

METRONOR – METRÓPOLE LINEAR NORTE DO PARANÁ: UM RESGATE DO PLANEJAMENTO REGIONAL NO NORTE DO PARANÁ NAS DÉCADAS DE 1970 E 1980¹

Fábio César Alves da Cunha

Geógrafo, Doutor em Geografia Humana e Prof. Adjunto do
Depto. de Geociências da Universidade Estadual de Londrina.
E-mail: fabioalvescunha@gmail.com

RESUMO

Nas décadas de 1970 e 1980, o governo do Estado do Paraná encampou um projeto de desenvolvimento regional direcionado para o eixo Londrina- Maringá, região esta que apresentava naquele momento um significativo adensamento populacional e de infra-estrutura, que se distribuía principalmente entre as duas maiores cidades, mas também ao longo do eixo, em mais dez outros municípios. As primeiras idéias de tal projeto, os primeiros estudos e o processo de tentar viabilizá-lo ao longo de dez anos são tratados neste artigo, assim como as principais causas de seu fracasso que acabou impedindo a implementação da Metrópole Linear Norte do Paraná – METRONOR. O resgate deste projeto contribui para evidenciar o caráter político do planejamento regional naquele período.

Palavras-chave: Política e Planejamento Regional, Eixo Londrina-Maringá, Metronor.

METRONOR – NORTHERN PARANÁ LINEAR METROPOLIS: A RETRIEVAL OF THE REGIONAL PLANNING IN THE NORTH OF PARANÁ IN THE 70S AND 80S.

ABSTRACT

In the 70s and 80s, the Paraná State Government embraced a regional development project oriented to the Londrina-Maringá axis as this region at that time presented a significant increase in population and infrastructure, mainly distributed over

the two major cities, but also along the axis involving more than ten other towns. The first concepts, studies and the process of trying to put it into practice for ten years are dealt with in this article, as well as the main causes of its flop that ended up in impeding the implementation of the Metrópole Linear Norte do Paraná – METRONOR. Retrieving this project contributes to showing the political character of regional planning in this period.

Key-words: Policy and Regional Planning, Londrina-Maringá Axis, Metronor.

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo fazer um resgate do que foi o projeto Metrópole Linear Norte do Paraná – METRONOR. Visa compreender sua concepção e desenvolvimento, suas várias fases, as interferências políticas que fizeram parte, e como esse projeto de desenvolvimento regional teve seu fim depois de mais de dez anos de estudos. O objetivo primordial foi o de analisar nos textos e documentos do próprio METRONOR, e nas entrevistas realizadas, os indícios que apontam para uma nova forma de se ver o eixo Londrina-Maringá a partir daquele momento, isto é, como uma “pré-região metropolitana”.

Pretende-se com esse resgate, apontar a forma que o planejamento regional assumiu na região de Londrina e Maringá nessas duas décadas, 1970 e 1980, em decorrência do próprio dinamismo demográfico e econômico que esta região passou a ter nas duas décadas anteriores, 1950 e 1960. 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.

Como poderá ser percebido, as implicações políticas ao longo do processo foram consideradas como parte determinantes do próprio projeto METRONOR. Os detalhes das entrevistas foram deixados propositalmente com o objetivo de enaltecer ainda mais sua história.

UMA REGIÃO EM EVIDÊNCIA

Falar sobre a METRONOR requer um cuidado especial pelo fato de que poucos documentos existem a seu respeito, e todos ligados à própria METRONOR. Porém, só a análise desses documentos foi insuficiente para esclarecer algumas dúvidas que pairaram em suas leituras. Assim, várias entrevistas foram realizadas com técnicos, professores, arquitetos, engenheiros e autoridades, que participaram do projeto METRONOR².

Segundo PARANÁ (1980, p.1/1):

Qualquer intento de estudo, mesmo que a nível preliminar, sobre a Região Norte do Paraná, põe em relevo, de imediato, características singulares que a distinguem incontrastavelmente de toda outra Região do País. Em 1970, com apenas quatro décadas de colonização, sua densidade demográfica só encontrava paralelo em alguns dos estados norte americanos mais desenvolvidos; suas exportações superavam as de vários países sul-americanos, atingindo a 80% do total exportado pelo Paraná e 12% do Brasil; sua rede de assentamentos urbanos abrigava 47% da população urbana do Estado e detinha cinco das suas dez maiores cidades, incluindo a segunda e a terceira - Londrina e Maringá, respectivamente. (grifo nosso).

A citação acima realça a importância da região norte do Estado já na década de 1970, e destaca o eixo Londrina-Maringá, mas vale destacar a comparação que o documento faz da região em estudo com “alguns dos estados americanos mais desenvolvidos”. O mesmo documento também discorre sobre as transformações ocorridas nessa época, no espaço regional, sobretudo o êxodo rural e as concentrações agroindustriais provocadas pela modernização da agricultura e que conduziram a uma crescente concentração ao nível da sua rede urbana, através da qual algumas cidades têm apresentado crescimento muito mais expressivo que a média dos assentamentos urbanos restantes da região.

Desta forma,

Essa concentração, todavia, tem privilegiado os pólos regionais de Londrina e Maringá - além de Apucarana - o que vale dizer: os grandes centros do eixo Londrina-Maringá. Caracteriza-se um processo de entropia em que os pequenos núcleos de apoio rural debilitam-se, por “esvaziamento” demográfico e econômico, e no qual, inversamente, os grandes pólos regionais crescem por “inchaço” migratório mais que proporcional à concentração de atividades, determinando a necessidade de grande oferta de empregos por parte do setor produtivo desses centros. (PARANÁ 1980, p.1/2).

A análise desta citação evidencia um desequilíbrio quanto ao desenvolvimento da região norte, especificamente do eixo Londrina-Maringá. Ocorreu, na realidade, nesta época, um crescimento populacional fortemente concentrado em cidades como Londrina e Maringá, de forma mais intensa, e Apucarana, com menor intensidade, e uma perda da população em pequenas cidades da região.

O mesmo documento ainda ressalva que este desequilíbrio entre os centros Londrina e Maringá e as demais cidades, fruto do incremento demográfico, dinamismo econômico e o crescimento urbano, somado à carência da terra³, determinou o surgimento de loteamentos chamados “populares” em municípios vizinhos, como Cambé e Ibiporã, em relação a Londrina e Sarandi e Paiçandú, com relação a Maringá. Entretanto, é destacado no documento, “que dada à proximidade entre as cidades do Eixo - fruto do projeto de colonização da CTNP - esse processo assumiu verdadeiro aspecto de conurbação, tal como nas diversas regiões metropolitanas do País”.

No documento, pela primeira vez, é explicitado o aspecto de “conurbação” que já era perceptível, na época, entre a cidade de Londrina e suas vizinhas, Cambé e Ibiporã, ocorrendo o mesmo com Maringá em relação a Sarandi e Paiçandu. Este aspecto de “conurbação” é salientado em comparação como algo típico das regiões metropolitanas brasileiras daquele momento, algo esperado, para um projeto que visava o status de região metropolitana.

É também salientado que este fenômeno esconde uma divisão de encargos bastante perversa para os pequenos núcleos que, ao serem incorporados às áreas de expansão periférica dos grandes centros, passam a absorver os problemas destes em termos do abrigo e atendimentos a uma população de baixo poder aquisitivo, sem contar com os meios para tanto, pois as atividades geradoras de renda permanecem nos centros. Esta situação torna-se mais problemática pelo fato de que esse zoneamento se sobrepõe a um mosaico composto por unidades políticas distintas.

O documento ressalva que essa realidade, de maiores encargos para os pequenos núcleos, somada às carências históricas de infra-estrutura, fruto da excessiva velocidade de urbanização, não vem sendo acompanhado pelo concomitante provimento de benfeitorias do poder público em geral, o que agrava ainda mais o quadro.

Os fluxos pendulares, típicos de regiões metropolitanas, também são mencionados no documento:

A divisão espacial de usos, precedentemente mencionada, acarreta o surgimento dos chamados “fluxos pendulares” de transporte, de caráter cotidiano e que se estabelecem em torno das relações moradia-emprego, moradia-escola, entre outros, tendem a agravar as condições de tráfego, já bastante problemáticas ao longo do eixo Londrina-Maringá, não só pelo volume do tráfego rodoviário que o percorre, como principalmente pelo conflito com o tráfego urbano, já que em muitos casos, o eixo confunde-se com a própria avenida principal da cidade. (PARANÁ 1980, p.1/3).

Um outro problema também mencionado no documento é a questão do abastecimento de água para as cidades ao longo do eixo Londrina-Maringá. Devido ao processo de ocupação, estas cidades acabaram se localizando sobre o principal divisor de águas desse eixo.

O uso urbano passou a avizinhar-se das inúmeras nascentes de cursos de água da região, o que veio a provocar processos erosivos, de poluição de fundos de vale e a dificuldades para o abastecimento de água domiciliar e industrial, dado o afastamento dos caudais necessários. Além do fato de muitas cidades começarem a poluir os mananciais onde outras captam água mais a jusante. (PARANÁ 1980, p.1/3).

Esses problemas mencionados pelo documento em análise como “conurbação”, migrações pendulares entre municípios numa mesma área urbana, o crescente tráfego entre as localidades do eixo e a questão do abastecimento de água para os municípios serviram para justificar inicialmente o projeto Metronor, como pode ser percebido na seguinte citação:

Toda essa problemática, conclui o documento, revela que o processo de urbanização do conjunto de cidades situadas nesse eixo começa a apresentar os contornos de estágios metropolitanos de desenvolvimento, com a ocorrência de problemas próprios desses grandes aglomerados urbanos e requerendo medidas de intervenção também próprias dessa escala de urbanização. (PARANÁ 1980, p.1/4). (grifo nosso)

Esta citação explicita como o Plano Diretor do eixo Londrina-Maringá via este eixo no final da década de setenta. É importante lembrar que os estudos que culminaram com este documento iniciaram-se em 1977, mas a idéia de uma metrópole linear entre Londrina e Maringá é anterior como poderá ser constatado em seguida.

A METRÓPOLE LINEAR – PRIMEIROS ESTUDOS

A região norte do Paraná, pelo seu extraordinário dinamismo econômico e populacional, sempre despertou o interesse de estudiosos e pesquisadores, principalmente com relação ao seu processo de urbanização. Dentre os primeiros trabalhos que dedicaram atenção a este processo, pode-se destacar o “Plano de Desenvolvimento do Paraná”, elaborado em 1963 pela Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais – SAGMACS, mediante solicitação da Comissão de Planejamento Econômico do Estado PLADEP e da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná – CODEPAR. Este estudo já afirmava na época que: “O Estado apresentava-se fundamentalmente desintegrado, comportando áreas que, de ponto de vista das funções econômicas ou sociais, são freqüentemente isoladas ou tributárias de sistemas extra-estaduais” e recomendava: “[...] Para que o Estado do Paraná se desenvolva no sentido da sua autonomia e organicidade interna, é indispensável que crie um sistema unificado de pólos urbanos ligados a eixos de comunicação [...]” (PARANÁ, 1980, p.1/4)

O documento ainda enfatizava que apenas Ponta Grossa, Londrina e Maringá constituíam, naquele momento, centros regionais relativamente completos, além da Capital. E aconselhava o Governo do Estado a apoiar o desenvolvimento destes centros de maneira mais efetiva, inclusive “(...) concedendo auxílio financeiro para os planos diretores dessas cidades.” (SAGMACS, 1963; Apud PARANÁ, 1980, p.1/5). Este estudo continha um conjunto de diretrizes que contemplava o desenvolvimento econômico, o planejamento territorial e a melhoria dos quadros governamentais. Deveria ser implementado através de um elenco de programas, dentre os quais um de implantação territorial com objetivos como: “Desenvolver os principais pólos urbanos regionais; e criar condições de desenvolvimento urbano equilibrado para as cidades paranaenses”

Com relação a este processo de estudos realizados pela SAGMACS, e a reorganização no aparelho de Estado com vistas ao planejamento, o Sr. Gilberto Bueno Coelho⁴ esclarece:

[...] o Paraná iniciou em 61 e 62, um processo bastante denso de transformações sociais e econômicas, onde o setor governo foi de certa forma propagandista neste processo, me refiro ao primeiro governo Ney Braga, onde se desenvolveu concepções sobre algumas estratégias de desenvolvimento do Estado, como também, se passou a ter claro o papel do território, e como ele poderia ser organizado e reorganizado, como complementar a estratégia do desenvolvimento global. Esse processo ampliou de muito, o aparecimento e a consolidação de uma burocracia

já com um bom grau de profissionalismo dentro do estado, calcada em estudos e análise de desenvolvimento dentro do Estado do Paraná, que começaram a mudar algumas idéias com relação a reorganização do Estado do ponto de vista institucional e administrativo, muitos daqueles projetos, que hoje nos referimos genericamente como projetos da SAGMACS, tomaram destino das prateleiras, mas não dá pra ignorar, que mesmo que indiretamente eles acabaram influenciando[...] eles que lançaram o germe de projetos como Plano diretor para Curitiba, a criação do IPUC (Instituto de planejamento urbano de Curitiba)... Aqui estamos no início dos anos 60. Os anos 60 também foram marcados por um processo de intensa movimentação da população no território paranaense, o crescimento acelerado das cidades do norte do Paraná como Londrina e um pouco mais tarde Maringá. Enfim, começa a aparecer no cenário um quadro alternativo em que você poderia realmente pensar ainda dentro de um tipo de concepção de planejamento da época, de metrópoles e pólos de equilíbrio, que lá (região norte) teria condições pra se ter uma alternativa. Aquele aglomerado que lá se formava estava a mesma distância que o pólo paulista e Curitiba, já tinha até uma ligação mais antiga com São Paulo, mais consolidada. Mais o que se nota é um processo de distanciamento, digamos assim, Curitiba por várias razões vai adquirindo dinamismo e ultrapassando a condição de ser uma cidade meramente abrigo de uma burocracia de Estado para se transformar numa cidade, primeiro de prestação de serviço, depois sede de algum tipo de industrialização, atraindo mais população e crescendo a partir daí a taxas nitidamente superiores daquelas verificadas no restante do Estado. No começo dos anos 70, há no âmbito do governo uma retomada de algumas teses da antiga SAGMACS, muito até influenciado pelas pessoas, que eram as mesmas, que passam a participar de um governo. Há um período de um governo que era do Prof. Parigot de Souza, que é um governo técnico digamos assim, marcado com a presença de engenheiros, principalmente da área de rodovias e energia, e foi breve, logo o Governador faleceu... Mas foi ele que deu uma reorganização no aparelho de Estado com vistas ao planejamento, não só global, a nível de Estado, mas com uma influência de um pessoal onde a visão de mundo estava fortemente determinada pelos aspectos territoriais da organização do espaço, são arquitetos, urbanistas, [...] a consolidação do autoritarismo, a prevalência do planejamento como instrumento de gestão[...] (Gilberto Bueno Coelho).

Com base nesta nova realidade que passava a se configurar no processo de planejamento do Estado, a CODEPAR e o Departamento de Assistência técnica aos Municípios – DATM, resolveram criar a Comissão de Desenvolvimento Municipal – CODEM, com o objetivo, entre outros, de realizar planos e projetos para as prefeituras daqueles pólos urbanos regionais, com vistas a assegurarem melhores condições de desenvolvimento, principalmente pela elaboração de planos diretores de cidades como Apucarana e Maringá, concluídos em 1967, além do diagnóstico de Londrina, realizado em 1968 e que deu apoio ao posterior plano diretor da mesma.

Estes estudos começaram a destacar ainda mais o complexo urbano da Região Norte do Paraná, salientando nele o nível hierárquico de Londrina e Maringá no espaço paranaense. Entretanto, foi no documento intitulado “Política de Desenvolvimento Urbano do Paraná – PDU/PR”, elaborado em 1972, que essas duas cidades são,

pela primeira vez, tratadas a partir de uma perspectiva integradora, quando, ao enunciar uma de suas alternativas para a organização funcional-urbana do território paranaense, propõe que o mesmo seja estruturado com base em três grandes eixos de desenvolvimento: O Eixo Leste, constituído pelo sistema Paranaguá, Curitiba, Campo largo e Ponta Grossa; O Eixo Oeste, formado pelo conjunto Cascavel, Toledo, Marechal Cândido Rondon e Guaíra; e o Eixo Norte, compreendido pelo aglomerado urbano Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Cambira, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva e Maringá, ou simplesmente Eixo Londrina-Maringá. (PARANÁ, 1980, p.1/6).

A proposição desses três eixos foi considerada como alternativa preferencial dentre as formuladas pelo documento da PDU/PR, e acabou por motivar a realização de outros estudos ligados ao sistema de planejamento do Paraná. Estudos que procuravam a viabilidade de operacionalização, sobretudo de uma política industrial para o Estado. Assim, foi elaborado em 1973 pelo Grupo de Estudos para as Atividades Agroindustriais do Paraná – GEAAIP, mediante convênio entre o Governo do Paraná e o Ministério do Planejamento, o “Estudo de Integração de Pólos Agro-Industriais do Paraná – 1ª Fase”, o qual, através de análises de cunho predominantemente econômico, reconheceu o Eixo Londrina-Maringá como uma das principais áreas de concentração industrial do Estado.

Segundo este mesmo documento:

[...] a concepção de “eixo de desenvolvimento urbano”, proposta no documento da PDU/PR, veio agregar-se o conceito de “eixo-industrial”, como aporte do estudo das agroindústrias do Paraná, fato que originou solicitação da Secretaria de Estado do Planejamento – SEPL ao Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social – IPARDES, ainda em 1973, no sentido de que elaborasse o “Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná – PROEI”, o qual deveria procurar, em primeira aproximação, estabelecer a localização de áreas industriais e os requisitos para a sua implementação nos três eixos citados. Em 1975, também através de convênio com a SEPL, a Universidade Federal do Paraná – UFPR, elaborou o documento “Planos Industriais Leste, Norte e Oeste do Paraná – PRI”, onde são retomadas as investigações do trabalho, acima, porém em maior grau de aprofundamento, agregando também considerações sobre os perfis mais viáveis para cada um dos eixos industriais e sobre os mecanismos institucionais necessários à implementação dos mesmos. (PARANÁ, 1980, p.1/7).

Segundo o Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá, esses trabalhos acima mencionados já consideravam este eixo como a região metropolitana mais efetiva do estado naquele momento:

Conquanto esses trabalhos concordassem ser o Eixo Norte, à época, o de maior coesão dentre os três eixos, constituindo a região metropolitana mais efetiva do Paraná – mercê, tanto da proximidade física de seus centros componentes, quanto do expressivo feixe de infra-estrutura existente entre eles. (grifo nosso).

Esta citação é importante, pois mostra que não era apenas um único trabalho, ou um único grupo de técnicos que via o eixo Londrina-Maringá com características de uma região metropolitana na época. São trabalhos que datam desde 1973, que por coincidência o ano da aprovação da Lei complementar nº 14 que instituiu as primeiras regiões metropolitanas brasileiras.

Apesar da constatação, foi no espaço do Eixo Leste que vicejou o surto de industrialização do Estado, iniciado na década de 1970, não apenas por se localizar ali a capital do Estado e uma das metrópoles oficiais do país, mas devido também à criação da “Cidade Industrial de Curitiba – CIC” e do “Distrito Industrial de Ponta Grossa – DIPG” que ensejou em um momento favorável da conjuntura nacional, as condições necessárias à instalação de novas indústrias na região⁵.

Devido aos bons resultados das iniciativas voltadas ao fomento da industrialização na área do Eixo Leste, para o qual contribuiu também a implementação da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC, decidiu a SEPL que era necessário providenciar ações semelhantes com relação ao Eixo Norte, o Eixo Londrina-Maringá, acatando as recomendações contidas no documento do PRI, as quais ao afirmarem que: “[...] a função industrial deve estar organicamente relacionada com as demais funções urbanas[...]” e que seria necessário “[...] definir um zoneamento industrial polivalente, que atenda a todos os requisitos de implantação, sem interferir na qualidade do meio ambiente urbano[...]” reconheciam que: “[...] o próprio zoneamento global do uso do solo é o principal protagonista da definição das diretrizes de implantação e expansão industrial...” e propunham:

[...] a expansão linear orgânica do binômio área industrial/área urbana, amoldando-se à topografia, posicionando-se adequadamente com relação aos ventos dominantes, ao sistema viário e às estruturas urbanas, é processo que deve ser balizado através de uma visão prospectiva. (PRI, 1975 apud PARANÁ, 1980, p. 1/7-8).

Assim, a Secretaria de Estado do Planejamento resolveu que as ações a serem empreendidas no eixo Londrina-Maringá seriam concebidas a partir de um Plano Diretor previamente elaborado, o qual, por sua vez, seria precedido de estudo contendo os “Termos de Referência” definidores do escopo e do campo de abrangência do Plano

que deveria obedecer a um enfoque integrado, em que os aspectos pertinentes à promoção industrial estivessem acoplados à definição de diretrizes globais de desenvolvimento, sobretudo de caráter físico-territorial.

Sobre esta fase tem-se o seguinte relato do arquiteto responsável pelo termo de referência em relação ao eixo norte:

[...] Daí eu recebi esta encomenda que era de fazer os termos de referência para orientar a posição do Estado em relação ao eixo norte, pois a proposta já estava lá... Daí estudando as propostas anteriores, e dado os antecedentes históricos, estávamos diante de um conjunto de cidades com alto dinamismo e um grande potencial de integração que se reforçada, se estimulada, elas poderiam continuar evoluindo sem perda de sua identidade histórica, mas evoluindo de forma a se somarem, fortalecendo, privilegiando as opções alocativas ao longo do eixo e não no sentido radial concêntrico a partir de cada núcleo urbano. Daí surgiu a idéia de um cenário não muito longínquo destas cidades estarem integradas ao longo desse eixo, o que seria a Metrópole Linear [...] A METRONOR vai aparecer nesse momento. Elaboramos os termos de referência [...] E aí passamos num programa de cooperação do Governo federal que encampou a proposta, passamos a viabilizar um dispositivo que permitisse com que a proposta evoluísse, não aqui em Curitiba, mas lá, e dentro dessa perspectiva é que nos vamos eleger os nossos primeiros e principais interlocutores, até mesmo antes, de costurar um grande acordo entre prefeitos, e decidimos procurar as duas grandes universidades de Londrina e Maringá, apresentar o trabalho, e interessá-las na suposição de que elas poderiam sediar as equipes técnicas que poderiam desenvolver as propostas dali pra frente [...] (Gilberto Bueno Coelho) (grifo nosso).

Desta forma, segundo o entrevistado, deu-se início ao que viria a ser o projeto da Metrópole Linear Norte do Paraná no eixo Londrina-Maringá (Fig. 01). Em razão da concentração da maioria dos estabelecimentos industriais da Região Norte do estado e devido aos problemas que esse sistema urbano começava a apresentar: Foi constatada, de um lado, a conveniência de aproveitar-lhe a potencialidade, seja pela ação polarizadora sobre a região, seja pelas vantagens locais para o desenvolvimento industrial; e, de outro, a necessidade de corrigir as distorções que se manifestavam em seu estágio de urbanização, bem como, de introduzir maior racionalidade ao processo de crescimento.

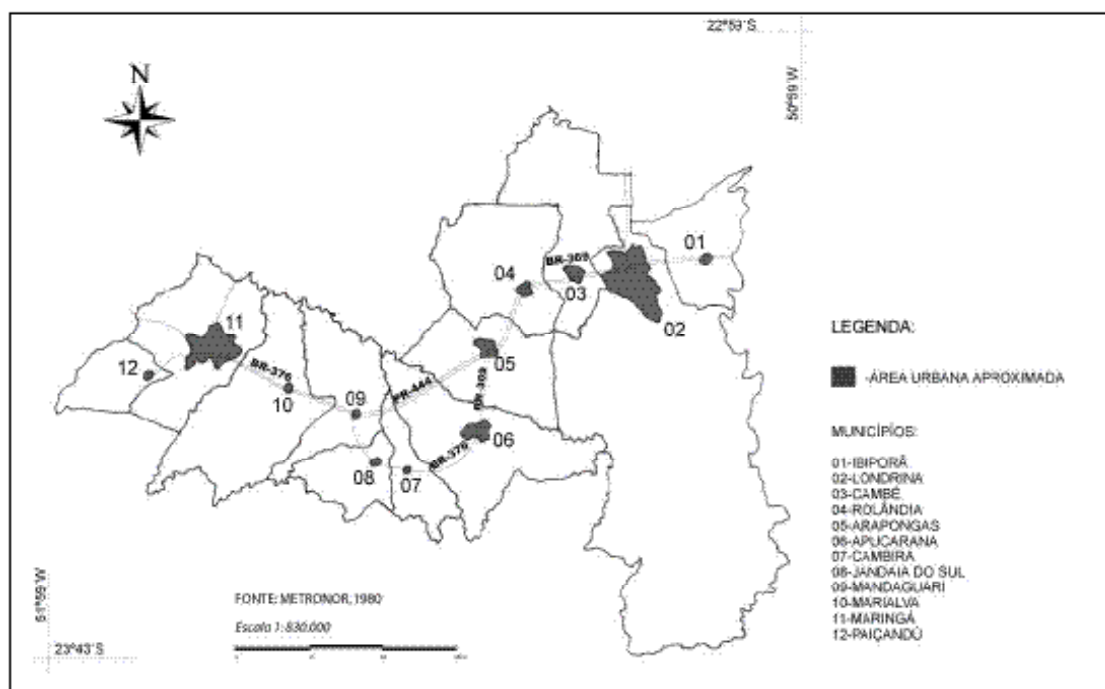


Figura 1 - Metrópole Linear Norte do Paraná - METRONOR

O Sr. José Vicente Alves do Socorro⁶ que foi contratado pela Secretaria de Estado do Planejamento para ser o coordenador do projeto METRONOR no Eixo, esclarece:

[...] Com o METRONOR, se pretendia lançar as bases para um processo de desenvolvimento sustentado aqui para o norte do Paraná, a partir do eixo Londrina-Maringá, entendendo que esse elemento era o elemento polarizador e estruturador de todo o desenvolvimento da região norte do Paraná, do espaço setentrional do Paraná. O Plano começou com um trabalho muito interessante... Já havia o entendimento que não adiantava fazer um plano diretor com uma equipe fora da região, e depois entregar o estudo para as prefeituras na ocasião. As prefeituras não tinham quadros técnicos num mesmo nível das pessoas que haviam feito os planos e acabavam que as prefeituras não sabiam mais ou menos o que fazer com aquilo, e os planos acabavam indo para a gaveta. A secretaria do Planejamento, consciente disso, tentou mudar esta sistemática, então, desde a fase de elaboração do plano, como, aliás, como havia sido feito no plano diretor de Curitiba em 1965, era importante envolver os técnicos da comunidade, que mais tarde, uma vez terminado o plano, é que iriam (eles) implantar os planos nas prefeituras e tal, e se entendeu que era mais funcional usar as estruturas das duas Universidades, a UEL e a UEM, como representantes da comunidade técnica e acadêmica regional, nestes dois pólos, e conseguir a adesão e participação desde o nascedouro do trabalho, colocando a comunidade técnica e regional neste processo. Aí eu fui contratado. (José Vicente Alves do Socorro) (grifo nosso)

Em função desses desígnios e em decorrência das políticas de desenvolvimento estadual vigentes, foram estabelecidos os seguintes objetivos para o aglomerado urbano do eixo Londrina-Maringá:

- Adequação do crescimento do Eixo ao processo de desenvolvimento regional, estadual e nacional, com a redefinição, caso necessário, do modelo de organização espacial e funcional dos centros urbanos nele contidos.
- Otimização do rendimento da economia urbana através de compatibilização às tendências do processo de desenvolvimento regional e de melhor aproveitamento das potencialidades encontradas no Eixo e seu entorno.
- Melhor estruturação das funções urbanas para elevação dos padrões de urbanização e da qualidade de vida.
- Racionalização das inversões em infra-estrutura, de modo a assegurar redução nos custos de urbanização.
- Maximização no aproveitamento dos recursos da Região, sem destruir seus recursos naturais não renováveis.
- Estabelecimento de um sistema integrado de gestão do processo de urbanização, com a participação articulada dos diversos níveis decisórios nele envolvidos. (PARANÁ, 1980, p. 1/9)

Visando possibilitar a consecução desse elenco de objetivos, o Plano Diretor deveria formular os princípios teóricos e práticos para embasar a ação política, econômica, social e física sistematicamente naquele Eixo, necessitando, para tanto, alcançar as seguintes metas:

- Formular, em função de um quadro de prioridades previamente aprovadas, a estratégia para o desenvolvimento integrado do Eixo, bem como, as diretrizes globais e setoriais de ação administrativa, elaboradas em correspondência aos requisitos dos objetivos anteriormente mencionados.
- Fornecer o embasamento técnico necessário à montagem e posterior operacionalização do organismo regional a ser constituído para a coordenação e acompanhamento das ações acima.
- Definir metodologia específica para a análise e avaliação permanentes das diretrizes de ação, vinculadas ao sistema supra-referido, de modo a propiciar o estabelecimento de processo de planejamento sistemático no tempo e ajustado às peculiaridades regionais.

Com esses objetivos e metas, o projeto METRONOR começou a ganhar forma e uma estrutura institucional foi conseguida via a celebração de vários convênios:

Visando a organização espacial do Eixo, a Secretaria de Estado do Planejamento firmou convênio nº 28/77, de 05 de dezembro de 1977, entre a Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul – SUDESUL, órgão vinculado ao Ministério do Inte-

rior – MIN, e o Governo do Paraná, mediante o qual decidiram empreender esforços conjuntos para a elaboração do “Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá”, sendo a SEPL designada como responsável pelo desenvolvimento das ações técnicas necessárias à implementação de tal iniciativa. (PARANÁ, 1980, p. 1/10)

Um segundo convênio foi firmado em 19 de outubro de 1978 entre a União, o Governo do Paraná e as Prefeituras de Londrina e Maringá, que propiciou a inclusão do plano no “PRIMEIRO PROGRAMA DE INVESTIMENTOS URBANOS PARA CIDADES DE PORTE MÉDIO DO ESTADO DO PARANÁ”:

Posteriormente, a SEPL desenvolveu gestões junto a então Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas - CNPU, hoje Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU, com vistas à obtenção de cooperação técnica e financeira para a elaboração do trabalho, tendo, a mesma, revelado interesse nos subsídios que este poderia fornecer, sobretudo na área de organização institucional, o que motivou a inclusão do Plano no “Primeiro Programa de Investimentos urbanos para Cidades de Porte Médio do Estado do Paraná”, objeto do convênio nº 39/78 [...] (PARANÁ, 1980, p. 1/10)

O mesmo documento afirma ainda que, como resultado dos entendimentos com a CNPU, foi decidida a elaboração do “Plano Diretor de Abastecimento de Água do Eixo Londrina-Maringá, a ser executado pela então Superintendência de Recursos Hídricos e Meio Ambiente – SUREHMA, hoje Instituto Ambiental do Paraná – IAP, trabalho também incluído no Programa de Cidades de Porte Médio anteriormente mencionado. Esta superintendência ficou também encarregada do estudo do “Zoneamento Industrial do Eixo Londrina-Maringá”, como decorrência do convênio celebrado entre o Instituto de Planejamento Econômico e Social – IPEA e a SEPL, destinado a indicar medidas para o disciplinamento e controle do uso industrial em áreas críticas de poluição.

[...] O projeto tinha uma política muito forte de preservação ambiental. Nós contratamos um estudo com a SUREHMA, que naquele tempo era a Superintendência dos Recursos Hídricos e Meio Ambiente, para identificar os mananciais de abastecimento da região que tinham que ser preservados e determinamos uma política de ocupação dos espaços aptos à urbanização, preservando estes mananciais. [...] Da mesma maneira junto com a SUREHMA, identificamos as áreas favoráveis à localização de indústrias, onde deveria se localizar as áreas, parques ou distritos industriais de cada cidade, e cada uma delas foi contemplada com uma área industrial. (José Vicente Alves do Socorro).

A importância da questão institucional, em relação ao objeto de estudo, o Eixo Londrina-Maringá, foi reconhecida de forma consensual pelas entidades participantes e

interessadas, principalmente no sentido de apontar quais as alternativas de organização legal e administrativa para o processo de planejamento a ser desenvolvido para o Eixo, tendo em vista que o aglomerado urbano nele contido não constitui área metropolitana oficial. Para tentar definir estas alternativas, foi estabelecido acordo entre a SUDESUL e a Fundação de Assistência aos Municípios do Estado do Paraná – FAMEPAR, objetivando a elaboração de estudo sobre os aspectos político-institucionais do Eixo, para cuja realização foi contratado o Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM.

[...] encomendamos com o IBAM do Rio de Janeiro, um estudo de organização administrativa, porque como o METRONOR não era uma região metropolitana oficial, reconhecida pelo governo federal, ele era reconhecido como um aglomerado urbano, não como uma região metropolitana, então a gente estava inclusive sendo pioneiro neste aspecto, de identificar qual a melhor estrutura administrativa para as prefeituras aderirem a este ente administrativo, e procurar trabalhar em parceria, e foi feito um trabalho, e foi um trabalho muito bom, foi discutido em Londrina num seminário, esse sim teve uma participação boa, por que os prefeitos nessas coisas eles entendem mais, faz parte do dia a dia deles, e a idéia era fazer uma sociedade civil, nem consórcio não era, de todas as prefeituras, era promissora a idéia... (José Vicente Alves do Socorro) (grifo nosso)

Como fruto da intenção de comprometer a coletividade regional com o processo de planejamento a ser desencadeado - a partir da etapa de elaboração do plano - resolveu a SEPL convidar a Fundação Universidade Estadual de Londrina - FUEL e a Fundação Universidade Estadual de Maringá – FUEM, para na qualidade de interlocutoras qualificadas dos interesses regionais, desenvolverem as ações técnicas pertinentes à elaboração do plano⁷.

É necessário fazer um parênteses e destacar: Convidar a Universidade Estadual de Londrina e a Universidade Estadual de Maringá para que, na qualidade de interlocutoras dos interesses regionais, estas possam representar a coletividade regional. Fica difícil compreender como em plena ditadura militar, alicerçada num autoritarismo e numa falta de liberdade, estas duas universidades poderiam alcançar estes objetivos.

Entretanto, em decorrência desse acordo, foram montados dois escritórios de planejamento anexos a cada uma das Universidades, tendo-se constituído duas equipes técnicas que, de maneira complementar e a partir de um plano de trabalho previamente aprovado em comum, iniciaram os estudos e pesquisas relacionadas ao objeto de trabalho, sendo tomada a precaução de que a divisão de trabalho entre ambas obedecesse a critério de cunho setorial e não geográfico⁸, a fim de ensejar às equipes maior integração entre si e melhor conhecimento do universo de estudo.

Desta forma,

[...] Foram montados dois escritórios, um na Uel, e outro na Uem, e foram escolhidos pela secretaria de planejamento os técnicos que participariam, isso foi em 1978, no escritório da Uel ficou responsável a professora Yoshiya Nakagawara, e na Uem, ficou o engenheiro Luty Kasprowicz e basicamente fizemos uma divisão em que o pessoal de Londrina ficava com os processos sociais e econômicos e o pessoal de Maringá ficava mais com as estruturas físicas, parte de desenvolvimento urbano, infra-estrutura urbana e parte administrativa, e o estudo dos aspectos administrativos das prefeituras, saúde financeira...., E o pessoal de Londrina então ficava com a gênese da região e os processos de formação territorial da região, os processos de ocupação do território, a parte de economia e a parte social, e a coisa foi indo, mas com muita dificuldade [...] (José Vicente Alves do Socorro).

Após as providências técnicas, administrativas e operacionais preliminares, necessárias, os trabalhos foram iniciados pelas equipes da FUEL e da FUEM, em junho de 1978, tendo o pré-diagnóstico do plano sido concluído em janeiro de 1979. A partir desta data o trabalho passou a ser desenvolvido pela Coordenadoria de Estudos e projetos - CEP da SEPL, com a colaboração de especialistas do IPARDES E FAMEPAR, chegando à sua etapa final, com a formulação da estratégia e das diretrizes de desenvolvimento, as quais, doravante, seriam objeto de discussão com as autoridades do Eixo, para sua validação e posterior implementação.

Sendo assim, tem-se que os primeiros trabalhos visando à implantação do projeto METRONOR iniciam-se nos dois escritórios das respectivas Universidades de Londrina e Maringá durante o segundo semestre de 1978. Em fevereiro de 1979, foi concluído um diagnóstico do Eixo. No mês de abril deste mesmo ano foi publicada uma versão preliminar desse diagnóstico. Devido às dificuldades em se trabalhar com dois escritórios distintos no Eixo, a SEPL optou em concluir os trabalhos na própria secretaria na capital do Estado, e posteriormente, com a contribuição acrescentada pela Coordenadoria de Estudos e Projetos da SEPL, IPARDES e FAMEPAR, foi publicado o relatório final em abril de 1981.

Neste mesmo ano, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU, antiga Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Políticas Urbanas, reconheceu o Projeto METRONOR, como um dos aglomerados urbanos, dentro de seu programa de apoio aos aglomerados urbanos. Diante desse reconhecimento, a SEPL decide manter o projeto METRONOR, agora em um único escritório na cidade de Apucarana, no centro do Eixo.

[...] então se mantém o escritório do METRONOR, como não era possível montar dois escritórios, porque a experiência de 78 tinha mostrado, que não ia dar certo, e se montássemos um em Londrina o pessoal de Maringá não iria aderir, e vice-versa, se optou em montar em Apucarana, que era no meio do caminho. (José Vicente Alves do Socorro).

Assim os trabalhos do Projeto METRONOR, são realizados no final do ano de 1981 e durante o ano de 1982, agora com um escritório central na cidade de Apucarana.

Faz-se necessário lembrar que, segundo esta retrospectiva histórica, o ano de 1982, marca o início do quinto ano do projeto Metronor, o que fazia com que ele se tornasse cada vez mais conhecido pela população da região, devido, principalmente, às matérias veiculadas pelos jornais da região.

MUDANÇA DE GOVERNO: A INTERFERÊNCIA DA POLÍTICA NO PLANEJAMENTO

Em países considerados subdesenvolvidos como o Brasil e saindo de uma ditadura militar, como no início da década de 80, os interesses políticos e eleitoreiros foram, muitas vezes, a mola propulsora da articulação/desarticulação e do desmantelamento de estudos técnicos, sobretudo, ligados ao planejamento territorial. Com o projeto METRONOR não foi diferente.

O governo do Presidente da República General João Batista de Oliveira Figueiredo (1979-1984) foi marcado, entre outras coisas, pelo complemento do processo de abertura política iniciado pelo anterior Presidente General Ernesto Geisel. O Presidente Figueiredo levou a cabo a Lei da Anistia, pela qual foram anistiados os acusados de “crimes políticos e conexos”, ou seja, tanto os adversários do regime militar, quanto os opressores e torturadores. Ainda neste mesmo ano, foi aprovada a reforma partidária que extinguiu o bipartidarismo (ARENA e MDB) e foi permitida a criação de vários partidos políticos. A ARENA passou a se chamar PDS (Partido Democrático Social). O MDB (Movimento Democrático Brasileiro) tornou-se PMDB e surgiram outros partidos como o PP, PT, PDT, E PTB. O PDS, partido do governo, com os senadores biônicos deteve a maioria no Congresso Nacional e, conseqüentemente, no Colégio Eleitoral, que iria eleger de forma indireta o sucessor do Presidente Figueiredo em 1984.

Em novembro de 1980, foi aprovada a emenda constitucional estabelecendo eleições diretas para Governador, realizadas em 1982. Pela primeira vez, desde 1965, ocorreram as eleições diretas para governadores dos Estados, com o PDS ganhando em 12 Estados, o PMDB em 10 e o PDT em um Estado. Dos 10 Estados em que o

PMDB ganhou, o Paraná foi um deles. Neste Estado elegeu-se pelo partido da oposição o Governador José Richa.

Este quadro, em que a oposição fez quase que 50% dos governadores do país, trouxe ares de mudanças e de constrangimento. A mudança se expressou em novos rumos que os governos destes Estados passariam a adotar. Já o constrangimento, ficou por parte do partido do governo, o PDS, que via escapar pelos dedos importantes máquinas administrativas e de enorme peso político. Uma certa rivalidade se instaurou entre o governo federal e os governos estaduais de oposição, trazendo como conseqüências interferências em muitos projetos de desenvolvimento, que mesmo já iniciados, sofreram retaliações pela incompatibilidade política entre a esfera federal e a esfera estadual. O projeto METRONOR foi um deles, pois já contava com uma proposta de recurso em torno de 20 milhões de dólares.

O jornal Folha de Londrina, em sua edição de 15.06.82 e 16.06.82, anuncia esses recursos com as respectivas manchetes: “FICINSKI ANUNCIA 4 BILHÕES DE CRUZEIROS PARA A METRONOR EM 3 ANOS”, o que equivalia na época a 20 milhões de dólares e, “20 MILHÕES DE DÓLARES PARA PROJETO METRONOR”. Nessas duas reportagens, o então Secretário de Desenvolvimento dos Municípios, Lubomir Ficinski, anuncia estes recursos: “[...] Ficinski explicou que os recursos para o próximo triênio serão obtidos junto ao Banco Mundial e a União, através do programa Aglomerados Urbanos (AGLURB) do Ministério do Interior”.

Com a entrada do Governador José Richa e a saída do então governador substituto Sr. José Hosken de Novaes, que substituíra o Sr. Ney Amintas de Barros Braga, a coordenação do projeto METRONOR também sofreu alteração. Em meados de 1983, assume a coordenação do projeto o Sr. João Batista Bortolotti, Arquiteto, que já havia participado numa primeira fase do projeto.

O projeto METRONOR contava com uma proposta de recurso da ordem de 20 milhões de dólares, recursos estes provenientes do convênio entre o Ministério do Interior e o Banco Mundial. Estes recursos teriam que passar pelo governo do Estado, já que era esse, através da Famepar, que dava suporte ao projeto. O Governo Federal não aceitou a possibilidade em ceder estes recursos para um governo de oposição e encontrou uma forma de resolver o problema instalando uma Unidade de Administração dos Subprojetos, mais conhecida como UAS, que era ligada ao Ministério do Interior, via Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul – SUDESUL.

As UAS(s) faziam parte da estrutura institucional do Projeto Especial Cidades de Porte Médio – PECPM, projeto este também vinculado ao Ministério do Interior e que contava com a possibilidade de recursos do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD. É importante salientar que o Projeto METRONOR também fazia parte do Projeto Especial Cidades de Porte Médio, mas sem contar com a UAS.

O Projeto Especial Cidades de Porte Médio – PECPM, era um instrumento de política de organização territorial e desenvolvimento urbano do País que tinha como objetivos segundo seus documentos: o fortalecimento de pontos no território nacional, o estímulo à desconcentração das atividades econômicas e da população, a criação de novas oportunidades de emprego, e a redução das disparidades inter-regionais e interpessoais de renda, visando à interiorização do desenvolvimento nacional. (BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR, p. 4).

Segundo o mesmo documento:

Através da intervenção nos sistemas econômicos, social e físico territorial, aqui vistos como subsistemas do núcleo urbano e de sua área de influência, procura-se reforçar as potencialidades das cidades de Porte Médio de modo a serem alcançados os objetivos gerais propostos. O Projeto redistribui recursos em favor das cidades escolhidas e dos seus habitantes mais pobres com investimentos voltados à expansão de infra-estrutura, serviços urbanos e comunitários e à geração de oportunidade de novos empregos. A nível local, visa o desenvolvimento e diversificação da economia urbana, de modo acelerar a geração de emprego e renda nos setores forma e informal, principalmente em áreas de baixa renda criando condições para a absorção da força de trabalho disponível. Os componentes da área econômica deverão ter ligações com a economia da região, através do suprimento de matérias-primas e demanda por produtos acabados ou intermediários, além de efeitos multiplicadores na economia urbana e regional. (BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR, p. 4).

Desta forma, num aparente paradoxo, foi criado pelo Governo Federal na mesma cidade de Apucarana, um outro escritório distante um pouco mais de 300 metros do escritório estadual do METRONOR. O escritório da UAS com uma função a mais, de impedir que os recursos federais passassem pelas mãos do Governo Estadual da oposição.

Assim,

[...] a partir do momento que o MDB assume o governo, o governo federal, antiga Arena, se impõe, e começa haver uma discussão interna dentro da Arena do Estado, fazendo uma política contrária e mesmo o esvaziamento do próprio METRONOR. Daí junto com o governo federal, a União, cria-se a UAS, para destinar este recurso, sem passar na mão do governo do Estado, e mesmo do METRONOR.

Comentaram que iriam utilizar os trabalhos do METRONOR, mas na verdade eles estavam fazendo outra coisa. Houve um choque político, forte, este foi o grande problema, inclusive tivemos várias discussões, com o responsável pelo governo federal, um secretário ligado ao Mário Andreazza se não me engano, um assessor eu acho, ele inclusive veio para cá, a gente fez várias reuniões, discutimos esta questão, mas não se batia politicamente, não tinha como, e o que aconteceu? Daí surgiu... Continuou o METRONOR fazendo o planejamento e criou-se a UAS, uma outra equipe...[...].

[...] Então a grande questão é que houve realmente um choque político, perde-se a Arena, assume o MDB que era oposição, oposição mesmo, cria-se a UAS como um caminho, de estar dentro da região e tirando o Estado. O governo federal, continuando com o projeto e principalmente com os recursos e tirando o governo do estado que era oposição. Então o METRONOR continua desenvolvendo o planejamento e trabalhando em cima, mas não com aqueles recursos mais, o recurso vinha para a UAS, o METRONOR não tinha recurso só se viesse pelo governo estadual. (João Batista Bortolotti) (grifo nosso)

Com todas estas divergências políticas, o Metronor passou a ter uma maior visibilidade na imprensa local e regional. A divergência quanto à função dos dois escritórios ganhou as páginas do jornal Folha de Londrina de 04 e setembro de 1984, p. 24, com a manchete: “METRONOR COM FUTURO INCERTO”. Nesta reportagem é entrevistado o coordenador do METRONOR, o Sr. Bortolotti, que declara:

Em princípio é uma duplicação de esforços. No Governo passado, a equipe do METRONOR fazia o mesmo papel da UAS. Com a eleição do governador José Richa, a União achou por bem fazer outra equipe para continuar o programa da UAS e a separou. Mas, no Governo passado, a equipe do METRONOR fazia os mesmos planos que a UAS. São dois escritórios gastando dinheiro com o mesmo objetivo, e poderiam ser fundidos.

O outro entrevistado na mesma reportagem, Sr. Antonio Candido da Silveira Pires, superintendente da Sudesul, não concorda e diz que METRONOR e UAS são coisas distintas:

METRONOR é um organismo que representa uma espécie de consórcio dos municípios desta região e tem até amplitude maior, abrangência mais ampla, mais diversificada, ao passo que a UAS foi criada com exclusividade para cuidar desse projeto que será financiado pelo Banco Mundial. São coisas completamente distintas, mas não quer dizer que não haja entrelaçamento inclusive na fase executiva. Não seria uma duplicidade. Pode haver coincidência em determinado momento e a própria UAS aproveitou muito do trabalho que o METRONOR tinha feito.

A divergência de opinião expressada na reportagem acima demonstra o pouco entrosamento entre as duas esferas governamentais, a Estadual e a Federal, e

explicita a vontade da união de manter os dois escritórios. Assim, dois escritórios com praticamente as mesmas funções são mantidos em Apucarana. O escritório do projeto METRONOR, projeto esse que já vinha sendo discutido desde meados da década de 70 e agora o escritório da UAS, ligado diretamente ao Ministério do Interior. Mas um outro motivo pode explicar a permanência deste segundo escritório. O Ministério do Interior era tido naquele momento como um Ministério de grande influência política e que seria de muito valia, já que parte do PDS (Arena), pensava em lançar a candidatura de Mário Andreazza para a próxima eleição que aconteceu no ano de 1984¹⁰. O ex-coordenador do METRONOR na fase em que o Governo do Estado era situação relata o seguinte:

[...] deram para o Mario Andreazza o ministério do Interior, que era um ministério que tinha muito apoio, uma grande penetração, uma capilaridade muito grande no espaço, tinha muita verba pra prefeito, aquela coisa toda. Então era um ministério muito bom pra se alavancar a candidatura do Mario Andreazza. (José Vicente Alves do Socorro).

Segundo o entrevistado a criação desse novo escritório em Apucarana teve uma conotação eminentemente política e contribuiu para o desgaste do METRONOR:

A questão foi eminentemente política. O que aconteceu: o governo do Paraná era MDB (PMDB), e o Andreazza, claro, era da Arena (PDS), e não se acertaram politicamente. Então o que aconteceu, o governo do Paraná, deixou de receber as verbas do ministério do Interior, pra manter o escritório de Apucarana, mas como uma questão de afirmação política. O governo do estado passou a bancar o escritório com recursos próprios, pra manter a equipe, pra manter o escritório, mas sem dinheiro pra fazer obra, pra fazer nada, e o governo Federal criou “outro escritório” da METRONOR em Apucarana, a UAS, a 400 metros um do outro [...]. Na minha opinião foi falta de diálogo, foi um desastre, e aí essa dicotomia, essas coisas absurdas, dois escritórios, pra fazer a mesma coisa, um com dinheiro, mas sem apoio político (estadual), o outro com apoio político, mas sem dinheiro, a coisa realmente esvaziou, depois de uma determinada época, o governo do estado cansou de bancar o escritório. (José Vicente Alves do Socorro)

Sobre a diferença entre o escritório do METRONOR e o escritório da UAS e a perceptível diminuição dos recursos o Sr. João Batista Bortolotti relata:

[...] era a FAMEPAR que mantinha, não tinha recurso do governo federal, era só recurso do estado que mantinha a equipe, havia uma expectativa de ter recurso do governo federal de trinta milhões para viabilizar os projetos do METRONOR. Daí cria-se a UAS e a UAS começa a levantar umas necessidades regionais, com fichas de cada município, que tipo de investimento que iriam fazer naqueles municípios, independente do que o METRONOR estava planejando. Apesar, que o planejamento do METRONOR era mais um planejamento macro, as questões am-

bientais, era mais ambiental, a questão de transporte, estávamos mais trabalhando em cima disso. O grande questionamento do METRONOR era essa conurbação, o crescimento desse eixo, e as questões ambientais de saneamento, que iam ficando mais complexas, mais difíceis, este era o grande trabalho do METRONOR, inclusive a localização industrial, os distritos industriais, um se localizando num ponto e não prejudicando a água do outro. Como o eixo se localiza em cima do espigão, então começa haver algumas questões ambientais ligadas a água. Daí cria-se a UAS e a União atravessando o METRONOR e já não acenando mais com recurso.[...] E deixa o estado de lado... E o METRONOR na mão do estado. (João Batista Bortolotti)

O Sr. Welinton David Santos¹¹, que foi coordenador do escritório da UAS na cidade de Apucarana, explica qual era a função do escritório, por quais motivos ele foi aberto e também concorda que existiram razões políticas:

[...] A Sudesul já tinha uma idéia de abrir um escritório para o projeto, porque eu não sei, pois poderia utilizar uma estrutura do governo do estado que já existia, como o escritório do METRONOR. A Sudesul queria abrir um outro escritório para preparar o projeto Cidades de Porte Médio, os diagnósticos, os levantamentos, como eram exigidos pelo banco mundial. Então houve um acerto entre Sudesul e Ministério do Interior (a Sudesul pertencia ao Ministério) e a União de abrir um escritório paralelo em Apucarana que se chamava UAS (Unidades de Administração dos Subprojetos), pois haviam vários subprojetos. Já existia o escritório da METRONOR em Apucarana e foi aberto um outro escritório. A METRONOR dentro de uma outra perspectiva que era o de planejamento urbano e esse escritório que foi aberto, UAS, era mais para suprir as informações do banco mundial, este exigia uma série de informações para liberar recursos para esse projeto e até para ver se determinadas cidades se encaixariam ou não nesse projeto, então foi aberto um outro escritório. Se hoje você me perguntar porque? Eu diria que foi por razão política, pois havia um governo no Paraná de oposição, o Richa, ao Governo Federal (Figueiredo). Talvez o Governo federal e a Sudesul quieram ter uma certa paternidade no negócio, até para prestigiar seus políticos na região aqui, e resolveu abrir um novo escritório para não dar toda a paternidade para o governo do estado. (Welinton David Santos) (grifo nosso).

E ainda complementa:

[...] estávamos no governo Figueiredo e estávamos próximo de uma sucessão política, tínhamos basicamente dois candidatos do governo, que era o Paulo Maluf, e o Mário Andreazza, que era Ministro do Interior. Então havia o interesse político também do Ministro Andreazza, de estar presente nessas regiões do interior. Depois o que aconteceu foi o seguinte: Numa convenção interna, acho que era do PDS (antiga Arena), o Paulo Maluf ganhou a convenção e o Andreazza perdeu, e foi uma dissidência na Arena que acabou elegendo o Tancredo, o Sarney era um dos líderes... Não podemos separar a política da realidade. Então tínhamos o Andreazza como Ministro do Interior e o Projeto Especial Cidades de Porte Médio – PECPM, era vinculado ao ministério do interior. Agora lembro que quando montamos a UAS em Apucarana, vinha o superintendente da Sudesul, e conversava com os deputados da região, pois haveria uma eleição para presidente da república e a eleição seria indireta, quem iria votar seriam os deputados, então vinha, conversava, levava

os deputados para conversar com Mario Andreazza. O Mario Andreazza veio ao Paraná fazia reunião com os deputados então havia realmente um aspecto político muito importante na região que precisa ser levado em conta. (Welinton David Santos)(grifo nosso).

Ainda sobre a conotação eminentemente política tanto do escritório do METRONOR como do escritório da UAS tem-se o seguinte relato:

Eu acho que o METRONOR não nasce com interesse político, ele surgiu pelo interesse com o planejamento, ele parte dos técnicos, mesmo antes da sua idealização, a gente já discutia isso, ele parte de uma motivação técnica, mas como surge o dinheiro, a possibilidade de recurso, daí já começou a ter uma conotação política, o próprio METRONOR. Quando o governo do estado começa a arrumar dinheiro para aplicar, daí já começa a ter uma visão política. Já a UAS é política, a Arena perdeu a eleição e eles estavam com ela ganha. Eles estavam com uma série de projetos, o próprio METRONOR ou PRAM, já eram recursos que eles estavam negociando, então mudou o governo e eles ficaram com a mão vazia, e daí assumiu o MDB. E no caso do PRAM, o próprio MDB, o governo Richa, ele próprio resgata esse recurso junto com o Banco mundial, retoma, faz o contrato e faz acontecer. O METRONOR também estava, só que o governo federal cria a UAS, um desvio. Daí há um esvaziamento do METRONOR, e um desinteresse político. E a gente tentou reunir os prefeitos para falar da importância do planejamento, mas eles queriam também recurso, o resto eles iriam engolir desde que tivessem dinheiro. (João Batista Bortolotti) (grifo nosso)

Sendo assim, a disparidade de se ter dois escritórios na cidade de Apucarana, não só significava um gasto duplicado do dinheiro público, mas também gerou um choque entre as esferas Federal e Estadual e, como consequência, o esvaziamento e o prenúncio do fim do projeto METRONOR, já que, a partir desse momento, era o escritório da UAS que passava a acenar com as possibilidades de recursos para a região do eixo Londrina-Maringá. O Senhor Bortolotti ainda esclarece:

Antes, gostaria de falar algo que ainda não ficou muito claro talvez, o porque fechou o METRONOR, com o esvaziamento do METRONOR, e nas reuniões com os prefeitos a gente sentia que eles não estavam mais interessados no METRONOR, porque o METRONOR já estava numa posição de pegar alguns planos e jogar dentro da legislação municipal, a questão do zoneamento, por exemplo, e daí começava a ter alguns complicadores, como é que uma ação regional já queria intervir dentro do estado, dentro do município. Já havia, então, algumas questões a serem trabalhadas. Começa a ter choque de interesse entre esferas, e nas reuniões, eu corri junto aos 13 prefeitos, e os prefeitos concordavam, mas sem assumir alguma coisa concreta. Até que eu cheguei num prefeito, e ele disse assim, que também era do MDB, disse uma frase pra mim, que eu disse assim, bom, então não é mais METRONOR..., ele disse assim: "Bortolotti, a gente sente o seguinte, e eu acho que tem que ser por aí, cada um trata da sua aldeia" Quando ele falou essa frase, na realidade ele percebeu de todos esta condição e ele pensando nisso e a UAS tratan-

do das Aldeias separadas, qual era o investimento dessa aldeia, daquela, daquela outra, daí eu falei, o METRONOR não tem condição de existir, como é que você vai manter um planejamento, de um eixo, porque era difícil das pessoas entender “Região Metropolitana Linear”, porque na maioria das vezes são nucleadas. Duas cidades concorrentes, disputando, era complicado de se entender. Região linear, nós pesquisamos, só tinha uma na França, na Lorena. Nós estávamos inovando demais. Agora, existiu o METRONOR porque tinha a perspectiva de recurso, mas dentro dessa desmotivação dos prefeitos. (João Batista Bortolotti) (grifo nosso)

Para o Sr. João Batista, na época coordenador do METRONOR, a frase daquele prefeito foi crucial, pois para um projeto que visava o desenvolvimento metropolitano para uma região, sua base política eram os prefeitos, que já faziam parte de um conselho com reuniões periódicas. Se os prefeitos não tinham mais interesse pelo METRONOR, a sua unidade estava abalada. Diante de tal conjuntura o METRONOR é fechado:

[...] Não adiantaria o Estado querer impor o METRONOR, isso não levaria a nada, ficaria uma equipe cara, produzindo papel, e já começava a crítica de que o METRONOR estava produzindo papel. Se o METRONOR continua dessa forma ele vai desgastando cada vez mais, a idéia do METRONOR. Em cima disso, eu como presidente da FAMEPAR, fecho o METRONOR. (João Batista Bortolotti).

O Sr. João Batista Bortolotti aponta, ainda, quais foram os principais motivos que contribuíram com o fim do projeto Metrópole Linear do Norte do Paraná, o METRONOR. Para ele são três fatores que levaram a isso: Primeiro foi o rompimento político entre as esferas de Governo Federal e Estadual, quando a oposição ganha o governo do Estado nas eleições de 1982 e o Governo Federal decide abrir um outro escritório. O segundo motivo, muito ligado ao primeiro, é que deveria haver maior interesse por parte das comunidades envolvidas, principalmente os prefeitos que passaram a se desinteressar do projeto METRONOR com o surgimento da UAS, já que essa passa a acenar com as verbas: “[...] Um planejamento de cima para baixo, é alimentado durante o tempo em que a comunidade vê nele algum interesse, a partir do momento do qual ela não vê mais uma perspectiva, ela sai do planejamento e não pode haver um planejamento sem a base”. Um terceiro motivo é a questão da institucionalização do METRONOR:

[...] na realidade no METRONOR existia um escritório e uma vontade, de cima para baixo, mas ele não tinha respaldo legal, ele não era institucionalizado como uma região metropolitana ou um aglomerado urbano, o que nós levantávamos na época era a necessidade da institucionalização, encaminhar um projeto de lei para a Assembléia Federal, e ser aprovado”. (João Batista Bortolotti).

A questão da institucionalização também foi apresentada pela reportagem do jornal Folha de Londrina, em sua edição de 17 de julho de 1984, p. 4, com a manchete: “O METRONOR PODE FICAR SÓ NO PAPEL”. Nesta matéria, o Sr. João Batista Bortolotti, então presidente da FAMEPAR, é entrevistado, declara que a única perspectiva para o METRONOR é a institucionalização e critica a falta de compromisso por parte dos prefeitos:

O METRONOR deve continuar fazendo e atualizando seus projetos – a falta de execução faz com que a maioria se torne obsoleta – mas tem que entrar imediatamente na segunda fase, a da execução das obras, tornando-se concreto, o que só será possível com a institucionalização, através de lei estadual que torne as cidades entre Iporã e Paiçandú área prioritária de investimento, com reconhecimento do Governo Federal, através do Ministério do Interior, considerando oficialmente o eixo como “aglomerado urbano”. Com isso o METRONOR poderia receber e aplicar verbas, partindo para um trabalho mais conseqüente. Mas mesmo assim, ficaria na dependência dos prefeitos das 13 cidades que deveriam firmar compromissos que nunca foram assumidos verdadeiramente, na aceitação do planejamento elaborado com vistas às necessidades regionais, em vez de simplesmente receber recursos e aplicar em obras isoladas. (FOLHA DE LONDRINA, 17.07.1984, p.4). (grifo nosso)

Ainda na mesma entrevista, o Sr. Bortolotti afirma que como o METRONOR não possui personalidade jurídica, ele não pode receber e nem aplicar verbas ou qualquer outro tipo de recurso, sendo a institucionalização uma saída.

A questão da institucionalização do projeto METRONOR já era uma prioridade desde a primeira fase do projeto. Assim declara o Sr. Ivo Gilberto Martins¹² que trabalhou como coordenador no escritório de Apucarana no ano de 1982:

[...] Nós queríamos institucionalizar a METRONOR, como obter uma personalidade política como a COMEC em Curitiba, ou como qualquer outra região metropolitana, e não conseguimos viabilizar politicamente isso. Se nós tivéssemos conseguido institucionalizar, daí nós teríamos muito mais força para dar seqüência, porque daí nós teríamos um órgão específico trabalhando na região. Mudaria o governo, mas o projeto continuaria. Como nós não conseguimos isso, foi mais fácil esfacar tudo aquilo que estava sendo desenvolvido no aspecto social, econômico e de infraestrutura urbana. (Sr. Ivo Gilberto Martins).

Assim, o projeto METRONOR vai aos poucos perdendo sua energia. É possível afirmar que os interesses políticos foram os responsáveis por essa entropia: A oposição do governo Estadual; A reação do governo Federal com a criação da UAS também em Apucarana; A perda do interesse dos prefeitos e agentes envolvidos com o projeto METRONOR; a não concretização do processo de institucionalização; e, por

conseqüência, o próprio desgaste que o projeto vinha sofrendo com inúmeras reuniões e poucas ações efetivas, e que começavam a ser cada vez mais veiculadas na imprensa.

O Jornal Folha de Londrina de 29.01.1986 com a matéria: “INÉRCIA DO METRONOR CAUSA DESCONTENTAMENTO”, traz o descontentamento dos prefeitos da região em relação ao projeto: [...] Caso continue o impasse, vários prefeitos manifestaram o propósito de abandonarem definitivamente o projeto. [...] “Ou a partir de agora o Metronor sai do papel ou desistimos disso” (Waldir Pugliesi, prefeito de Arapongas na época).

O “DESVIO” DA DUPLICAÇÃO DA RODOVIA NO EIXO LONDRINA-MARINGÁ

Dentre os interesses políticos que acabaram comprometendo o projeto METRONOR, não se pode deixar de relatar o processo de duplicação da rodovia Londrina-Maringá e que fazia parte dos objetivos secundários do projeto. No início da década de 80, esta rodovia, por ser a principal artéria do eixo, já exigia sua duplicação pelo intenso tráfego de veículos que aumentava a cada ano e ocasionava inúmeros acidentes, muito dos quais com vítimas:

As médias de fluxos de veículos no mesmo superam a marca de 5.000 veículos diários em todos os trechos, viabilizando, portanto, a duplicação das rodovia BR-369 e BR-376, não só pelo fato de proporcionar melhores condições ao tráfego de longa e média distância, mas também para garantir a necessária fluidez ao tráfego local e de cunho metropolitano, que é o mais significativo. (PARANÁ, 1981, p. 7) (grifo nosso).

Como é possível notar na citação, os técnicos do METRONOR fizeram a opção pela duplicação das BR-369 no trecho Londrina-Apucarana e na BR-376, no trecho Apucarana-Maringá, seguindo assim o traçado original da estrada de ferro e da rodovia pioneira. Mas havia uma outra proposta, mais ousada, que visava a construção de uma rodovia tipo “Freeway” e que ligaria diretamente a cidade de Rolândia à cidade de Maringá, não passando nos municípios intermediários:

[...] Era uma proposta mais drástica ainda, era direto de Londrina para Maringá, não passava por nenhum outro lugar. Ligava diretamente por uma estrada pedagiada, uma auto-estrada, tipo as “freeways” americanas com pedágio. Ligava diretamente Londrina-Maringá, e não tomava conhecimento do resto das cidades. As outras cidades se ligariam por conexões transversais, e isso estava muito em moda, inclusive por essa idéia de fazer Londrina-Maringá em meia-hora, de carro, 120 por hora, e a gente tava achando que isso aí tinha cheiro de coisa que não prestava, e

a gente não estava muito seguro, mas havia um movimento que estava até muito, e querendo já fazer até um edital de licitação com as firmas. (José Vicente Alves do Socorro) (grifo nosso).

A opção pela duplicação da rodovia pioneira que seguia o espigão, passando pelas cidades do eixo e a crítica na proposta da “freeway” fica explícita na seguinte citação:

Portanto, o estudo de transformação da rodovia Londrina-Maringá em “Freeway”, que visa somente otimizar o tráfego de longa e média distância, parece inviável. Como solução mais adequada, apresenta-se a proposta de duplicação da BR- 369 e da BR- 376 nesse trecho, cabendo salientar a necessidade de incluir nesse estudo as áreas de expansão das malhas urbanas, principalmente das cidades de Londrina, Cambé, Ibiporã e Apucarana (PARANÁ, 1981, p. 7).

Apesar da determinação dos técnicos do METRONOR em duplicar a estrada já existente, passando em todas as cidades do eixo, a duplicação que se efetivou foi uma terceira proposta, a duplicação da BR-369 até a cidade de Arapongas, a duplicação da rodovia Estadual PR- 444 até a cidade de Mandaguari, que na época não era asfaltada, e, na seqüência, a duplicação da cidade de Mandaguari à Maringá, na BR-376. Neste traçado, que foi efetivado, as cidades de Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul ficaram fora do eixo duplicado Londrina-Maringá. (Fig. 1). A questão que se coloca é qual foi a razão em optar pela duplicação num traçado diferente e numa estrada ainda não asfaltada, a PR- 444?

A PR- 444, estrada Arapongas-Mandaguari é citada no documento APUCARANA (1994) ao se referir que a colonização da Companhia de Terras Norte do Paraná não influiu como em outras áreas no desbravamento e no progresso de Apucarana:

Interessada por comércio com outras cidades, abriu estradas de Arapongas a Lovat (hoje Mandaguari), desviando Apucarana, pelo patrimônio conhecido como “Caixa de São Pedro”, e suas atividades no nosso território se resumiram na prática comum do comércio de venda de terras àqueles que a desejavam. (APUCARANA, 1994, p. 13).

Na realidade, o território do então patrimônio de Apucarana ficava no limite das terras da Cia de Terras Norte do Paraná. Isto só já explica uma necessidade de se adentrar mais para o interior do território pertencente à Companhia de Terras. A abertura desta estrada (hoje, a PR- 444) tinha este objetivo.

A PR- 444 também é destacada na dissertação de mestrado de Carvalho (2000), ao tratar do nascimento, quase morte e revitalização desta via de circulação rodoviária no norte do Estado:

Sobre as estradas de rodagem abertas pela Companhia, uma merece destaque, a estrada de ligação entre Mandaguari e Araongas passando por um núcleo urbano chamado São Pedro, por algumas circunstâncias como:

- 1- Trata-se de uma estrada fora do espigão, aberta para diminuir a distância entre Mandaguari e Londrina, evitando a curvatura Apucarana, Pirapó, Cambira e Jandaia do Sul;
- 2- Em verdade, esta estrada foi boicotada pelos moradores destas cidades situadas na curvatura do espigão, por razões óbvias, principalmente temor de isolamento que estas comunidades poderiam sofrer;
- 3- Quando do serviço de pavimentação de rodovias, esta estrada não foi pavimentada e permaneceu em esquecimento;
- 4- Quando do serviço de duplicação da rodovia Maringá-Londrina, optou-se por duplicar este trecho Mandaguari São Pedro Araongas, em detrimento da duplicação do trecho já pavimentado que acompanha a curvatura do espigão. (CARVALHO, 2000, p. 62 e 63).

Como pode-se notar, já existia, desde a época da colonização, um temor por parte dos habitantes de Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul, em ficarem isolados, se por ventura a estrada Araongas-Mandaguari, fosse asfaltada. Desta forma, a estrada fica no esquecimento até quando o Governo do Estado, no governo José Richa, decide duplicar o eixo Londrina-Maringá, mas se utilizando dessa antiga estrada, Araongas-Mandaguari. Mas qual seria o motivo que fez com que o governo tomasse essa medida?

O Sr. Oscar Alberto da Silva Gayer¹³, que foi Chefe do escritório regional de estudos e projetos do DER para a região norte do Paraná, apresenta as seguintes razões que justificam o desvio da duplicação da rodovia Londrina-Maringá, em Araongas, pela PR- 444:

A primeira delas foi a redução da extensão a ser duplicada, o que reduziria os custos da obra. Uma segunda razão, foi que o eixo Londrina-Maringá se localizava sobre rodovias federais e não era atribuição técnica do estado em cuidar das rodovias federais, o que exigiria um convênio com o Governo Federal e só valeria a pena fazer um convênio se tivesse uma contra-partida por parte da união, recursos. A terceira é que acabou não havendo avanço do METRONOR com o governo Federal e destes com as lideranças políticas da região norte. Um quarto motivo foi que os contornos da proposta inicial, passando em Apucarana, seriam muito onerosos, pois exigiria mais infra-estrutura como pontes, viadutos, etc...[...] Assim, o Estado preferiu não investir em rodovias federais, num eixo federal, preferiu fazer uma ligação estadual, mais curta, menos onerosa, mesmo tendo que asfaltar por completo uma estrada que era de terra. (Oscar Alberto da Silva Gayer).

Apesar desse rol de motivos que contribuem para explicar o desvio da duplicação da rodovia Londrina-Maringá em Arapongas, deixando Apucarana, Jandaia do Sul e Cambira fora do eixo, uma outra razão é apontada sendo não só a principal, mas a que fez com que houvesse tal mudança no projeto da duplicação rodoviária defendido pelo METRONOR:

Aconteceu o seguinte: numa determinada época, houve uma eleição para o senado, e se não me engano, foi nessa época que o prefeito de Arapongas, o Waldir Pugliesi, queria se candidatar a Senador, e como o governo Richa, tinha um outro candidato, tentaram convencer o Pugliesi a não sair como Senador, e ele disse assim: Tudo bem! Eu retiro minha candidatura, mas eu quero uma ligação direta entre Arapongas e Mandaguari. Por que? Pra desviar de Apucarana, tirar Apucarana do METRONOR. Arapongas e Apucarana sempre foram rivais, uma disputa terrível, desde o nascedouro, em cinqüenta anos... Então o que o Pugliesi fez, ele pediu a pavimentação desta estrada, para não sair para o Senado e o Governo Richa concordou. (José Vicente Alves do Socorro).

A mesma versão é confirmada no seguinte relato:

A idéia e a proposta da METRONOR no meu entendimento sempre foi o mais correto. A PR- 444, no meu entendimento, acabou com o nosso contorno norte aqui em Apucarana, esse contorno norte hoje é morto, porque o tráfego de passagem que ia para Londrina passava aqui e agora vai pela 444 o contornão.[...] O Pugliesi, forçou a barra, eu lembro perfeitamente disso, ele forçou a barra numa negociação política. Ele forçou a barra para ser candidato a Senador, na época com o Richa.[...] Houve uma negociação com o Pugliese para ele não disputar para o Senado, para não ir para a convenção [...] E ele disse: Mas eu quero que essa rodovia não passe em Apucarana. O problema era só esse. [...] No meu entendimento sem razão nenhuma, porque se houver um desenvolvimento maior aqui só tem benefício para as duas. Agora você querer isolar Apucarana é algo que, no meu entendimento, não tem nexo. (Ivo Gilberto Martins).

A matéria da Folha de Londrina de 28.11.87 intitulada: “METRONOR SERÁ SUBSTITUÍDO POR PROGRAMAS DE PÓLOS REGIONAIS” traz duras críticas do então Deputado Estadual Antonio Costenaro Netto à duplicação da PR- 444:

O Deputado Estadual Antonio Costenaro Netto (PFL), teceu duras críticas às forças políticas de Arapongas, que para ele são responsáveis pelo fim do Metronor, com mau gerenciamento e negociatas que desvirtuaram os propósitos originais do órgão.

“Os políticos desta cidade para começar insistiram e conseguiram – com acordo de bastidores – alterar o projeto original que previa a construção de uma rodovia dupla ligando Londrina à Maringá, passando por todos os municípios do Eixo. Os

peemedebistas de Arapongas lutaram apenas para que fosse construída a PR-444, ligando sua cidade a Mandaguari, com a qual certamente seu município vai se beneficiar no futuro, relegando os demais municípios do eixo a segundo plano”.

Nos meses de maio e junho de 1984, o projeto é alvo de várias denúncias como pode ser visto na reportagem de 06.05.84, p. 37: “PARA EX-PREFEITO, METRONOR NÃO SOBREVIVE SEM AUTONOMIA”. Nesta matéria, o ex-prefeito de Apucarana, Voldimir Maistrovicz diz que “O Metronor é totalmente dependente da Secretaria de Planejamento e da Famepar”, e faz a seguinte denúncia ligada a duplicação da estrada Londrina-Maringá:

[...] o ex-prefeito de Apucarana faz ainda uma outra denúncia ligada ao próprio Metronor: A duplicação da BR-369, trecho Londrina-Maringá, na verdade vai beneficiar apenas alguns municípios “porque está sendo elaborado um novo projeto para que a duplicação seja feita apenas entre Arapongas e Londrina e Mandaguari e Maringá, excluindo assim os trechos que cortam Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul, municípios que também fazem parte do Metronor. Se isso vier acontecer, estará comprovada a ingerência dos dois municípios pólos de Londrina e Maringá no projeto”.

Esta denúncia feita pelo ex-prefeito de Apucarana acabou por se realizar mostrando uma outra jogada política no processo, agora por parte do governo do Estado.

Uma outra denúncia, esta mais grave, foi publicada em 03.06.84, p. 3 “DEPUTADO DENUNCIA SAUL RAIZ POR DESVIO DE VERBAS”. Nesta reportagem o Deputado Ferrari JR., do PMDB, faz a denúncia de que vários secretários do governo anterior, Ney Braga, estão envolvidos em desvio de recursos Federais e Estaduais destinados ao Metronor:

[...] “O Secretário de Desenvolvimento dos Municípios e candidato do PDS ao governo do Estado, Saul Raiz, manuseou verbas do Ministério do Interior, da Sudesul e do Próprio Estado, destinadas a obras da Metronor. Só que estas obras não foram realizadas e o dinheiro sumiu”. – disse o Deputado Ferrari JR. (PMDB de Maringá), que há meses vem coligindo documentos para afinal apresentar “um dossiê altamente comprometedor para expressivas figuras do Governo Ney Braga”.

As denúncias foram apresentadas na tribuna da Assembléia incluindo dezenas de pedidos de informações a várias Secretarias Estaduais. Sobre a duplicação da rodovia Londrina-Maringá e a utilização do Metronor para fins eleitoreiros, o Deputado Ferrari JR acrescentou:

[...] “A duplicação da pista é uma necessidade imperiosa, mas infelizmente a Metronor nunca passou de massa de manobra para fins eleitorais. Os seus planos mirabolantes jamais saíram do papel, sendo desconhecidos os valores recebidos pela Metronor e destinação que tiveram, uma vez que os governantes da época jamais prestaram contas ao povo, dos seus atos e da aplicação de recursos”.

[...] “Já investido nas “grotescas” funções de Secretário de Desenvolvimento dos Municípios”- segundo a definição de Ferrari Jr. – “Saul Raiz veio a Londrina usando a Metronor para se promover” [...] “a bandeira da Metronor foi utilizada na época para induzir o eleitorado do Norte do Paraná a votar em Saul Raiz [...] (FOLHA DE LONDRINA, 03.06.84, p. 3).

Estas denúncias, mesmo não voltando mais a ser noticiadas, juntamente com as denúncias do ex-prefeito de Apucarana, contribuíram para manchar a imagem do já desgastado projeto Metronor.

Todos estes depoimentos e denúncias demonstram como a questão política/eleitoral pode suplantar as decisões técnico/políticas, com relação aos estudos do METRONOR. Na realidade, pode-se acreditar que a duplicação do eixo pela PR- 444, deixando fora as cidades de Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul, acabou sendo a “pá de cal” na concepção do que poderia se tornar a Metrópole Linear do Norte do Paraná – a METRONOR. Com a PR- 444, o elo que unia o eixo, se rompeu e abriu caminho para uma separação na concepção “de eixo” do METRONOR. Londrina e Maringá passaram a se ver mais separadas regionalmente, o que acabou por influenciar a criação de projetos de regiões metropolitanas separadas na década de 90: A região metropolitana de Londrina e a região metropolitana de Maringá.

O FIM DA METRÓPOLE LINEAR NORTE DO PARANÁ

Como pode-se notar, o projeto METRONOR e o Escritório da UAS sofreram fortes influências políticas durante o período em que existiram. Tanto um como o outro acabaram perdendo força política na região. Primeiramente o METRONOR, que passou a ser boicotado pelas ações federais, quando estas decidem implementar um outro escritório de planejamento na cidade de Apucarana, a UAS. E depois a própria UAS, também passou a perder força.

Em 1985, com as eleições no plano federal definidas, houve ainda uma tentativa do governo estadual de unir o que havia sobrado do projeto METRONOR com o escritório da UAS:

[...] a existência simultânea da UAS e do METRONOR, além de significar um dispêndio relativamente vultuoso par o Estado, uma vez que este custeia duas estruturas que desenvolvem tarefas afins, implica numa desnecessária complexificação do processo de planejamento regional que, indubitavelmente, virá a comprometer sua eficiência.

[...] considerando que o Escritório Técnico METRONOR já desenvolveu as funções hoje atribuídas a UAS, é recomendável que esta seja fundida àquele. (PARANÁ, 1985, p. 5).

Esta tentativa de fusão acabou por não ocorrer oficialmente, mas ocorreu na prática. Nos últimos anos, o METRONOR e a UAS ocuparam enfim o mesmo escritório, numa fase em que tanto um quanto o outro, passavam, a cada dia, a cair no esquecimento, em parte porque o governo do Estado não dispunha mais de verbas, em parte porque os projetos, tanto o METRONOR quanto a UAS, aos poucos, sofreram um processo de desgaste por parte das comunidades envolvidas e até pelos próprios técnicos que deles faziam parte. Na matéria da Folha de Londrina: “FUNCIONÁRIOS DENUNCIAM DESMANDO NO ESCRITÓRIO DA UAS EM APUCARANA” de 14.04.88, a UAS é acusada de omissão no cumprimento de obrigações trabalhistas. Um ex-auxiliar técnico também denuncia que “o escritório foi usado somente para fins políticos, foi depósito de panfletos e camisetas de candidatos de Arapongas na última campanha política, e os carros foram usados na campanha de eleição do prefeito de Curitiba”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No final da década de 80, o projeto METRONOR fazia parte de um passado que conta um capítulo da história do planejamento regional no norte do Paraná. Um projeto que tentou idealizar uma proposta inédita, algo que fugia a tudo que existia até então no Brasil. Uma metrópole linear no interior de uma região agrícola. Desde o termo de referência em 1977 até o fim do projeto em 1989, foram mais de dez anos de trabalhos tentando implantar um plano de desenvolvimento para o eixo Londrina-Maringá. Influenciado em suas várias fases por questões políticas e eleitoreiras, e por outro lado pela falta de articulação política entre os vários agentes envolvidos, o projeto entrou em decadência até vir à ser extinto.

Entre as principais causas do fracasso do projeto METRONOR figuram: a falta de sua institucionalização; a constante interferência política no projeto, principal-

mente com a mudança do governo do estado para a oposição (MDB) em relação ao governo federal (ARENA) o que demandou a criação de um segundo escritório (UAS), praticamente com a mesma função do escritório do Metronor, na cidade de Apucarana; a falta de uma articulação mais eficaz entre o projeto com as esferas estadual e federal; o desvio da duplicação da rodovia do eixo Londrina-Maringá, deixando algumas cidades fora do eixo pioneiro e conseqüentemente a incapacidade de efetivação do projeto que desagradava inclusive as próprias partes envolvidas.

Apesar de não conseguir êxito em sua implementação efetiva, o Projeto Metronor, pela sua irreverência semeou as primeiras idéias de uma metrópole linear no interior do país, ao considerar o eixo Londrina-Maringá como uma única região metropolitana num futuro não distante.

Pode-se dizer que o projeto da Região Metropolitana de Londrina e da Região Metropolitana de Maringá institucionalizadas separadamente no final da década de 90, e até agora não efetivadas, são conseqüências também das idéias propagadas pelo projeto Metronor nas duas décadas anteriores.

O projeto Metronor espelha pela sua história os vícios de um planejamento regional típico da época da ditadura militar no Brasil, um planejamento centralizado e instrumento de manobras políticas onde o objetivo primordial do planejamento, no caso o desenvolvimento regional pregado pelo próprio projeto, não conseguiu romper com os obstáculos impostos pela classe política daquele momento.

NOTAS

¹ Este artigo constitui parte de um capítulo da tese intitulada: “A metrópole de papel: a representação Londrina Metrópole na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina” Unesp: Presidente Prudente – SP, 2005.

² Nas várias entrevistas pode-se notar que alguns dos entrevistados chamam de “A METRONOR”, ao se referirem a Metrópole Linear do Norte do Paraná, outros preferem “O METRONOR”, se referindo ao PROJETO METRONOR.

³ Uma carência mais ligada a questão fundiária que a uma carência real.

⁴ Sr. Gilberto Bueno Coelho, arquiteto, na época (1976-1977), coordenador da área de estudos e projetos da Secretaria de Estado do Planejamento. Entrevista concedida em 23 de abril de 2002, Curitiba PR.

⁵ O Estado subsidiou estas iniciativas principalmente com a implantação de infra-estrutura nestes distritos.

⁶ Sr. José Vicente Alves do Socorro, arquiteto. Entrevista concedida em 21 de agosto de 2002, Maringá PR.

⁷ A Secretaria de Estado do Planejamento – SEPL ficou com a coordenação geral do trabalho. Estas condições constam no Termo de Ajuste firmado a 13 de dezembro de 1977, entre a Secretaria e as duas Universidades.

⁸ Existia um receio de que cada escritório acabasse desenvolvendo atividades relacionadas unicamente às suas respectivas territorialidades, isto é, ou só Londrina ou só Maringá, não havendo com isso possibilidades de integração.

⁹ Sr. João Batista Bortolotti, Arquiteto, entrevista concedida em 20 de novembro de 2002 em Londrina PR.

¹⁰ Em 1984, Mário Andreazza, então Ministro do Interior, disputou a convenção do PDS para a candidatura a presidência e foi derrotado por Paulo Maluf. Este por sua vez foi derrotado no início de 1985 pelo candidato do PMDB Tancredo Neves nas eleições indiretas, via colégio eleitoral. Tancredo veio falecer mesmo antes de tomar posse. Seu vice José Sarney assumiu a Presidência da República.

¹¹ Sr. Welinton David Santos, Engenheiro Civil, em entrevista concedida em Curitiba-PR, em 24 de abril de 2002.

¹² Sr. Ivo Gilberto Martins, Engenheiro Civil, entrevista concedida em 30 de outubro de 2002. Apucarana PR.

¹³ Sr. Oscar Alverto da Silva Gayer. Engenheiro Civil. Na época, supervisionava a execução do projeto de duplicação da rodovia Londrina-Maringá. Entrevista concedida em 02 de dezembro de 2002.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério do Interior. **Subsecretaria de Desenvolvimento Urbano**. Coordenadoria das Cidades de Médio e Pequeno porte. Projeto especial cidades de porte médio. Brasília, [198-].

CARVALHO, L. D. M. **O posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Cia. de Terras**. 2000. Dissertação (Mestrado) Universidade Estadual de Maringá, Maringá. 2000.

COMPANHIA Melhoramentos Norte do Paraná. **Colonização e desenvolvimentos do Norte do Paraná**: Publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). São Paulo, 1977.

DEPUTADO denuncia Saul Raiz por desvio de verbas. Folha de Londrina, Londrina, 03 jun. 1984, p. 3.

FICINSKI anuncia 4 bilhões de cruzeiros para a Metronor em 3 anos. Folha de Londrina. Londrina, 15 jun. 1982. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagens 176 e 177.

FUNCIONÁRIOS denunciam desmando no escritório da UAS em Apucarana. Folha de Londrina, Londrina, 04 abr. 1988. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 198

INÉRCIA do Metronor causa descontentamento. Folha de Londrina, Londrina, 29 jan. 1986. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 195.

METRONOR será substituído por programas de Polos Regionais. Folha de Londrina, Londrina, 28 nov. 1987. Disponível no CDPH/UEL – CDROM 96, filme 98, imagem 195.

O METRONOR pode ficar só no papel. Folha de Londrina. Londrina, 17 jul. 1984, p. 4. **PARA EX-PREFEITO**, Metronor não sobrevive sem autonomia. **Folha de Londrina**, Londrina 06 maio 1984, p. 37.

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria de Desenvolvimento dos Municípios. Programa de desenvolvimento industrial. Curitiba, 1982.

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

PARANÁ. Governo do Estado. Secretaria de Estado do Planejamento. Secretaria dos Transportes. Departamento de Estradas e Rodagem. **Projeto METRONOR**: ampliação da capacidade das rodovias BR- 369 e BR- 376 entre Londrina e Maringá. Curitiba, 1981.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento. **Fusão da unidade de Administração do Sub-projeto Aglomerado Urbano Londrina e Maringá** do Projeto especial cidades de porte médio com o escritório Técnico do METRONOR. Curitiba, 1985.

Prefeitura do Município. Apucarana em Dados: 50 anos (1944-1994). Apucarana, 1994. **VINTE milhões de dólares para o projeto Metronor**. **Folha de Londrina**, Londrina, 16 jun. 1982, p. 6.