UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

GILSON JACOB BERGOC

A incorporação do espaço do norte do Paraná ao espaço nacional

Argentina

SÃO PAULO
2012

Santa Catarina

Oceano
Atlântico

A U T O R I Z A Ç Ã O

Eu, **Gilson Jacob Bergoc**, aluno da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, **autorizo** a reprodução e divulgação total ou parcial da tese: A INCORPORAÇÃO DO ESPAÇO DO NORTE DO PARANÁ AO ESPAÇO NACIONAL, de minha autoria, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, **desde que citada a fonte**.

São Paulo/Londrina, 29 de fevereiro de 2012.

Arq. Urb. Gilson Jacob Bergoc, M. Sc.
Doutorando em Arquitetura e Urbanismo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - USP

GILSON JACOB BERGOC

A INCORPORAÇÃO DO ESPAÇO DO NORTE DO PARANÁ AO ESPAÇO NACIONAL

Tese apresentada à Comissão de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, como exigência parcial a obtenção do título de Doutor em Arquitetura.

Área de Concentração: Planejamento Urbano Regional.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Sueli Ramos Schiffer

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL, SOB RESPONSABILIDADE DO AUTOR E ANUÊNCIA DA ORIENTADORA.

O original se encontra disponível na sede do programa.

SÃO PAULO
2012

Autorizo o reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho,
por qualquer meio convencional ou eletrônico,
para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

gbergoc@gmail.com

Catálogo da Publicação
Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Bergoc, Gilson Jacob
B499i A incorporação do espaço do norte do Paraná ao espaço
nacional / Gilson Jacob Bergoc. –São Paulo, 2012.
XXVII, 287 p.: il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: Planejamento Urbano
Regional) – FAUUSP.
Orientadora: Sueli Ramos Schiffer

1.Planejamento territorial regional – Paraná - Região norte
2.Infraestrutura - Paraná 3.Desenvolvimento regional - Paraná
4.Espaço regional – Paraná – Região norte 5.Elite dominante –
Paraná I.Título

CDU 711.2(816.2)

BERGOC, Gílson Jacob. **A incorporação do espaço do norte do Paraná ao espaço nacional.** Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Profª. Drª. _____	Instituição: _____
Julgamento: _____	Assinatura: _____
Prof. Dr. _____	Instituição: _____
Julgamento: _____	Assinatura: _____
Prof. Dr. _____	Instituição: _____
Julgamento: _____	Assinatura: _____
Prof. Dr. _____	Instituição: _____
Julgamento: _____	Assinatura: _____
Prof. Dr. _____	Instituição: _____
Julgamento: _____	Assinatura: _____

Dedico à esposa Raquel de Carvalho e aos filhos Itauã e Gabriel.

*À memória de meu pai Jacob, e homenagem à minha mãe Cida,
exemplo de luta e solidariedade em todos momentos.*

Agradeço a
Prof^a. Dr^a. Sueli R. Schiffer pela orientação inteligente, segura, presente e
sempre simpática nos caminhos desse saber.

Agradeço também a
todos os professores e funcionários da FAUUSP pela atenção e auxílio quando solicitado.

A cooperação de muitas pessoas é que possibilitaram essa realização:
Nestor, Faraco, Denise, Maria Luiza, Sidnei, Ana Virgínia, Marão, Ivan, Lucy, Eloisa, Elisa, Marina, Alessandro Filla,
Ana Flávia, Carolina, Carlos Hirata, Patrícia, Luiz Figueira, Pedro Roberto, Rose, José Mário, Manuel,
Suzana, Dolores, Lineu, Washington, Rossafa, Sephora, Edmilson entre outros que
perguntaram, ouviram, discutiram, sugeriram, ajudaram a refletir e amadurecer o tema.

Departamentos de Arquitetura da UniFil, da UEL, às bibliotecárias da USP Filomena, Maria José e da UniFil, Thais,
funcionários da COHAB-LD, IPPUL, IPARDES, COPEL e vários outros que ajudaram a encontrar ou resgatar os
documentos e publicações, alguns que fazem anonimamente seu trabalho com presteza, carinho e atenção.

Aos estagiários Mariana Shigueharu e Leandro Niehues
pelo auxílio na montagem do banco de dados para a elaboração dos mapas com geoprocessamento, tabelas e gráficos.

Aos familiares que sempre ouviram “depois que terminar o doutorado” por muitas vezes e sempre entenderam e me
apoiam: Florinda, Marlene, Erasmo, Elena, Emanuel, Gesielene, Rebeca, Mateus, Priscila, Gabriela, Lucas, Simone,
Ana Júlia, Malu, Marcos, Luciliana, Diego, Estefânia, Rafael, Luis, Patrícia, Maria Luiza, Luizinho, Maria Letícia, Geovana,
Heloísa, Cláudio, Malu, Raposo, Francisco, Fabricia, Anna Laura, Israel, Bárbara e João Manuel.

Para essas e outras pessoas que porventura não estão nominadas, meu eterno agradecimento:
muito obrigado.

RESUMO

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

A pesquisa demonstra que a rede de infraestrutura, principalmente a rodoviária e a de energia estruturada entre 1950 e 2000, foi responsável pela inserção norte paranaense no processo de desenvolvimento capitalista nacional, inclusive como parte dos requisitos de reprodução da sociedade de elite. Esse processo teve início com a colonização do estado paranaense a partir de 1930, no contexto das transformações econômicas e sociais ocorridas ao longo do século XX. Para cumprir o objetivo de interpretar o processo de produção do espaço regional paranaense e identificar as relações entre a implantação da infraestrutura e os processos migratórios, os aspectos econômicos e sociais a esses relacionados, foram estudados: o histórico da implantação da infraestrutura rodoviária e de energia, aspectos demográficos, econômicos e políticos, as ações do Estado e dos grupos dominantes, sistematizados por micro e mesorregiões, região metropolitana e outros recortes espaciais, conforme a necessidade de análise. Como resultado, conclui-se que após quatro décadas e várias políticas e programas implantados no Paraná existe em curso um processo de reversão da tendência de desintegração do estado. O interior, incluindo o norte do estado, está integrado ao espaço paranaense e nacional, com concentração da industrialização, população, renda e riqueza em Curitiba e Região Metropolitana, assegurando a hegemonia dos grupos dominante estaduais. Ao final do século XX o Paraná está, de fato, articulado à produção e reprodução capitalista e à sociedade de elite.

Palavras-chave: Desenvolvimento paranaense. Infraestrutura e desenvolvimento regional. Espaço regional do norte do Paraná. Espaço regional e elite.

ABSTRACT

BERÇOC, G. J. **The incorporation of the area of Northern Paraná into the national area.** 2012. Doctoral thesis – School of Architecture and Urbanism, University of São Paulo, São Paulo, 2012.

This research shows that the infrastructure network, particularly the road and energy systems developed between the years 1950 and 2000, was responsible for the insertion of the North of Paraná state in the process of the national capitalist development, also as part of the requirements for the reproduction of the elite society. This process began during the early days of the state colonization, in 1930, within the context of the economic and social transformation that happened throughout the twentieth century. In order to achieve the objective of interpreting the production process of the regional area and identify the relationship between the infrastructure and the migration processes, including the economic and social aspects involved, we studied some issues. They are: the history of the beginning of road infrastructure and energy; demographic, economic and political aspects; and the government and dominant groups actions, divided by micro, meso, metropolitan and other regions as needed for analysis. The results showed that after four decades and many policies and programs later, there is an ongoing process of reversing the tendency of disintegration of the state. The interior, including the North of the state, is integrated into Paraná state and the country space, where the concentration of industries, population, income and wealthiness is in Curitiba City and metro area, ensuring the hegemony of dominant groups in the state. At the end of the twentieth century Paraná is, for sure, linked to the capitalist production and reproduction and to the elite society.

Keywords: Paraná development. Regional infrastructure and development. North of Paraná regional area. Regional area and elite society.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01	PARANÁ: GRANDES REGIÕES OCUPADAS COM O DESLOCAMENTO DAS FRENTES PIONEIRAS.	16
FIGURA 02	FRENTES DE COLONIZAÇÃO	17
FIGURA 03	SUBDIVISÃO FISIOGRAFICA DO PARANÁ	18
FIGURA 04	HIPSOMETRIA DO PARANÁ	19
FIGURA 05	PERFIL GEOLÓGICO E ALTIMÉTRICO COM EXAÇERO VERTICAL	20
FIGURA 06	HIDROGRAFIA DO PARANÁ	21
FIGURA 07	MESORREGIÕES GEOGRÁFICAS	22
FIGURA 08	MICRORREGIÕES GEOGRÁFICAS	23
FIGURA 09	MAPA NORTE VELHO, NOVO E NOVISSIMO, SUDOESTE E TRADICIONAL	24
FIGURA 10	REGIÕES METROPOLITANAS DO PARANÁ	25
FIGURA 11	MAPA DO PARANÁ DE 1892	28
FIGURA 12	CAMINHO DAS TROPAS - SÉC. XVIII E XIX	30
FIGURA 13	ÁREA DE EXTRAÇÃO DO MATE NATIVO	31
FIGURA 14	ÁREA OCUPADA E DE CONCESSÕES, CAMINHOS, VILAS E POVOADOS – 1880-1900	35
FIGURA 15	MAPA DO PARANÁ DE 1944, COM O TERRITÓRIO DO IÇUAÇU.	39
FIGURA 16	ATUAIS MUNICÍPIOS E RESPECTIVAS SEDES ORIGINADOS DE CIDADES NOVAS FUNDADAS POR COMPANHIAS IMOBILIÁRIAS NA FRONTEIRA DO CAFÉ NO NORTE DO PARANÁ	44
FIGURA 17	MUNICÍPIOS EXISTENTES EM 1930	46
FIGURA 18	MUNICÍPIOS EXISTENTES EM 1940	46
FIGURA 19	MUNICÍPIOS EXISTENTES EM 1950	47
FIGURA 20	MUNICÍPIOS EXISTENTES EM 1960	47
FIGURA 21	MAPA DAS ESTRADAS DE FERRO EXISTENTES NO PARANÁ ATÉ O FINAL DA DÉCADA DE 1940.	51
FIGURA 22	ESTRADA DE FERRO-SÃO PAULO - RIO GRANDE (1889-1915) E RAMAL DO PARANAPANEMA	52
FIGURA 23	ESTRADA DE FERRO-GUARAPUAVA	53

FIGURA 24	ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – PARANÁ. CAMINHOS: ESTRADAS E FERROVIAS – 1908	54
FIGURA 25	MAPA DA FERROVIA SÃO PAULO-PARANÁ	55
FIGURA 26	ESTRADAS DO PARANÁ EM 1901	57
FIGURA 27	ESTRADAS DO PARANÁ EM 1932	58
FIGURA 28	O PLANO RODOVIÁRIO DE 1952	61
FIGURA 29	MAPA DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA E POPULAÇÃO ATÉ 1960	64
FIGURA 30	PLANO HIDRO-ELÉTRICO PARANAENSE - 1947-1950.	70
FIGURA 31	USINAS DE ENERGIA ELÉTRICA E POPULAÇÃO ATÉ 1960	74
FIGURA 32	REGIÕES E SUB-REGIÕES DE PLANEJAMENTO – PLADEP, SAGMACS, 1963	82
FIGURA 33	RODOVIAS, FERROVIAS E POPULAÇÃO ATÉ 1970	94
FIGURA 34	USINAS DE ENERGIA ELÉTRICA E POPULAÇÃO ATÉ 1970	95
FIGURA 35	POPULAÇÃO DO PARANÁ EM 1970	108
FIGURA 36	MUNICÍPIO QUE PERDERAM POPULAÇÃO 1970 – 1980	110
FIGURA 37	SISTEMA POLI-NUCLEAR	120
FIGURA 38	SISTEMA BI-AXIAL	120
FIGURA 39	SISTEMA TRI-POLAR	121
FIGURA 40	METRÓPOLE LINEAR DO NORTE DO PARANÁ – METRONOR	123
FIGURA 41	RODOVIAS, FERROVIAS E POPULAÇÃO ATÉ 1980	152
FIGURA 42	USINAS DE ENERGIA ELÉTRICA E POPULAÇÃO ATÉ 1980	154
FIGURA 43	ÁREA DE ATUAÇÃO DOS PROJETOS REGIONAIS DE COOPERATIVISMO NO PARANÁ	169
FIGURA 44	PARANÁ -POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO – 1980	178
FIGURA 45	MUNICÍPIOS COM POPULAÇÃO ACIMA DE 50 MIL HABITANTES EM 1970	179

FIGURA 46	PARANÁ: TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL DA POPULAÇÃO TOTAL POR MUNICÍPIO - PARANÁ 1980 – 1991	181
FIGURA 47	PARANÁ: TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL DA POPULAÇÃO DOS DISTRITOS SEDES MUNICIPAIS – 1980-1991	182
FIGURA 48	RODOVIAS, FERROVIAS E POPULAÇÃO ATÉ 1991	183
FIGURA 49	USINAS DE ENERGIA ELÉTRICA E POPULAÇÃO ATÉ 1991	186
FIGURA 50	PARANÁ -POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO – 1991	200
FIGURA 51	ANEL DE INTEGRAÇÃO E PRAÇAS DE PEDÁGIO – 1994	214
FIGURA 52	MAPA DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA E POPULAÇÃO – 2000	218
FIGURA 53	MAPA DAS USINAS EM OPERAÇÃO E POPULAÇÃO – 2000	219
FIGURA 54	ÁREA DE ESVAZIAMENTO POPULACIONAL - PARANÁ E SUL DO BRASIL - 1970-1996	233
FIGURA 55	PROPORÇÃO DE CHEFES DE DOMICÍLIO COM RENDA DE ATÉ UM SALÁRIO MÍNIMO OU SEM RENDA – 2000	234
FIGURA 56	FAMILIAS POBRES – 2000	233
FIGURA 57	PARANÁ - POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO – 2000	237
FIGURA 58	EXTRATOS DE POPULAÇÃO MUNICÍPIOS – 2000	238
FIGURA 59	INFRAESTRUTURA VIÁRIA E POPULAÇÃO – 2000	244
FIGURA 60	MAPA DAS USINAS EM OPERAÇÃO – 2010	246
FIGURA 61	MAPA DO GRAU DE URBANIZAÇÃO 2010	253
FIGURA 62	POPULAÇÃO POR MUNICIPIOS 2007	254
FIGURA 63	POPULAÇÃO POR MUNICIPIOS 2010	255
FIGURA 64	SÍNTESE DA INFRAESTRUTURA E POPULAÇÃO EM 2000	256
FIGURA 65	EVOLUÇÃO DAS PRINCIPAIS RODOVIAS DO BRASIL – 1955 A 2000	257

LISTA DE TABELAS

TABELA 01	POPULAÇÃO PARANAENSE E NORTE PARANAENSE E RELAÇÃO COM A BRASILEIRA, 1854-1960	45
TABELA 02	POPULAÇÃO TOTAL E PIB DO PARANÁ E GRANDES REGIÕES	77
TABELA 03	RELAÇÃO ENTRE O Nº DE PROPRIETÁRIOS E A ÁREA ADQUIRIDA - 1930-1974	83
TABELA 04	ÁREA MÉDIA DAS PROPRIEDADES POR ESTRATO. - 1930-1974	84
TABELA 05	DISTRIBUIÇÃO DE FINANCIAMENTOS PARA O SETOR PÚBLICO	100
TABELA 06	INVESTIMENTOS ESTADUAIS EM ENERGIA ELÉTRICA E RODOVIAS - 1961/1966	100
TABELA 07	EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO PARANAENSE EM RELAÇÃO À POPULAÇÃO DO BRASIL CENSOS DE 1960 A 1970	107
TABELA 08	QUANTIDADE DE TRATORES EXISTENTES NOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS (UNIDADE)	110
TABELA 09	ESTRUTURA FUNDIÁRIA NO PARANÁ 1970 – 1975	112
TABELA 10	VARIAÇÃO PERCENTUAL DO NUMERO DE ESTABELECIMENTOS E RESPECTIVAS AREAS OCUPADAS POR GRUPOS DE ÁREA TOTAL E CONDIÇÃO DO PRODUTOR - PARANÁ - 1960/1975	114
TABELA 11	INVESTIMENTO FIXO – PARANÁ	116
TABELA 12	PARTICIPAÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA NA POPULAÇÃO TOTAL DO PARANÁ - 1940-1980	131
TABELA 13	VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL DO PARANÁ E DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA 1950-1980	132
TABELA 14	EMPRÉSTIMOS E AVAIS CONTRATADOS. RECURSOS PRÓPRIOS E DE TERCEIROS POR REGIÃO - 1962/1972 EM %	156
TABELA 15	TOTAL DA PRODUÇÃO E CRESCIMENTO % DO BRASIL E PARANÁ EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR E RELAÇÃO ENTRE O PARANÁ E O BRASIL - 1969 A 1979	163
TABELA 16	DADOS GERAIS DAS INDÚSTRIAS EXTRATIVAS E DE TRANSFORMAÇÃO SEGUNDO CLASSES E GÊNEROS DE INDÚSTRIA	165

TABELA 17	POPULAÇÃO POR MESORREGIÃO PARANAENSE.	180
TABELA 18	CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO POR MESORREGIÃO PARANAENSE.	180
TABELA 19	PIB POR SETOR E MESORREGIÃO PARANAENSE – 1996	193
TABELA 20	PIB POR SETOR E MESORREGIÃO PARANAENSE – 2000	194
TABELA 21	POPULAÇÃO 1991 E 2000 E % EM RELAÇÃO À POPULAÇÃO TOTAL DO PARANÁ	196
TABELA 22	COMPOSIÇÃO DO VALOR DA PRODUÇÃO DA AGRICULTURA DO PARANÁ - 1991/2001	202
TABELA 23	PARTICIPAÇÃO DA MESORREGIÃO NO VALOR ADICIONADO (SETORIAL E TOTAL) DO ESTADO DO PARANÁ - 1997/2003	207
TABELA 24	PRODUÇÃO E CONSUMO DE ENERGIA PRIMÁRIA EM ALGUNS ESTADOS SELECIONADOS, 1985 E 1995	220
TABELA 25	CONFRONTO DOS RESULTADOS DOS DADOS ESTRUTURAIS DOS CENSOS AGROPECUÁRIOS 1970 / 1975 / 1980 / 1985 / 1995 / 2006	239
TABELA 26	PIB SETORIAL PR 1970-2007	241
TABELA 27	VALOR ADICIONADO FISCAL TOTAL - 1997-2008 (ANEXO 1)	284
TABELA 28	CONDIÇÃO DA MALHA PAVIMENTADA (FEDERAL E ESTADUAL) DO PARANÁ. 1990 - 2003 (ANEXO 2)	285
TABELA 29	TAXAS GEOMÉTRICAS DE CRESCIMENTO ANUAL DA POPULAÇÃO POR MICRO-REGIÃO - 1960-2007 (ANEXO 3)	286
TABELA 30	COMPARATIVO DO ESCOPO DE OBRAS PREVISTAS NOS PERs E RESPECTIVAS ALTERAÇÕES NAS CONCESSÕES DO PARANÁ (LOTE 3) E FEDERAL (LOTE 2) (ANEXO 4)	287

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01	CAPACIDADE TOTAL INSTALADA DE ENERGIA - BRASIL 1883-1910.	67
GRÁFICO 02	POTÊNCIA INSTALADA TOTAL (MW)	71
GRÁFICO 03	POTÊNCIA ENERGÉTICA INSTALADA (MW) - BRASIL E ESTADOS SELECIONADOS - 1940-1955	73
GRÁFICO 04	NÚMERO DE ELEITORES 1947-1960 POR REGIÃO	78
GRÁFICO 05	VOTAÇÃO DOS CANDIDATOS DE 1960 POR REGIÃO	79
GRÁFICO 06	PIB SETORIAL PR-1959	96
GRÁFICO 07	VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL (VTI) DOS ESTADOS BRASILEIROS – 1959	97
GRÁFICO 08	EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DO PARANÁ EM RELAÇÃO À DO BRASIL - 1853-1970	107
GRÁFICO 09	QUANTIDADE DE ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS DO PARANÁ. 1970-75	112
GRÁFICO 10	ÁREA DOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS DO PARANÁ 1970-75.	113
GRÁFICO 11	TAXA DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO DO BRASIL E PARANÁ	130
GRÁFICO 12	EMPRÉSTIMOS E AVAIS CONTRATADOS NO PERÍODO (%) 1962/1972	156
GRÁFICO 13	PIB SETORIAL PR-1970	159
GRÁFICO 14	PIB SETORIAL POR MESORREGIÃO EM RELAÇÃO AO PIB TOTAL DO PR – 1970	162
GRÁFICO 15	PERCENTAGEM DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DO PARANÁ EM RELAÇÃO À DO BRASIL, NO PERÍODO 1969 A 1979.	163
GRÁFICO 16	CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL NO BRASIL E NO PARANÁ ENTRE 1969 E 1979.	165
GRÁFICO 17	PIB SETORIAL POR MESORREGIÃO EM RELAÇÃO AO PIB TOTAL DO PR - 1980.	176
GRÁFICO 18	POPULAÇÃO POR MESORREGIÃO - PARANÁ 1950-1980	177
GRÁFICO 19	PIB SETORIAL POR MESORREGIÃO EM RELAÇÃO AO PIB TOTAL DO PR – 1996	193

GRÁFICO 20	PIB TOTAL POR MESORREGIÃO – 1996	194
GRÁFICO 21	PIB SETORIAL POR MESORREGIÃO EM RELAÇÃO AO PIB TOTAL DO PR – 2000	195
GRÁFICO 22	PIB TOTAL POR MESORREGIÃO – 2000	196
GRÁFICO 23	CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO POR MESORREGIÃO PARANAENSE - 1980/1970 - 1991/1980 -2000/1991	197
GRÁFICO 24	POPULAÇÃO POR AGRUPAMENTO MESORREGIÕES (PR TRADICIONAL E NOVO PR) 1950 E 2010	199
GRÁFICO 25	POPULAÇÃO POR AGRUPAMENTO MESORREGIÕES 1950 E 2010	199
GRÁFICO 26	COMPOSIÇÃO DO VALOR DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA DO PARANÁ - 1991-2001	203
GRÁFICO 27	COMPOSIÇÃO DO VALOR DA PRODUÇÃO 14 PRODUTOS MAIS IMPORTANTES, EXCLUÍDOS OS 2 PRINCIPAIS: SOJA E MILHO	203
GRÁFICO 28	PARTICIPAÇÃO DA MESORREGIÃO NO VALOR ADICIONADO (SETORIAL E TOTAL) DO ESTADO DO PARANÁ - 1997/2003	208
GRÁFICO 29	VALOR ADICIONADO FISCAL - TOTAL - 1997 A 2008	231
GRÁFICO 30	ÁREA TOTAL (HA) E NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS RURAIS - 1970 A 2006	239
GRÁFICO 31	UTILIZAÇÃO DAS TERRAS - PARANÁ 2006	240
GRÁFICO 32	PIB SETORIAL PR 1970-2007	241
GRÁFICO 33	CONSUMO DE ENERGIA MICRORREGIÃO CURITIBA E DE MAIS MICRORREGIÕES DO PR - 1980/2009	245
GRÁFICO 34	CONSUMO DE ENERGIA NA MICRORREGIÃO CURITIBA E DE MAIS MICRORREGIÕES DO PR, EXCETO DE JAQUARIAÍVA - 1980/2009 – MWH	247
GRÁFICO 35	CONSUMO DE ENERGIA POR MICRORREGIÃO DO PARANÁ - 1908/2009 – MWH	248
GRÁFICO 36	POPULAÇÃO DA MICRORREGIÃO DE CURITIBA E AS DE MAIS DO PARANÁ - 1950 A 2010.	249
GRÁFICO 37	POPULAÇÃO POR MICRORREGIÃO - 1950-2007.	250
GRÁFICO 38	POPULAÇÃO MICRORREGIÕES CURITIBA E SELECIONADAS DO PARANÁ	251
GRÁFICO 39	POPULAÇÃO MICRORREGIÕES DO NORTE DO PARANÁ	251

LISTA DE SIGLA

ACARPA – Associação de Crédito e Assistência Técnica Rural do Paraná.
ACIL – Associação Comercial e Industrial de Londrina.
ACP – Associação Comercial do Paraná.
AECIC – Associação dos Empresários da Cidade Industrial de Curitiba.
AGO – Assembléia Geral Ordinária.
ARENA – Aliança Renovadora Nacional.
BADEP – Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná S.A.
BANESTADO – Banco do Estado do Paraná S.A.
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento.
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.
BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul.
CENDI – Centro de Desenvolvimento Industrial do Paraná
CIC – Cidade Industrial de Curitiba.
CMNP – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.
CODEL – Companhia de Desenvolvimento de Londrina.
CODEPAR – Companhia de Desenvolvimento do Paraná.
COFIPAR – Comissão Mista para as Terras da Faixa de Fronteira do Paraná.
COPEL – Companhia Paranaense de Energia S.A.
CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito.
CTNP – Companhia de Terras Norte do Paraná.
DDA-PR – Diagnóstico e Diretrizes de Ação do Governo do Paraná.
DER – Departamento de Estradas e Rodagem.
DETRAN/PR – Departamento de Transito do Paraná.
EEL – Empresa Elétrica de Londrina.
EMATER – Empresa Paranaense de Assistência Técnica e Extensão Rural.
EUA – Estados Unidos da América

FAMEPAR – Instituto de Assistência aos Municípios do Paraná.
FCF – Ferrovia Central do Paraná.
FDE – Fundo de Desenvolvimento do Estado.
Ferroeste – Ferrovia do Oeste do Paraná.
FQV – Fundação Getúlio Vargas.
Fiep – Federação das Indústrias do Estado do Paraná.
FMI – Fundo Monetário Internacional.
FSP-PR – Ferrovia São Paulo – Paraná.
FSP-RG – Ferrovia São Paulo – Rio Grande do Sul.
GERCA – Grupo Executivo da Racionalização da Cafeicultura.
GERCA – Grupo Executivo da Racionalização da Cafeicultura.
GETSOP – Grupo Executivo de Terras do Sudoeste do Paraná.
IAPAR – Instituto Agrônômico do Paraná.
IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal.
IBC – Instituto Brasileiro do Café.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas.
IBRE – Instituto Brasileiro de Economia.
ICM – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias.
ICMS – Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços.
ICMS – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano.
ISS– Imposto Sobre Serviços.
ITC – Instituto de Terras e Cartografia.
JK – Juscelino Kubitschek
kW – Quilowatts.
kW/h – Quilowatt/hora.

MDB – Movimento Democrático Brasileiro.
Mercosul – Mercado Comum do Sul.
METRONOR – Metrópole Linear Norte do Paraná.
MPCL – Mensagem do Presidente do Estado do Paraná ao Congresso Legislativo.
MRH – Micro Região Homogênea.
MST – Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terras.
MW – Megawatt.
NORCOOP – Projeto Norte de Cooperativismo.
OCB – Organização das Cooperativas do Brasil.
Ocepar – Organização das Cooperativas do Estado do Paraná.
OIC – Organização Internacional do Café.
PAEQ – Programa de Ação Econômica do Governo.
PDC – Partido da Democracia Cristã.
PDR – Plano de Desenvolvimento Regional.
PDU – Política de Desenvolvimento Urbano do Paraná.
PEDU – Programa Estadual de Desenvolvimento Urbano.
PIC – Projeto Iguaçu de Cooperativismo.
PIL – Parque das Indústrias Leves.
PLADEP – Plano de Desenvolvimento Econômico
PLANASA – Plano Nacional de Saneamento.
PNB – Produto Nacional Bruto.
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento.
PNDU – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.
PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.
PPU – Plano Preliminar de Urbanismo.

Pram – Programa de Ação Municipal.
PRDE – Plano Regional de Desenvolvimento Estratégico do Estado do Paraná.
PRDE – Planos Regionais de Desenvolvimento Estratégico do Estado.
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.
RIMA – Relatório de Impacto do Meio Ambiente.
RM – Região Metropolitana.
SANEPAR – Companhia de Saneamento do Paraná S.A.
SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo.
SETR – Secretaria de Estado dos Transportes.
SNI – Serviço Nacional de Informação.
SUDESIL – Superintendência do Desenvolvimento Industrial de Londrina.
SUDESUL – Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul.
SULCOOP – Projeto Sul de Cooperativismo.
SUMOC – Superintendência da Moeda e do Crédito.
TELEPAR – Telecomunicações do Paraná S.A.
UAS – Unidade de Administração de Subprojetos.
UDN – União Democrática Nacional.
UEL – Universidade Estadual de Londrina.
UEM – Universidade Estadual de Maringá.
UFPR – Universidade Federal do Paraná.
UFPR/DH – Universidade Federal do Paraná. Departamento de História.
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina.
Urbs – Urbanização de Curitiba S.A.
VBP – Valor Bruto Nominal da Produção Agropecuária
VTI – Valor da Transformação Industrial.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	1
1.1 Estruturação do trabalho	4
2 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS	5
2.1 O capitalismo e a produção do espaço	5
2.2 Ideologia	10
2.3 Sobre a Infraestrutura	12
3 CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E CONCEITOS GERAIS	15
3.1 Aspectos físicos e a denominação dos diferentes territórios	16
4 A FORMAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ	27
4.1 Do século XIX até 1930	27
4.2 Ocupação e colonização do norte paranaense	29
4.3 Antecedentes: o Paraná tradicional	30
4.4 População e economia em fins do séculos XIX e início do século XX	34
4.5 Estradas até as primeiras décadas do século XX	57
4.6 Infraestrutura rodoviária do Paraná até a década de 1960	59
4.7 O Plano Rodoviário de 1952-1956	59
4.8 Porto de Paranaguá e Antonina	65
4.9 A energia no início do século XX	66
4.10 A estruturação do setor de energia no Paraná	69

5 AS MUDANÇAS ESTRUTURAIS DO PARANÁ A PARTIR DE 1960	75
5.1 Eleições – breve análise	77
5.2 Início da política de industrialização – 1960	81
5.3 Programa de Ação Econômica do Governo – PAEG – 1964-1966	85
5.4 Investimentos em infraestrutura do Paraná	89
5.5 A industrialização nos anos 1960	96
5.6 Agroindústrias na década de 1960	103
5.7 I e II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento – Década 1970	105
5.8 I PND – Plano Nacional de Desenvolvimento	105
5.9 PDU – Política de Desenvolvimento Urbano – Década 1970	117
5.10 METRONOR	122
5.11 A Cidade Industrial de Curitiba – CIC	134
5.12 II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento 1974-1979	139
5.13 Estudo de integração de polos agroindustriais do Paraná	143
5.14 A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU)	149
5.15 Investimentos em infraestrutura para industrialização do Paraná na década de 1970	150
5.16 A industrialização nos anos 1970	155
5.17 A crise brasileira da década de 1980	173
5.18 Produção industrial do Paraná na década de 1980	175
5.19 1980: a população do Paraná cresceu menos!	177
5.20 Década de 1990 – o neoliberalismo e o sucateamento da infraestrutura	188
5.21 As privatizações no Paraná	191

5.22	Comparação da população 1950-2010	198
5.23	Setor agropecuário – década de 1990	201
5.24	1990 – a implantação do parque automotivo e o esvaziamento do interior do estado	207
5.25	Privatização da infraestrutura paranaense	211
5.26	PEDU e Programa Paraná Urbano: tentativa de reverter as migrações para a Capital?	221
6	EM 2000 – O TERRITÓRIO ESTÁ INTEGRADO, AS DIFERENÇAS CONTINUAM	229
6.1	O Paraná “deprimido”	231
6.2	Infraestrutura de transporte – 2000	242
6.3	Aspectos socioeconômicos e a infraestrutura	249
6.4	Infraestrutura, população e desenvolvimento capitalista	258
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS: A INTEGRAÇÃO DO TERRITÓRIO DO NORTE DO PARANÁ E SUA INCORPORAÇÃO AO ESPAÇO BRASILEIRO	261
	REFERÊNCIAS	273
	ANEXOS	283

1.

INTRODUÇÃO

Este trabalho visa comprovar a hipótese de que a rede de infraestrutura do Paraná, principalmente a rodoviária e a de energia, estruturada entre 1950 e 2000, inseriu o norte paranaense no processo de desenvolvimento capitalista nacional, inclusive quanto à reprodução da sociedade de elite.

Como viés metodológico, pretende-se interpretar a produção e integração do espaço do norte do Paraná por meio da produção da infraestrutura como pré-requisito do processo de inserção dessa parcela do território ao desenvolvimento econômico capitalista brasileiro nos moldes da sociedade de elite. O norte, oeste e sudoeste do Paraná não estavam integrados na economia (capitalista) nacional até o início do século XX. Enquanto as regiões do litoral, primeiro e segundo planaltos estavam em um processo de estagnação econômica, tinham “sua vida social e econômica à margem do sistema capitalista”

(CANCIAN, 1977, p. 39), o Norte Pioneiro – começava a ser ocupado, desde fins do século XIX, por grandes fazendas de café, em precárias condições de integração ao mercado nacional e internacional devido à falta de infraestrutura, sendo que muitas dessas fazendas acabavam produzindo de forma autárquica.

O “Paraná Tradicional” – regiões do litoral, primeiro e segundo planaltos – tinha em fins do século XIX e início do XX como principal produto gerador de riqueza e divisas para o Paraná o mate, cuja procura no mercado internacional entrou em declínio a partir da década de 1920. A ferrovia ligando Curitiba ao Porto de Paranaguá e Antonina funcionava desde 1885, e o mate e a madeira eram os principais produtos transportados. Ao mesmo tempo, a abertura da ferrovia São Paulo – Rio Grande (SP-RG), cujo traçado corta o segundo planalto no sentido norte-sul, provocava a perda de importância das atividades relacionadas ao tropeirismo que ocorriam nesta região desde o século XVIII, incluindo a criação de gado. A expansão dos cafezais do estado de São Paulo, cruzando o rio Itararé a partir de 1862, esboçou o início de uma nova atividade econômica para o norte paranaense, contrastando com a perda de dinamismo econômico na região do “Paraná Tradicional” a partir da década de 1930.

A derrubada das densas matas nativas do norte do Paraná para a expansão da agricultura a partir da década de 1930, principalmente com o plantio de café, desencadeou um processo de colonização dessa região, transformando-a na principal geradora de riqueza do estado. Procurando formas de escoar a produção pelos portos do Paraná, o governo procurou estabelecer ligações com a região desde o início do século XX, sem resultados satisfatórios inicialmente, como será melhor detalhado à frente. Uma delas foi a obrigação, em 1916,

da concessionária da ferrovia SP-RG de construir um ramal ligando Ourinhos a Jaguariaíva que somente foi concluído em 1939.

O processo de colonização do norte, avançando para oeste, só foi possível a partir da construção de uma estrada de ferro e uma rodovia, no sentido leste-oeste, interligando a região ao estado de São Paulo, entre Ourinhos e o Porto de Santos, passando pela capital paulista. Essa ferrovia, denominada São Paulo-Paraná (SP-PR), com início em Ourinhos, passando por Cambará chegou com os trilhos a Londrina em 1934 e a Apucarana em 1943, abrindo uma grande área para a colonização que se seguiu.

Essa ferrovia permitiu que grande parte da exportação do café acontecesse pelo Porto de Santos durante várias décadas, o que foi identificado por grupos econômicos e políticos paranaenses como uma forma de evasão de divisas do Paraná. Essas vias estabeleceram, desde o início da ocupação da região, a ligação com São Paulo e o Porto de Santos em detrimento de Curitiba e os portos de Antonina e Paranaguá.

Cabe ressaltar que o sistema de comunicação também tem importante influência no desenvolvimento. Correios, telégrafo e telefone foram estendidos junto com a ferrovia, logo que os meios e as tecnologias estavam disponíveis e nunca apresentaram uma defasagem a ponto de causar impedimentos ao processo de desenvolvimento no Paraná. Assim entendendo, verificou-se que não seria necessário realizar pesquisas mais apuradas sobre essa infraestrutura.

Ainda na década de 1930, o governo do Estado do Paraná implantou uma rodovia ligando o nordeste do território, posteriormente

denominado de Norte Pioneiro, ao Porto de Paranaguá. Em 1949, iniciou uma ferrovia – a Central do Paraná – para ligar Apucarana, no norte do estado, ao Porto de Paranaguá. Entretanto, acabaram não sendo alternativas com a ligação do norte ao Porto de Santos. No caso da rodovia, por suas limitações técnicas, e da ferrovia, porque demorou quase 30 anos para ser concluída, como será visto.

Na década de 1950, o governo paranaense elaborou os planos rodoviário e de eletrificação procurando se adequar à dinâmica de industrialização brasileira, mas não tomou iniciativas que apresentassem resultados significativos.

Somente a partir da década de 1960 o governo estadual do Paraná empreendeu concretamente esforços para modificar essa situação. Criou meios para dotar o território de uma infraestrutura de transporte, principalmente rodoviário, capaz de transportar a produção agrícola do norte paranaense pelo Porto de Paranaguá, que teve seu cais reformado para receber e embarcar o café, visando ser uma alternativa competitiva com o Porto de Santos. Começou também a assumir a construção de usinas hidroelétricas, substituindo as térmicas, e a investir em transmissão e distribuição de energia, procurando inserir o estado no processo de industrialização em curso. Entretanto, até esse período o norte tinha suas ligações predominantemente com São Paulo, gerando movimentos separatistas, colocando a falta de integração do estado como um problema a ser enfrentado, juntamente com as tensões pela posse e propriedade da terra geradas pelo processo de colonização.

Paralelamente, a partir da década de 1930 o Brasil estava passando por um processo de alteração de sua economia, com crescente industrialização. Para viabilizar este processo, o governo federal

criou indústrias de base, como a siderúrgica e a petrolífera. A partir de meados da década de 1950, esse processo foi intensificado, sendo atraídas diversas filiais de multinacionais, implantadas as montadoras de automóveis e outras indústrias de máquinas e equipamentos que alteraram significativamente o perfil econômico brasileiro. O parque industrial foi sendo concentrado em São Paulo, principalmente na Capital.

Nesse mesmo período, o Paraná estava expandindo as fronteiras agrícolas, aproveitando a baixa produtividade dos cafezais paulistas e os acordos de limitação de produção que atingiram São Paulo e Minas Gerais, os grandes estados produtores de café até então. A expansão da fronteira agrícola no Paraná ocorreu juntamente com a expansão da rede de infraestrutura viária, que deu suporte tanto aos “pioneiros desbravadores” que adentram a mata, cada vez mais a oeste, quanto à exportação da madeira, inicialmente, e do café, logo a seguir, na medida em que este vai começando a produzir.

As principais levas de migrantes no norte do Paraná são oriundas do interior de São Paulo, que vendem suas terras e compram as novas áreas para serem desmatadas e formadas.

Portanto, ao mesmo tempo em que o Brasil estava se industrializando, com São Paulo comandando esse processo e unificando o mercado em termos nacionais, o Paraná, e particularmente o norte, inseria-se na economia nacional através da expansão de suas fronteiras agrícolas. A partir da década de 1960, o Paraná iniciou um processo mais agressivo de industrialização e, ao mesmo tempo, procurou meios para promover a integração econômica interna ao seu território, pela constituição de uma rede de infraestrutura, principalmente rodoviária e de energia.

Deste modo, para comprovar a hipótese levantada, será necessário estudar a formação histórica do estado do Paraná, relacionada à brasileira, procurando verificar como foi produzida a rede de infraestrutura nos diferentes momentos pelos quais esse território passou, com as diferenciações produzidas, as interligações entre as diferentes regiões e os resultados alcançados ao longo do tempo, que produziram as condições verificadas atualmente. A variação da distribuição geográfica da população ao longo do período será um dos elementos de análise, indicando as relações entre esta e a implantação da infraestrutura, no controle do território e do processo de acumulação capitalista no Brasil.

1.1 - Estruturação do trabalho

A presente tese está estruturada em mais seis seções além desta primeira, que é a Introdução; 2) Metodologia; 3) Caracterização do território; 4) A formação do norte do Paraná; 5) Mudanças estruturais do Paraná a partir da década de 1960; 6) O território está integrado, mas as diferenças continuam; 7) Considerações finais: a integração interna do território e sua incorporação ao espaço unificado brasileiro.

No segundo capítulo, da metodologia, são alinhavados e discutidos os conceitos que fundamentam o conjunto do trabalho. No seguinte, caracterização do território, são apresentados os elementos fisiográficos e as regionalizações que são encontradas no trabalho, nas referências, e definido como serão tratados ao longo desta tese. No quarto capítulo será tratado o processo de formação do Paraná, com ênfase ao norte do estado, considerando ser esta a região foco da

abordagem, introduzindo os antecedentes históricos que concorreram para determinar os rumos que o Paraná percorreu até a década de 1960. O recorte do capítulo nessa década se justifica devido à mudança de direção observada a partir de então, e que conduz o estado a uma forma de inserção diferente da que acontecia.

O quinto capítulo aborda as mudanças estruturais que ocorreram no Paraná a partir da década de 1960, desde os estudos e planos iniciais, passando por aspectos políticos, a implantação da infraestrutura e sua distribuição espacial, que reconfigurou a estrutura social e econômica do estado, delineando as características que asseguraram a manutenção do controle econômico e político pela elite.

O sexto capítulo apresenta e analisa as ações nas últimas décadas do século XX e início do XXI considerando-as como os resultados da implantação da infraestrutura no território, de acordo com as políticas estaduais conduzidas no período anterior, procurando identificar os beneficiários da resultante desses processos, bem como apontando alguns problemas decorrentes no território.

No último capítulo são feitas as considerações que se depreendem das pesquisas e estudos realizados, procurando confrontar com a hipótese inicialmente levantada.

2. CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS

2.1 - O capitalismo e a produção do espaço

Para analisar a hipótese levantada parte-se de alguns conceitos e pressupostos. Inicialmente que o processo de ocupação e desenvolvimento do estado do Paraná ocorreu como resultado da expansão do modo capitalista de produção no Brasil. Acredita-se que esse modo de produção se expande seja pela crescente incorporação do assalariamento da força de trabalho, o que define o estágio extensivo da acumulação, seja pelo aumento da produtividade, característica do estágio intensivo.

No estágio extensivo, o capitalismo necessita de uma infraestrutura básica para possibilitar a livre circulação de mercadorias, capital e trabalho, assegurando a predominância do modo de produção e a crescente generalização do assalariamento e da forma-mercadoria

até o limite da incorporação do território de uma nação-Estado ao seu espaço econômico. (SCHIFFER, 1992, p.8). Já no estágio intensivo

a acumulação baseia-se no aumento da produtividade, gerando maior diversidade dos padrões de produção e consumo e transformações cada vez mais significativas na territorialidade tendo em vista a implantação de infra-estrutura de homogeneização espacial mais avançada como rodovias pavimentadas, energia, saneamento, telecomunicações, etc., requerida pela crescente evolução das forças produtivas. (SCHIFFER, 1992, p.9).

O Brasil teve um processo de formação econômico, social e político distinto de outras nações modernas, não só no que se refere à sua colonização, mas também no desenvolvimento do modo de produção capitalista. A formalização da propriedade privada da terra, em meados do século XIX, e o trabalho assalariado, com fim da escravidão no final daquele século, introduziram no Brasil as bases do processo capitalista de produção, conforme explicado por Deák (1999). Foi um lento processo, sem ruptura dos princípios econômicos estabelecidos no período colonial, controlado pelos grupos econômicos e políticos hegemônicos que agiram decisivamente no plano nacional, articulados conforme a conjuntura e os interesses locais e regionais.

Estudos realizados por Taunay, Emilia Viotti da Costa, Paula Beiguelman e Lucy Maffei Hutter mostraram que, com a cessão do tráfico escravo, as pressões pela aquisição de mão de obra levaram à abolição, indispensável para o fomento da imigração estrangeira, condição para a expansão da cafeicultura em São Paulo. Sob impacto desse processo, parte das estruturas tradicionais da grande lavoura se rompiam, dando condições de emergência ao trabalho assalariado, de ampliação do uso de maquinário nas fazendas e ao dar possibilidade de expansão do cultivo de cafezais, ao próprio desenvolvimento das ferrovias paulistas que possibilitaram a penetração cada vez mais para o interior, em pontos cada vez mais afastados do litoral. (CANCIAN, 1977, p. 35).

As desigualdades ou desequilíbrios verificados no território brasileiro são resultados deste modo capitalista de produção próprio do Brasil, ao qual Deák (1999) denominou de “acumulação entravada” orquestrada por uma sociedade de elite, conforme detalhado adiante. Em cada região a estrutura produtiva e a infraestrutura têm sido organizadas conforme os interesses da classe dominante – ou elite – que comanda o Estado, da qual fazem parte grupos locais. Conforme afirma Schiffer (1989), “a produção do espaço está vinculada à produção econômica”, de modo que:

O processo de produção do espaço se dá, a princípio, na apropriação e transformação de um espaço natural (território), o qual naquele momento é premissa condicionante da produção. A partir deste instante o espaço passa a ser produzido e é recriado sucessivamente segundo as necessidades do processo de produção. E a cada novo momento é condicionante e é condicionado pela produção (SCHIFFER, 1989, p. 11).

A transformação do espaço brasileiro aconteceu lentamente até o início do século XX. A partir da década de 1930, com a industrialização, o espaço nacional passou por grandes transformações. O Paraná também sofreu grandes mudanças, mas não aconteceu da mesma forma, embora tenha sido articulado ao processo nacional. A transformação do espaço brasileiro e paranaense, em particular, ocorreu para atender tanto aos interesses econômicos e políticos internos quanto externos da elite dominante.

Ianni (1988) afirma que as nações da América Latina foram criadas como colônias, pelas metrópoles europeias surgidas com a expansão do mercantilismo, e que

conforme revelam os estudos sobre o período colonial latino-americano, nestas sociedades todas as instituições (econômicas, políticas, jurídicas,

educacionais, militares, religiosas) organizaram-se de modo a atender às exigências do próprio funcionamento e expansão do colonialismo mercantilista. (IANNI, 1988, p. 149).

Fernandes contribuiu de forma significativa à caracterização da sociedade de elite, que se perpetuou mesmo após as respectivas independências políticas das metrópoles, já que

o capitalismo evoluiu na América Latina sem contar com condições de crescimento auto-sustentado e de desenvolvimento autônomo. Em consequência, classes e relações de classe carecem de dimensões estruturais e de dinamismos societários que são essenciais para a integração, a estabilidade e a transformação equilibradas da ordem social inerente à sociedade de classes. (FERNANDES, 1973, p. 35).

Ensaio de Benjamin (1998) complementa esta compreensão, inserindo-a no contexto da economia mundial reconhecendo que

ao contrário de muitos outros países que também viveram essa condição [ser colônia], nós não fomos nação antes de sermos colônia. Nascemos colônia. A formação da sociedade brasileira não foi um processo autônomo, mas um episódio da expansão do moderno sistema mundial, centrado na Europa (BENJAMIN, 1998, p. 23).

Ao analisar as condições do advento do capitalismo na América Latina, Fernandes afirma ainda que este “*capitalismo maduro*” [...] “envolve ao mesmo tempo uma ruptura e uma conciliação com o “antigo regime” [...] e que sua transformação “sedimenta um mundo capitalista inconfundível, que possui duas faces igualmente essenciais para a existência e sobrevivência do capitalismo na América Latina”. (FERNANDES, 1973, p. 52). Essas faces são descritas como sendo

de um lado, os dinamismos econômicos que procedem de fora, da permanente incorporação ao espaço econômico, sociocultural, e político de Nações capitalistas hegemônicas da Europa (e mais tarde, dos Estados

Unidos). [...] De outro lado, os dinamismos econômicos que nascem a partir de dentro, dos elementos autopropelidos das economias latino americanas mais avançadas. (FERNANDES, 1973, p. 53).

Essa particularidade, a qual exclui a dependência externa como fator dominante para as decisões políticas nacionais, também tem sua correspondência na forma como a sociedade utiliza a ideologia, conforme conceituada adiante, para se manter no poder decisório, pois, conforme explica Fernandes, “as classes sociais falham, nas situações latino-americanas, porque operam unilateralmente, no sentido de preservar e intensificar os privilégios de poucos e de excluir os demais”. (FERNANDES, 1973, p. 42-3). O lado modernizador das classes sociais na América Latina tem seus limites estruturais de manutenção do sistema, na medida em que

Elas promoveram mudanças e inovações, em geral descritas erroneamente (como se fossem produtos estáticos da mobilidade social, da urbanização, da industrialização e da educação), através das quais a crosta superficial da ordem social competitiva adquire a aparência dos modelos históricos originais. Como não vão além disso, engendrando uma consciência e ações de classe negadoras da dependência, do subdesenvolvimento, dos privilégios, da opressão institucionalizada, do desemprego em massa e da miséria generalizada, elas se convertem em meios estruturais de perpetuação do capitalismo selvagem e de preservação do *status quo*. (FERNANDES, 1973, p. 43).

A compreensão do processo de formação do capitalismo brasileiro calcada nas determinações externas coloca alguns problemas quanto às possibilidades do desenvolvimento da América Latina e, por conseguinte, do brasileiro. Mesmo reconhecendo que há especificidades e características estruturais que contribuem para a perpetuação desse modelo, remeter sempre para questões fora do

alcance local limita a ação política e contribui para a manutenção da situação. Deák (1999) questiona essa interpretação e afirma que todos os indicativos mostram que poderia ser diferente, se a atitude fosse outra. O desenvolvimento brasileiro é excludente por opção da elite local, que não tem interesse em alterar a situação, pois implicaria na sua própria transformação de elite em burguesia, o que ela historicamente tem recusado. Ao colocar as questões sobre esse problema, Deák apresenta outra explicação

Porque (sic) o Brasil não consegue sair da dependência? ou: Porque (sic) o Brasil 'não dá certo'? É necessário reconhecer a especificidade da sociedade brasileira tal qual ela é -e não com referência a algo que ela 'deveria ser', ou 'poderia ter sido'- e explorar a dialética do processo de sua reprodução. A importância prática de tal enfoque vem do fato de que as interpretações alternativas, como o (sub-) desenvolvimentismo, de cunho naturalista, ou o dependentismo, de filiação estruturalista levam, além de obstrução da análise, à imobilização da ação política. (DEÁK, 1999, p. 29).

Seguindo a análise, Deák explica por que o capitalismo brasileiro não pode ser adequadamente compreendido nem pela ideia do subdesenvolvimento, nem pela de dependência, ou mesmo do desenvolvimento incompleto.

O primeiro coloca as 'causas' do subdesenvolvimento na natureza, assim como preconiza desenvolvimento como caminho 'natural', o segundo situa a causa da dependência no âmbito das relações internacionais (imperialismo, trocas desiguais etc.) promovidas a verdadeiro *Deus ex machina*. [...] Em ambos os casos, no essencial, os males da sociedade brasileira originam-se fora dela e assim, sua solução fica fora do alcance dos brasileiros – fato esse que explica o sucesso de que ambas as interpretações desfrutavam e a facilidade com a qual a ideologia conseguia incorporar e neutralizá-las na prática, dada sua compatibilidade de fato com a manutenção do *status quo*. (DEÁK, 1999, p.29).

Para “resolver” essas questões Deák avança novos conceitos, apoiando-se em Oliveira (1972), Viotti (1968) e em Fernandes (1972) afirmando que

A exploração da dialética da sociedade brasileira exige conceitos novos, correspondentes à especificidade do processo em questão, tais como, *acumulação entravada* como distinta tanto de exploração colonial quanto de acumulação capitalista *em geral*, e *expatriação de excedente* como distinta de 'produção para exportação' ou 'troca desigual'. Na história em pé, a sociedade colonial forjada por forças externas (da metrópole) constituiu, na Independência, as condições de sua reprodução por suas próprias forças. A base institucional dessa reprodução é o Estado, criado precisamente com este fim. Sua base de produção material é a acumulação entravada, que determinaria sua evolução futura. (DEÁK, 1999, p.29-30).

Entendendo que o processo de esgotamento da economia escravocrata¹ caminhava paralelamente ao progressivo assalariamento do trabalho, no Brasil, sendo este o “próprio fundamento do capitalismo”, conforme afirma Deák (1999, p.30), deve ser este o parâmetro definidor da análise. A acumulação entravada se estabelece dialeticamente no processo social e econômico. No social, com a formação da sociedade de elite, distinta da burguesa, e no econômico, pela primazia da expatriação do excedente sobre a acumulação no mercado interno. Assim, “uma dialética da acumulação entravada toma o lugar da dialética da forma-mercadoria, e cuja história é a recomposição/reimposição da primazia da expatriação de excedente sobre a acumulação através de crises sucessivas”. (DEÁK, 1999, p.32).

¹ O Brasil tinha 1.540.829 escravos em 1874 e apenas 723.419 em 1887, conforme REIS, João José. Presença Negra: conflitos e encontros. In Brasil: 500 anos de povoamento. Rio de Janeiro: IBGE, 2000, p. 91. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/brasil500/index2.html> acessado em 21/07/2008.

Essa dialética é ilustrada pelo relato sobre a industrialização brasileira de Luz (1961), estudo que, nos dizeres de Deák (1999, p.28), “interpreta as lutas em torno da industrialização no Brasil como sendo uma luta pela sua industrialização”. Também é explicada teoricamente nas relações que se estabelecem no processo da produção e acumulação de excedente, bem como nas limitações que a *acumulação entravada* traz ao desenvolvimento nacional, expresso nas crises periódicas verificadas na economia brasileira, nem sempre correspondentes às crises cíclicas típicas do capitalismo. No caso brasileiro, Deák (1999, p.32) explica que “as crises são geradas pelo antagonismo entre a expatriação de excedente e a acumulação” interna. Esclarece ainda que

No processo de acumulação entravada uma parte substancial do excedente é continuamente retirada e enviada além das fronteiras, em vez de ser incorporada à reprodução ampliada. No entanto, ainda assim há uma certa acumulação (correspondente à parte não expatriada do excedente), sendo essa última uma condição da expansão do excedente expatriável, ou seja, imposta pelo próprio princípio de maximização do excedente expatriado. (DEÁK, 1999, p.32).

Para a acumulação ser desimpedida no mercado interno seriam necessárias outras condições, pois “tanto requereria quanto induziria o pleno desenvolvimento das forças produtivas e em particular o fortalecimento da burguesia que em última instância acabaria por desafiar a dominação da elite enquanto classe”. (DEÁK, 1999, p.32) Entretanto, a manutenção da situação de dominação (internamente) vem sendo a constante. Além de manter a elite no poder, assegura não só a sua reprodução enquanto classe dominante, como a acumulação entravada, que pode ser vista no persistente crescimento do fosso que separa os mais ricos dos mais pobres no País e também no Paraná. Para tal, em determinados momentos setores inteiros da economia interna, ou parte destes, são entregues ao controle do capital externo. Essa

dialética é explicada por Deák como parte do processo da acumulação entravada:

Por essa razão a mesma [acumulação interna] é impedida a todo custo, através do dismantelamento sistemático do desenvolvimento embrionário da indústria por uma variedade de meios, tais como medidas fiscais, monetárias e financeiras, complementados por uma política ‘liberal’ de importações *centrada* nas indústrias estratégicas da respectiva época [...]. Ciclos sucessivos de ‘substituição de importações’ são, ainda assim, necessários devido à restrição da balança de pagamentos; quando a mesma se manifesta, as indústrias dinâmicas (que variam de acordo com cada época) são entregues ao controle de capitais estrangeiros, ou em muitos casos serão constituídas em empresas estatais, que não criarão, nem os primeiros nem as segundas, forças internas que desafiarão a posição da elite. (DEÁK, 1999, p.33).

As transformações que ocorrem na economia têm seus reflexos na produção do espaço, vinculando-se às condicionantes e necessidades históricas de cada modo de produção. Conforme afirma Schiffer (1989, p. 7), a produção do espaço é “historicamente determinada, já que produto do trabalho no tempo” e “está associada a cada período de predominância de um modo de produção específico”.

Para viabilizar a circulação da mercadoria, proporcionar a reprodução e a acumulação do capital, o capitalismo – no estágio extensivo – necessita aumentar seu mercado. Isso pode ser feito pela incorporação de novos espaços, ampliando suas ligações, ou melhor, sua rede de transporte, de circulação. Deák elucida que “o mercado unificado requer que seu espaço seja suficientemente homogeneizado por uma infra-estrutura de transporte e comunicações, de forma que, embora a diferenciação no espaço persista, sua homogeneidade assegure que não possam emergir regimes independentes de acumulação autônomos”. (DEÁK, 2001, p.88).

Os diferentes espaços existentes em uma nação, no capitalismo, têm função administrativa, pois são parte integrante de um mesmo espaço econômico e “a produção do espaço capitalista é a construção de um mercado unificado no âmbito de uma nação-Estado” (SCHIFFER, 1989, p.14), que é continuamente recriado segundo os estágios do processo de acumulação. (SCHIFFER, 1989 p. 15)

Por outro lado, a situação brasileira encontra particularidades nos estados, pois cada um possui histórico de ocupação e desenvolvimento diferentes. Em função da relativa autonomia que os estados possuem nos aspectos fiscais e tributários, utilizam esses instrumentos de acordo com a vontade política local/regional, atendendo em última instância aos interesses das elites dominantes. Certamente que também atendem objetivos de outros segmentos da sociedade, caso contrário entrariam em contradição e conflito, colocando em risco sua própria dominação. Lamparelli explica que

Toda e qualquer intervenção estatal nas condições gerais é, no fundo, multifacetada, e um mesmo conjunto de ações, ou políticas, pode “beneficiar”, ao mesmo tempo, interesses divergentes. É nesta característica (entre outras) que reside a possibilidade do Estado fazer crer na sua isenção político-ideológica, perpetuando assim o mito do “Estado-neutro”. (LAMPARELLI, CAMARGO, GEORGE, 1977, p. 27-28)

Obviamente, as diferenças não são apenas decorrentes dessa “autonomia relativa”, pois o processo econômico e o controle dos meios gerais do país é que determinam as possibilidades no nível nacional, dentre as quais a ideologia é uma categoria importante.

Esse entendimento das condições do desenvolvimento capitalista brasileiro será utilizado como referencial na reflexão sobre a produção do espaço regional do Paraná.

2.2 - Ideologia

Cada Estado produz o seu espaço, segundo suas necessidades, ou melhor, as necessidades do estágio de desenvolvimento da sociedade em cada período histórico. Para parecer que as transformações ocorrem por formas que fogem ao controle das pessoas e grupos, mas sempre atendem aos interesses da grande maioria da população (interesses coletivos), são utilizados mecanismos de representação de ideias para mascarar os maiores beneficiários dos processos econômicos e também os relacionados à transformação do território que lhes correspondem. Esse mecanismo é denominado ideologia.

A ideologia é explicada por Chauí, fundamentada em Marx, como “o processo pelo qual as ideias da classe dominante se tornam ideias de todas as classes sociais, se tornam ideias dominantes”. (CHAUÍ, 1982, p. 92). Marx, na Ideologia Alemã, explica que

os indivíduos que constituem a classe dominante possuem, entre outras coisas, também consciência e, por isso, pensam. Na medida em que dominam como classe e determinam todo o âmbito de uma época histórica, é evidente que o façam em toda sua extensão e, consequentemente, entre outras coisas, dominem também *como pensadores como produtores de ideias*; que regulem a produção e distribuição das ideias de seu tempo e que suas ideias sejam, por isso mesmo, as ideias dominantes da época. (IDEOLOGIA ALEMÃ, apud CHAUÍ, 1982, p. 93).

Realizando a síntese do significado de ideologia, Romão (2003) afirma que a partir de 1845 o termo e o conceito aparecem consolidados por Marx “no sentido de representações invertidas e que, por isso, acabam por ocultar as contradições da própria realidade, favorecendo as pautas da dominação das classes hegemônicas”. (ROMÃO, 2003, p. 61). Discutindo sobre os debates em torno do conceito “fraco” e

“forte”, da contraposição à teoria da ciência, passando pela “morte das ideologias”, finaliza criticando essas posições afirmando que “as ideologias estão mais vivas do que nunca”. (ROMÃO, 2003, p. 74).

Observa-se que a ideologia tem relação com a legitimação do poder de uma classe sobre outra, sendo importante entender como acontece para que seja possível compreender como a significação contribui para manter essa relação de dominação (TOMPSON, apud EAGLETON, 1997, p. 19). De forma mais abrangente, Eagleton (1997) menciona diferentes estratégias ideológicas de legitimação do poder:

um poder dominante pode legitimar-se *promovendo* crenças e valores compatíveis com ele; *naturalizando* e *universalizando* tais crenças e valores de modo a torná-las óbvias e aparentemente inevitáveis; *denegrindo* idéias que possam desafá-lo; *excluindo* formas rivais de pensamento, mediante talvez alguma lógica não declarada mas sistemática; e *obscurecendo* a realidade social de modo a favorecê-lo. (EAGLETON, 1997 p. 19)

Nos dizeres de Deák, a ideologia “é o que faz parecer que a ordem estabelecida é a melhor possível” (informação verbal)². Uma das formas pelas quais acontece esse processo é a do “discurso lacunar” (ALTUSSER, por DEÁK, informação verbal)³, ou seja, não é explicado tudo, mas só o que interessa para que a sociedade acredite. Para aprofundar a questão, a obra de Eagleton é importante marco ao fazer a recuperação das principais definições, no seu contexto histórico e social, combatendo os que pregam “o fim das ideologias”, reintroduzindo esse debate na situação contemporânea de fins do neoliberalismo.

². Notas de aula da disciplina AUP 5840 – O Estado e o mercado na produção do espaço, 2008.

³. Ibidem

Mostrando a abrangência que o conceito de ideologia assumiu na sociedade atual, Chauí (1982) afirma que

Esta não deve ser entendida apenas como os momentos de confronto armado entre as classes, mas como o conjunto de processos institucionais, jurídicos, políticos, policiais, pedagógicos, morais, psicológicos, culturais, religiosos, artísticos, usados pela classe dominante para manter a dominação. [...] A ideologia é um instrumento de dominação de classe. (CHAUÍ, 1982, p. 103).

A ideologia nasce da própria divisão da sociedade em diferentes classes sociais, no caso do capitalismo em classe exploradora e classe explorada, e é utilizada para negar essa divisão, pois

se a dominação e a exploração de uma classe for perceptível como violência, isto é, como poder injusto e ilegítimo, os exploradores e dominados se sentem no justo e legítimo direito de recusá-la, revoltando-se. Por este motivo, o papel específico da ideologia como instrumento da luta de classes é impedir que a dominação e a exploração sejam percebidos em sua realidade concreta. Para tanto, é função da ideologia dissimular e ocultar a existência das divisões sociais como divisões de classes, escondendo, assim, sua própria origem. Ou seja, a ideologia esconde que nasceu da luta de classes para servir a uma classe na dominação. (CHAUÍ, 1982, p. 103).

Compreender as formas ideológicas que ocultam a realidade nacional e regional, bem como as ações da classe dominante respectiva, suas representações e particularidades, em cada momento histórico nos auxiliará no entendimento do processo de organização do território paranaense nos diferentes estágios de desenvolvimento.

2.3 - Sobre a infraestrutura

A infraestrutura, em seu sentido mais amplo, é definida por Déak (2008)⁴ como

tudo que é necessário à reprodução da sociedade no capitalismo e que não pode ser produzido enquanto mercadoria –por seu valor de troca, por não dar lucro–, vale dizer, cuja produção o mercado não pode regular e cuja provisão assim tem de ser assumida pelo Estado, na forma de produção direta de valores de uso.

É a produção do espaço materializada na implantação das rodovias, ferrovias, aeroportos, a rede de abastecimento de água potável, compreendendo a adução, tratamento, reserva e distribuição, a rede de coleta de esgoto e respectivo tratamento, a rede de energia e comunicações, entre outros elementos que necessitam de grande disponibilidade de capital para sua implantação e leva longo tempo para se obter retorno, ou seja, para dar lucro. Esses elementos foram produzidos pelo Estado e as decisões sobre onde são implantados, ou como é feita a distribuição, entre outros, impactam diretamente o desenvolvimento das diferentes regiões dentro do país, com consequências para a organização do território.

Dentre os vários elementos de infraestrutura, o de transporte é um fator determinante no desenvolvimento das sociedades, sendo que na capitalista assume papel fundamental na estruturação do espaço. O funcionamento do sistema capitalista depende da produção,

circulação/troca e consumo da mercadoria. O sistema de transporte é o que possibilita a circulação das mercadorias e das pessoas, vinculando-se diretamente ao território, permitindo que ambas sejam deslocadas entre diferentes pontos, estabelecendo uma condição essencial ao consumo e, conseqüentemente, à produção e realização da mercadoria. A ampliação de mercados e sua unificação têm no sistema de transporte seu apoio fundamental.

No capitalismo a infraestrutura é um dos pilares indutores tanto do processo de produção quanto da circulação das mercadorias, influenciando inclusive no consumo. A articulação entre os diferentes modais e as estratégias empresariais para diminuir custos de circulação e distribuição das mercadorias é denominada de logística. Essa área, com constantes inovações tecnológicas, vem se desenvolvendo e possibilitando perceber com maior evidência a importância da imbricação da infraestrutura de transporte no mundo capitalista.

A energia movimenta máquinas e equipamentos permitindo a produção e circulação das mercadorias. Possibilita intensificar o comércio e serviços tanto localmente como entre distantes lugares, é insumo para o transporte e ainda pode proporcionar condições para o conforto dos habitantes de uma localidade. As comunicações, quando dependiam de sistemas de transporte comum, sempre foram um grande problema, mas de fins do século XIX e principalmente da grande evolução dos sistemas eletroeletrônicos acontecida ao longo do século XX passaram a ser um elemento-chave para alavancar o desenvolvimento capitalista das regiões. Pode-se dizer que atualmente o sistema de comunicação é universalizado, com pouca defasagem entre as tecnologias mais avançadas e sua implantação nos mais diversos lugares do mundo, à exceção para camadas sociais de baixo poder aquisitivo e em territórios que passam por crises profundas,

⁴ Verbetes, In http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/4verb/infraestr/index.html acessado em 15/07/2008.

como alguns países da África e da Ásia. De qualquer maneira, a infraestrutura é um elemento-chave para a implantação e manutenção do processo produtivo em todo mundo, contemporaneamente.

Pode-se afirmar ainda que a infraestrutura é utilizada politicamente, como meio de legitimação de governos e de afirmação do papel do Estado na sociedade. O transporte, por suas várias modalidades, ou modais, como é atualmente designado, é um elemento de grande importância, determinante na articulação e inserção do território na produção capitalista, sendo complementado pelos demais. Como as atividades não se distribuem por igual no território, há diferenciações que ocorrem ao longo do tempo que criam desigualdades. Conforme explica Schiffer

A concentração/dispersão das atividades produtivas determina implementação desigual da infra-estrutura física ao longo do espaço econômico, mas com efeitos, pela interdependência das regiões no processo nacional de acumulação, que transbordam as localizações diretamente afetadas, imprimindo contínuas alterações nas diferenciações no interior do espaço econômico. (SCHIFFER, 1992, p. 11).

Essas diferenciações são o que se pretende identificar neste trabalho, sendo o período principal de análise entre 1950 e 2000. Entretanto, será verificado como a situação encontrava-se antes desse período, procurando estabelecer parâmetros comparativos de estudo do processo com a situação mais recente. Foi pesquisado, para tal, o histórico de implantação da infraestrutura rodoviária, ferroviária e de energia, que são as mais decisivas para o desenvolvimento econômico e as mais difíceis de serem implantadas. Outros tipos de infraestrutura podem ser objeto de análise, entretanto as mencionadas são as que mais definem a organização inicial do espaço, justificando neste

trabalho sua escolha. Também foram levantados dados sobre o transporte aéreo e comunicações, que pela falta de dados históricos mais precisos, no primeiro caso, e a homogeneização no território, no segundo, têm uma abordagem apenas parcial no conjunto da pesquisa.

3. CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E CONCEITOS GERAIS

As referências ao Paraná, encontradas nos materiais pesquisados, aparecem de várias formas e muitas vezes distoantes entre diferentes autores. Para se ter homogeneidade na leitura e interpretação deste trabalho, serão apresentados a caracterização física do território paranaense e alguns conceitos gerais que permitam a identificação espacial dessas referências. Monbeig (1945), Balhana, Westphalem e Machado (1969), Padis (1981), Nakagawara, et al. (1981), só para citar alguns autores, mostraram as diferentes regionalizações do estado e as dificuldades em estabelecer esses limites. Rosaneli (2009, p. 38) alertou que “a expressão “norte do Paraná” requer especial atenção e algum cuidado. Sua aplicação esconde procedimentos metodológicos

de diferentes matizes e variados objetivos”. Rosaneli (2009, p. 38-49) demonstrou esse cuidado em sua tese por meio de exaustiva compilação, síntese e análise dos diferentes trabalhos e proposições de praticamente todos os autores que trataram do assunto. Não se pretende reproduzir nesta tese, igual e repetida síntese. Entretanto, é necessário mostrar alguns dos autores cujas delimitações são empregadas ao longo do trabalho.

3.1 - Aspectos físicos e a denominação dos diferentes territórios

A divisão que foi utilizada a partir de fins da década de 1960 é entre o Paraná Tradicional, ou Paraná Velho, e o Paraná Novo (BALHANA; MACHADO; WESTPHALEM, 1969), que foi adotada durante largo período e ainda hoje alguns autores a utilizam. A figura 01, a seguir, ilustra essa divisão.

FIGURA 01
PARANÁ: GRANDES REGIÕES
OCUPADAS COM
O DESLOCAMENTO
DAS FRENTES PIONEIRAS

Fonte: Serra, apud Rosaneli (2009, p. 45)

Ao longo do trabalho será feita menção ao litoral e aos planaltos do Paraná, como forma de localização dos diversos elementos que serão estudados. Para tanto, é apresentada a seguir sua formação fisiográfica com a localização das principais cidades de cada planalto.

O território paranaense é subdividido em quatro grandes áreas fisiográficas: a) litoral; b) primeiro planalto ou planalto de Curitiba; c) segundo planalto ou planalto dos Campos Gerais, ou ainda planalto de Ponta Grossa; d) terceiro planalto ou planalto de Guarapuava. A figura 03 ilustra essa subdivisão.

FIGURA 03
SUBDIVISÃO FISIOGRÁFICA
DO PARANÁ

Fonte: Dicionário histórico e geográfico dos Campos Gerais. In http://www.uepg.br/dicion/campos_gerais.htm acessado em 21/07/2010. SEMA, 2010. Org. Bergoc, G.J.

A hipsometria do território é a base dessa subdivisão, e o ponto mais alto do Paraná encontra-se na Serra do Mar, afastada aproximadamente 100 quilômetros do litoral. Embora existam áreas no interior com maiores altitudes, não formam a barreira que a Serra do Mar faz com o interior, pois o desnível do primeiro planalto com o litoral chega a mais de 1.000 metros de forma abrupta em alguns

pontos, enquanto as regiões interioranas se elevam progressivamente. O mapa da figura 04 mostra mais claramente a hipsometria, e o perfil geológico; a figura 05 mostra que, após a elevação da Serra do Mar, no extremo leste, a inclinação geral do território é no sentido oeste, chegando a predominância de altitudes em torno de apenas 200 metros acima do nível do mar ao longo do Rio Paraná, no extremo oeste, e nas calhas dos rios que nele desembocam.

FIGURA 04
HIPSOMETRIA DO PARANÁ

Fonte: Iparides, 2006.

FIGURA 05 - PERFIL GEOLÓGICO E ALTIMÉTRICO COM EXAGERO VERTICAL

Fonte: Mineropar.

Os planaltos, conforme apresentados, serão utilizados como referenciais para as descrições que serão realizadas neste trabalho.

Os principais rios e respectivas bacias que formam a rede hidrográfica do Paraná também poderão ser utilizados como referência. O Paraná é separado em duas grandes bacias: do Atlântico e do Paraná que são subdivididas em 20 sub-bacias, conforme pode ser visto no mapa 06. Na primeira, os rios desembocam no Oceano Atlântico, a leste da Serra do Mar. Na segunda, os rios contribuintes

deságuam no rio Paraná, direta ou indiretamente. Diretamente são os rios Ivaí, Piquiri e Iguaçu. Indiretamente são os rios Tibagi, das Cinzas, Itararé e Pirapó que têm foz no Paranapanema, que por sua vez desemboca no rio Paraná, no extremo oeste do estado. Existem ainda as pequenas sub-bacias do Paranapanema e do Paraná. Os principais rios e respectivas bacias também poderão ser citados como referências espaciais ao longo do trabalho. O mapa 06, a seguir, mostra esses rios e as respectivas bacias e sub-bacias de contribuição.

FIGURA o6 - HIDROGRAFIA DO PARANÁ

Fonte: Ipardes, 2010.

Mesorregião e Microrregião

Também serão utilizadas as referências às mesorregiões e microrregiões geográficas, conforme definido pelo IBGE. Não é foco deste trabalho discutir os conceitos de região e as finalidades para as quais são utilizados esses conceitos. No entanto, é necessário considerar que o conceito de região sofre alterações no tempo, correspondendo aos interesses políticos e econômicos de nações hegemônicas que procuram, através do conceito, legitimar seu domínio ao longo da história. Também a classe dominante, a elite, utiliza o conceito com fins de marcar seu domínio sobre determinada área, pois é necessário, ao poder, delimitar a região, definir quem tem poder sobre as parcelas do território. Para Oliveira (1977 apud SCHIFFER, 1992, p. 11),

a especificidade de cada “região” completa-se num quadro de referência que inclua outras regiões, com níveis distintos de reprodução do capital e relações de produção, a nível da (sic) acumulação nacional, falar em “região” significa remeter as diferenças na divisão regional do trabalho, que se transformam segundo os estágios da acumulação.

Sobre a utilização do termo “região norte do Paraná”, ou somente “norte do Paraná”, com viés ideológico, adota-se a crítica de Tomazi (1991) esclarecendo que quando o termo estiver sendo empregado é apenas no sentido de localizar a região situada ao norte do estado do Paraná diferentemente da construção discursiva “Norte do Paraná, que traz em sua enunciação um conjunto de idéias/imagens que expressam uma determinada visão de mundo e de história [...]”. (TOMAZI, 1997, p. 112-118).

Mesorregião geográfica é a subdivisão dos estados brasileiros congregando diversos municípios de uma área geográfica com continuidade físico-espacial com características econômicas e sociais similares e que são subdivididas em microrregiões geográficas, também agrupando municípios limítrofes. A fig. 07 ilustra as mesorregiões do Paraná.

FIGURA 07 - MESORREGIÕES GEOGRÁFICAS

Fonte: IBGE/Ipardes, 2010.

As microrregiões também podem ser instituídas pelos Estados, “para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (BRASIL, 1988, § 3º art. 25), entretanto, o Estado do Paraná não instituiu nenhuma dessas unidades territoriais.

No trabalho em tela o termo se refere às microrregiões geográficas como unidades definidas pelo IBGE, para fins de coleta e análise de dados físico-espaciais e temporais. A figura 08 é a subdivisão do Paraná em microrregiões.

FIGURA 08 - MICRORREGIÕES GEOGRÁFICAS

Fonte: IBGE/Ipardes, 2010.

Visando facilitar tanto a referência das descrições como a agregação e desagregação de dados utilizados neste trabalho, a região norte será equivalente às mesorregiões Norte Pioneiro, Norte Central, Noroeste e Centro Ocidental, com as respectivas microrregiões.

Encontram-se no material pesquisado referências ao norte, norte velho, norte novo, norte novíssimo, oeste, sudoeste e sul do Paraná. Essas denominações surgiram nas análises dos processos de

ocupação ocorridas a partir da década de 1930, podendo se remeter inclusive a processos anteriores, como a região “norte pioneiro” ou “norte velho”. Esses termos poderão ser empregados na análise, pois são muito utilizados por alguns autores como Cancian (1977), Padis (1981) e Lopes (1982) e estão demonstrados na figura 09, para assegurar a compreensão espacial dos termos.

FIGURA 09
MAPA NORTE
VELHO, NOVO E
NOVÍSSIMO,
SUDOESTE E
TRADICIONAL

Fonte: IBGE (Demografia).
Org. Bergoc, G.J.

Regiões Metropolitanas

Em 1973, foi criada a Região Metropolitana de Curitiba e, em 1998, as de Londrina e Maringá. Em 2007, foi proposta pelo governo do Estado a criação da Região Metropolitana de Cascavel, ainda não aprovada pela Assembleia Legislativa. A figura 10 a seguir mostra as

Regiões Metropolitanas existentes, com as atuais configurações, das quais também foram encontradas referências nas pesquisas realizadas.

Uma vez definidas as referências espaciais, serão vistos os aspectos da formação do norte do Paraná, sendo necessário mostrar o contexto em que ocorre esse processo, que é tratado no capítulo seguinte.

FIGURA 10
REGIÕES
METROPOLITANAS
DO PARANÁ

Fonte: DER-PR apud Peberline e Araújo, 2008, p.187.
Org. Bergoc, G.J.

4.

A FORMAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ

4.1 - Do século XIX até 1930

A Província do Paraná, emancipada em 1853, experimentou tensões e conflitos de limites internos e externos até chegar à atual configuração do território paranaense. Até o início do século XX o Paraná fazia fronteira sul com o Rio Grande do Sul, conforme se verifica no mapa da Secretaria de Obras Públicas e Colonização do Paraná, de 1892, disponibilizado pelo ITC – Instituto de Terras e Cartografia – do Estado do Paraná⁵.

⁵ No endereço http://www.itcg.pr.gov.br/arquivos/livro/mapas_itcg.html acessado em 25/01/2012, podem ser encontrados vários mapas históricos do Paraná.

FIGURA 11 - MAPA DO PARANÁ DE 1892

Fonte:ITCG-PR. In www.itcg.pr.gov.br acessado em julho de 2011

Quanto aos conflitos externos, houve disputas em relação aos limites com o Paraguai e a Argentina, sendo que com o primeiro foi resolvido com o fim da Guerra do Paraguai em 1873 e com a Argentina em 1894, conforme explicou Padis (1981, p.9). Nas disputas internas, uma faixa ao sul foi perdida para Santa Catarina, com a Guerra do Contestado, cujo litígio ocorreu entre 1912 e 1916. (BALHANA; PILATTI; MACHADO, 1969, p. 207; PADIS, 1981, p. 33; QUEIROZ, 1966). As concessões para abertura de estradas de ferro em fins do século XIX, o rápido processo de ocupação ocorrido no século XX e a forma como aconteceram também produziram suas tensões. Com praticamente dois terços do território paranaense atual colonizados na maior parte nos últimos 80 anos, o Paraná passou por movimentos que quase provocaram sua subdivisão em pelo menos três estados. Para compreender esse processo serão vistos, sucintamente, alguns aspectos do processo de ocupação, considerando principalmente o norte do estado.

4.2 - Ocupação e colonização do norte paranaense

O norte do Paraná, que pode ser relacionado às mesorregiões Norte Pioneiro, Norte Central, Noroeste e Centro Ocidental, conforme o mapa das mesorregiões apresentado, era ocupado por povos aborígenes, dos quais poucos chegaram até o presente. O Atlas Histórico do Paraná (PARANÁ, 1986) registra a presença de povos indígenas há pelo menos 7.500 anos. Mesmo constatando essa ocupação anterior e também a dos jesuítas espanhóis que formaram reduções nessa região antes do século XVII, afirma que a

A História do Paraná compreende a formação de três comunidades regionais: a do **Paraná tradicional**, que se esboçou no século XVII, com a procura do ouro, e estruturou-se no século XVIII sob o latifúndio campeiro dos Campos Gerais, com base na criação e comércio de gado e, mais tarde, no século XIX, nas atividades extrativas e no comércio exportador da erva-mate e da madeira; e as do **Paraná moderno**, já no século XX, sendo a do Norte com a agricultura tropical do café, a que, pelas origens e interesses históricos ficou, a princípio, mais diretamente ligada a São Paulo; e a **Sudoeste e Oeste**, dos criadores de suínos e plantadores de cereais, que, pelas origens e interesses históricos, ficou a princípio mais intimamente ligada ao Rio Grande do Sul. (PARANÁ, 1986, p. 9).

O conceito de história, para os autores desse documento, resume-se à história da colonização portuguesa. De fato, a partir de fins do século XIX essa parcela do território começou a ser (re)ocupada⁶, usando a terminologia de Tomazi (1997), e incorporada ao processo de produção em moldes capitalistas. Para possibilitar a colonização houve a destruição e sobreposição de outra sociedade e modo de produção às sociedades que aqui viviam, criando uma visão de mundo que procura esconder ou minimizar a existência e importância dessas sociedades anteriores, afirmando ser essa região até início do século XX um grande vazio demográfico. Neste trabalho será usada a expressão “colonização” para designar essa (re)ocupação, evitando reforçar o discurso ideológico de “região vazia”.

Concordando com Lopes (1982) e Tomazi (1991), parte-se do pressuposto que a colonização está relacionada a um processo mais amplo, que é a expansão do modo de produção capitalista em nível mundial e que a inserção do Brasil nesse processo, e em específico do

⁶. Tomazi (1997) apresenta dados reunidos de diversos autores demonstrando o fato e criticando o silêncio sobre o processo de extinção das sociedades existentes até o início do século XX na região.

Paraná, passa pela instituição da Lei de Terras, pelo fim da escravidão⁷, e a elevação do Paraná à Província em 1853, separando-a de São Paulo.

Para elucidar a relação entre os aspectos que ajudam na compreensão do contexto da formação do norte do estado será necessária uma rápida digressão histórica para entender a formação do Paraná, ou do “Paraná Tradicional”.

4.3 - Antecedentes: o Paraná tradicional

O tropeirismo foi determinante na organização e estruturação da sociedade paranaense, entre os séculos XVIII e XIX, ao longo do seu trajeto, na região denominada como “Paraná Tradicional”. (Ver figura 12). No século XIX o Paraná Tradicional tinha no mate, arbusto natural em grande parte do território (figura 13), e no tropeirismo suas principais atividades econômicas. Essas atividades proporcionaram o desenvolvimento econômico dessa região, formando vilas e cidades, entre as quais Curitiba, que passou a concentrar a maioria dos engenhos para preparar o produto para exportação e que acabou, após disputar com Paranaguá, se tornando a Capital da Província quando da sua emancipação, em 1853. A construção da estrada de ferro ligando Curitiba a Paranaguá em 1872 incrementou bastante as exportações do mate, abrindo inclusive a possibilidade para a exportação da madeira. A atividade de exploração do mate foi importante também em vasta área no oeste do Paraná e sul do Mato Grosso – atual Mato Grosso do Sul – no século XIX até início do século XX, através da atuação de

uma grande companhia – Cia. Mate Laranjeira S./A. – que utilizou o rio Paraná e alguns afluentes para o transporte do mate até a Argentina e que para vencer as Sete Quedas, conjunto de cachoeiras existentes na altura de Guaíra, implantou uma estrada de ferro com 60 quilômetros entre Porto Mojoli – na parte alta, posteriormente chamado de Porto Tomás Laranjeira – e Porto Mendes – na parte baixa do rio Paraná.

FIGURA 12 - CAMINHO DAS TROPAS - SÉC. XVIII E XIX

Fonte: Padis, 1981, p. 23.

⁷ O trabalho escravo vinha sendo substituído pelo assalariado desde a Independência, sendo que a escravidão estava em falência conforme Deák (2001, p. 148).

(TOMAZINHO, [1981], p. 43-45; KROETZ, 1985). As atividades relacionadas ao tropeirismo e à exploração e exportação do mate e sua importância na formação inicial do Paraná foram relatadas principalmente por Balhana; Machado; Westphalem, (1969), Padis (1981), Ferreira (1996), Steca e Flores (2002).

FIGURA 13 - ÁREA DE EXTRAÇÃO DO MATE NATIVO

Fonte: Padis, 1981, p. 48.

O Norte Pioneiro começou a ser colonizado desde fins do século XIX, com grandes fazendas de café, mas sem muitas perspectivas de inserção econômica devido ao isolamento em relação aos sistemas de transporte utilizados até o

início do século XX. A produção era carregada no lombo de muares, que se deslocavam em tropas, até a estação Cerqueira Cesar, em São Paulo, onde podiam embarcar no trem da Ferrovia Sorocabana, para Santos. A expansão da agricultura exportadora nessa região dependia da melhoria de meios adequados de transporte. A falta de infraestrutura de transporte, além de dificultar a expansão da agricultura, desvalorizava as terras e também limitava a própria produção, pois era muito difícil “recrutar” trabalhadores, em geral colonos⁸, para trabalhar na abertura das lavouras.

Em 1908 chegam os trilhos a Ourinhos, melhorando um pouco o acesso ao transporte, mas ainda inadequado para atender à demanda. O Governo Provincial paranaense começou a voltar sua atenção para essa região ao constatar o aumento da produção do café, decorrente da valorização do preço de exportação nesse período, resultado do Acordo de Taubaté, de 1906. O Governo, perdendo receita do mate que estava em crise, volta-se para esse outro produto, em expansão nessa região. Segundo Cancian (1977, p. 64-65), “a

⁸ Os colonos eram contratados de diversas formas. As formas mais praticadas eram a contratação para manter os cafezais em produção. Recebiam uma remuneração fixa, por contrato anual, por certa quantidade de pés de café, em geral 1000 pés, para manter a lavoura limpa, preparando-a para a colheita. Outra forma era a remuneração em função da produção. Era acertado um valor em função da quantidade de sacas colhidas e um valor por dia de serviço prestado fora do cafezal. (Pozzobom, 2006, p. 43; Lopes, 1982, p. 16). Enquanto Pozzobom (2006, p. 43-57) define as formas de contrato existentes – colonato, parceria, assalariado, volante ou diarista – Lopes (1982, p. 16-20 e 179-194) faz importante reflexão sobre as formas de contratação de mão de obra que ocorria na região e os pequenos proprietários, relacionando ao fim do trabalho escravo, à vinda dos imigrantes com sua cultura e expectativas de vida, as condições encontradas e as transformações que ocorreram desde o início da colonização até a década de 1970.

decisão de proteger a cafeicultura paranaense fica mais evidente em 1915, e assume novo aspecto: fala-se pela primeira vez em estender uma linha férrea ligando os centros de produção ao porto”, conforme se verifica na Mensagem ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná enviada pelo Presidente do Estado em 1915

O cultivo do café progride de modo verdadeiramente extraordinário no território noroeste do Estado, que incontestavelmente em não afastados dias concorrerá aos mercados estrangeiros com uma avultada parte da exportação geral. Para isso basta que uma linha de estrada de ferro atravesse aquele território, aproximando-o dos pontos de embarque, principalmente si, como até aqui, quizerdes manter a taxa mínima que é cobrada sobre esse produto, a título de animação, aliás bem necessária para maior e mais rápido desenvolvimento da respectiva exportação. (MPCL⁹, 1915, p. 38).

A deficiência de transporte era um dos impedimentos da ocupação da região e fonte de constantes preocupações do Governo conforme se depreende das Mensagens do Presidente da Província ao Congresso Legislativo. Em 1916, o Governo Federal determinou à concessionária da Estrada de Ferro São Paulo–Paraná a construção de um ramal ligando Jaguariaíva a Ourinhos, que demorou pelo menos 18 anos para ser concluído. Entre 1916 e 1919 se encontram registros¹⁰ da cobrança de agilidade do Governo do Paraná em relação à implantação do ramal Paranapanema, que avançava vagarosamente, e informando que o Governo estava investindo na abertura de “estradas de rodagem”,

que apresentavam menores custos de implantação, mas maior de manutenção, tendo que assumir pesados ônus. Também em ata do Congresso Legislativo¹¹ se encontram apontamentos da construção de estradas de rodagem, relacionados à falta de vias de ligação da região Norte Pioneiro paranaense, a atração da população e desvalorização das incipientes fazendas por falta de acesso adequado.

Com a abertura da estrada de rodagem, a colonização avança e aguça o interesse da elite estadual, conforme se depreende da carta do Secretário Geral do Estado Alcides Munhoz ao Presidente da Província em 1924:

A zona compreendida entre os rios Paraná, Paranapanema e Itararé, com cerca de 50 bilhões de m² de terras roxas de primeira qualidade, reputadas as melhores no seu gênero, está tendo extraordinária procura e, para isso, muito tem concorrido não só as plantações de vastos cafezaes que majestosamente se ostentam nos municípios de Cambará, Jacarézinho, Ribeirão Claro e Santo Antônio da Platina, como também a intensa e inteligente propaganda que tem sido promovida pelos diversos concessionários de terras para fins de colonização, na região abrangida pelos rios Tibagy, Paranapanema e Pirapó (RSGP, 1924, p. 350-351 apud LOPES, 1982, p. 53).

A região descrita pelo Secretário abrange praticamente todo o norte do estado e não apenas a parte em que havia o cultivo do café, pastos e outras culturas. Naquele momento estavam sendo emitidas concessões de terras aos interessados em colonizar a região.

Ficando de fora das limitações de expandir a plantação de café, acordadas no Convênio de Taubaté em 1906 entre os maiores estados produtores, o Paraná passa a ser a partir do início do século XX a alternativa para a ampliação da exportação desse produto. Para isso seria preciso solucionar o problema de transporte, pois a região com

⁹ MPCL é “Mensagem do Presidente [da Província] ao Congresso Legislativo.

¹⁰ MPCL, 1917: 18, 27, 28; MPCL, 1919: 29-30.

¹¹ ACL, Acta de 19/2/1918: 118-19 apud Lopes, 1982, p. 64-65.

potencial para a cafeicultura, o norte do estado, não possuía, naquele momento, meios adequados para o escoamento de safras.

Percebendo o problema, o governo do Paraná tentou resolvê-lo por meio de concessões de vias férreas.

Projetos de ferrovia houve, interligando zonas do próprio Norte do Paraná e a região com outras do estado, que nunca saíram das intenções do papel. Entre eles podemos lembrar algumas concessões: a de Carlos G. Costa Wigg, margeando o Paranapanema, de Guaíra à foz do Tigabi; a de Antônio Ribeiro dos Santos e outros, ligando algum ponto do ramal Jaguariaíva-Ourinhos a Cambará e Jataí; a de Ildefonso Carlos de Azevedo Dutra, partindo de Castro, passando pela Vila do Tibagi, São Jerônimo e Jataí, até onde o Tibagi encontra o Paranapanema; a de Feliciano Mendes de Moraes, Feliciano Benjamim de Souza Aguiar e outros, ligando União da Vitória à foz do Ivaí; a de Eugênio Bendaszkeski, de Curitiba a um porto do Paranapanema. (Lopes, 1982, p. 45)¹².

Mesmo quando a produção de café no Norte Pioneiro começou a ser expressiva para o Paraná, nas décadas de 1910 a 1930, sendo a região que se beneficiou da política de valorização do café acordada em 1906, o escoamento era problemático. (LOPES, 1982; CANCIAN, 1977; PADIS, 1981).

A expansão da cultura cafeeira na região Norte paranaense, após a crise de 1929 e a revolução de 1930, é explicada pela manutenção, entre 1931 e 1939, da política de garantia de preços mínimos, pelo Governo brasileiro, mantendo relativamente alto o preço internacional do café que, além de incentivar o plantio em

outros países, gerando concorrência internacional, (SCHIFFER, 1992, p. 47), viabilizou a expansão da fronteira agrícola no Norte do Paraná, concomitantemente à destruição dos excedentes e à diminuição da produtividade dos cafezais de São Paulo e Minas Gerais e ao processo de industrialização que estava ocorrendo em São Paulo. A ação política do Governo do Paraná, que atendia aos interesses do Estado, dos cafeicultores e principalmente da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), foi outro fator determinante a manter a expansão da cafeicultura na região, com a exclusão do Paraná dos Acordos entre os principais estados produtores, conforme mencionado.

A expansão do plantio do café no Norte Novo só foi possível após a ligação ferroviária dessa região com a Estrada de Ferro Sorocabana, a partir da década de 1930. Essa estrada foi a infraestrutura produzida para possibilitar a exploração dessa região paranaense. Contribuiu ainda, para esse processo, as políticas de colonização implementadas pelo Governo, reforçando a especulação da mercadoria “terra” pela elite estadual, que tinha as facilidades para conseguir as concessões. (LOPES, 1982).

A importância de garantir o plantio do café na região norte estava relacionada aos interesses imediatos da Companhia de Terras Norte do Paraná que era a obtenção de lucros relacionados ao loteamento da área adquirida (JOFFILY, 1985, p. 94; LOPES, 1984, p. 132; TOMAZI, 1989, p. 170; CANCIAN, 1977, p. 138), e viabilizaria a pretensão de estender a linha férrea até Antofagasta no Chile, passando por Guaíra e Assuncion, conforme recuperado por Tomazi (1997, p. 142), explicando que “algumas expedições, uma ocorrida em 1865 e outra entre 1872 e 1875” foram realizadas para estudar o interior do Paraná.

A primeira para estudar a navegabilidade dos rios Ivaí, Paraná,

¹² Lopes (1982, p. 45) levantou esses dados na MPCL, 1924, e também decretos sobre o assunto, entre os quais destacou: Decreto Estadual nº 10, de 8/1/1890; Decreto Estadual nº 123, 31/10/1890; Decreto Estadual nº 12, de 22/12/1894; Decreto Estadual nº 319, de 26/4/1913.

Paranapanema e Tibagi, feita pelos irmãos José e Francisco Keller, visando uma rota de comércio com o Mato Grosso e uma ligação com Curitiba, via Ponta Grossa. A segunda, relatada por Bigg-Whiter em livro escrito em 1878 em Londres e editado no Brasil somente em 1972, que participou de uma expedição organizada pelos ingleses, **“a Parana and Mato Grosso Survey Expedition**, que tinha como objetivo, entre outros, de fazer trabalhos de reconhecimento para fins de construção de uma ferrovia e de uma estrada de rodagem”. Esta seria uma “ferrovia transcontinental que cortaria o continente sul-americano, de Santos a Antofagasta no Chile. Este projeto era dirigido por Cristian Palm e por Willian Lloyd, tendo apoio do governo brasileiro, na figura do Visconde de Mauá. (TOMAZI, 1997, p. 141-142).

Bigg-Whitter, em seu livro, descreve em detalhes os três anos de expedição pelo interior do Paraná, entre 1872 e 1875, apresentando, ao final do relato, cinco alternativas de traçado de ferrovia com algumas combinações de transporte – ferroviário e fluvial – e respectivas estimativas de custos, dentre as quais o traçado aproximado ao da Ferrovia São Paulo–Paraná. (BIGG-WHITTER, 1972).

4.4 - População e economia em fins do século XIX e início do século XX

Quando da emancipação da Província do Paraná, em 1853, o estado tinha apenas 0,81% da população brasileira, correspondente a 62.258 habitantes, sendo que a brasileira era de 7.677.800 habitantes (Ver tabela 01, p.45), a grande maioria estava situada no litoral, primeiro e segundo planalto, região chamada de Paraná Tradicional. Essa população dedicava-se à extração do mate e da madeira, aos cuidados do gado e dos muares e à agricultura de subsistência. Em 1900, o Brasil chegou a 17.438.434 habitantes e o Paraná apresentou crescimento acima da média brasileira atingindo a proporção de 1,88% da população nacional, com um total de 327.126 habitantes. Além do aumento populacional da área considerada “tradicional” – litoral, primeiro e segundo planalto e campos de Guarapuava, situado no terceiro planalto –, parte dessa população estava aumentando no Norte Pioneiro, que tinha iniciado sua ocupação com grandes fazendas de café desde fins do século XIX. O mapa do Atlas Histórico do Paraná (Figura 14) mostra a área ocupada entre 1880 e 1900 com os caminhos, as vilas e povoados e as áreas concedidas para fins de colonização a oeste.

FIGURA 14 - ÁREA OCUPADA E DE CONCESSÕES, CAMINHOS, VILAS E POVOADOS – 1880-1900

Fonte: Atlas Histórico do Paraná (1981, p. 69).

Nas três primeiras décadas do século XX houve considerável aumento da cultura do café e outros produtos agrícolas, como o algodão e o trigo, e também pastagens, no Norte Pioneiro, aumentando sua importância relativa no estado de acordo com a conjuntura, principalmente em relação à melhoria da remuneração do café (CANCIAN, 1977, p. 63-73; 207-252). O aumento da produção no Norte Pioneiro também significava o aumento da área plantada e da expansão da cultura em novas áreas, através da derrubada das matas nativas. Ampliar a plantação significava a aquisição de novas áreas que ocorreu durante as primeiras décadas do século XX pelas concessões, muitas vezes “a amigos” como se verifica no discurso do então Vice-Presidente do Estado, Affonso Camargo, num pronunciamento no Legislativo Estadual:

“Eu, que procurava servir aos amigos políticos nas respectivas localidades, como até hoje não tenho feito outra coisa, atendendo às indicações dos diretórios locais [...]” (CAMARGO, Diário da Tarde, apud Castro, 1981, p. 83).

Por um lado, a manutenção dos preços do café em níveis satisfatórios para os cafeicultores estimulava a demanda com a ampliação da área plantada. Por outro, a política de concessão de áreas do governo estadual não apresentava os resultados esperados, pois muitos concessionários requeriam terras para colonização, avançando para o Norte Novo, mas limitavam-se a especular.

No período para o qual as informações são disponíveis – 1923 a 1929 – observamos que todos os títulos de propriedade definitivos referentes às concessões diziam respeito a terras localizadas no Norte do Estado, mais precisamente, no Norte Novo, em relação ao total de títulos expedidos pelo Paraná para todas as categorias. (LOPES, 1982, p. 79).

Na virada do século, mais e mais fazendeiros passaram a procurar as terras roxas, já afamadas por sua fertilidade. Eles compravam grandes

glebas, a preços baixos. Penetravam pelo Paranapanema, tendo Ourinhos como “boca do sertão”. Fundaram Cambará, em 1904, expandindo-se a ocupação dali em direção ao rio Tibagi: em 1921, Bandeirantes; Cornélio Procópio e Andirá, alguns anos depois. Necessariamente, os fazendeiros não se instalavam na região de imediato. Aplicavam capital nas terras roxas, deixando-as como reserva a serem exploradas em momento oportuno. (MONTEIRO, s.d. apud LOPES, 1982, p. 43).

As atividades existentes até então não estavam integradas ao mercado, limitando-se a produção para subsistência, atuando isoladamente e especulando (LOPES, 1982).

No momento inicial da crise, em 1929, o Paraná estava preocupado com a colonização. Mais da metade do seu território era ainda de matas virgens, ocupada por índios, posseiros, sertanejos. A maioria das empresas concessionárias especulava com as terras concedidas. Ao norte do estado, apenas no Norte Pioneiro havia atividades econômicas, cuja população em 1920 era de 72.627 habitantes (CANCIAN, 1977, p. 287).

A revolução de 1930 modifica os rumos das políticas estaduais, inclusive em relação às de colonização, que até então privilegiava a concessão de grandes glebas para empresas formadas por pessoas ligadas à elite do estado, que não resultavam na ocupação esperada (LOPES, 1982, p. 57; TOMAZI, 1989, p. 99), pois “as oligarquias dominantes no Paraná, como no Brasil, não estavam interessadas em abrir o acesso à propriedade às populações rurais, marginalizadas no processo rural brasileiro”. (WACHOWICZ, 1988, p. 29, apud TOMAZI, 1997, p. 135-136).

Ao assumir o Governo do Estado, o Interventor Manuel Ribas constata e denuncia a situação encontrada:

Tornara-se já uma indústria lucrativa e tranquilamente exercida a apropriação indébita das terras pertencentes ao patrimônio do Estado,

seja por processos violentos de invasão, seja mansamente, por meio de papéis ardilosamente arranjados, com aparência de legalidade, favorecidos, às vezes, pela complacência de altas autoridades administrativas.

Este último artifício vulgarizou-se sob a denominação de “grilo” e griladas foram grandes extensões territoriais do Paraná. (MGAL, 1936, p. 110)

O Governo da Revolução, a partir de 1930, retomou grande parte das terras concedidas, mudando a política de concessão predominante até então.

O Decreto Estadual nº 800, de 8/4/1931, poucos meses após instalação da Interventoria no Estado, foi fundamental neste processo. Pela primeira vez, não consta “a cessão de terras devolutas a particulares” como forma de empreender a colonização. O que por si só colocava na ilegalidade as concessões para este fim existentes. A única referência a elas limitava-se a colocar em aberto para revalidação os títulos provisórios ou definitivos emitidos para os colonos-adquirentes. O resultado foi que, até 1934, reverteram ao domínio do Estado 748.100 ha de terras devolutas, pertencentes às antigas concessões (MGAL, 1936). (LOPES, 1982, p. 88).

Manteve apenas as concessões que estavam cumprindo o contrato (LOPES, 1982, p. 82), estabelecendo regras para a aquisição e legalização das áreas.

No decreto citado, *cessionário* era qualquer comprador de terras do Estado: fosse de terras devolutas, fosse ocupante, fosse comprador de um lote colonial. Os dois primeiros, interessados em terras devolutas ou já posseiros dela, estavam iguais em quase todas as condições: cada indivíduo ou família poderia obter uma área de no máximo 200 ha; o preço mínimo fixado era de 18\$000 por hectare, subindo o mesmo conforme a classificação das terras segundo os critérios antigos, de qualidade e de situação; ambos podiam requerer as terras de seu interesse mediante um processo burocrático pré-definido [...], e que demoraria até o seu final – a obtenção do título definitivo das terras – por volta de dois anos, a contar

do início; nesta ocasião deveriam comprovar, ainda, “as duas condições essenciais da cultura efetiva e morada habitual” (Art. 1º); por cultura efetiva entendiam-se “as lavouras de cereais e de forragem, de qualquer espécie, os campos com criações, a floricultura, horticultura, pomicultura, e, em geral, a arboricultura” (Art. 2º). (LOPES, 1982, p. 88-89).

Estima-se que em 1930 a população do Paraná tenha alcançado 892.000 habitantes, crescendo 30,08% em relação à década anterior, alcançando 2,37% em relação à população brasileira.

Acompanhando o aumento populacional está o desenvolvimento das atividades econômicas, dentre as quais destaca-se o café, embora o milho e a exploração da madeira também sejam atividades significativas. A produção de café exportável do Paraná que entre a safra de 1903/04 e 1919/20 situou-se em torno de menos de 10.000 sacas de 60 kg, na média, apresentou os resultados da expansão dos cafezais no Norte Pioneiro, na safra de 1920/21, produzindo 111.013 sacas, ou seja, aumentando em 10 vezes a produção em relação à média dos anos anteriores. Em 1931/32, a produção de café do Paraná atingia 604.000 sacas exportáveis, fruto do crescimento da cultura ainda na região Norte Pioneiro, em função de uma segunda política de valorização do café no mercado internacional (CANCIAN, 1977, p. 63; POZZOBOM, 2006, p. 34). Embora seja um crescimento considerável para o Paraná, comparativamente à produção brasileira, ainda é uma quantidade de pouca importância, representando apenas 3,45%, mas suficiente para reforçar a necessidade de melhorar o sistema de transporte regional.

O Brasil, a partir da década de 1930, entrava num período de organização das suas bases institucionais visando sua inserção no processo de industrialização em moldes capitalistas. A crise

internacional de 1929 adicionou ingrediente à crise interna, que desembocou na “Revolução de 30”, ocorrida a partir do “rompimento da política de valorização dos preços do café” e ao enfraquecimento do governo central, abrindo a possibilidade de uma nova conformação político-institucional, relacionada aos interesses regionais não vinculados ao da economia cafeeira (SCHIFFER, 1992, p. 41). Entretanto,

A Revolução de 30, ainda que usualmente identificada com a ascensão do setor industrial, não significou, como expressa Fausto (1968: 254) *“uma luta de classes e nem mesmo uma ‘divisão pura’ de facções burguesas, entre um setor agrário e um setor industrial [...] A recomposição da classe dominante, depois de 1930, se faz pela mediação do Estado que, passo a passo, liquida os excessos revolucionários”*. (SCHIFFER, 1992, p. 41). Itálico no original.

A crise mundial paralisou a agricultura agroexportadora e a Revolução de 1930 tirou inicialmente os latifundiários paulistas do poder, mas logo se alinharam com o governo central devido à sua importância econômica (SCHIFFER, 1992, p. 47). A partir dessa década o Brasil implantou as indústrias de base e criou as condições legais para sua industrialização (SCHIFFER, 1992, p. 46). Argumenta Schiffer (1992, p. 48) que o Estado brasileiro, no período entre 1930 e 1955, “promoveu uma reformulação institucional, jurídica e financeira do país, aliadas à maior implantação de infra-estrutura básica, visando apoiar o crescimento do setor industrial”. É desse período a instituição, por exemplo, do Código de Águas – Decreto n.º 24.643/1934 – que regulamentou o aproveitamento e utilização dos recursos hídricos para a produção de energia e para outros fins.

Por outro lado, o Paraná tinha em apenas um terço de seu território atividades articuladas à economia de forma mais ampla. (PADIS, 1981, BALHANA, 1969). Entretanto, a atividade predominante

– extração, processamento e exportação do mate – passava por uma crise, pois o principal mercado importador, a Argentina, diminuiu drasticamente a compra do produto.

Enquanto São Paulo, em função da perda relativa de lucratividade das atividades cafeeiras, encontrou na industrialização a saída para o desenvolvimento de sua economia (SCHIFFER, 1992, p. 42), além de diversificar sua agricultura, o Paraná iniciou um processo de colonização da região norte, com a expansão predominante, paradoxalmente, da lavoura do café.

Ainda entre 1930 e 1944 o Norte Pioneiro foi o principal produtor de café do Paraná. Cancian (1977) dividiu em três períodos o desenvolvimento da cafeicultura paranaense: o primeiro, entre 1906 e 1929, em que houve um incremento da atividade em razão da proibição da expansão do café nos principais estados, ficando de fora o Paraná, e o café foi sendo inserido na região nordeste (Norte Pioneiro); o segundo, entre 1930 e 1944, definiu como os “anos difíceis”, mas que teve a abertura de ampla área e o início da formação de novos cafezais no Norte Novo; o terceiro, entre 1945 e 1970, classificado como a “conjuntura dinâmica” da cafeicultura paranaense, propiciada principalmente pela elevação da demanda e dos preços no mercado internacional, em que os cafezais atingem o limite oeste do estado, o rio Paraná. Mesmo que o período entre 1929 e 1945 tenha sido de lento crescimento, a fronteira agrícola seguiu avançando, assumindo a dianteira em relação às fontes de arrecadação e geração de riqueza no estado, facilitado pela economia em declínio do mate e do tropeirismo.

Os conflitos relacionados à ocupação e as críticas dos norte paranaenses em relação à pouca atenção dispensada à região resultaram num primeiro movimento separatista do norte (BALHANA; MACHADO; WESTPHALEM, 1969; PADIS, 1981; FERREIRA, 1996).

E, em 1943, um novo ente da federação, denominado Território do Iguaçu, foi criado pelo Decreto Federal n.º 5812/43. Na Constituinte de 1946, após a queda de Getúlio Vargas, através de emenda constitucional, o Território do Iguaçu foi reintegrado ao estado do Paraná (FERREIRA, 1996, p. 66).

[illegible]

| 39 |

Segundo Tomazi (1997), os episódios da divisão do estado – Guerra do Contestado, Território do Iguaçu – criaram um “fantasma” que permanece atual entre as preocupações das elites dirigentes do Estado.

Várias cidades foram implantadas no Norte Novo, onde, além do café, eram cultivados vários outros produtos garantindo a subsistência das pessoas e certa dinâmica econômica nesse período de crise mundial. Grande parte das fazendas mantinha parcela significativa de suas terras ainda sem utilização, coberta por matas nativas. Cancian (1977, p. 419), baseada no levantamento da cafeicultura do Departamento Nacional do Café (DNC) de 1942, estimou que até 50% de área das grandes fazendas era mantida em mata virgem, ocupando o café no máximo 25%. A forma de ocupação do território, articulando as grandes propriedades com pequenas e médias, atraiu grande contingente populacional, que provocou enorme crescimento demográfico na região norte. Ao mesmo tempo foi uma estratégia para viabilizar principalmente às grandes propriedades a mão de obra que precisavam para os períodos de colheita, a baixos custos (CANCIAN, 1977, p. 232; LOPES, 1982, p. 51).

Durante a 2ª Guerra Mundial (1939-1945), o Brasil praticou a política de substituição de importações que possibilitou um rápido crescimento industrial do país, com grande concentração das indústrias em São Paulo.

O início da II Guerra Mundial, em 1939, fortaleceu ainda mais as inversões no mercado nacional, primeiro pela inviabilidade prática de obtenção de recursos ou artigos estrangeiros, depois pela maior possibilidade de exportar aos países em conflito matérias-primas e produtos manufaturados. (SCHIFFER, 1992, p. 48).

Após a 2ª Guerra, em 1948, o Governador Moyses Lupion apresentou um Plano Rodoviário para o Paraná (PARANÁ, MENSAGEM MPCL, 1948, p. 41), e principalmente a partir de meados da década de 1950, com a instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC), de 1955, houve a criação de condições para a entrada de capital estrangeiro, que resultou na implantação de grandes empresas internacionais, sendo esse capital direcionado principalmente para a implantação de indústrias no país. Conforme demonstrou Caputo (2007, p. 60), a indústria da transformação foi o setor que mais usufruiu da medida, recebendo 97,69% do total dos investimentos diretos estrangeiros (IDE) no país, entre 1965 e 1963. O Brasil entrava na fase da industrialização pesada (SCHIFFER, 1992, p. 59-60), com a fabricação de bens de consumo e de produção, implantando as grandes montadoras americanas e europeias, garantidas pelo Estado.

Já o Paraná, que ainda possuía extensas áreas de matas virgens, seguia ampliando a área plantada com café, aproveitando o aumento da demanda e a melhora dos preços do produto no mercado internacional. Somente as geadas ocasionais contrariavam o aumento das safras que ocorriam anualmente. O dinamismo verificado estava diretamente relacionado aos lucros proporcionados principalmente pela conjuntura internacional e pelas políticas nacionais para a manutenção da remuneração do cafeicultor (CANCIAN, 1977, p. 286-297).

Pouco a pouco, com o crescer da produção, com a melhoria das vias de comunicação, com o melhor aparelhamento do porto, foi também ganhando expressão a exportação de café por Paranaguá. No exercício de 1946/47, Paranaguá exportava, ainda, apenas 44% da produção paranaense, mas, no exercício seguinte, a situação invertia-se: Santos exportou apenas 35% do café paranaense, saindo 65% pelo porto de

Paranaguá, que continuou a alcançar percentuais mais altos. No exercício de 1951/52, apenas 12% do café paranaense, ainda, saía pelo porto de Santos. Paranaguá conquistaria, dentro em pouco, não somente a quase totalidade da produção paranaense, mas também a posição de maior porto mundial do café. (BALHANA; MACHADO; WESTPHALEM, 1969, p. 222).

Até 1950 a microrregião Norte Velho de Jacarezinho, no Norte Pioneiro, segundo Cancian (1977, p. 428), “era ainda a área de maior dinamismo no Paraná”. Dessa área é que ainda saíam os maiores carregamentos destinados ao Porto de Paranaguá, via ramal Paranapanema. O aumento da produção de café no Norte Novo só aconteceu após a 2ª Guerra, proporcionando lucros crescentes aos cafeicultores em função do aumento do preço e da procura do café no mercado internacional, que passaram a desmatar e ampliar a área plantada, apenas apresentando diminuições de safras nos anos posteriores às geadas de 1953 e 1955 (CANCIAN, 1977, p. 429).

Paralelamente, Padis observa que “a participação relativa do setor primário na renda estadual sofre uma tendência ascensional desde 1939 – quando equivalia a 48,5 por cento do total – até 1959, quando chega a 55,3 por cento” (PADIS, 1981, p. 191), reforçando a ideia de que o café era o principal gerador de riqueza e renda no estado, cuja produção estava localizada na região Norte do Paraná. Ao declínio da importância da renda do setor primário, acontecido após 1959, Padis chama a atenção para o fato de o setor terciário apresentar crescimento relativamente maior.

Curioso, entretanto, é perceber-se (sic) que o setor terciário, a partir de 1959, manifesta um apreciável aumento de importância relativa na composição de renda. Se se detalhar, por ramos de atividade, este último setor, um outro evento interessante poderá ainda ser notado: a perda de importância relativa das atividades comerciais, enquanto não menos significativo é o fato de as atividades dos intermediários financeiros

multiplicarem quatro vezes sua importância relativa na renda do setor terciário. (PADIS, 1981, p. 191).

Verifica-se que, mesmo com o café perdendo importância no contexto econômico estadual e nacional, a saída para o governo não passava por incentivar a industrialização. Ao contrário, Padis (1981) afirma que no período entre 1947 e 1959

quando ainda os cafezais continuavam sua marcha para oeste, uma parte considerável da renda gerada pela cafeicultura era utilizada no Estado em reinvestimentos no próprio setor cafeeiro, enquanto outra era retirada para a região industrial do centro do País, especialmente São Paulo. (PADIS, 1981, p. 193).

Fundamenta essa afirmativa argumentando que

A principal causa do carreamento de parte da renda gerada no Estado, para outros centros do País, provavelmente tem seus fundamentos no seguinte: o setor cafeeiro apresentava as maiores vantagens dentro do Estado para os investimentos dos capitais acumulados. Dessa forma, nenhuma outra atividade seria suficientemente remuneradora e, portanto, atrativa desses investimentos. (sic). E, sendo assim, não se criavam condições para a diversificação da produção (PADIS, 1981, p. 193-194).

Finaliza esse argumento explicando que a não ocorrência da industrialização do Paraná “foi justamente a alta rentabilidade da cafeicultura que limitou, de início, a destinação de recursos para outras atividades”. (PADIS, 1981, p. 194).

Mesmo com as altas rendas geradas na região, continuava a pouca atenção do Governo estadual que não atendia às necessidades de infraestrutura, equipamentos, entre outras reivindicações, principalmente dos cafeicultores, resultando em mais uma tentativa de separação.

Em 1956, reuniram-se em Londrina, pela primeira vez, os prefeitos da região Norte. Segundo Antonio Fernandes Sobrinho, então prefeito de Londrina, houve uma proposta de divisão do Estado em dois, apresentada pelo Sr. Aristides Fragoso da Costa, prefeito de Cafeara. O novo Estado passaria a ser chamado de Estado de Paranapanema. Perguntado, então, como ficaria sendo chamado o outro Estado, o autor da proposta responde jocosamente: “Estado de Paranapamonha”. (TAVARES, apud NAKAGAWARA, 1981 p.105)

Esse movimento também não logrou sucesso, entretanto chamou a atenção da elite estadual que passou a se preocupar com a possível perda, não apenas de um pedaço do território, mas do controle econômico e político do Estado. Nas décadas de 1940 e 1950 as eleições sempre foram decididas pelo eleitorado de Curitiba e do Paraná Tradicional, que tinha o maior colégio eleitoral do estado. A eleição de 1960 mudou esse quadro e embora vencida por um candidato de Curitiba, este teve que se comprometer em atender às reivindicações do Norte, para obter êxito¹³, conforme se depreende das análises feitas por Augusto (1978, p. 32-52) e IPARDES (1987, p. 175-188) e que serão abordadas mais à frente.

Em fins da década de 1950 e início de 1960, o Paraná desponta como um grande produtor de café em relação ao Brasil, suplantando o estado de São Paulo na década de 1960 (CANCIAN, 1977, p. 290). Nessa época, São Paulo estava abandonando e erradicando seus cafezais, reestruturando sua agricultura, estimulando a produção de algodão e

ainda direcionando recursos para a industrialização (SCHIFFER, 1992, p. 47), sendo acompanhado principalmente por Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Em 1960, São Paulo chegou a deter 32,7% do número de estabelecimentos industriais do Brasil enquanto o Rio de Janeiro e Distrito Federal detinham 8,9% e Minas Gerais, 11,1%. O Paraná apresentava apenas 5,8%, e seu VTI – Valor da Transformação Industrial – passou ligeiramente de 3% em relação ao total brasileiro, contra 54,5% de São Paulo e 23,4% do Rio de Janeiro, Distrito Federal e Minas Gerais somados. (SCHIFFER, 1992, p. 61).

Por outro lado, pode-se afirmar que ao final da década de 1950 já se verificava o esgotamento da expansão da fronteira do café, com consequências para novos investimentos nessa lavoura.

A partir de então, as novas inversões nessa atividade se foram tornando cada vez menores, em relação à renda gerada. Como até essa época o Estado se encontrava extremamente carente de infra-estrutura, dada a precariedade das vias de comunicação, a baixíssima produção de energia elétrica, a falta de armazéns e silos, o total desaparecimento de seus portos e, sobretudo, a insignificância do setor secundário da economia, no momento em que o setor cafeeiro torna-se pouco capaz de absorver novos investimentos, a renda gerada no Estado não encontrava muitas alternativas de aplicação. Isso resultou no aparecimento de uma tendência crescente de sua evasão para outros centros do País. (PADIS, 1981, p. 194).

Ou seja, a precariedade da infraestrutura é um obstáculo ao surgimento de alternativas à continuidade de desenvolvimento do estado frente ao esgotamento da sua principal fonte de riqueza, sendo que

a cafeicultura paranaense, no mesmo tempo em que foi a maior responsável pela rápida transformação econômica registrada no

¹³ A significativa votação no norte do Estado ao candidato vencedor, Ney Braga, também foi decorrente do falecimento do principal opositor, Souza Naves, que foi substituído por Nelson Maculan, ambos da região norte, e ligados aos fazendeiros cafeicultores, o primeiro através do Banco do Brasil, no qual era responsável pela carteira de crédito, e o segundo através do IBC – Instituto Brasileiro do Café e que não conseguiu consolidar a expectativa de votos do candidato inicial. Em entrevista publicada no livro “Ney Braga: Tradição e mudança na vida política” o próprio Ney Braga fez essa avaliação. (FORTES DE SÁ JR. A. 1996, p. 111-115).

Estado, em razão da forma como se desenvolveu e se estruturou, criou barreiras e limitações no aparecimento de outras atividades econômicas, especialmente industriais. Foi assim que, pelos condicionamentos históricos criados, os efeitos multiplicadores dos investimentos realizados fizeram-se sentir apenas num sentido: ampliaram ou criaram condições de desenvolvimento às atividades ligadas ou decorrentes de (sic) cafeicultura. (PADIS, 1981, p. 194).

O desenvolvimento proporcionado pela rápida expansão dos cafezais no Paraná encontrou situação conjuntural externa e interna diversa da que havia impulsionado a expansão em território paulista, ou mesmo anteriormente no Rio de Janeiro. Neste aspecto Padis (1981) explica que

enquanto neste Estado [São Paulo] as poupanças excedentes desnecessárias para os reinvestimentos na própria agricultura (ou, especialmente, cafeicultura) dirigiram-se para os investimentos industriais dentro do próprio Estado, no Paraná, isso não ocorreu, pois na época em que ali se desenvolveu a cafeicultura, a demanda de produtos industrializados já era quase plenamente satisfeita pela produção paulista. (PADIS, 1981, p. 194-195).

A rápida expansão dos cafezais entre 1930 e 1960, o rápido aumento demográfico com o povoamento de parcela significativa do estado, além da baixa arrecadação de impostos pelo Estado, relacionada ao baixo crescimento dos preços do café em relação aos demais produtos, principal fonte de receitas no período, são explicações de Padis (1981, p. 195) sobre as razões do poder público estadual não ter tomado medidas suficientes e eficazes antecipando a possível perda de dinamismo da economia local. Essa situação começa a ser enfrentada a partir dos anos 1960, “marcado por ingentes esforços governamentais: *inter alia*, devem ser destacados aqueles que se dirigiram à supressão

das deficiências infra-estruturais e à criação de condições de estímulos à implantação industrial”. (PADIS, 1981, p. 195).

A síntese de vários autores sobre a velocidade da ocupação e transformação da região norte do estado revela o enorme dinamismo ocorrido entre, principalmente, o final da 2ª Guerra e a década de 1960, com a predominância da cultura cafeeira.

Padis (1984) afirma que “a ocupação dessa extensa área deu-se inicialmente de forma lenta e através de iniciativas oficiais. Mas, a partir da segunda metade da década dos vinte, de maneira sistematizada e bastante rápida” (PADIS, 1981, p. 85-86). Para Razente houve dois momentos distintos. Antes da 2ª Guerra quando, em função da crise de 1929 e da revolução paulista de 1932, o processo de colonização foi ainda lento; e a partir da 2ª Guerra quando “a velocidade da marcha para o oeste adquire novo impulso. A conjuntura cafeeira é favorável e o projeto inglês adquire extraordinário desenvolvimento”. (RAZENTE, 1984, p. 125).

O projeto de colonização da CNTP/CMNP que consistiu, conforme Joffily (1985), num grande empreendimento imobiliário, segundo Razente (1984, p. 126), vendeu cerca de 70.000 datas e 41.741 lotes rurais com área média entre 5 e 30 alqueires, nas 63 cidades e patrimônios que fundou entre 1930 e 1970, totalizando 546.780 alqueires, correspondendo a 6,6% do território do Paraná. A população total, compreendendo inclusive a dos municípios que foram criados na região por outras empresas nesse mesmo período, chegava a quase 2 milhões de habitantes em 1968. (CMNP, 1977, p. 257-260). A colonização que resultou na rápida ocupação desse território é creditada quase integralmente à CTNP – Companhia de Terras Norte do Paraná – e

à sua posterior subsidiária, a CMNP – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Entretanto, estudos recentes demonstram a contribuição de uma grande quantidade de empresas loteadoras e até de médios e grandes proprietários que fundaram vilas e municípios concomitantemente à ação dessa Companhia. Rosaneli (2009),

cuja pesquisa ficou concentrada somente nos empreendimentos que resultaram na criação de municípios nesta região, contabilizou 41 diferentes empresas entre 1923 e 1966, afirmando ainda que se ampliasse o universo para os “núcleos urbanos fundados, a quantidade de empresas seria muito maior”. (ROSANELI, 2009, p. 88) figura16.

FIGURA 16
ATUAIS MUNICÍPIOS
E RESPECTIVAS SEDES
ORIGINADOS DE CIDADES
NOVAS FUNDADAS POR
COMPANHIAS IMOBILIÁRIAS NA
FRONTEIRA DO CAFÉ NO NORTE
DO PARANÁ

Fonte: Rosaneli (2009, p. 78)

Segundo Cancian (1977, p. 287), “a população da região cafeeira, abrangendo o Norte Pioneiro, Norte Novo e Novíssimo, em 1920 era de 72.627 habitantes [...]” e a do Paraná estava em 685.711 habitantes. Em 1940, o Paraná atingiu 1.236.276 habitantes, representando 3,00% da população brasileira que chegou a 41.236.315 habitantes, e a do norte, representava 27,53%. A tabela 01 mostra a evolução da população do Paraná e Norte do Paraná em relação à brasileira.

TABELA 01 POPULAÇÃO PARANAENSE E NORTE PARANAENSE EM RELAÇÃO COM A BRASILEIRA, 1854-1960

ano	Brasil	Paraná	Cresc/to. (%)	Relação PR/BR	Norte do Paraná	Relação N.PR/PR
1854	7.677.800	62.258		0,81%	-	-
1872	9.930.478	126.722	103,54	1,28%	-	-
1890	14.333.915	249.491	96,88	1,74%	-	-
1900	17.438.434	327.136	31,12	1,88%	-	-
1920	30.635.605	685.711	109,61	2,24%	72.627	18,83%
1930	37.625.000	892.000	30,08	2,37%	-	-
1940	41.236.315	1.236.276	38,60	3,00%	340.449	27,53%
1950	51.944.397	2.115.547	71,12	4,07%	974.287	46,1%
1960	70.992.343	4.296.375	103,09	6,05%	2.500.763	58,9%

Fonte: 1854¹⁴ e 1930, Padis (1981)¹⁵. De 1872 a 1950, exceto 1930, IBGE¹⁶. Os campos com “-” é porque não foi possível obter as informações para o respectivo ano.

¹⁴ Relatório do Presidente da Província do Paraná à Assembleia Legislativa Provincial de 15 de junho de 1854 e Padis (1981, p. 27).

¹⁵ Padis (1981) argumenta sobre as dificuldades de dados sobre a população nesse período. Para 1930 recorre a estudos feitos pelo Instituto Nacional de Estatística, com base no recenseamento do Estado de São Paulo e em cálculos efetuados pela Liga das Nações. A população da região norte em 1920 e 1940 é baseada em Padis (1981, p. 94), sendo as demais, do IBGE, somando as populações por mesorregião.

¹⁶ População presente de 1872 a 1950; 1960, população recenseada; 1970 até 2010: população residente.

Mapas da evolução dos municípios do Paraná – 1930 – 1940 – 1950 – 1960

Obs. Os rios são partes dos limites municipais

FIGURA 17 MUNICÍPIOS EXISTENTES EM 1930

Fonte: Padis (1981), IPARDES (2010). Org. Bergoc G.J.

FIGURA 18 MUNICÍPIOS EXISTENTES EM 1940

Fonte: Padis (1981), IPARDES (2010). Org. Bergoc G.J.

FIGURA 19 MUNICÍPIOS EXISTENTES EM 1950

Fonte: Padis (1981), IPARDES (2010), Org. Bergoc G.J.

FIGURA 20 MUNICÍPIOS EXISTENTES EM 1960

Fonte: Padis (1981), IPARDES (2010), Org. Bergoc G.J.

Em 1967/68, o Paraná produziu 46,7% do total brasileiro de café, sendo que a maior safra ocorreu em 1962/63, quando chegou a 62,8% do total. (IBC, apud PADIS, 191, p. 124).

Em resumo pode-se dizer que, entre 1940 e 1970, o Estado do Paraná sofreu radical transformação em suas feições. Àquela época, a maior parte do seu território ainda estava por ser ocupada e a expressão relativa da sua população bastante pequena. Em razão dos grandes movimentos ocupacionais organizados, especialmente no norte do Estado, pela Companhia de Terras e na região sudoeste, e do deslocamento da fronteira agrícola do sul do país em direção a essas duas regiões, o Estado se apresenta atualmente com poucas terras a serem ocupadas e com uma população que o coloca entre os mais populosos da Federação. (PADIS, 1981, p. 187).

A participação relativa do estado na renda nacional teve significativa ascensão entre 1939 e 1967, passando de 3% para 6,54%. Os anos em que houve diminuição, 1954, 1956, 1963 e 1964, foram após severas geadas que afetaram os cafezais, demonstrando que a lavoura de café era de grande significância na formação da renda estadual. (PADIS, 1981, p. 205-207-208).

Dada a importância da infraestrutura de transporte, será visto, de forma sucinta, como a mesma foi estruturada até as primeiras décadas do século.

A infraestrutura existente no final do séc. XIX e início do século XX

No século XIX o Paraná era um território de passagem entre diferentes regiões produtoras no Brasil Império, e pelos caminhos que possibilitaram a ligação surgiram vilas, posteriormente transformadas

em cidades, situadas em pontos de pouso e invernadas. O Caminho do Peabiru e o Caminho do Viamão são dois dos mais famosos e antigos que cruzaram de leste a oeste e de norte a sul respectivamente este território, tendo ainda os caminhos que ligaram o primeiro planalto ao litoral, sendo o de Itupava e o da Graciosa os mais utilizados até fins do século XIX. Estes caminhos foram descritos por Padis (1981), Wachowicz (1967), Steca e Flores (2002), entre outros. Entre fins do século XIX até as quatro primeiras décadas do século XX o meio de transporte mais importante, por terra, eram as ferrovias, que possibilitavam o tráfego em qualquer época do ano, carregavam maiores quantidades de carga e passageiros e eram mais velozes que os outros meios, embora existissem “caminhos”. Porém, esses em geral eram precários e não apresentavam condições para o transporte de mercadorias, que só começaram a ter importância a partir da década de 1940. A navegação fluvial também foi utilizada no Paraná em pequeno período e o porto marítimo, certamente, teve sua importância. A partir da década de 1940 também começou a aparecer o transporte aéreo. Será vista, inicialmente, como foi a evolução das estradas de ferro.

Ferrovias do Paraná até as primeiras décadas do século XX

As ferrovias no Brasil começaram a ser implantadas ainda no Império com tentativas de construção de ferrovias desde 1828, através de incentivos à construção por meio de concessões. Somente em meados de 1852 é que a primeira ferrovia, a Estrada de Ferro Mauá, começou de fato a ser construída, ligando a Baía da Guanabara no Rio de Janeiro a Petrópolis, no pé da serra. (CASTRO, 1981, p.95).

Até então o Estado limitava-se a conceder a interessados o direito de construir e explorar as vias férreas mediante o pagamento

em áreas devolutas e juros sobre o capital investido. “Contudo, nos anos 40, o processo de encampação pela União das ferrovias tornou-se claramente definido também no Paraná” (KROETZ, 1985, p. 10), e a partir dessa década pouco foi acrescentado à malha ferroviária que, perdendo importância, foi progressivamente sendo substituída por outro meio de transporte. Serão vistas, sucintamente, as ferrovias no Paraná desde seu surgimento até a década de 1940, com base nos dados apresentados por Kroetz¹⁷ (1985), Cancian (1977), Lopes (1982), Mensagens do Presidente à Assembleia Legislativa (MPCL) e outras fontes pesquisadas.

Os estudos que resultaram na construção da primeira estrada de ferro paranaense que foi a da ligação de Curitiba ao litoral, mais precisamente aos portos de Antonina e Paranaguá, que tiveram início em 1872. Da conclusão do trecho em 1885 até a década de 1940, o Paraná construiu uma malha ferroviária composta por três grandes troncos e doze ramais, variantes, prolongamentos e outras ligações ferroviárias (Figura 21), sendo os troncos:

- a) Estrada de Ferro do Paraná¹⁸, com os trechos: Paranaguá – Curitiba (início: 1880; conclusão: 1885) e Curitiba – Ponta Grossa (início: n./e.¹⁹; conclusão: 1892);

- b) Ferrovia São Paulo – Rio Grande²⁰ (início: 1897; conclusão: 1905), ligando Itararé, na divisa nordeste do Paraná com São Paulo, até União da Vitória, na divisa centro-sul com Santa Catarina, passando por Ponta Grossa;

- c) Ferrovia São Paulo-Paraná²¹, entre Ourinhos (SP) e Apucarana (PR), (início: 1922, conclusão: 1942²²), com previsão, na concessão, para ser prolongada até a margem esquerda do rio Paraná.

²⁰. “O Governo Imperial quando autorizou a construção da ferrovia visava a aprimorar a defesa do território no Brasil Meridional, cujas comunicações existentes por terra eram bastante precárias. Com a Guerra do Paraguai, já se havia sentido a dificuldade de mobilização do Exército para atingir as fronteiras com vários países do Continente Sul-Americano. Concomitantemente, a preocupação do Governo Central do Império, e posteriormente da República, era a de preencher espaços vazios em territórios pouco povoados, favorecendo-os com um sistema ferroviário que os colocasse em comunicação com o litoral e com os centros consumidores nacionais e internacionais. Além disso, previa-se que a construção de ramais de concessão estadual, com características de linhas agrícolas, ligasse os centros de produção aos de consumo.” (Kroetz, 1985, p. 60, 61). Essa ferrovia, segundo Queiroz (1966) e Castro (1981), foi uma das principais causas da Guerra do Contestado ocorrida entre 1912 e 1916, que resultou na perda de parte do território do Paraná para Santa Catarina.

²¹. A partir de 1930 começou a ser aberta nova fronteira agrícola no norte do estado. Paralelamente à derrubada de densa floresta existente, a estrada de ferro é a opção para viabilizar a exploração da região. A Companhia de Terras Norte do Paraná – CNTP –, empresa controlada acionariamente pela Paraná Plantation Company, sucessora da Brazil Plantation Syndicate, adquiriu grande extensão de terras no norte do Paraná a partir de 1925. As opções que se colocavam até o momento anterior, segundo a versão da CNTP, eram a exploração da madeira e a plantação de algodão. Logo a seguir passou a ser a plantação de café, com crescente mercado na Europa, mas sobretudo a comercialização de terras. (CMNP, 1977, p. 57). A verdadeira intenção dos ingleses, segundo Joffly (1985, p. 94), foi realizar um grande negócio imobiliário nesta região. Afirmou que “cultivar algodão e café nunca passou de etéreas intenções” dos ingleses e que a real intenção estava na venda dos lotes e na exportação da madeira. Dados apresentados por Kroetz (1985, p. 97) mostram que entre os principais produtos transportados em maior quantidade e valor, até 1932, constam: milho em primeiro lugar, a madeira, o café e o feijão, na sequência. O café somente em 1937 passou a ocupar o segundo lugar entre os principais produtos transportados e suplantou o milho apenas a partir do início da década de 1940. Schwartz (1997) baseado em dados de Zani (1989) e da Associação Comercial e Industrial de Londrina – ACIL – infere que o primeiro ciclo econômico de Londrina – e região – foi o da madeira, que chegou a transformar de 40 a 50 mil m³ anuais, sendo que duas das treze serrarias existentes no município “exportavam vigas para a construção naval na Inglaterra e cedro e pinho para móveis e esquadrias” (Schwartz, 1997, p. 10). Zani (2003, p. 379) informa que “o Paraná chegou a ter aproximadamente mil serrarias [...]”. Pela abundância madeireira da região e o desmatamento rápido e desordenado, surgiram, em todas as cidades norte-paranaenses, serrarias que desdobravam madeira dia e noite, tanto para exportação como para o mercado interno, principalmente nas décadas de 1940 e 1950”.

Para viabilizar o projeto o passo decisivo, além da compra das terras, foi adquirir a concessão do ramal ferroviário da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, acontecido em 1928, cuja construção estava paralisada em Cambará. (CMNP, 1977, p. 57-61). Em 1932, a ferrovia estava em Jatay – atual Jataizinho –, às margens do Rio Tibagi. Em 1934 chegava a Londrina, distante aproximadamente 130 quilômetros de Cambará. Em Londrina foi estabelecida a sede inicial da Companhia. Em 1942 os trilhos chegavam a Apucarana, aproximadamente a 60 quilômetros de Londrina.

²². Kroetz (1985, p. 98) informa que os trilhos estavam em Apucarana em 1942, mas a CMNP afirma ter sido em 1943. (CMNP, 1977, p. 90).

¹⁷. O histórico das estradas de ferro do Paraná desde o início, em 1880, até 1940 foi estudado por Kroetz (1985), em sua tese. Justifica o corte em 1940 considerando que os investimentos nesse sistema de transporte diminuíram drasticamente a partir dessa década, sendo que no Paraná praticamente não houve novas ferrovias. (KROETZ, 1985, p. 10).

¹⁸. Essa estrada fomentou a exportação do mate e principalmente da madeira nativa, atividade que praticamente não existia no primeiro planalto, devido às dificuldades de transporte, que passou a ser uma das principais atividades econômicas da recém-fundada Província do Paraná. A madeira – o pinho – beneficiada na região de Curitiba era enviada ao Rio de Janeiro, São Paulo, Montevideu e Buenos Aires a partir do Porto de Paranaguá. (Padis, 1981, p. 70; Balhana et al, 1969, p. 142).

¹⁹. n./e. = não encontrado.

Observa-se que o primeiro tronco tem direção no sentido leste-oeste, atravessando o centro-sul do Paraná, o segundo no sentido norte-sul, cruzando o segundo planalto, e o terceiro no sentido leste-oeste, cortando o norte do estado e se dirigindo a Santos, passando pela capital paulista.

Os ramais, variantes e prolongamentos foram:

- a) ramal da Estrada de Ferro do Paraná: Morretes (Porto de Cima), Antonina (início e conclusão: 1887);
- b) ramal da Estrada de Ferro do Paraná: Tamanduá, Rio Negro (conclusão: 1895);
- c) ramal da Estrada de Ferro do Paraná: Porto Amazonas (conclusão: 1895);
- d) Estrada de Ferro Norte do Paraná, ligando de Curitiba até Açungui, 40km a noroeste (conclusão: 1909);
- e) ramal da Estrada de Ferro do Paraná: Serrinha a Nova Restinga (conclusão: 1914);
- f) Estrada de Ferro Mate Laranjeira: trecho com 60 quilômetros entre Guaíra e Porto Mendes, no Rio Paraná, de uso interno da Companhia Mate Laranjeira, para transporte do mate pelo rio Paraná, sem ligação com outras ferrovias (conclusão: 1918);
- g) ramal do Paranapanema, ligando Jaguariaíva a Wenceslau Braz, atravessando o nordeste (Norte Pioneiro) paranaense (conclusão: 1919);
- h) Estrada de Ferro Guarapuava, que é prolongamento da

Estrada de Ferro do Paraná, entre as estações Riosinho e Arroio Grande (conclusão: 1930);

- i) ramal do Paranapanema, ligando Wenceslau Braz a Jacarezinho (conclusão: 1930);
- j) sub-ramal do Paranapanema, ligando Wenceslau Braz a Lisímaco Costa (Próximo à atual cidade de Figueira) (conclusão: 1930);
- k) ramal do Paranapanema, ligando Jacarezinho à Estação Marques dos Reis, conectando com a Estrada de Ferro São Paulo – Paraná (conclusão: 1936²³);
- l) Estrada de Ferro de Guarapuava, variante Arroio Grande – Água Clara (início: 1935, conclusão: 1940).

As ferrovias existentes até a década de 1940 cruzavam as áreas de maior densidade populacional, onde as atividades econômicas tinham maior importância no estado.

²³ Kroetz (1985, p. 43) informa a data de 1911, para o início. Na Mensagem a Assembleia Legislativa do Estado, de 16 de maio de 1935, (1935, p. 30) consta que foi concluído o ramal Paranapanema até Jacarezinho, faltando ainda a ligação com a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná. Nas mensagens seguintes, de 1936 e 1937, o assunto não foi mais abordado. Steca e Flores (2002, p. 129) informam que esta ligação teve início em 1912 e término em 1930, entretanto não citam as fontes.

FIGURA 21 MAPA DAS ESTRADAS DE FERRO EXISTENTES NO PARANÁ ATÉ O FINAL DA DÉCADA DE 1940.

Fonte: Padis (1981), IPARDES (2010). Org. Bergoc G.J.

Vários projetos foram incentivados pelo Governo, e a maioria nem sequer saiu das intenções, como se depreende de Mensagens do Presidente ao Congresso Legislativo (MPCL, 1924) e outros relatos, como

o de Bigg-Whitter (1972), referente ao estudo de 1872-1875 mencionado, e os apresentados por Kroetz (1985), conforme mapas Figuras 22 e 23.

FIGURA 22 ESTRADA DE FERRO-SÃO PAULO - RIO GRANDE (1889-1915) E RAMAL DO PARANAPANEMA

Fonte: Kroetz (1985, p. 63)

legenda:

- ESTRADA DE FERRO
- 1 = ENGENHEIRO GUTIERREZ (RIOZINHO)
- 2 = MONTELO
- 3 = APOIO GRANDE
- 4 = GOVERNADOR RIBÁS
- 5 = ÁGUA CLARA
- ESTRADA DE FERRO EM CONSTRUÇÃO
- PROJETO DE PROLONGAMENTO
- ESTRADA DE FERRO EM TRÁFEGO

0 50 100km

ESCALA • 1:33

| 53 |

FIGURA 24

ESTRADA DE FERRO
SÃO PAULO – PARANÁ.
CAMINHOS: ESTRADAS E
FERROVIAS - 1908

Fonte: ITGC PR.

São recorrentes – no início do século XX – reclamações quanto ao valor do frete cobrado para o transporte ferroviário que, segundo as empresas exportadoras, estaria encarecendo e limitando as exportações, provocando a intervenção do Estado, argumentando que

A falta de mercados por um lado e, por outro, as tarifas ferroviárias elevadas, muito têm contribuído para reduzir a saída de madeiras, principalmente o pinho. A fim de favorecer a sua exportação, foram os impostos e taxas reduzidos de perto de 30 por cento. (RELATÓRIO DO INTERVENTOR MANOEL RIBAS, apud PADIS, 1981, p. 71).

O mapa constante da figura 25, provavelmente de final da década de 1930, mostra o trecho existente, o projetado da Ferrovia São Paulo – Paraná (FSP-PR) e o ramal Paranapanema. O existente da FSP-

PR estava em Rolândia, distante aproximadamente 30 quilômetros a oeste de Londrina; o projetado, adentrando a área da CTNP no sentido oeste; o ramal Paranapanema em Jacarezinho, sem conexão com a EFSP-PR e com o trecho em construção entre Colônia Mineira e Ponta Grossa, sugerindo que não havia ligação com os portos paranaenses. No detalhe, a ligação com os portos de Santos e Rio de Janeiro, passando pela Capital paulista, sendo estes os portos e cidades mais importantes do Brasil.

É inegável a importância que esse meio de transporte proporcionou ao desenvolvimento das atividades econômicas naquele período. As ferrovias estão relacionadas tanto ao surgimento de novas atividades econômicas ou expansão de algumas, quanto a problemas

FIGURA 25 MAPA DA FERROVIA SÃO PAULO-PARANÁ

enfrentados pelas empresas existentes que passaram a utilizá-la e ainda a violentos conflitos pela posse de terras que eclodiram com as concessões feitas sem considerar os posseiros que habitavam há mais de 100 anos as áreas ao longo das linhas implantadas. A Guerra do Contestado foi um dos conflitos originados com as concessões para construção de ferrovias no Paraná. (CASTRO, 1981; QUEIROZ, 1966).

De fins do século XIX até 1940 o transporte ferroviário foi o responsável pelo sucesso, ou não, do desenvolvimento econômico regional no interior do País, fazendo as ligações entre os locais produtores e os consumidores, ou mesmo aos portos de exportação dos produtos. A ferrovia era o meio de transporte mais eficiente, eficaz e veloz.

Os empregos gerados na sua construção também foram fatores estimuladores da economia, como pode ser visto nas transcrições de relatórios e outros documentos de Balhana (1969, p. 181), que registram a arregimentação de cerca de 9.000 operários para as obras da estrada de ferro Curitiba-Paranaguá.

A expansão da ferrovia esteve diretamente relacionada à incorporação dessa grande fronteira agrícola ao processo de produção em moldes capitalistas. Articulada ao modelo agroexportador, dominante no período, a mercadoria explorada ou produzida na região era principalmente para exportação. Foi um processo consciente, conforme se infere do depoimento constante da “publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná”, que sucedeu a CTNP, no qual se observa que Gastão de Mesquita Filho, ao descrever reunião sobre o plano de colonização da região norte do Paraná, afirma:

[...] Estou convencido de que essa demonstração da boa oportunidade de lucro, possível com a aproximação de uma ferrovia e através de um plano inteligente de vendas de terras férteis, conscienciosamente divididas, constituiu a semente da Companhia de Terras Norte do Paraná. (CMNP, 1977, p. 53).

Também o geógrafo Pierre Mombeig, em *Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira*, de 1957, interpreta o processo que estava ocorrendo:

A Companhia de Terras Norte do Paraná [...] estava associada a outra companhia inglesa, que geria a Estrada de Ferro de Ourinhos (São Paulo) para noroeste. As duas estavam empenhadas no mesmo negócio, e o progresso da estrada de ferro regulava-se pela venda dos lotes da gleba gigantesca. A estrada de ferro garantia a vinda dos desbravadores e, cujo número de ano para ano aumentava. [...] A organização imobiliária não trabalhava só por si mesma, pois contava com a colaboração de uma sociedade de transporte, que, articulada com a rede ferroviária paulista e o porto de Santos, interessava-se sobretudo pelos produtos clássicos da exportação paulista. (MONBEIG, apud ARIAS NETO, 2008, p. 12-13).

Verificando o que ocorreu, após ser construída essa estrada de ferro, pode-se confirmar a estreita relação entre a implantação da infraestrutura, a extração da madeira e a expansão da lavoura vinculadas ao mercado interno e externo, a forma de parcelamento, articulando pequenas, médias e grandes propriedades, o povoamento com o surgimento e crescimento de uma nova fronteira inserida no contexto do desenvolvimento capitalista extensivo e do modelo expatriador brasileiro.

A partir de 1930, as estradas de ferro começaram a sofrer concorrência das estradas pavimentadas e caminhões, entrando em declínio, principalmente a partir da década de 1940, segundo Kroetz (1985).

4.5 Estradas até as primeiras décadas do século XX

No início do século XX a região norte permanecia ainda sem comunicação adequada com a Capital. “Desde 1900 as terras ocupadas do norte do Estado, por falta de vias de comunicação, mantinham estreito comércio com São Paulo, em detrimento da Capital e do desenvolvimento do comércio paranaense.” (PARANÁ. DER, 2010). Datam do início do século os primeiros estudos para a abertura de vias interligando a região norte a Curitiba, conforme pode ser visto no histórico do DER/PR, em sua página eletrônica:

“A partir de 1913, são reconstruídas estradas e realizados os primeiros estudos de traçado na região norte do Estado. Esta zona, compreendida entre os rios Paraná, Paranapanema e Itararé, com cerca de 50 mil quilômetros quadrados de terra roxa de primeira qualidade, era muito procurada não só pelas vastas plantações de cafezais que se avistavam nos municípios de Cambará, Jacarezinho, Ribeirão Claro e Santo Antônio da Platina, como também pela intensa propaganda promovida pelas companhias concessionárias de terras para fins de colonização, nas regiões abrangidas pelos rios Tibagi, Paranapanema e Pirapó.” (PARANÁ. DER, 2010).

A propaganda foi intensa, apresentando o norte do Paraná como o “Eldorado”, a “Terra da Promissão”, entre outros adjetivos mostrando a grande produtividade que as terras da região possibilitavam, que foi feita por dezenas de empresas no início do século XX, conforme demonstrou Rosaneli (2009), Arias Neto (2008), Castelnou Neto (2002), Suzuki (2011), entre outros. A região nordeste tinha ligação com o Porto de Santos, no estado de São Paulo, desde o início do século XX e uma estrada de terra no sentido leste-oeste até a Colônia Militar de Jatahy, à margem direita do rio Tibagi, que não consta nos mapas, interligando essa parcela do território paranaense.

De Cambará, por estrada de terra, havia acesso até a Colonia (sic) Militar de Jatahy. Distante 22 Km deste ponto, além da margem esquerda do Tibagi, a Companhia funda Londrina, primeira cidade de uma série delas que futuramente o projeto inglês de colonização iria criar. Em Londrina localiza-se o centro administrativo da Companhia Inglesa, cuja ligação com o restante do Norte Velho e São Paulo era garantido (sic) já em 1930, por rodovia. (RAZENTE, 1984, p. 124).

FIGURA 26 ESTRADAS DO PARANÁ EM 1901

Fonte: Roncaglio, 1996, p. 29.

Roncaglio (1996, p. 39) afirma que “a década de 1920 possibilita um primeiro impulso do setor rodoviário em detrimento do ferroviário, quando o presidente Washington Luis difunde o lema de sua administração, “Governar é abrir estradas”. O Governo Federal criou a “Comissão Federal de Construções” e um “Fundo Especial”. A primeira para planejar e construir estradas e o segundo para viabilizar os recursos para essa ação por meio da cobrança de imposto. As medidas no plano federal se desdobram para o Paraná, com a reorganização das Secretarias de Estado, quando é criada a Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Públicas, com a atribuição de construir estradas.

Entretanto, o Paraná não possuía nenhuma estrada de importância nacional, e a interligação com São Paulo e Rio de Janeiro, os centros dinâmicos da economia brasileira, acontecia através de precários caminhos, como o Caminho das Tropas e a Estrada da Graciosa. Esta última dava acesso aos portos²⁴ de Antonina e Paranaguá, onde embarcavam precariamente mercadorias e passageiros com destino ao Rio de Janeiro e demais portos brasileiros e estrangeiros. A elaboração de um primeiro “programa de desenvolvimento de vias de comunicação” foi determinada em 1924, pelo então governador Caetano Munhoz da Rocha. (CANCIAN, 1977, p. 68).

Entre os estudos, a construção e conclusão das novas estradas transcorrem em tempo razoável. Em 1932, o DER registra a situação das estradas do estado, conforme se observa no mapa da figura 27, a seguir. Em 1932, praticamente todas as vias estavam “a construir e pavimentar”,

“a restaurar e pavimentar” e “federais a construir”. Comparando-o ao mapa da figura 26 não se observam grandes alterações no sistema viário do estado entre 1901 e 1932.

FIGURA 27 ESTRADAS DO PARANÁ EM 1932

Fonte: Roncaglio, 1996, p. 37.

²⁴ Os portos de Antonina e Paranaguá ainda eram precários, sem cais de atracação para navios de grande calado e sem equipamentos para transbordo de cargas.

4.6 Infraestrutura rodoviária do Paraná até a década de 1960

Em 1935, foi iniciada a obra da estrada do Cerne, visando ligar Curitiba ao Norte Pioneiro, proporcionando alternativa para o transporte do café produzido na região até os portos paranaenses.

[...] O Interventor, em seus discursos, refere-se a ela como “a maior rodovia que se construiu no Paraná em todos os tempos. Com uma extensão de setecentos quilômetros, ela serve a uma das zonas mais ricas e de intensa produção do Paraná e do país. [...]”

A Estrada do Cerne reduz pela metade a extensão e o tempo de viagem. Macadamizada, corta diversos rios e serras. A execução da obra demanda vários anos e é concluída em 1940. Durante vinte anos, constitui o principal corredor de escoamento da produção cafeeira do norte do Estado, que a partir daí exportaria prioritariamente pelo Porto de Paranaguá. (RONCAGLIO, 1996, p. 34).

Entre a década de 1930 e 1940 foi aberta a estrada que ligou a região norte do estado a oeste do rio Tibagi, com o nordeste e daí ao estado de São Paulo e ao Porto de Santos, que somente foi pavimentada na década de 1950, que é a atual BR 369 ou Rodovia dos Cereais. Paralelamente a esta estrada havia sido construída a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná, conforme visto. À exceção destas, pouco foi feito em relação à abertura de novas estradas no estado no período, a não ser a manutenção das vias existentes constantemente mencionadas nas Mensagens dos Governadores à Assembleia Legislativa.

A criação do DER-PR – Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná – em 1946 ocorreu em função da reestruturação do DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – por meio do Decreto-Lei nº 8.463 de 1945. O fim da 2ª Guerra Mundial colocou novos desafios para o mundo. A reconstrução da Europa caminhava paralelamente

ao processo de industrialização brasileiro. O Brasil passou a importar automóveis e caminhões americanos e consequentemente precisou abrir estradas. O Paraná, que tinha “construído apenas as estradas essenciais para o escoamento da produção agrícola” (RONCAGLIO, 1996, p. 54) até a década de 1950, procurou elaborar uma nova concepção para suas vias. Até então possuía uma rede de 3.070 quilômetros de rodovias inadequadas e um plano rodoviário que “limitava-se a conceber a ligação de uma cidade à outra, mas não chegava a esboçar uma função para as rodovias”. (RONCAGLIO, 1996, p. 54).

4.7 O Plano Rodoviário de 1952-1956

O período iniciado com a década de 1950 começa a esboçar alterações significativas na infraestrutura rodoviária do Paraná relacionada tanto ao aspecto econômico quanto ao populacional. Em 1950, a “população atingia 1.029.025 habitantes [...] passando a significar praticamente metade de toda a população do Estado, ou seja, 48,6 por cento” (PADIS, 1981, p. 94). A consolidação de uma ligação com a capital e com os portos paranaenses passava a ser urgente.

O crescimento da importância do transporte rodoviário e a consciência da necessidade de proporcionar as condições para a exportação do café produzido no norte pelo Porto de Paranaguá, que já assumia enorme papel na economia regional e nacional, desafiava sucessivos governos a melhorar a infraestrutura de transporte. Havia também conotações políticas, em razão do movimento separatista do norte em relação ao sul.

A ideia inicial do Plano Quinquenal de ação do governo, no plano federal, para os anos 1952-1956 foi pautada na “necessidade de

ligar os centros produtores aos consumidores, no Brasil e no exterior”. (RONCAGLIO, 1996, p. 54). No Paraná²⁵, a ligação pretendida era do norte e oeste do estado aos portos de Antonina e Paranaguá, como alternativa ao Porto de Santos, pois

a ocupação do norte do Estado por fazendeiros mineiros e paulistas facilita o escoamento da produção pelo Porto de Santos, deslocando a riqueza para São Paulo – pólo dominante do desenvolvimento. (RONCAGLIO, 1996, p. 55).

Havia ainda a preocupação em fortalecer politicamente a Capital, explicitado na declaração do então diretor do DER que afirmou ter esboçado “um plano com a palma da mão sobre Curitiba e com sete grandes troncos dirigindo o Estado do Paraná, quase todos eles montados sobre grandes divisores d’água”. (LUIZ CARLOS TOURINHO, apud RONCAGLIO, 1996, p. 55).

O Diretor-Geral do DER, por outro lado, coloca a palma da mão sobre Curitiba não por acaso. Às vésperas das comemorações do Centenário, marcando a independência político-administrativa de São Paulo, a construção do Centro Cívico significa a afirmação da capital como centro administrativo do Estado, para onde efetivamente convergem (e partem de) todas as estradas ao mesmo tempo, e reflete também o caráter político subjacente às obras viárias. (RONCAGLIO, 1996, p. 55).

Continha também a intenção de promover a exportação da produção do interior pelos portos paranaenses. O mesmo diretor explica que o plano rodoviário

tinha como idéia fundamental vencer a resistência do Porto de Santos. Até então só se falava que toda a produção devia sair (por) (sic) Santos.

²⁵ Roncaglio (1996) e Silva (1984) apresentaram a descrição da evolução das rodovias no Paraná, incluindo informações do Plano Rodoviário, a execução, e outros detalhes, entrando inclusive no histórico do DER, cuja página na internet apresenta um “Histórico” resumido das rodovias no estado. Cf. <http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=7>

E eu buscava até numa observação do meu avô Monteiro Tourinho, de que o Porto de Antonina era o porto mais próximo do Pacífico (sic).” (LUIZ CARLOS TOURINHO, apud RONCAGLIO, 1996, p. 54-55).

As intenções gerais estão claras, e além dessas, o plano considerou ainda os

[...] fatores econômicos, políticos e administrativos que influenciam e são influenciados pelos sistemas de comunicação do Estado. Além disso, é realizado um perfil topográfico e geológico de todas as regiões. O estudo desses múltiplos aspectos permite, na verdade, uma caracterização das potencialidades do Estado.

Dentre as principais conclusões a que se chegou com esse Plano, estão o reconhecimento da vocação agrícola do Estado (que se estenderia ainda por muitos anos); a importância da cidade de Apucarana como centro de gravidade da região cafeeira, ou a garganta pela qual passa toda a produção das regiões vizinhas e da qual deve partir o maior número de vias de comunicação para o Porto de Paranaguá; do ponto de vista político-administrativo, a necessidade de comunicação tanto entre a capital e o interior, quanto entre o Estado e o restante do país (RONCAGLIO, 1996, p. 55).

Assim é esboçado o Plano Rodoviário de 1952, que considerava três grandes sentidos:

- 1) as linhas-tronco, que se destinavam ao escoamento da produção pelos portos paranaenses, partindo de norte, oeste, sudoeste e sul do estado, eram todas dirigidas para Curitiba, e daí para os portos de Antonina e Paranaguá, à exceção da que, partindo do Norte Pioneiro e descendo paralelamente à divisa com São Paulo, liga-se diretamente ao Porto de Antonina e, daí, a Paranaguá;
- 2) as “linhas paralelas”, dispostas predominantemente no sentido leste-oeste, fariam as ligações principalmente com

São Paulo, a leste, e a penetração no território, a oeste, ligando ao Mato Grosso (do Sul), Paraguai e Argentina;

- 3) as “linhas longitudinais”, que visavam fazer as interligações norte-sul, ou seja, entre São Paulo e Santa Catarina.

FIGURA 28

O PLANO RODOVIÁRIO
DE 1952

Fonte: Roncaglio, 1996, p. 53.

A pavimentação das rodovias constantes do plano começou a acontecer. Como havia interesse em facilitar a exportação da madeira e do café, alguns eixos viários para o escoamento desses produtos foram priorizados, sendo os primeiros a serem abertos e pavimentados. Por outro lado, alguns produtos precisavam ser trazidos para o abastecimento interno, como o trigo e o açúcar. “As mercadorias circulam nos 2 mil quilômetros de ferrovias e em 5 mil quilômetros de rodovias” (RONCAGLIO, 1996, p. 75) para atender esses interesses.

Em relação à execução, construção e conservação das estradas do Paraná, nesse período, realiza-se a primeira grande etapa no revestimento das estradas, como o de Londrina-Cambé e Londrina-Jataizinho, com vistas ao escoamento da produção de café do norte do Estado. É inaugurado ainda o revestimento da Rodovia Tronco-7, Curitiba-Lapa, que liga a capital a Barracão, passando por São Mateus do Sul, União da Vitória e Palmas, inaugurada em 13 de junho de 1952. Outros trechos estão sendo construídos no 1º Distrito: Curitiba-Paranaguá, Antonina-Cacatu, Cacatu-Serra Negra, Alexandra Caiobá, Caiobá-Porto de Passagem. Todos juntos somam 164.372 metros. (RONCAGLIO, 1996, p. 75-77).

Foi proposta a pavimentação da estrada da Graciosa, como ponto de ligação das rodovias que convergem do interior para o litoral e teve início a pavimentação da estrada Curitiba-Ponta Grossa, União da Vitória a Curitiba e no norte os trechos Maringá-Marialva-Mandaguari. (RONCAGLIO, 1996, p. 77).

Em 1954, foi entregue o trecho da BR 369, ou Rodovia dos Cereais, mais popularmente denominada de Melo Peixoto, que era o porto fluvial do Paranapanema, onde havia a ligação com São Paulo. O DER segue

suas metas prioritárias, construindo e pavimentando três grandes eixos viários: o eixo do cereal (Apucarana-Londrina-Cornélio Procopio-Melo Peixoto); o eixo da madeira (Ponta Grossa-Castro-Pirai do Sul-Jaguariaíva-

Sengés) e o eixo do café (Paranavaí-Maringá-Apucarana-Ortigueira-Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá). (RONCAGLIO, 1996, p. 59).

Interessante notar que a BR 369, um dos primeiros trechos pavimentados, é uma rodovia federal, que liga o norte do Paraná a São Paulo, em Ourinhos, e daí, através da ferrovia ligava ao Porto de Santos. Ou seja, se o discurso predominante denunciava a evasão de divisas do Paraná para São Paulo em função da ferrovia existente, com a pavimentação desta rodovia que possibilita a ligação com São Paulo antes da ligação com o Porto de Paranaguá o problema persiste, à medida que o transporte rodoviário vai suplantando progressivamente o ferroviário, incitando um questionamento sobre as razões que levaram a essa situação.

Paralelamente à pavimentação das rodovias, estava em curso a implantação das indústrias automobilísticas. O desenvolvimento da indústria nacional foi estimulado num primeiro momento, mas depois a política do governo federal mudou, passando a apoiar indústrias estrangeiras, inclusive com criação de reserva de mercado.

A partir de 1957, chegam ao Brasil fábricas de veículos automotores européias e norte-americanas, convivendo lado a lado com a FNM, a Vemag e a Romi, empresas nacionais que logo sucumbiram ao poder econômico das concorrentes estrangeiras: em 1967, a Vemag é comprada pela Volkswagen; em 1968, a FNM é adquirida pela Alfa Romeo e, posteriormente, incorporada à Fiat, e a Romi, fabricante do primeiro veículo automotor nacional em 1955, o triciclo Romi-Isetta, desiste de fabricá-lo. (RONCAGLIO, 1996, p. 64).

Com o Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias, lançado no governo JK em 1956, o Plano Rodoviário do Paraná, elaborado em 1952, foi retomado com algumas adequações. Definindo prioridades e “extra-prioridades” foi “feito o Plano de Obras Novas, baseado em estudos

sobre a produção agrícola e mineral e sobre a densidade demográfica”. (RONCAGLIO, 1996, p. 66).

Ainda sem pavimentação “em 1956, são concluídos os seguintes trechos rodoviários: Santa Mariana-Cornélio Procópio, Tomazina-Ibaiti, Siqueira Campos, Jacarezinho-Santo Antonio da Platina, Maringá-Campo Mourão e Joaquim Távora-Carlópolis” (RONCAGLIO, 1996, p. 75), e alguns desses trechos foram pavimentados na sequência.

No final dos anos 50, destacam-se o revestimento primário e secundário da Curitiba-Ponta Grossa (primeira etapa de Curitiba-Foz do Iguaçu), Maringá-Apucarana, Curitiba-Paranaguá, Mello Peixoto-Londrina, Jandaia do Sul-Ponta Grossa²⁶, Castro-Jaguariaíva, Sengés-Itararé. (RONCAGLIO, 1996, p. 77).

Com esse Plano, o território paranaense gradualmente vai sendo integrado ao processo de produção capitalista nacional. Schiffer (1989, p.40) afirma que “tratava-se em particular de ampliar a rede nacional de rodovias como condição necessária ao processo de integração nacional a partir de São Paulo”. Os produtos das diversas regiões eram em sua maior parte voltados à exportação e a rede viária foi desenhada para cumprir esse papel. Assim é que, mesmo com as mudanças de governo, o Plano Rodoviário do Paraná seguiu sendo executado, podendo até ser diferente o discurso ou a velocidade imprimida por cada governador, mas a implantação das rodovias era uma constante. Os problemas do distanciamento e isolamento entre as diferentes regiões e a Capital

e a perda de renda do Estado, por ter seus produtos exportados por portos de outra unidade federativa, foram enfrentados através da implantação da rede viária. (Ver figura 29)

A elite tradicional, que perdia poder político em função da maior população do norte do Paraná em relação ao “Paraná Tradicional”, percebeu ainda na década de 1960 que a integração viária não seria suficiente para resolver a complexidade dos problemas colocados. Passou, então, a defender a industrialização do Paraná, no discurso, mas da Capital, na prática, para o desenvolvimento do Paraná, que será visto na seção que trata das mudanças estruturais do Paraná a partir da década de 1960.

²⁶ Rocaglio (1996: 77) afirma que esse trecho – Jandaia do Sul-Ponta Grossa – finalizou o revestimento primário e secundário em fins da década de 1950, entretanto somente em 1965 é que foi inaugurada, que é a Rodovia do Café ou BR 376, encontrando-se registros, no orçamento do Estado, que foi iniciada a obra em 1961.

FIGURA 29 MAPA DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA E POPULAÇÃO - até 1960

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Kroetz, 1985 (Ferrovias); Roncaglio, 1996 e Razente, 2003 (Rodovias). Org. Bergoc, G.J.

O mapa mostra os 399 municípios da atual configuração política do Paraná. As áreas em branco são para mostrar os municípios que ainda não haviam sido criados no Censo demográfico do ano respectivo. Este critério foi aplicado nos mapas da infraestrutura viária e das usinas em operação.

4.8 Porto de Paranaguá e Antonina

Embora o Porto de Paranaguá existisse desde antes de 1922, consta desse ano o início das providências para dotá-lo de condições para atracar navios de maior calado.

“O porto de Paranaguá occupa, entre os demais do paiz, o nono lugar na ordem da exportação, sendo de notar que somente lhe supperam em movimento precisamente os oito portos que já tem os aparelhamentos necessarios. Entre os outros, que não possuem o serviço de caes, Paranaguá é o primeiro, pelo valor da exportação, e, portanto, o que mais direito tem a esse melhoramento.” (MPAL, 1923 p. 82).

Entre a solicitação de autorização ao Governo Federal da concessão para o estado do Paraná realizar as obras de modernização do porto e sua operação, bem como da forma de financiamento dessas melhorias, passam onze anos até o seu efetivo funcionamento. As providências são relatadas ano a ano, nas Mensagens do Presidente ao Congresso Legislativo (MPCL)²⁷, colocando os problemas, as negociações em curso, os projetos e orçamentos, detalhes do andamento das obras, modificações de contrato, de cláusulas da lei de concessão, entre outros aspectos. Ora por faltar a aprovação do projeto pelo Governo Federal, ora por necessitar mudanças em cláusulas contratuais, ora por não conseguir financiamento, as obras só tiveram início em 1927. (MPCL, 1927, p. 138-139).

Segundo Hoff (1991, apud TOMAZI, 1997, p. 190), em 1926, o Estado do Paraná contraiu, com bancos ingleses, empréstimo de 7,2 milhões

de dólares, para a construção do porto de Paranaguá, entretanto a Mensagem de 1927 explica que os recursos viriam da emissão de apólices garantidas por “remanescentes dos impostos onerados pela actual divida externa e mais o producto do imposto de Industrias e Profissões, do Imposto Territorial e do de Liquidos Espirituosos”. (art. 1º do DECRETO n.º 918). E ainda da “restituição do producto da taxa de 2% ouro arrecadada pela Alfandega (sic) de Paranaguá (...)” a que o Estado tinha direito por força da Lei que autorizou a concessão ao Paraná para realizar a obra.

A revolução de 1930 pegou a obra em andamento, que logo foi suspensa, tendo o Governo alegado que era impossível levar adiante um contrato tão oneroso ao Estado, que pagava a título de administração 15% sobre todas as despesas à construtora vencedora da concorrência que aconteceu em 1922. Originalmente o contrato era para empreitada, mas foi modificado em 1927 para administração, quando do efetivo início das obras.

O Porto de Paranaguá foi inaugurado em 1933, e no mesmo ano foram iniciados os estudos para a implantação do porto de Antonina.

Reconhecendo desde logo a imperiosa necessidade de realizar essa obra, que muito viria influir na vida econômica e financeira do Estado, assignei, em 22 de Fevereiro de 1933, o contracto com a firma Christiani & Nielsen, para a construcção do caes e obras complementares ao melhoramento do referido Porto, sendo as obras iniciadas immediatamente, isto é, no dia seguinte, com o preparo do terreno para a construcção das estacas.

Concluída essa obra, [...] foi realizada a inauguração official no dia 17 de Março deste anno, com a atracação ao caes do majestoso Navio Escola da nossa luzida Marinha de Guerra, “Saldanha da Gama”.

Logo no dia 19 do mesmo mez, atracava ao caes o grande vapor da Companhia Nacional Loyd Brasileiro, Commandante Alcidio, tendo

²⁷ MPCL, 1923, 1924 (2 Mensagens), 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 e 1930. MIP – Mensagem do Interventor ao Presidente – 1931 e 1932-1939. MGAL – Mensagem do Governo à Assembleia Legislativa – 1935, 1936.

Paranaguá assistindo aos primeiros serviços de cabotagem do mesmo vapor, no referido porto. (MGAL, 1935, p. 25)²⁸.

Portanto, a partir de 1933 o Porto de Paranaguá estava em condições de receber os navios para exportar as safras de café, só faltavam completar as ferrovias e respectivas estradas alimentadoras. O progressivo aumento da demanda foi observado a partir de então e seguido de ampliações tanto dos armazéns quanto do cais de atracação, bem como da constante dragagem da Baía de Paranaguá para permitir o trânsito seguro dos navios, conforme se depreende dos relatórios apresentados nas Mensagens dos anos seguintes. Na mesma Mensagem o governo estadual informava a próxima prioridade em relação ao transporte marítimo:

Inaugurado o Porto de Paranaguá, tem o Governo voltadas suas vistas para o Porto de Antonina, que há de ser o ponto terminal de uma grande ferrovia que, partindo de Cornélio Procopio ou de outro ponto conveniente, passe pelos Municípios de Thomazina, Jaguarihyva, Cerro Azul e Rio Branco, rumo ao littoral. (MGAL, 1935, p. 26).

Pode-se inferir que a expectativa da elite estadual quanto às possibilidades de ampliação das exportações eram grandes.

4.9 - A energia no início do século XX

A energia é uma infraestrutura determinante no desenvolvimento das regiões. Sua falta ou escassez restringe a produção de mercadorias, o transporte dos insumos e produtos finais,

os deslocamentos das pessoas, entre outras limitações. As máquinas e equipamentos utilizados pelas indústrias têm na energia seu principal insumo para funcionarem. O uso de diferentes formas de energia permite potencializar o trabalho humano, ao mesmo tempo em que reduz a dependência de suas limitações físicas. Muitas fontes de energia foram utilizadas pela humanidade ao longo de sua história. Serão vistas apenas as principais fontes atuais, principalmente as utilizadas no Brasil e particularmente no Paraná, visando identificar a importância desta infraestrutura no desenvolvimento desse território e como sua disponibilização interferiu na organização do espaço regional. Dentre as mais importantes para o desenvolvimento recente se destacam a energia proveniente da hidroeletricidade e do petróleo, sendo a lenha bastante utilizada até as primeiras décadas do século XX.

Em recente estudo sobre a relação entre a produção de energia e o desenvolvimento do estado do Paraná, Torres e Ferreira concluíram “que a oferta de infra-estrutura, representada neste caso, pela produção de energia gerou de fato efeitos positivos em termos de crescimento econômico”. (TORRES; FERREIRA, 2006, p. 137). Mas os benefícios proporcionados por esse crescimento da produção de energia ficou muito aquém das suas possibilidades. Esses autores defendem que há a necessidade de “buscar melhor compreensão dos determinantes da dinâmica estadual de crescimento econômico em todo o seu território para melhor adequação entre recursos escassos e reais necessidades”. (TORRES; FERREIRA, 2006, p. 138).

No Brasil a capacidade de produção de energia instalada no final do século XIX era muito baixa, não chegando a 10.000 quilowatts, somando as duas principais fontes: a térmica e a hidráulica. No início

²⁸. Na Mensagem do Governador à Assembleia Legislativa de 1936 (p. 104-105) encontra-se trecho com informações semelhantes a esta.

do século XX a capacidade instalada foi ampliada significativamente. Foram quase 140 mil quilowatts (140 megawatts) de energia hidráulica e pouco mais de 20 mil quilowatts (20 megawatts) de energia térmica de capacidade instalada em 1910, conforme pode ser visto no gráfico 01 a seguir:

De forma bastante simplificada, pode-se afirmar que a produção e distribuição de energia no Brasil e no Paraná até o início do século XX foram feitas por meio de concessão do direito de exploração à iniciativa privada.

De 1889 a 1930, o governo brasileiro manteve-se relativamente ausente de certos setores da esfera econômica, não intervindo nas áreas afetas ao desenvolvimento industrial, relegadas que estavam à iniciativa privada. Foi nesse período que se consolidou no Brasil a presença das grandes

empresas estrangeiras, tanto no setor de energia elétrica como em outras áreas dinâmicas da economia. (UFPR/DH, 1994, p. 25).

Como o interesse dessas empresas era o lucro, “o investimento estrangeiro dirigia-se preferencialmente para os setores estratégicos da economia” (UFPR/DH, 1994, p. 27), visando maximizar o retorno do capital, e

A produção, difusão e utilização de energia elétrica traziam consigo contradições percebidas sobretudo no mercado. De um lado, as produtoras caracterizavam-se pela multiplicidade de unidades isoladas e desarticuladas, já que o aumento de consumo havia promovido a abertura de novas frentes a partir de concessões municipais. De outro, confundiam-se com grupos de capital internacional estabelecidos, principalmente durante a República Velha, nos centros mais densos e dinâmicos da economia brasileira, como Rio de Janeiro e São Paulo. (UFPR/DH, 1994, p. 27).

GRÁFICO 01 CAPACIDADE TOTAL INSTALADA DE ENERGIA – BRASIL 1883-1910.

As indústrias resolviam seus problemas de energia procurando se localizar próximas às fontes, notadamente a hidráulica, que foi a energia mais barata até a década de 1930. (UFPR/DH, 1994, p. 22).

A implantação de novas fontes, mais baratas para o consumidor, mas que exigiam grandes investimentos iniciais, como o caso das hidroelétricas, foi a saída encontrada para resolver o problema da escassez. A iniciativa privada não se interessava por esse investimento, pois o tempo de retorno do capital era (e ainda é) muito grande. Assim, o Estado passou a assumir a função de investir na infraestrutura de produção de energia, pois

[...] o Estado, no momento que quer potencializar e aumentar a taxa geral de acumulação, se vê obrigado, por um lado, a intervir nos setores produtivos que, pelo volume de capitais necessários e baixa rentabilidade potencial, não podem ser assumidos pelo capital privado (sendo no entanto fundamentais para o desenvolvimento) e por outro a assumir a criação das condições gerais urbanas e regionais que até aí tinham sido votadas ao abandono.^t (LAMPARELLI; GEORGE; CAMARGO, 1997, p. 36).

Respondendo à necessidade de produzir energia barata, foi construída a primeira hidroelétrica do Paraná, a Usina Chaminé, que “entrou em operação em 1930, com uma potência instalada de 9.000kW, sendo a primeira usina de porte do Paraná. O seu funcionamento levou à extinção da termelétrica Capanema²⁹ [...]”. (UFPR/DH, 1994, p. 56). Localizada a 79 quilômetros de Curitiba, no rio São João, município de São José dos Pinhais, resolveu o problema de abastecimento de energia da Capital naquele momento.

²⁹ Usina Térmica que abastecia Curitiba desde 1901, com dois motores diesel com 200 HP de potência inicial cada e que teve acrescentado em 1904 mais um motor de igual potência. (COPEL, 2010).

As limitações técnicas para o emprego da energia elétrica na industrialização eram grandes, pois as tecnologias existentes apresentavam muita perda, obtendo-se baixa eficiência. As indústrias existentes no Paraná até meados do século XX tinham que resolver seus problemas de energia da mesma forma que as demais indústrias que se instalavam no País, e

Até 1930, dominava a exploração privada dos serviços de energia elétrica no Brasil. Umas poucas empresas estrangeiras monopolizavam a produção e a distribuição de energia nos grandes centros urbanos e industriais; a produção concentrava-se nas áreas mais adensadas, inexistindo qualquer interligação entre os centros consumidores. [...] (UFPR/DH, 1994, p. 63).

Os municípios paranaenses resolviam o problema da iluminação pública contratando os serviços de empresas que produziam a partir de termelétricas movidas a lenha ou óleo diesel. Essas empresas nem sempre disponibilizavam bons serviços e havia muita reclamação da população das cidades como é relatado no livro “Um século de eletricidade no Paraná”. (UFPR/DH, 1994).

Na década de 1930 “todos os grandes centros urbanos do Paraná eram atendidos por empresas privadas. [...] [e poucas] municipalidades tinham seus serviços de energia mantidos pelas próprias prefeituras e/ou autoprodutoras”. (UFPR/Dh, 1994, p. 95).

O Estado passou a ser cobrado para resolver o problema do abastecimento de energia em função do aumento da urbanização e da necessidade de ampliar o acesso à energia a mais amplos setores, que nem sempre eram os mais rentáveis para o capital.

Em 1934, foi decretado o Código das Águas regulamentando a utilização das águas e do potencial hidráulico, em território brasileiro,

entre outros aspectos. Regulamentou a indústria hidroelétrica com capítulos que tratam do aproveitamento da energia hidráulica, da propriedade das quedas d'água, concessões, autorizações, fiscalização e competência da União e dos Estados na regulamentação e exploração das águas. Regulamentou ainda a produção, a transmissão, a transformação e a distribuição de energia hidroelétrica. (DECRETO FEDERAL nº 24.643/1934). Entretanto, a exploração desse potencial ainda levou algum tempo até ganhar a importância que passou a ter a partir de meados do século XX.

4.10 - A estruturação do setor de energia no Paraná

Foi criado em 1948 o DAEE – Departamento de Águas e Energia Elétrica do Paraná e,

Uma das primeiras iniciativas do recém-criado Departamento de Águas e Energia Elétrica foi propor um plano para a eletrificação do Estado, o Plano Hidrelétrico Paranaense, de 1948. Ele era inspirado pelo Plano Nacional de Eletrificação, proposto pelo Conselho Nacional de Comércio Exterior, cujo conteúdo estava voltado para a ampliação dos recursos geradores do país. (UFPR/DH 1994, p. 96).

No plano do DAEE, assim como no nacional, o governo estadual entrava apenas como coparticipante, deixando margem à atuação da iniciativa privada. O denominado Plano Hidro-Elétrico Paranaense,

propunha a realização de um conjunto de obras em duas etapas. Na primeira seriam construídas a Central de Cotia (30.000 HP – 22.371 kW), a Usina de São João (7.800 HP – 5.816,46 kW), as Usinas de Santa Fé e Caiganga (3.000 HP cada – 2.237,1 kW cada) e outras oito usinas

hidrelétricas de potência mais baixa; previa-se ainda a implantação de subestações distribuidoras e centenas de quilômetros de linhas de ligação. A segunda etapa previa a construção da Usina de São Sebastião (160.000 HP – 119.312 kW) e a Usina de Salto Grande do Rio Iguaçu (20.000 HP – 14.914 kW), além de outras cinco usinas de diferentes potências, mais subestações e linhas de distribuição. (UFPR/DH, 1994, p. 98).

O prazo previsto era de três anos para a entrega da primeira etapa e mais oito anos para a segunda etapa. Significativamente, as maiores e mais poderosas usinas se destinavam ao litoral, onde poderiam privilegiar o abastecimento daquela região e a capital. Outras áreas privilegiadas no cronograma de obras eram o norte e o sul do estado, ficando inteiramente a descoberto o oeste do Paraná, sob a alegação – pertinente, aliás, (sic) à época – de que tal área “...compreende apenas centros isolados...” e que, em função da “...grande distância entre os mesmos...” não se justificava economicamente ali a realização de um investimento como o pretendido. (UFPR/DH, 1994, p. 98)

A distribuição das usinas previstas no Plano pode ser observada no mapa da figura 30. Verifica-se que no prazo mais curto de implantação proposto estavam as usinas mais próximas a Curitiba.

Desde 1890, quando foi inaugurada a primeira empresa de energia elétrica, térmica, no Paraná, em Curitiba, até o final da década de 1950, registram-se pelo menos a construção de cerca de 30 usinas ou grupos geradores a diesel ou lenha e 12 usinas hidroelétricas, com uma capacidade de aproximadamente 172.000 quilowatts instalada. (COPEL, 2012). Mesmo com o aumento significativo da produção de energia no Paraná, quando se observou a entrada em operação cinco novas usinas hidroelétricas na década de 1950, o total instalado ainda ficava aquém da demanda. Comparativamente o consumo do Paraná, de 77 quilowatts anual por habitante, representava metade do consumo per capita do Rio de Janeiro e de São Paulo, ou apenas 10% do consumo dos países desenvolvidos. (MGAL, 1947).

FIGURA 30 PLANO HIDRO-ELÉTRICO PARANAENSE - 1947-1950.

Fonte: UFPRR/DH, 1994, p. 99

GRÁFICO 02 POTÊNCIA INSTALADA TOTAL (MW)

Obs. Os anos no gráfico referem-se à década, pois não foi possível precisar o ano exato em que essas Usinas entraram efetivamente em operação.

Na região Norte, na área da CTNP, a própria empresa instalou centrais de produção de energia, inicialmente termoelétrica, posteriormente hidroelétrica, cuidando também da sua distribuição. Foi criada em 1936 a Empresa Elétrica de Londrina - EEL, vinculada à CTNP e posteriormente à CMNP, que assumiu a responsabilidade pela produção e distribuição de energia em Londrina e região. Em 1940, eram produzidos 18 megawatt de energia no Paraná. A primeira hidroelétrica de Londrina, do ribeirão Cambezinho, inaugurada em 1939 produzia 0,225 megawatt. Em 1943 entrou em operação a

Usina Três Bocas, acrescentando 0,45 megawatt à produção local de energia e em 1949, a Usina de Apucarantina, cuja produção chegava a 9,5 megawatt, totalizando 10,175 megawatt a energia produzida em Londrina, para abastecer a região, enquanto o Paraná chegava a uma produção, ao final da década de 1950, de aproximadamente 172 megawatt. Esse dado conflita com os do Anuário Estatístico do Brasil de 1957 (apud SCHIFFER, 1992, p. 54) informando que o Paraná tinha em 1955 uma capacidade geradora instalada de 71 megawatts. A diferença é explicada pelo ano em que foram coletados os dados, pois entraram em operação na década de 1950 cinco novas usinas hidroelétricas, aumentando a potência instalada de 43 megawatts no início da década para 172 megawatts ao final. Mesmo assim a diferença entre a potência disponível no Paraná (172 megawatts, segundo a COPEL (2012), ou 71 megawatts, segundo o Anuário, 1957) era muito grande em relação ao Brasil, que dispunha de 3.148 megawatts, enquanto São Paulo possuía 1.254 megawatts. Ou seja, na melhor das hipóteses, o Paraná tinha apenas 13,7% da energia disponível comparativamente a São Paulo.

Em 1953 foi criado o Fundo Federal de Eletrificação, cujos recursos viriam do recolhimento de um percentual sobre as contas de energia elétrica e de uma fração do imposto sobre consumo.

Do total de dinheiro arrecadado, 40% se destinaria à União e 60% para os estados e municípios, a serem distribuídos segundo critérios definidos em lei. Na qualidade de gestor destes recursos e responsável pelo seu repasse, ficou o recém-criado BNDE. [...]

A criação desse fundo marcou decisivamente o surgimento e/ou consolidação das várias empresas estaduais que, desde a época da guerra, já vinham se dedicando ao equacionamento dos problemas decorrentes da falta de energia elétrica. (UFPR/DH, 1994, p. 78).

Dentre os critérios para o acesso aos repasses do BNDE estava a exigência

da elaboração de um plano estadual de eletrificação, bem como a existência de uma agência para geri-lo. (UFPR/DH, 1994, p. 79)

A partir desse momento observa-se a criação de várias das companhias de eletricidade pelos estados, embora algumas já existissem anteriormente.

O Rio Grande do Sul foi o primeiro estado a montar uma empresa dedicada à geração de energia³⁰, mas a CEMIG – Centrais Elétricas de Minas Gerais S.A., criada em 1952, com seu

[...] padrão de atuação voltado para a construção de grandes hidroelétricas e de linhas de interligação dos vários sistemas, favorecido pelas maciças inversões que o governo do estado realizava, conferiu a esta empresa a condição de modelo a ser seguido – pelo menos entre os identificados com as teses nacionalistas [...]

Em 1953 São Paulo fundou a USELPA – Usinas Elétricas do Paranapanema – entre outras que foram posteriormente fundidas à CESP – Centrais Elétricas São Paulo, fundada em 1966. A Copel – Companhia Paranaense de Eletricidade foi fundada em 1954. (UFPR/DH, 1994, p. 79).

Somente em 1954 o governo do Paraná criou a Companhia Paranaense de Eletricidade no Paraná (COPEL) com atribuições para explorar os serviços de energia elétrica. Outras companhias foram sendo fundadas no Brasil, visando ter acesso aos recursos do fundo, junto ao BNDES, como a CELESC S.A.- Centrais Elétricas de Santa Catarina – e na região central foi criada a CELG S.A. - Centrais Elétricas de Goiás – ambas em 1955.

³⁰. Em 1943, o Rio Grande do Sul criou uma Comissão Estadual de Energia Elétrica (CEEE), com o objetivo de estudar e fazer o aproveitamento do potencial hidráulico. Em 1952 essa Comissão foi transformada em Autarquia.

A União previu no orçamento para o setor elétrico em 1956 investimentos da ordem de 700 milhões de cruzeiros, beneficiando 160 localidades nas diferentes unidades federativas, mas para o Paraná nada constava. Por outro lado, a criação de um fundo de eletrificação e da taxa de eletrificação, por meio da Lei estadual nº 1.384, gerou uma dotação orçamentária para o DAEE “da ordem de Cr\$ 90.000.000,00, permitindo ser lançada a construção da Central Hidrelétrica de Capivari-Cachoeira e da Termoelétrica de Figueira, além de dar novo impulso às obras menores já em andamento”. (UFPR/DH, 1994, p. 104-105).

Em fins dos anos 1950, foram reformuladas as atribuições dos dois organismos (DAEE e COPEL) que eram concorrentes no setor energético. O papel do Estado permanecia tímido, visto que o total produzido pela COPEL, DAEE e Prefeituras juntos chegava a cerca de 13.117 quilowatts. Somente duas companhias privadas produziam 50.120 quilowatts. Se considerar que o total de energia disponível no Paraná em 1960 era de 172.000 quilowatts, pode-se inferir que essa diferença devia-se à produção para consumo próprio de várias outras empresas privadas, e a participação estatal paranaense chegava a meros 7,6% do total.

Comparando a distribuição da potência energética instalada no Brasil e respectiva distribuição entre os estados, observa-se a liderança de São Paulo, seguido pelo Rio de Janeiro, somado ao Distrito Federal e Minas Gerais, que haviam iniciado de forma decisiva a industrialização. (Gráfico 03)

O crescimento da potência instalada do Paraná entre 1940 e 1955, embora significativo internamente, ainda estava muito longe do

instalado no Brasil, chegando a irrisórios 2,3% do total, considerando os dados do Anuário, situação que se modificou a partir da década de 1960. As usinas mais importantes, em quantidade de energia produzida, que estava em operação no Paraná em 1960 eram sete, distribuídas conforme se observa na Figura 31, sobreposta à distribuição da população nos municípios existentes de acordo com o Censo de 1960. As eleições de 1960 marcam o início de um conjunto de transformações estruturais no Paraná, que será visto a seguir.

GRÁFICO 03 POTÊNCIA ENERGÉTICA INSTALADA (MW) - BRASIL E ESTADOS SELECIONADOS - 1940-1955

Fonte: Anuário Estatístico do IBGE, apud Schiffer, 1992, p. 54. Org. Bergoc, G.J.

FIGURA 31 USINAS DE ENERGIA ELÉTRICA E POPULAÇÃO ATÉ 1960

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Copel, 2010 e Duke Energy, 2012 (Usinas de energia) . Org. Bergoc, G.J.

5.

AS MUDANÇAS ESTRUTURAIS DO PARANÁ A PARTIR DE 1960

O golpe militar de 1964 deu início a um processo de centralização político-econômico-institucional do Estado brasileiro repercutindo no Paraná, que procurou se adequar às diretrizes impostas à Nação. A ideia de industrialização por substituição de importações não estava dando certo e foi alterada para uma política de complementaridade com as indústrias do Estado de São Paulo, nesse momento consolidado como “polo dominante do mercado unificado nacional” (SCHIFFER, 1999, p. 73-110).

Esta opção pela industrialização requereu uma forte intervenção estatal no Paraná, basicamente em duas frentes de

atuação. A primeira estava relacionada com mudanças no setor agrário, imprimindo uma forte modernização das relações capital-trabalho neste setor econômico. Possibilitaria-se assim a plena introdução do assalariamento no campo, bem como o início do processo de mecanização agrícola. A segunda referia-se a implantar toda sorte de infraestruturas, tais como rodovias, energia, aeroportos, etc., para dar suporte ao processo de intensificação da industrialização que se iniciava.

A condução política e econômica que o governo paranaense tinha até o final da década de 1950 estava limitada ao projeto da elite local, de colonização e exploração agrícola. A nova opção pela industrialização requereu uma mudança política, ocorrida com as eleições de 1960, cujo vencedor imprimiu novo rumo baseado em um estudo, o Plano SAGMACS, e que manteve a continuidade ao longo de sucessivos governos. Outras políticas, planos, programas e estudos o sucederam ao longo das décadas seguintes, como a Política de Desenvolvimento Urbano (PDU), o Programa Estadual de Desenvolvimento Urbano (PEDU), o Paraná Urbano, o estudo da Metrópole Linear do Norte do Paraná (METRONOR), realizados pelo governo estadual, e ainda alguns planos municipais como o da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), que influenciaram o desenvolvimento econômico do estado entre as décadas de 1960 e 2000, que serão analisados à frente. Os planos implantados em nível nacional foram balizadores da direção que a economia paranaense tomou, desde o Plano Trienal, passando pelo Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG) e pelos I e II Plano Nacional de Desenvolvimento, assim como os planos de estabilização econômica que serão apresentados e analisados nesta seção.

Assim, se os dois governadores que estiveram no comando do Estado na década de 1950 na maior parte do tempo³¹ (Bento Munhoz da Rocha Neto, entre 1951 e 1955, e Moysés Lupion, entre 1956 a 1961) haviam concentrado esforços em políticas de colonização de terras, os Governos que assumiram a condução do Estado na década de 1960 mudaram esse rumo. Tanto Ney Braga (1961-65) quanto Paulo Pimentel (1966-71) trabalharam no sentido de promover a industrialização do Paraná. “Esses governadores incorporam em seus discursos o tema da industrialização, referindo-se a uma outra “vocação econômica” do Paraná” segundo a análise do IPARDES (2006, p. 101).

Em Mensagem enviada à Assembleia em 1961, Ney Braga afirma que “[...] os recursos naturais de que dispomos nos permitem prever que, através de medidas concretas, é possível criar no Paraná as bases de um processo de industrialização”. (PARANÁ, **Mensagem**, 1961, p.7).

A política do Governo Ney Braga foi formatada basicamente em dois elementos: a) na criação de incentivos a diversos setores; b) na organização de órgãos operacionalizadores para viabilizá-la.

A criação dos incentivos foi viabilizada com a instituição de uma taxa compulsória e a criação de um fundo para financiar a implantação de indústrias e de obras de infraestrutura eleitas como prioritárias à industrialização. (IPARDES, 2006, p. 101-104).

Dentro desse “espírito” [*de promoção da industrialização*] são criados vários órgãos públicos, destacando-se a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (CODEPAR), fundada em março de 1962 e com

³¹ Em 03/04/1955, o Governador Bento Munhoz deixa o Governo para assumir o Ministério da Agricultura, assumindo em seu lugar Antonio Anibeli, sendo substituído em 01/05/1955 por Adolpho de Oliveira Franco, até a posse do novo Governador eleito, Moysés Lupion, em 31/01/1956.

funções semelhantes às desenvolvidas pelo Plano de Desenvolvimento Econômico (PLADEP), existente desde 1955. À CODEPAR cabe a administração do Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE), instituído pela Lei nº 4.529, de 12.01.62. Para constituir os recursos do FDE, foi criado um empréstimo compulsório nos impostos sobre vendas, consignações e transações, equivalentes ao valor de 1% dessas operações, durante cinco anos, a partir da vigência da lei. Em fevereiro de 1964, a Lei n.º 4.826 elevou o adicional para 2% do IVC. (IPARDES, 2006, p. 102).

Na década de 1960, as regiões norte e oeste/sudoeste do Estado detinham 66,6% da população e 61,14% do PIB do Estado (Tabela 02). “Em 1960, a rede de conservação de estradas no Paraná contava com 8 mil quilômetros, sendo **181 Km revestidos em asfalto**, 24 Km com paralelepípedos, 619 Km com macadame, 1.970 Km com saibro e 3.516 Km em leito natural. A rede municipal atingia 39 mil quilômetros.” (DER, PARANÁ, 2011, grifo nosso).

5.1 - Eleições – breve análise

Houve significativa mudança do peso eleitoral das regiões paranaenses entre o final da década de 1940 e a de 1960. Estudo realizado pelo IPARDES (1987)³² mostrou que, em 1947, o número de eleitores do Paraná Tradicional, somado aos da região de Curitiba, chegava a 65% do total de eleitores. Os grupos predominantes nessa região, que controlavam o Estado, eram os grandes latifundiários ligados às atividades madeireiras, extração, processamento e exportação do mate e pecuária, vinculada ou não ao tropeirismo. As regiões “norte cafeeiro” e oeste paranaense – englobando inclusive o sudoeste – tinham juntas apenas 30% do total de eleitores, conforme se observa no gráfico 04, a seguir. Durante a década de 1950 houve grande crescimento populacional no norte do Paraná, que acabou se

TABELA 02 POPULAÇÃO TOTAL E PIB DO PARANÁ E GRANDES REGIÕES

Regiões	População Total 1960	%	Acum.	PIB 1960 (R\$ V.Const)	PIB 1960 %	Acum.
Pop. Norte Paraná	2.500.763	58,4%	58,4%	4.470.149,08	55,79%	55,79%
População do Sudoeste e Oeste	349.626	8,2%	66,6%	453.853,88	5,34%	61,13%
População Paraná Tradicional	1.428.735	33,4%	100%	3.301.658,48	38,86%	100%
Total	4.279.124	100,0%		8.495.661,44	100,00%	

Fonte: IBGE, Censo 1960 e Ipeadata. Acessado em 07/12/2010.

32- As regiões mencionadas nesta subseção são as do estudo do IPARDES (1987). O Paraná Tradicional compreende a Região Metropolitana de Curitiba e as Mesorregiões Centro-Oriental, Centro-Sul e Sudeste. A Região Norte é compreendida pelas Mesorregiões Norte Pioneiro, Norte Central, Centro Ocidental e Noroeste e a Região Oeste é formada pela Mesorregião Oeste e Sudoeste.

traduzindo no aumento de eleitores. Nas eleições de 1960 observa-se a inversão radical da distribuição do eleitorado paranaense, com o norte cafeeiro sozinho passando a possuir 51% dos eleitores do Estado. Somando esses aos eleitores do sudoeste – incluindo oeste – chegaram a um peso eleitoral de 62% do total de eleitores. (Gráfico 04).

GRÁFICO 04 NÚMERO DE ELEITORES 1947-1960 POR REGIÃO

Fonte: TRE (apud IPARDES, 1987)

Nessas regiões – norte, sudoeste e oeste – se concentravam as reclamações sobre a falta de atenção da Capital em relação ao interior. No caso da região oeste-sudoeste, chegou inclusive a ser criado o Estado do Iguaçu, como visto e, no norte, houve o movimento pela criação do Estado do Paranapanema, que ficou latente na população da região e que emergia em épocas eleitorais. Reclamavam que a Capital apenas arrecadava os impostos nessas regiões e não retornava nenhum benefício a elas.

A diferença de peso político, dada pelo grande e rápido crescimento populacional, se refletia nas disputas e resultados eleitorais.

A grande maioria dos votos dados aos candidatos vencedores nas eleições de 1947 foram da região de Curitiba e Paraná Tradicional (58%), que também tinham o maior número de eleitores, como visto acima. As regiões Norte Cafeeiro e Oeste juntas consignaram apenas 37% dos votos ao candidato vencedor, conforme pode ser visto no gráfico 05, demonstrando seu descontentamento com os “políticos da capital”, constituintes da elite que dominava o Estado praticamente desde sua elevação a Província. Importante ressaltar que o fato dessa elite estar situada principalmente na capital não exclui a possibilidade de terem interesses econômicos no interior paranaense. Algumas famílias tinham fazendas e outros negócios nas regiões que estavam sendo colonizadas, bem como repassavam para famílias que as apoiavam o controle de órgãos do Estado.

Em 1960, o Norte Cafeeiro deu 48% dos votos ao candidato vencedor, que somados à votação do oeste chegou a 58% dos votos recebidos. O Paraná Tradicional e a região de Curitiba juntas reuniram

18% e 22%, respectivamente, e nem somando à votação do Litoral, de apenas 2%, chegaram perto da votação das novas regiões do Paraná: o Norte Cafeeiro e Oeste, incluindo o sudoeste do estado. Essas regiões passavam a ter um peso político significativo no mapa eleitoral estadual. Ressalve-se que o candidato vencedor de 1960, embora com expressiva votação dessas regiões, tinha construído sua carreira na região do Paraná Tradicional e de Curitiba, o que pode ser observado pela expressiva votação que teve nessas regiões. Soube, esse candidato, entender o que estava ocorrendo no Estado e deu grande peso em sua campanha, às novas regiões, visitando e prometendo atender às suas reivindicações. Mesmo sendo ligado às famílias tradicionais (Camargo, Bento Munhoz), tirou proveito do desconhecimento sobre suas relações políticas, construiu um discurso que o diferenciava dos candidatos mais conhecidos, se apresentou como oposição, apoiado pela Igreja Católica e ainda contou com o inesperado³³. (IPARDES, 1987, p. 184).

A expressiva quantidade de votos a Ney Braga no Norte Cafeeiro não significou que teve total apoio dessa região, pois sua votação foi apenas 1% maior que o segundo colocado. (Gráfico 05). A boa vantagem que obteve no Paraná Tradicional e em Curitiba, onde amealhou uma diferença em relação ao segundo colocado de 31.066 votos, foi suficiente para garantir sua eleição dentre os três candidatos concorrentes. Isso porque o Partido da Democracia Cristã (PDC), partido de Ney Braga, era “um pequeno partido com algum prestígio apenas em Curitiba” e teve ainda apoio discreto, de bastidores, da União Democrática Nacional

(UDN). (IPARDES, 1987, p. 184). No entanto, esse “apoio discreto” do partido no qual se concentrava a maioria das forças políticas da elite – a família Bento Munhoz, por exemplo – fez a diferença junto aos seus redutos eleitorais, possibilitando a votação que teve.

GRÁFICO 05 VOTAÇÃO DOS CANDIDATOS DE 1960 POR REGIÃO

Fonte: TRE, baseado em estudos do IPARDES, 1987

³³ C.f. Nota 9 página 42

As famílias tradicionais voltaram ao poder, conseguindo inclusive a vitória na região que mais havia criticado a gestão anterior – do Bento Munhoz – pelo abandono do interior, acusado de “ser o prefeito de Curitiba” e ainda “de gastar todos os recursos de ICM do café com o embelezamento da capital”. (IPARDES, 1987, p. 181).

Por outro lado, a disputa apertada e a importância que o norte e o oeste do Paraná passam a ter na política, em função da expressiva população votante, desperta preocupações em relação ao controle futuro do Estado. Caso a situação viesse a se consolidar, com outras regiões do Estado tendo maior peso político e econômico que a capital e seu hinterland, poderia-se chegar à perda total do controle que a elite tinha sobre o Paraná até então, como aconteceu no passado com Paranaguá. Disputar a produção agrícola não era possível. A única saída era industrializar Curitiba e atrair população para essa região, para reverter e, no mínimo, equilibrar o peso político e econômico da Capital em relação ao interior. Essa hipótese, aqui adiantada, merece maiores estudos e aprofundamento, que não é o objeto deste estudo. Entretanto, esta reflexão corroborada com os dados apresentados permite inferir o sentido do discurso da industrialização, que surge como uma necessidade imediata e que acabou direcionando todas as políticas implementadas pelos sucessivos Governos, a partir de então, mesmo que o chefe do Executivo não pertencesse à elite tradicional. A perda da representatividade política, como visto, acabou criando a necessidade de buscar alternativas para assegurar tanto a manutenção do controle do Estado quanto o processo de acumulação pela elite. Isto interessa, pois direcionou concretamente a implantação da infraestrutura do Estado como será visto.

Essa eleição foi uma mudança conservadora nos rumos do Estado. Por um lado, um candidato novo, quase desconhecido no interior, assume o comando do Estado fazendo alianças com o interior, que viabilizou o amplo apoio que teve no norte paranaense. Por outro, significou a ruptura com a direção que a elite vinha conduzindo o Estado até aquele momento. Mesmo com a consciência das deficiências políticas e econômicas internas ao Estado desde a década de 1930, a visão de Governo da elite vinculava-se mais aos interesses dos grandes latifundiários, criadores de gado e remanescentes dos tropeiros, madeireiros e empresários do mate do primeiro e segundo planalto, que tinham na produção agropecuária ou no extrativismo seus maiores interesses. A industrialização foi a nova direção para a qual o Estado passou a ser orientado. A infraestrutura passa a ser importante não apenas para eliminar a perda de divisas, mas, principalmente, para redirecionar o perfil econômico do Paraná. Nesse sentido a elite passa a mobilizar o Estado para reverter a visão que tinha sido hegemônica desde a década de 1930. A bandeira da mudança do Estado será, então, carregada pela própria elite, que tinha entendido o significado do peso político e econômico do norte, oeste e sudoeste do Estado e acompanhava as transformações que o Brasil vinha experimentando, com a industrialização.

5.2 - Início da política de industrialização - 1960

O Plano da SAGMACS

Para realizar as mudanças, o novo Governo contratou em 1961 um estudo científico visando definir as iniciativas que pudessem reorientar o desenvolvimento do Estado, que detectou os principais problemas socioeconômicos e estruturais do Estado. Conforme analisado por Lourenço (2003):

a partir de algumas premissas levantadas em estudos realizados pelo padre Lebrete e em teses defendidas pela Democracia Cristã, foi montado uma espécie de modelo de desenvolvimento, materializado na criação da Companhia de Desenvolvimento do Paraná (Codepar) em 1962. (LOURENÇO, 2003, p. 119).

Coube à Comissão de Planejamento Econômico do Paraná (PLADEP) e Companhia de Desenvolvimento do Estado do Paraná (CODEPAR) encomendar à Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS) um “Plano de Desenvolvimento do Paraná” que foi finalizado em 1963. O trabalho entregue apresentou o diagnóstico do Estado e propôs algumas diretrizes, entre as quais a implantação de sistemas de comunicação entre as principais regiões visando sua integração, pois identificou que

o Paraná se apresenta atualmente com território fundamentalmente desintegrado, comportando áreas, que do ponto de vista das funções econômicas ou sociais são freqüentemente isoladas ou tributárias de sistemas extra-estaduais. Em consequência, enfraquece-se a própria unidade administrativa. (SAGMACS, 1963, p. 48).

As implicações dessa “divisão” do Estado se refletiam tanto em aspectos econômicos como políticos. Nos econômicos com a perda de

parte significativa das receitas da produção das regiões norte, oeste e sudoeste, que tinham seus principais laços econômicos com São Paulo ou Rio Grande do Sul e Santa Catarina. No aspecto político, pela perda progressiva da representatividade dos grupos dominantes que comandavam o Estado, até então predominantemente situados em Curitiba, conforme visto.

Entre as diretrizes que foram absorvidas pela administração, transformadas no lema “integrar e desenvolver”, estão a criação de regiões administrativas (figura 32) e o investimento em infraestrutura básica que possibilitasse industrializar o Paraná e, ao mesmo tempo, superar a dependência do setor primário. (SAGMACS, 1963; PADIS, 1981; AUGUSTO, 1978). A integração seria conseguida com a construção de uma rodovia interligando as duas regiões e a infraestrutura básica era dotar o Estado de energia que possibilitasse atrair indústrias.

No âmbito nacional, em 1962 foi elaborado o Plano Trienal, para o período de 1963 a 1965, que abordou, entre outros, o aspecto específico da questão agrícola, afirmando que

Todos os estudos e investigações sobre as causas do atraso relativo da agricultura brasileira, da sua baixa produtividade e da pobreza das populações rurais conduzem, unânime e inevitavelmente, à identificação das suas origens na deficiente estrutura agrária do País, a qual se constitui no mais sério obstáculo à exploração racional da terra, em bases capitalistas e de permanente aprimoramento tecnológico da atividade agrícola, que viriam a emprestar à produção a flexibilidade reclamada pelo processo de desenvolvimento da economia nacional e pelo rápido crescimento da população. (BRASIL, 1962, p. 140).

A distorção da estrutura fundiária brasileira também se repetia no Paraná, com suas particularidades. Baseado em dados de Cancian (1977), Tomazi (1989, p. 190-193) mostra que a estrutura agrária implementada na região já possuía certo grau de concentração desde

FIGURA 32 REGIÕES E SUB-REGIÕES DE PLANEJAMENTO – PLADEP, SAGMACS, 1963

Fonte: SAGMACS, 1963.

seu início, desmistificando ser o projeto um processo de “distribuição de terras” como a CTNP/CMNP tanto afirma em seus documentos. Ainda conforme Tomazi (1989), enquanto 2,17% detinham 24,07%, a outros 72,81% só cabiam 32,06% das áreas compradas, ou seja, “a maioria dos proprietários, já no ato de venda/compra tinham (sic)

pouca terra e uma minoria expressiva dos proprietários tinham (sic) um volume muito grande de terras”. (TOMAZI, 1989, p. 191). Demonstra ainda que, embora o tamanho médio das propriedades fosse de apenas 14 alqueires, analisando essas médias por estrato, são possíveis outras conclusões.

TABELA 03 RELAÇÃO ENTRE O N° DE PROPRIETÁRIOS E A ÁREA ADQUIRIDA - 1930-1974

	Número de Proprietários	%	% acumulado	Total da Área em alqueires	%	% acumulado
Até 10 alqueires	25.560	72,81	72,81	151.085,30	32,06	32,06
De 10,1 a 30 alqueires	7.282	20,74	93,55	136.865,20	29,04	61,10
De 30,1 a 60 alqueires	1.501	4,28	97,83	69.899,50	14,83	75,93
Acima de 60 alqueires	760	2,17	100,00	113.410,39	24,07	100,00

Fonte: Arquivo da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). Org. por Tomazi,1989, p. 191, baseada em Cancian, 1977 e adaptações de Bergoc, G.J., 2012.

TABELA 04 ÁREA MÉDIA DAS PROPRIEDADES POR ESTRATO. - 1930-1974 - (1ALQUEIRE: 24.200M²)

	% sobre o total da área	% acumulado	área média em alqueires
Até 10 alqueires	32,06	32,06	5,91
De 10,1 a 30 alqueires	29,04	61,10	18,79
De 30,1 a 60 alqueires	14,83	75,93	46,57
Acima de 60 alqueires	24,07	100,00	149,22

Fonte: Arquivo da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). Org. por Tomazi,1989, p. 192, baseada em Cancian, 1977 e adaptações de Bergoc, G.J., 2012.

Os dados referentes ao período de 1930 a 1974 evidenciam certa concentração da propriedade desde sua origem, constante originalmente das tabelas 9-A, 9-B e 9-C de Cancian (1977, p. 492-497). Observando as duas tabelas juntas, pode-se ainda inferir que os proprietários dos estratos menores, que eram 93,55% dos proprietários até 30 alqueires, possuíam apenas 61,10% da área vendida, que correspondia a propriedades que, em média, não ultrapassavam 19 alqueires.

Para a década de 1960, segundo Razente (1983),

A pequena propriedade predomina apenas em número de unidades e não em área ocupada. Em 1960, a área ocupada pelas propriedades rurais abaixo de 20 hectares representava apenas 17,9%, 20% entre 20 e 50 hectares; enquanto isso, as propriedades rurais acima de 100 hectares ocupavam 51,3% das terras agricultáveis. (RAZENTE, 1983, p.151).

As questões agrárias adquiriram predominância no Plano Trienal, que fazia parte das “reformas de base”, às quais tiveram de ser redirecionadas na aplicação do Plano depois de sofrer forte pressão contrária dos assalariados contra a proposta inicial de atacar a alta inflacionária com a compressão salarial. Foi assumido também “uma política externa independente, nacionalista”. (SCHIFFER, 1989, p. 48).

Entretanto, a reação da elite culminou no Golpe de Estado de 1964, abortando esse Plano.

A alteração da estrutura agrária para atender aos interesses de aumento de produtividade no campo, para fins capitalistas, como o próprio plano explicitava, era apenas o aspecto aparente do problema. O Congresso Nacional tinha uma grande bancada ligada aos interesses do setor primário, enquanto o Executivo tinha a visão voltada para a remoção dos entraves ao pleno desenvolvimento das forças produtivas

no país, que sugere uma diferença ainda mais profunda. “A disputa colocada, entre a elite dominante representada principalmente pelo Congresso e a “nacionalista-progressista” representada pelo executivo, então o pres. Goulart, era pela primazia do modelo econômico”. (SCHIFFER, 1989, p. 49).

A elite reforça sua associação às empresas estrangeiras, retomando as diretrizes político-econômicas do Plano de Metas de JK, “reinstalando-se o modelo expatriador como meio de impedir a ascensão da burguesia nacional. E novamente para tal entregava-se o controle dos setores dinâmicos às empresas estrangeiras”. (SCHIFFER, 1989, p. 50).

Há diferenças em cada momento histórico como afirma Deák (1989), citado por Schiffer (1989), para o qual esta “reimposição se deu através de um enrijecimento político, atestando a perda de hegemonia da elite brasileira”. (SCHIFFER, 1989, p. 50).

A partir de 1964, após o golpe militar que destituiu o governo eleito democraticamente, várias políticas foram implantadas para superar a crise econômica que perdurava desde 1962. Foram realizadas reformas políticas, alijando do poder decisório os grupos não afinados aos interesses da elite dominante. Cita-se entre elas os Atos Institucionais e as cassações de partidos e mandatos de parlamentares, a extinção dos partidos com a criação de apenas dois, submetidos ao controle do Executivo, as alterações no sistema sindical com o cerceamento do direito de greve e a criação do Serviço Nacional de Informação (SNI). A centralização das decisões na esfera federal permitiu ditar os rumos econômicos do País, chegando a instaurar “no país uma política econômica planificada onde o planejamento central

desempenhou papel determinante” (SCHIFFER, 1989, p. 53), procurando, o governo, envolver a maior parte possível dos setores econômicos visando retomar o processo de acumulação e reprodução capitalista, que levou até 1967. Dentre outros exemplos, Dreifuss (1981, p. 444) afirmou que “quase 3% do PNB – Produto Nacional Bruto – foi aplicado, em 1965, em ambicioso programa de expansão da rede rodoviária”.

5.3 - Programa de Ação Econômica do Governo - PAEG – 1964-1966

Por outro lado, o governo que assumiu o poder elaborou o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG) para o período entre 1964 a 1966. Este, conforme explica Schiffer (1989, p. 54), “apontou praticamente os mesmo pontos nevrálgicos da economia brasileira discutidos como “reformas de base” no governo anterior. No entanto, as alternativas propostas visavam outros fins”.

Procurando reativar a economia de maneira a criar as condições que dessem maior tranquilidade social e política ao governo, são tomadas medidas para enfrentar os problemas detectados, mas que também estavam relacionadas ao processo político em curso. Skidmore (1988) analisando o período afirma que

A luta contra a inflação não foi sacrificada apenas pelas reações à gigantesca safra de café nem pelo inesperado superávit comercial. O governo agravou o problema anunciando, no início de 1965, uma redução de impostos sobre bens de consumo duráveis. O propósito expresso da medida era estimular a demanda e assim elevar a produção industrial. Sem dúvida, destinava-se também a fortalecer os candidatos pró-governo às eleições para governadores de outubro de 1965. De qualquer modo,

os dois fatos elevaram para 75 por cento a expansão da base monetária em 1965, mais do dobro da meta de 30 por cento estabelecida no PAEG. (SKIDMORE, 1988, p. 98).

Em relação ao setor agrícola, o PAEG propunha eliminar o atraso relativo brasileiro, significando a criação de condições ao aumento da penetração das relações capitalistas no campo. Nos dizeres de Schiffer (1989, p. 55)

Iniciava-se no setor primário o processo denominado de “modernização conservadora”, centrado que estava na grande propriedade consumidora de insumos agrícolas modernos, voltadas ao plantio de produtos primários de exportação ou matérias-primas industriais³⁴ e que paulatinamente introduziu ao trabalho rural o assalariamento. (SCHIFFER, 1989, p. 55).

O interesse maior era promover “a transição do modelo extensivo tradicional para uma modernização intensiva, descartando assim as teses de reforma agrária nos moldes discutidos no governo anterior”. (GOODMAN, 1986 apud SCHIFFER, 1989, p. 55).

Outras medidas foram tomadas visando esvaziar e protelar as reivindicações de reforma agrária tais como a regulamentação no PAEG do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária e as propostas para expansão do crédito rural, inclusive com a criação de órgãos de controle central (Coordenação Nacional do Crédito Rural, Fundo Nacional de Refinanciamento Rural), além de políticas de preços mínimos. O crédito rural acabou sendo “o principal mecanismo financeiro que possibilitou a transição da economia agrária, tradicionalmente extensiva, à modernizada”. (SCHIFFER, 1989, p. 55-56).

³⁴ “Notadamente café, cana, laranja, algodão e soja.” (nota da autora).

A partir do início de 1967 o quadro econômico do setor público estava sob controle, decorrente das medidas adotadas após o golpe de 1964 e, associado à conjuntura internacional favorável com as multinacionais investindo “em países onde os fatores de produção eram relativamente mais baratos” (SINGER, 1976, apud SCHIFFER, 1989, p. 63), abriu um novo ciclo de crescimento da industrialização brasileira que teve num programa estratégico as diretrizes para a destinação dos recursos, dentre elas a da elevação da produtividade agrícola, investimentos estatais nas áreas de energia, transporte e telecomunicações e a consolidação das indústrias básicas com a ampliação do mercado interno. (SCHIFFER, 1989, p. 64). “Iniciava-se assim um período de acelerado crescimento econômico, que perdurou até 1973, batizado de “milagre econômico” [...]”.(SCHIFFER, 1989, p. 64).

Verifica-se no Paraná, nesse período, o início do processo da erradicação dos cafezais, cultura perene que necessita de grande quantidade de mão de obra, substituídos por culturas temporárias, juntamente com o aumento da quantidade de tratores e o uso de insumos. Esta política, implementada a partir da União, acabou cumprindo múltiplas finalidades. Diminuiu a dependência brasileira de um produto de grande predominância na pauta de exportações brasileira, possibilitou a introdução da mecanização no campo e o uso de insumos industriais, liberou mão de obra do campo, engrossando o exército de reserva para as indústrias nas cidades e ainda abriu novas frentes de expansão de fronteira agrícola no Brasil, desta vez no centro-oeste e norte – Mato Grosso, Rondônia, Acre, etc. –, ocupando grandes áreas no interior do país, que em alguns casos eram mais adequadas a esses produtos. Muitos autores simplificam a transformação que ocorreu no Paraná, principalmente no norte e oeste do estado,

creditando apenas às geadas e sobrevalorizando a de 1975 – “a geada negra” –, minimizando ou esquecendo das políticas econômicas que foram executadas pelo governo federal, inclusive com apoio do governo estadual. No entanto, Razente (1983) deixa bem evidente, além do aspecto climático, os interesses do Estado em mudanças estruturais.

A geada de 62 não é o único fato a se conjugar na eliminação da cafeicultura. Houveram (sic) também as geadas de 63, 66, 69, 72 e 75 que dizimaram a produção cafeeira nos anos subseqüentes, acarretando a erradicação de cafezais, uma vez que o sistema de preços altos não podia ser mantido pelo Estado. Além disso havia nítida intenção do Estado em desestimular a cafeicultura regional pela instabilidade que provocava na economia norte paranaense e brasileira. O Estado punha em evidência, a necessidade de incentivar o plantio de café em outras regiões como Espírito Santo, Bahia, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul. (RAZENTE, 1983, p.139-140).

Cancian (1977) também analisou o que ocorreu, ao estudar a importância da cafeicultura no norte do Paraná e identificou as políticas federais que tinham como objetivo ajustar a produção à demanda do mercado como determinante nas mudanças verificadas na região. Essas políticas consideraram inclusive a concorrência internacional de países da América do Sul e da África. Entre os mecanismos constavam a erradicação dos arbustos que não apresentavam resultados econômicos satisfatórios e financiamentos que estimulavam a troca por culturas temporárias, que tinham necessidade de utilizar máquinas e implementos agrícolas e insumos industrializados.

O excesso de café frente à demanda, determinou em 1961, providências do governo brasileiro no sentido de eliminar a produção de excedentes. Para tanto foi criado o “Grupo Executivo da Racionalização da Cafeicultura” (GERCA), com o programa básico de erradicar dois bilhões de cafeeiros anti-econômicos, procurando ajustar a produção que era de 36 milhões

de sacas, para 24 milhões anuais, sendo 18 milhões para o mercado externo e 6 milhões para o mercado interno.

Tal medida se justificava face à superprodução e deterioração dos preços que se seguiu, especialmente em virtude da entrada das grandes safras paranaenses no final da década de 1950 e início da de 1960, e aumento da concorrência externa. Mesmo com o I.B.C. comprando café e realizando estocagem não era possível manter os preços externos em níveis considerados adequados. (CANCIAN, 1977, p. 103).

Sendo o objetivo modificar a estrutura econômica através da diversificação agrícola, seria preciso resolver outro problema além do café – “a superprodução dos produtos agrícolas, constantemente verificada”.

O pensamento do GERCA para a solução da questão foi dar cobertura aos projetos de industrialização “porque as fábricas que foram montadas constituirão fonte de absorção da matéria prima (sic) produzida pela agricultura e, por outro lado, poderão dar mais e melhores empregos (sic) aos elementos dispensados dos trabalhos agrícolas. (CANCIAN, 1977, p. 104).

No Plano Diretor normativo de conduta do GERCA, foram propostas as medidas consideradas adequadas, que, segundo Cancian (1977, p. 105), abrangiam:

1. “Erradicação de cafeeiros anti-econômicos;
2. Renovação racional das lavouras cafeeiras;
3. Diversificação da agricultura nas regiões cafeeiras;
4. Financiamentos para melhoria das condições de rendimento das explorações agrícolas e pecuárias, para aquisição de máquinas e implementos agrícolas, e financiamentos especiais aos governos dos estados cafeeiros;
5. Programas de instalação de usinas de açúcar em regiões cafeeiras.”

A previsão inicial de erradicação de 2 bilhões de pés de café foi diminuída para 580 milhões de cafeeiros erradicados numa primeira etapa, tendo em vista a falta de recursos disponíveis para financiar a política.

Com as regiões Sul e Sudeste liderando os empréstimos subsidiados via crédito rural, os Estados destas regiões efetivaram a transição mais rapidamente. Goodman (1976 apud SCHIFFER, 1989, p. 56), baseado nos dados do censo agropecuário de 1975, verificou que os Estados de ambas as regiões obtiveram 36% cada deste financiamento, ficando o nordeste com 14%, o centro-oeste com 13% e o norte ficou com apenas 1%.

As medidas tomadas pelo governo central beneficiam o Paraná, particularmente com o crédito agrícola subsidiado e a organização de uma política cambial favorável, os quais manterão a exportação de produtos agrícolas, a continuidade do fornecimento de produtos alimentares ao mercado interno e a procura de ganhos de produtividade. (RAZENTE, 2001, p. 45).

Para fortalecer essa política, foi necessário alterar também a estrutura agrária da região, conseqüentemente a relação da área rural com as cidades, com implicações para a estrutura social e infraestrutura regional. As fazendas de café estruturavam sua produção com a contratação de mão de obra baseada em contratos de colonatos e parcerias, necessários para formar, cuidar e colher o café. Com a substituição do café por soja, trigo, milho ou outros produtos sazonais, isso não seria mais necessário, levando ao desmantelamento desses sistemas.

Schiffer (1989) argumenta que o sistema de colonato e parceria, predominante até então, foi desmantelado, com o estímulo

a monoculturas intensamente mecanizadas, dentre outros fatores, como a introdução do assalariamento, que modificou as relações de trabalho e local de residência do trabalhador rural, que passou a residir em áreas urbanas próximas, constituindo “o exército de reserva de mão de obra, agora não só industrial como também rural, fator que contribuiu para a diminuição dos salários³⁵ reforçando a concentração de capital a nível (sic) nacional.” (SCHIFFER, 1989, p. 56-57).

No norte do Paraná o processo de colonização, onde, paralelamente à venda de terras também teve a grilagem³⁶, progressivamente foi estabelecendo as condições de acesso à propriedade através da aquisição, visto que na década de 1950 já se verificava o início do acomodamento das disputas pela posse e propriedade, conforme identificado por Lopes (1983, 175).

A partir de 1950, no Norte Novo, já era quase impossível a reprodução dos caboclos como classe social. Tão alheias a eles eram as noções de propriedade privada, mercado de terras, venda regular de força de trabalho, que passavam a vigorar. A propriedade privada tinha-se formado naquelas paragens. Como respeito a, como direito a, não importa. Agora ela existia e permeava de forma clara as relações entre as classes. O mercado de terras e de força de trabalho existiam plenamente no Norte Novo no começo dos anos 60, quando a fronteira agrícola move-se para o sudoeste.

³⁵ Sobre as condições comparativas dos salários rurais e urbanos no período, ver SZMRECSANYI (1983), p. 238.

³⁶ Grilagem, conforme Lopes (1982: 132-133), pode ser explicada de dois modos. Um seria o fato das escrituras serem guardadas em caixas, nas quais acabavam também se escondendo grilos, e que estes apareciam quando se abria a caixa para pegar o documento, e o outro é que o apelido se origina da semelhança entre os falsificadores e o bichinho, ambos difícil de serem pegos, pois ao chegar perto, pulam para longe. O fato é que a grilagem é a ocupação de terras por prepostos de pessoas bem relacionadas politicamente e com recursos para sustentar longas demandas, muitas vezes com violência, contra proprietários legítimos ou posseiros que ocupavam determinada área anteriormente à sua chegada. Lopes (1982: 134) afirma que a “grilagem aparece quando já existe um mercado de terras, mesmo que incipiente. O que ocorre no Norte do Paraná por volta de 1920”.

A violência acompanhara todas as fases de apropriação privada das terras do Norte do Paraná. Os que primeiro para ali se dirigiram, ao Norte Velho, conquistaram a terra dos índios, matando-os, destruindo as aldeias, expulsando para mais longe os remanescentes. Depois, títulos de propriedades foram falsificados e adulterados. Pouco mais tarde, no Norte Novo e Novíssimo, pequenos produtores estabelecidos – proprietários e posseiros – eram expropriados à força. Finalmente, aí também a violência se manifestou na superexploração do trabalho familiar dos sitiantes de café e algodão. O direito à renda fundiária que ele pagava com seu trabalho, em troca da propriedade do sítio, não ficava com ele. Em seguida, aquela, como renda fundiária capitalizada, passava às mãos dos particulares, das companhias, do Estado. (LOPES, 1982, p. 175-176).

Mesmo a política de erradicação do café, que se estendeu pela década de 1960, passou em parte obscurecida para os sitiantes, envolvidos que estavam no impasse de como levar adiante a produção. Desde esta época, muitos pequenos proprietários passaram a vender suas terras e a se mudar para as cidades, ou para onde a fronteira agrícola estava aberta a seus pequenos capitais: no Paraguai, Mato Grosso, Rondônia... (LOPES, 1982, p. 184).

A concentração de capital, que prevaleceu de modo acentuado neste período que se iniciou em 1964, também significou uma concentração espacial de capital. (SCHIFFER, 1989, p. 57).

O processo que se sucedeu não era o único caminho possível pois, como questiona Skidmore (1988, p. 131), “os economistas de Castelo diziam que desejavam fortalecer a “racionalidade” na economia, mas nunca perguntaram se a estrutura industrial do país a partir de 1964 era uma base ótima para o futuro desenvolvimento”. Entretanto um novo quadro econômico, político e social resultou das medidas tomadas a partir de 1964 e da conjuntura internacional, favorável ao crescimento econômico, cuja “tendência à expansão das multinacionais alocando seus investimentos em países onde os fatores de produção são

relativamente mais baratos, delineavam (sic) as condições para o novo ciclo expansivo de industrialização que se seguiu”. (SCHIFFER, 1989, p. 63).

Juntamente com a modernização conservadora do campo, a infraestrutura que foi sendo financiada proporcionava a consolidação das indústrias que se instalaram no Brasil, como a automobilística, que precisava de rodovias pavimentadas para que os caminhões assumissem o transporte de carga e proporcionassem as condições para a unificação do mercado nacional. A expansão da malha rodoviária no Brasil e particularmente no Paraná continuou ocorrendo, principalmente após o golpe militar, que retomou o modelo de expatriação de excedentes.

5.4 - Investimentos em infraestrutura do Paraná

Rodovias

A construção da rodovia BR 376 – Rodovia do Café –, interligando o norte do Estado a Curitiba e Paranaguá, embora sendo uma rodovia de domínio federal, teve sua construção assumida pelo Governo Estadual. Corresponhia a uma das diretrizes do Plano da SAGMACS e foi prioridade durante esse Governo, que investiu quase toda a dotação orçamentária³⁷ do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) durante sua execução entre 1963 e 1965.

³⁷ Em 1963 e 1964, o DER investiu 78,17% do seu orçamento anual na construção da Rodovia do Café e em 1965, apenas 22,76%, pois já estava no final da obra, conforme dados apresentados por Augusto (1978: 97).

A obra, que causou grande impacto, na década de 1960, é a Rodovia do Café. A principal meta do período é pavimentar o trecho Ponta Grossa-Apucarana. A estrada apresenta características técnicas avançadas para a época, representando não só economia de tempo, mas de custos operacionais. Até então, a ligação entre norte e sul do Estado se fazia pela antiga Estrada do Cerne, uma estrada cheia de curvas, estreita e sem pavimentação. (RONCAGLIO, 1996, p. 80).

Outros autores como Silva (1984), Augusto (1978), Loeffler (2009) também apontam essa rodovia como fundamental para o desenvolvimento do Estado.

A grande obra financiada com esses recursos foi a construção e asfaltamento da Rodovia do Café, ligando o Norte ao porto marítimo, provocando impacto no progresso das regiões beneficiadas e promovendo a política de integração do território paranaense. (SILVA, 1984, p. 52).

Inaugurada oficialmente no dia 25 de julho de 1965, a Rodovia do Café realizou a intenção expressa no plano de governo, possibilitando a alternativa concreta de exportar o café pelos portos paranaenses, tornando o transporte mais rápido e barato, pois encurtou “em 142 quilômetros o trecho de Maringá ao Porto de Paranaguá, contribuindo assim para um maior movimento do porto paranaense, em detrimento do de Santo”. (RONCAGLIO, 1996, p. 67). Esta é a rodovia correspondente à T-4 do Plano Rodoviário de 1951.

O projeto, construção e pavimentação dessa rodovia consumiram praticamente todo o mandato. Em Apucarana, essa rodovia se liga com a BR 369, que já havia sido asfaltada desde Cambará, na divisa de São Paulo, até Maringá³⁸.

³⁸ O primeiro trecho asfaltado da BR 369 que foi entre Apucarana, Londrina e Santa Mariana, 15 km a leste de Cornélio Procopio, na década de 1950, como visto, tinha o maior fluxo de veículos do Estado do Paraná, em função da dinâmica econômica desse eixo, proporcionado pela predominância da cultura do café, com seus efeitos urbanizadores.

Vários outros trechos foram pavimentados, tem obras ou projeto iniciados como a Rodovia do Xisto³⁹ ou PR-5, no trecho Curitiba-Lapa-São Mateus. A extensão dessa rodovia é de 137 quilômetros com largura de 14 metros. Foi inaugurada 5 anos depois, ou seja em 1967. Também são melhorados vários trechos de rodovias, aumentando a segurança e permitindo maior escoamento dos produtos.

A rodovia dos Cereais abrange uma faixa de 20 municípios, além das regiões situadas na zona de influência, e serve para escoar imensa produção, sendo entregue em 1963, os trechos Maringá-Ourinhos e Uraí-Cornélio Procópio⁴⁰. Além do capeamento asfáltico, maior cuidado técnico é dado às obras complementares de proteção e segurança tanto da estrada como dos usuários, sendo providenciada a feitura de acostamentos com 3 metros de largura, sinalização e, principalmente, viadutos que impedem as perigosas passagens de nível. No trecho compreendido entre Ibiaporã e Santa Mariana, investe-se na recuperação do asfalto antigo, que não suporta o denso tráfego da região. (RONCAGLIO, 1996, p. 78).

Trechos em regiões que ainda permaneciam bastante isolados, cujos produtos não tinham tanto valor para exportação, também começam a ser abertos, como a estrada entre Cacatu, Tagaçaba e Serra Negra, na diretriz da BR-6, em 1963⁴¹.

Também foi investido em obras de arte que possibilitaram ligar áreas na mesma região, cuja comunicação ainda era feita por balsas ou com enormes voltas pelas rodovias.

Em maio de 1964, é inaugurada a Ponte Presidente Kennedy, em homenagem ao estadista americano. A ponte liga os municípios de Paraíso do Norte e Rondon, e possui uma extensão de 295,60 metros. (RONCAGLIO, 1996, p. 79).

E o Governo Federal também contribuiu com investimentos em obras de arte sendo a mais significativa a Ponte da Amizade, ligando as cidades de Foz do Iguaçu e Ciudad Del Leste, inaugurada em 1965, estabelecendo a conexão por terra entre o Brasil e o Paraguai.

A comparação do que foi realizado neste período torna-se inevitável, pois dá uma dimensão do esforço que o Estado fez para dotar de infraestrutura viária o território, resolvendo tanto o problema econômico – de transporte – quanto o político – de integração das regiões – diagnosticados entre fins da década de 1950 e início de 1960, como mencionado.

“Entre 1961 e 1964, foram asfaltadas 250 quilômetros de estradas, realizados mais de 3.500 metros de obras de arte especiais e escavados cerca de 14 milhões de metros cúbicos de solo.” (RONCAGLIO, 1996, p. 81). Comparado ao existente até então, é um grande avanço, pois

em 1960, a rede de conservação de estradas no Paraná, feita pelo DER, conta com 8 mil quilômetros sendo 181 revestidos com asfalto, 24 com paralelepípedo, 619 com macadame, 1.470 com saibro e 3.516 em leito natural. . (RONCAGLIO, 1996, p. 78).

Ou seja, em pouco mais de 3 anos houve um aumento de aproximadamente 138% de estradas pavimentadas no estado. Já, ainda segundo Roncaglio (1996, p. 78), “a rede municipal atinge 39 mil quilômetros”. Mais rodovias são entregues ainda na década de 1960. As vias asfaltadas foram duplicadas até 1965 e chegaram a quadruplicar ao final da década. A construção de rodovias no Paraná estava

³⁹ Conforme Roncaglio (1996: 78), a importância dessa rodovia residia na possibilidade de exploração, pela Petrobras, das grandes reservas de xisto localizadas em São Mateus do Sul, além de favorecer o escoamento da produção agrícola da Região Sul do Paraná.

⁴⁰ O trecho Uraí-Cornélio Procópio, na verdade, está contido no trecho Maringá-Ourinhos.

⁴¹ Roncaglio (1996: 78-80) afirma que essa estrada atendia áreas altamente produtivas, entretanto até o presente ela é uma via sem pavimentação.

inserida no contexto do “rodoviarismo” brasileiro, ou seja, priorização à construção de rodovias, sem pensar num plano de transportes integrado. Conforme constatou Silva (1984),

A integração da modalidade ferroviária à rodoviária não foi cogitada no Paraná, dada a pequena quantidade de ferrovias instaladas, que não formavam um conjunto harmônico, devido à defasagem entre as duas tecnologias e aos obstáculos para importação de equipamentos. [...]

As rodovias, acima de tudo, possibilitaram o escoamento da produção e a aproximação das regiões à Capital, promovendo o crescimento via exportação de produtos primários. (SILVA, 1984, p. 112)

Foi aumentada ainda a capacidade de armazenagem e, em 1962, concluída a reforma do cais do Porto de Paranaguá, com a ampliação em 420 metros (LOEFFLER, 2007, p. 114), que, juntamente com o de Antonina, foi completamente reaparelhado, melhorando suas condições para exportação do café.

Outras necessidades começaram a ser atendidas. A construção de uma estrada que dá acesso às praias do litoral sul paranaense foi uma delas.

A inauguração da Estrada das Praias, em 1966, será a coqueluche dos paranaenses, totalmente asfaltada entre a BR-277 e o Porto de Passagem, no terminal do ferry-boat. [...] O custo total da construção foi de 720 milhões de cruzeiros. A estrada é construída em quatorze meses. (RONCAGLIO, 1996, p. 81).

A atual PR 151 (antiga PR 11), que faz ligação alternativa com São Paulo, partindo de Ponta Grossa, via Itararé, é pavimentada em 1968.

Essa obra é importante tanto em função do escoamento da produção agrícola do norte pioneiro e dos Campos Gerais para a Região Sudeste do país quanto porque alivia, em certa medida, a saturação do tráfego na BR 116. A obra constitui uma das principais frentes de trabalho para

o DER, que contrata oito empreiteiras para sua execução. (RONCAGLIO, 1996, p. 82).

Em 1969, foi completada a ligação entre Foz do Iguaçu e o porto de Paranaguá com a inauguração da rodovia BR 277, permitindo que as exportações do Paraguai acessassem um porto no Atlântico e, ao mesmo tempo, a integração econômica da região oeste e sudoeste à economia nacional. A construção da BR 277 foi realizada pelo Governo Federal, “em tempo recorde”, segundo Peris e Lugnani (2003, p. 86), tendo como interesse de fundo o objetivo de sedimentar a aliança com o Paraguai para iniciar pouco depois o projeto e a construção de Itaipu.

A figura 33 mostra as rodovias contruídas até 1970 e a distribuição da população por municípios segundo o Censo deste ano.

A partir da década de 1960 se observa enorme crescimento do transporte rodoviário e aéreo e a estagnação, abandono e até a diminuição do ferroviário. As ferrovias, além de perderem passageiros, veem o transporte de carga ser reduzido, paralelamente à diminuição de sua malha. A única ferrovia que ainda estava em construção, na década de 1960, era a Estrada de Ferro Central do Paraná, mas sua execução é lenta, sem continuidade ou previsão para o término. Por outro lado, o aeroporto de Londrina chegou a ser o terceiro mais movimentado do Brasil, em 1962, perdendo apenas para Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ), impulsionado pela enorme movimentação financeira proporcionada pelas “super” safras de café e por ser praticamente o único aeroporto com linhas comerciais regulares do norte do Paraná.

FIGURA 33 RODOVIAS, FERROVIAS E POPULAÇÃO ATÉ 1970

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Kroetz, 1985 (Ferrovias); Roncaglio, 1996 e Razente, 2003 (Rodovias). Org. Bergoc, G.J.

Energia - 1960

Até o início da década de 1960 eram produzidos no Estado do Paraná pouco mais de 128 mil quilowatts. Ainda no início dessa década a produção de energia elétrica chegou a 172.000 quilowatts.

A prioridade maior parece ter sido a interligação do Paraná com os sistemas dos Estados vizinhos, integrando-os no sistema centro-sul, dentro do previsto pela política nacional de eletrificação. Em nível interno, a prioridade foi para as regiões de Curitiba (onde se chegou a instalar geradores de emergência) e Ponta Grossa que “... representando área com grande possibilidade de expansão industrial, apresentava déficits elevados e encontrava-se sob ameaça de racionamento...” seguida das regiões Norte, Litoral, médio Iguaçu, Sudoeste e Oeste. (COPEL, 1994, p. 107).

No início da década de 1960, com um novo Governo, em função dos conflitos que se estabeleciam no interior do Estado, e tendo por base o mencionado diagnóstico da SAGMACS, foram revistas as prioridades de Governo em vários setores, inclusive no de energia, e para as diferentes regiões do Estado.

Tornava-se claro, já no início da década de 1960, o empenho na implementação do Plano de Eletrificação do Paraná e a consolidação da Copel como instrumento de realização deste programa. Tal empenho resultou de um diagnóstico que apontava a questão energética como um dos pontos de estrangulamento da economia paranaense. Nesse sentido, o Governo estadual dividiu sua atuação em duas áreas prioritárias: transportes e energia elétrica. Em discurso proferido a 31 de janeiro de 1961 Ney Braga afirmava que:

[...] Uma das etapas do nosso programa procurará criar as condições necessárias para dar estabilidade à nossa economia e reduzir a fuga de recursos que aqui deveriam ser aplicados. Um Paraná industrializado, cuja estabilidade econômica garanta a agricultura, será possível desde

que se prepare, com urgência, a sua infra-estrutura econômica nos setores de energia elétrica e transportes. (UFPR/COPEL, 1994, p. 132).

Quanto ao atendimento das diferentes regiões no interior,

O Plano de 1961 propôs uma nova divisão do Estado para fins de aplicação dos recursos, abandonando-se as três regiões anteriormente vigentes. Agora trabalhava-se com as categorias de Sistema Tronco (Curitiba e Ponta Grossa); Sistema Centro (região de Ponta Grossa); Sistema Litoral; Região de Curitiba; Sistema Sul (ao longo do Rio Iguaçu); Sistema Sudoeste (ao longo do Rio Chopim); Sistema Norte e Sistema do Rio Mourão. (UFPR/DH, 1994, p. 109).

A instituição de uma taxa possibilitou alavancar os recursos necessários para a implantação do plano proposto.

Tal situação [carência de energia elétrica no interior] só foi contornada a partir de 1961 quando, no Governo Ney Braga, pôde contar com vultosos recursos obtidos através da Taxa de Eletrificação junto à empresa de fomento do Estado, CODEPAR. A partir daí, assistiu-se ao deslanche da Copel que, rapidamente, passou a atender quantidade cada vez maior de municípios; tirou da gaveta ambiciosos e bem-sucedidos projetos de construção de usinas hidrelétricas e termelétricas e chegou, finalmente, a absorver as outras empresas privadas de energia. (UFPR/DH, 1994, p. 111).

Decisões tomadas pelo Governo resultaram numa política mais agressiva para o setor elétrico no Paraná. A prioridade acabou sendo direcionada ao abastecimento energético da Capital, em consonância com o plano de industrialização. Para direcionar o crescimento do Estado como foi pensado, as dívidas das empresas públicas que se arrastavam por mais de uma década foram saldadas através de empréstimos junto ao Banco do Estado de São Paulo S.A..

A Usina Elétrica do Paranapanema S.A.⁴² (USELPA) começou a repassar ao Paraná uma cota de 5,5 megawatts referente à energia produzida na Usina de Salto Grande do Rio Paranapanema, concluída em 1961, permitindo solucionar alguns dos problemas mais imediatos. Ao mesmo tempo deu fôlego para o Governo avançar nos objetivos de longo prazo. A eliminação gradativa da produção de energia por geradores diesel-elétricos possibilitou melhorar a qualidade da energia fornecida e a reduzir custos operacionais.

Nessa situação, a Copel pôde dar início à implantação do Plano Estadual de Eletrificação através da execução de obras essenciais e da estruturação de um sistema interligado abrangendo as regiões de maior densidade populacional. A USELPA até 1965 destinaria à Copel mais 65 mil kW das Usinas de Salto Grande e Jurumirim. Posteriormente, com a entrada em funcionamento da Usina Xavantes, no Salto Itararé, a Copel contaria com 40% do potencial, ou seja, 165 mil kW. Esse fornecimento de energia permitiria o atendimento de toda região norte do Paraná, área em que, segundo os relatórios da presidência, os problemas de suprimento de energia e a sua má qualidade estavam “alimentando focos de agitação social”. Para garantir as condições de transmissão de energia, a Copel projetou a linha tronco Londrina-Alto Paraná, construindo em 1961, a primeira etapa do empreendimento. No entanto, em outras regiões do Estado ainda servidas por companhias particulares, os “focos” de descontentamento também se faziam presentes: [...] (UFPR/DH, 1994, p. 129).

Pode-se afirmar que do início da década de 1960 em diante a Copel passou a ter ação decisiva no setor elétrico de todo o estado, investindo, construindo e ampliando a produção e distribuição de energia. A preocupação com “focos de agitação social” era referência ao movimento de criação do Estado do Paranapanema, já tratado.

Na década de 60 foram construídas as usinas de Melissa, Ocoí, Chopim 1, Mourão 1, Salto Grande do Iguaçu e Figueira, além de um sistema elétrico que interligava as usinas geradoras com diferentes regiões do Estado. Nessa época foi também concluído o denominado “Sistema Tronco Principal”, que interligou o Estado de São Paulo ao norte do Estado do Paraná e à Usina de Figueira e esta a Ponta Grossa e Curitiba. (COPEL, 2008)

A figura 34 mostra as usinas de energia em funcionamento em 1970 e respectiva distribuição da população por municípios no Censo desse ano.

⁴². Empresa pública de energia elétrica criada pelo Estado de São Paulo em 1953 para aproveitar o potencial hidroelétrico do rio Paranapanema. (UFPR/DH, 1994: 79).

FIGURA 34 USINAS DE ENERGIA ELÉTRICA E POPULAÇÃO ATÉ 1970

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Copel, 2010 e Duke Energy, 2012 (Usinas de energia) . Org. Bergoc, G.J.

O crescimento da energia elétrica disponível foi também resultado dos investimentos feitos pelo Estado de São Paulo no rio Paranapanema, divisa estadual, que disponibilizou parte da energia produzida ao Paraná e acabou facilitando a ação dos Governos paranaenses, nessa década, na implementação dos investimentos em produção e geração própria de energia, através da construção de hidroelétricas. Com a finalização dos investimentos na construção da Usina Hidroelétrica de Chopin e Mourão I e da Termoelétrica de Figueira em 1965, a produção de energia quase dobra em relação a 1960, chegando próximo a 222.000 quilowatts, em função da política adotada a partir de 1961. Outras Usinas foram iniciadas pelo Governo do Paraná nesse período, sendo a mais importante a que aproveitaria o grande potencial do desnível da Serra do Mar com a interligação dos rios Capivari e Cachoeira que proveria a Capital de energia abundante, gerando as condições básicas para sua industrialização.

Os investimentos em infraestrutura básica, tais como energia e rodovia, foram feitos concomitantemente à política de incentivo à industrialização que, principalmente a partir da década de 1960, redesenharam a economia do Estado proporcionando um novo perfil, como será visto na sequência.

5.5 - A industrialização nos anos 1960

Segundo Balhana et al. (1969, p. 240), em fins da década de 1950 somente cerca de 10% da renda interna do Paraná provinha do setor industrial. Esse setor representava inexpressivos 3,06% do produto industrial brasileiro. Diferentemente dos dados apresentados acima,

os dados do PIB do IpeaData referentes a 1959, mostram que o setor secundário representava 19% do PIB setorial e o setor primário 41% do PIB estadual, significando que havia um certo nível de industrialização do Paraná. (Gráfico 06).

GRÁFICO 06 PIB SETORIAL PR-1959

Fonte: IPEA, IpeaData, dez/2010

As indústrias paranaenses faziam a elaboração inicial dos produtos agrícolas tais como óleo, açúcar, papel, madeira, torrefação e moagem de café, que eram enviados a São Paulo, onde eram transformados em produtos finais a serem comercializados no mercado. Muitos desses produtos voltavam para serem comercializados e consumidos na região.

GRÁFICO 07 VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL (VTI) DOS
ESTADOS BRASILEIROS - 1959

Fonte: IPEA, IpeaData, dez/2010

Balhana, Machado e Westphalen (1969, p. 239) explicam que “até a década de 1960, a economia paranaense esteve basicamente fundamentada na monocultura do café. Foi quando iniciou a diversificação das suas atividades agrícolas, bem como, de fato, o processo de sua industrialização”. Outros autores expressaram a mesma opinião, como Razente (2003, p. 38), argumentando que “o Paraná do início dos anos 60 era essencialmente agrícola com pretensões para desenvolver seu setor industrial”.

“Em 1949, as atividades industriais paranaenses podem ser ainda consideradas como pré-industriais de beneficiamento primário, de algumas matérias-primas oriundas da agricultura e da extração florestal”, segundo Balhana, Machado e Westphalen, (1969, p. 240), acrescentando ainda que cerca de 84% do total da produção industrial do Paraná provinham de indústrias de transformação e em seguida vinham a indústria extrativa com 8,5% e com 6,5% a construção civil.

Dados da SUDESUL (1970, p. 137 apud RAZENTE, 2003, p. 38) mostram que em 1959 “aproximadamente 56,3% do valor da produção paranaense provinham de indústrias diretamente relacionadas ao ramo de alimentares; 17,1% da madeira/mobiliários; 3,8% de Minerais não-metálicos e 3,7% devido à indústria de papel e papelão”.

As ações articuladas pelo Estado a partir dos anos de 1960 até fins da década de 1970 foram relatadas por Augusto (1978) na publicação “Intervencionismo Estatal e Ideologia Desenvolvimentista”. Também em Iparde (2006, p. 32) verifica-se a análise desse período:

O Paraná até o início dos anos 60 vai apresentar uma indústria basicamente primária e de baixo grau de elaboração, como é o caso do beneficiamento de produtos agrícolas (principalmente do café), ou mesmo indústria de madeira. (IPARDES, 2006, p. 29).

Ainda segundo essa fonte, esta é a pequena indústria,

voltada para mercados locais, ou então, dedicadas basicamente às atividades rudimentares do primeiro processamento de produtos agrícolas, ou seja, uma indústria pouco avançada tecnologicamente e geralmente de reduzidas escalas de produção. (IPARDES, 2006, p. 29).

Em meio às incertezas da crise política brasileira, a necessidade de modernização do Paraná passou a ser o discurso hegemônico, e sucessivos governadores a partir de 1961 apontaram numa mesma direção: o Paraná precisava se industrializar e para isso tinha que implantar a infraestrutura necessária, que, nas palavras do Governador na mensagem de 1961,

[...] as realizações de infra-estrutura já mencionadas podem permitir-nos prever um rápido desenvolvimento do setor industrial paranaense, que se traduzirá na maior estabilidade da economia regional e no aumento do padrão de vida da população. (PARANÁ, **MENSAGEM**, 1961, p. 27).

Pimentel, que sucedeu Ney Braga, continuou no mesmo tom, como se verifica em seu discurso:

Tanto a industrialização como a diversificação das atividades produtivas requerem um conjunto de obras prioritárias de infra-estrutura básica, especialmente no campo da energia elétrica, dos transportes e das telecomunicações, sem o qual a capacidade empresarial da iniciativa privada esbarra em obstáculos insuperáveis (PARANÁ, **MENSAGEM**, 1970, p. X).

Fazendo o contraponto aos Governos anteriores, usavam a retórica da competência como o diferencial de Governo. Operacionalmente, para atingir o objetivo, foi implantada uma taxa compulsória que deveria ser revertida na implantação da infraestrutura e no financiamento à indústrias⁴³. O objetivo explicitado para justificar a taxa à população foi que os investimentos seriam

necessários naquele momento para possibilitar a melhoria do nível de vida dos paranaenses. Isto ocorreria através do aumento (e retenção) da renda gerada no Estado (AUGUSTO, 1978, p. 54), que seria conseguido a partir de investimentos em energia e transporte, proporcionando as condições para a industrialização, como pode ser visto na justificativa do Governo que afirma ser seu objetivo promover a

estruturação de um sistema de transporte que facilite o acesso às matérias-primas e o escoamento dos produtos elaborados para os mercados, internos e externos; investimentos maciços no setor de energia de modo a dar condições para a implantação industrial; elaboração de uma legislação que favoreça e estimule a implantação de indústrias e a expansão do parque industrial atual, ao mesmo tempo que oriente os investimentos por critérios regionais e setoriais. (Discurso publicado na Revista Estudo n.º 40, Análise da Economia Paranaense, p. 14, apud AUGUSTO, 1978, p. 54-55).

A Lei de criação do Fundo de Desenvolvimento do Estado (FDE) e da Companhia de Desenvolvimento do Paraná (CODEPAR), para aplicar os recursos do fundo, explicitava como deveria ser a destinação dos recursos:

a) produção e distribuição de energia elétrica, 40% nos quatro primeiros anos de vigência do empréstimo [...] e 30% no quinto e último ano; b) investimentos do Estado do Paraná [...], 40% nos dois primeiros anos de vigência do empréstimo [...] e 30% nos três anos finais; c) desenvolvimento industrial e agrícola, até o montante dos saldos decorrentes das aplicações previstas nas letras a e b deste artigo.”⁴⁴ (LEI ESTADUAL n.º 4529 de janeiro de 1962, Art. 1.º).

⁴³ Lei estadual n.º 4.529/1962.

⁴⁴ O saldo remanescente da letra c representava, 20% nos dois primeiros anos e, 30% e 40% nos últimos anos.

A intenção de industrializar o Paraná se transformou em ação a partir dos investimentos realizados pelo Governo do Estado, com os recursos do Fundo recém-criado. Entretanto, a destinação dos recursos foi prioritariamente carreada para as estradas, como analisa Augusto:

Como se percebe, embora a idéia de industrialização e diversificação agrícola estivesse presente como meta a atingir, num primeiro momento foi secundária, mesmo porque o déficit existente em energia elétrica e em vias de comunicação tornavam-na impossível a curto prazo. Prioritariamente, embora já existisse uma Taxa de Eletrificação, manipulada pela Companhia Paranaense de Energia Elétrica – COPEL, era à energia elétrica e à integração entre Norte e Sul do estado, através da Rodovia do Café, que se orientavam as prioridades governamentais. A propósito desta última, consta a seguinte manifestação: “[...] esta linha mestra da nossa economia, *verdadeira espinha dorsal do sistema econômico do Paraná, a Rodovia do Café*, que vai permitir a verdadeira efetivação da união entre o Norte e o Sul do Estado, a verdadeira união de brasileiros de todas as procedências que vem cooperar para o engrandecimento do Estado, [...] esta obra magnífica de paranismo [...]”.

⁴⁵ (AUGUSTO, 1978, p. 62-63).

Ao verificar a utilização real dos recursos do FDE, após sua aplicação, fica claro o que se pretendia:

Há indicações, entretanto, de que a prioridade manifesta (mas não por isso, real) não se manteve no decorrer do tempo. Já no primeiro ano de atividades da CODEPAR há sinais de que a construção de estradas, apenas um dos itens constantes da rubrica “investimentos do Estado do Paraná” teria papel preponderante, com ênfase na BR 35/104⁴⁶ – Rodovia do Café, como o próprio nome indica, responsável pelo escoamento da produção cafeeira do Norte rumo a Paranaguá, principal porto do estado. (AUGUSTO, 1978, p. 94).

⁴⁵ Haroldo Leon Peres, UDN, líder governista, discurso transcrito em Anais da Assembleia, vol. I, Ata da 176.ª Sessão Ordinária da 4.ª Legislatura, 31-01-1962, p. 9889, grifo nosso. (da autora, Augusto)

⁴⁶ Posteriormente denominada BR376

Embora Augusto (1978) coloque inicialmente de forma tímida de que há indício sobre a mudança de prioridade na execução orçamentária, os dados que apresenta na sequência sugerem muito mais que isso:

Pode-se observar na tabela 05 a seguir, que o financiamento para a Rodovia do Café, que liga o Porto de Paranaguá ao norte do Estado, recebeu praticamente todos os recursos empregados pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR) nos dois primeiros anos de sua execução, sendo que o financiamento em rodovias foi superior ao aplicado em energia, contrariando a prioridade inicialmente estabelecida pelo Fundo.

O valor gasto efetivamente pelo Estado comprova essa predominância ao setor rodoviário, como pode ser visto nos investimentos detalhados para os anos de 1961 a 1966, para energia e rodovias, na tabela 06 na página seguinte.

A grande obra financiada com esses recursos foi a construção e asfaltamento da Rodovia do Café, ligando o Norte ao porto marítimo, provocando impacto no progresso das regiões beneficiadas e promovendo a política de integração do território paranaense. (SILVA, 1984, p. 52).

Augusto (1978) demonstrou, apoiada nos documentos produzidos por diferentes organismos, como se estruturou o pensamento sobre a importância da industrialização na visão dos Governos sobre esse período:

A partir de 1959 tentou-se articular o conhecimento adquirido para a elaboração de um estudo global da economia e um esboço de plano de desenvolvimento. Derivam daí as bases do programa que orientou a ação governamental no período 1961/1965. Os trabalhos do PLADEP contêm elementos importantes para a caracterização do Paraná à época em análise, bem como se encontram presentes indicações para a superação

TABELA 05 DISTRIBUIÇÃO DE FINANCIAMENTOS PARA O SETOR PÚBLICO (EM NCR\$ 1000 - PREÇOS CORRENTES)

	1963		1964		1965	
Arrecadação do FDE	5982		20789		40008	
Receita líquida para aplicações	5551		19503		36450	
Disponibilidade do exercício para aplicações	7794		21781		41964	
Disponibilidade para o setor público (80% da arrecadação do FDE+ saldo do exercício anterior)	5933		15321		31366	
Aplicações efetivas no Setor Público	5252	100,0%	15105	100,0%	25308	100,0%
Energia Elétrica	1866	35,5%	3532	23,4%	9608	37,9%
Depto. de Estradas de Rodagem	2622	49,9%	10388	68,8%	12080	47,7%
(Rodovia do Café)	2610		7560		2750	

Fonte: Relatórios Anuais da CODEPAR, 1963, 1964, 1965. As parcelas referentes às aplicações em energia elétrica e estradas dizem respeito a parcelas de financiamentos desembolsados em cada exercício. In Augusto (1978, p. 97.)

Obs.: A diferença (para menos) entre a arrecadação do FDE e a receita líquida para aplicações deriva das despesas do Fundo contando, entre outras, a taxa de administração destinada à CODEPAR (4% segundo a lei), a verba de Estudos e Projetos (3% segundo a lei), provisão para Juros Bônus, etc.. A diferença (para mais) entre a receita líquida e a disponibilidade para aplicações diz respeito a juros de depósitos bancários, retorno (amortizações) dos financiamentos, juros de empréstimos, etc.. In Augusto (1978, p. 94).

TABELA 06 INVESTIMENTOS ESTADUAIS EM ENERGIA ELÉTRICA E RODOVIAS - 1961/1966

Anos	Investimentos Estaduais em Energia Elétrica			Investimentos Estaduais em Rodovias		
	Totais	Recursos de FDE(*)	Participações FDE (%)	Totais	Recursos de FDE(*)	Participações FDE (%)
1961	800			1700		
1962	2800	1526	55	4400	1270	29
1963	5600	1865	33	9000	2622	29
1964	10500	3732	36	22700	10388	46
1965	32000	12906	40	41300	12080	29
1966	45700	15662	34	50400	12600	25
Total	97400	35691	36	129500	38960	30

(*) Inclui Financiamentos e participações societárias.
Fonte: CODEPAR, Relatório 1966, Ação de Desenvolvimento, p. 45. In Augusto (1978, p. 98).

da “debilidade” econômica do estado. Constituíam “arcabouço para a fixação de uma política desenvolvimentista para o Paraná” e, nesse sentido, ali já se encontravam as premissas que orientaram a atuação posterior da CODEPAR em direção a uma pretensa “autarcização” do Estado. (AUGUSTO, 1978, p. 52).

A justificativa para essa política passava pelo convencimento da perda de renda do Estado em razão da situação de sua infraestrutura, que dela derivava inclusive o problema político e econômico pelo qual passava o Paraná naquele momento.

Assim é que, ao assumir o governador Ney Braga, em 1961, já se encontram articulados os elementos definidores de um “projeto de desenvolvimento” para o estado. Segundo esse governador, seus planos de administração apoiavam-se em dois pontos básicos: em primeiro lugar, a necessidade de integração do Paraná que se encontrava dividido; outro ponto, correlato a esse, era o desenvolvimento do estado. A justificação de prioridades vem apoiada, sempre, no mesmo elemento: a fragmentação existente concorria para uma grande evasão da renda gerada pela cafeicultura, localizada no Norte, em direção a São Paulo; o fato de “o Paraná não ser olhado, nem pelo próprio Governo, como um Estado capaz de se desenvolver, de criar riquezas e exportá-las pelo seu próprio porto”⁴⁷ reforçava essa situação. Ou seja, os diagnósticos, reiteradamente denunciadores de uma situação em que o Paraná era espoliado por São Paulo, aliados à precariedade de condições para um surto industrializante no estado, indicavam o rumo a seguir. (AUGUSTO, 1978, p. 55).

A industrialização, para os formuladores dessa política, estava diretamente relacionada à implantação de infraestrutura no estado, principalmente de energia elétrica e transporte. Esses objetivos foram perseguidos simultaneamente a partir do início da década de 1960.

⁴⁷ Ney Braga, entrevista, s/d, a por Augusto (1978: 55).

Oliveira (2001) reforça essa tese relacionando o esforço empreendido pelo Governo, entre 1961 e 1966, para viabilizar a pretendida industrialização. No entanto, houve um descompasso entre o ciclo virtuoso da expansão da economia cafeeira e os investimentos em industrialização do Paraná. Entre os anos de 1930 e 1950, em que o café era o principal produto do Estado, Padis (1981, p. 195) observa que “em quase nada o Estado aproveitou para implantar uma infraestrutura adequada à manutenção do ritmo de crescimento de sua economia”. Dos anos 1960 em diante o Governo do Paraná concentra seus esforços na industrialização, mas o setor cafeeiro já não mais apresentava a força impulsionadora que teve no período anterior, como visto.

A Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (CODEPAR), depois transformada no Banco de Desenvolvimento Econômico do Paraná (BADEP), “financiou cerca de quinhentas empresas especialmente industriais, durante a última década”, conforme Padis (1981, p. 197), referindo à década de 1960, com recursos do FDE, pois o Estado não conseguia arcar com a política de financiamento às indústrias e à necessária infraestrutura. Essas organizações foram as principais agências financiadoras, orientadoras e implementadoras da política de industrialização do Estado, através de uma ação “modernizante, racional e dinâmica”. (AUGUSTO, 1978, p. 25-26).

Explicando esse processo Lourenço (2003) afirma que:

Dentro dessa perspectiva, o funcionamento de um esquema articulado entre a Codepar e o Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE) possibilitou o aporte de recursos para a construção da infra-estrutura básica do Estado nos anos 60, viabilizando os requisitos físicos e

financeiros para o boom econômico da década de 70. Em outras palavras, o FDE representou verdadeiro orçamento paralelo tanto para a realização de dispêndios e inversões públicas quanto para a disponibilização de linhas de crédito subsidiadas para investimentos e para a cobertura das necessidades de giro das empresas. (LOURENÇO, 2003, p. 109-110).

Constatada a dependência do Estado do setor primário, que era muito condicionado a fatores externos, e verificando que São Paulo estava se industrializando, o discurso sobre a necessidade de encontrar outros caminhos para o desenvolvimento do Paraná passou a ser veiculado constantemente, resultando em várias saídas políticas.

Entre as conclusões que se apresentavam, algumas definiram as necessidades prioritárias no que concerne a uma política de industrialização, importante para o desenvolvimento na medida em que se “caracteriza o desenvolvimento por um processo de urbanização e industrialização”. (AUGUSTO, 1978, p. 53).

A ideia da industrialização partia da constatação que a economia paranaense era de base primária, com transformação insignificante dos produtos locais.

As conclusões são as seguintes: a economia paranaense é basicamente primária, dependendo em grande parte dos estímulos gerados pela produção agrícola, principalmente o café, havendo uma tendência à baixa da participação industrial na geração da renda interna do estado [...]. (AUGUSTO, 1978, p. 53).

Mas a industrialização não era possível com as condições em que se encontrava a infraestrutura estadual, principalmente a oferta de energia e o sistema viário. Os investimentos feitos no período foram no sentido de dotar o Estado de uma infraestrutura que possibilitasse atingir essa meta. Entre 1961 e 1966, as obras realizadas dotaram o Estado das condições necessárias para sua industrialização.

[...] a criação de hidrelétricas [...] (que passou de 163,507 kW para 300.000 em 1965); as rodovias evoluíram de 250 km para 750 km⁴⁸ neste mesmo quinquênio; o Porto de Paranaguá supera sua condição deficitária [...] e foram ampliadas suas instalações; [...] deu-se início a um plano de telecomunicações; dirimiram-se os conflitos pela posse da terra; [...] diversificou-se o setor agrícola; [...] destinaram-se significativas verbas para o investimento industrial no setor privado; para a educação, construíram-se em média duas salas de aula por dia útil, renovando o ensino no aprendizado industrial. (IPARDES, 1987, p. 191).

Nesse sentido, Balhana, Machado e Westphalen (1969) repercutem a versão oficial sobre o esforço e os resultados obtidos pelo Governo paranaense entre 1960 e 1966. Sobre esse esforço a CODEPAR manifesta a seguinte avaliação em 1967:

Todos esses índices expressivos indicam forte tendência para a diversificação registrada nos últimos anos, quer na produção industrial, como na própria estrutura econômica, pelos reflexos daquela sobre o setor primário da economia (Ação e Desenvolvimento: 7. Relatório 1966. – Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná – Codepar, Curitiba, 1967. apud BALHANA; MACHADO; WESTPHALEN, 1969, p. 243 – *itálico no original*).

Comparando a situação do setor secundário paranaense com o brasileiro, em 1950 o Paraná participava com 3,4% da produção total nacional, caindo para 2,2% em 1968⁴⁹. Houve, portanto, um decréscimo da produção industrial paranaense nesse período, mesmo com o Estado atuando no sentido de incrementar o crescimento do setor secundário, principalmente a partir de 1961. Augusto (1978) explica que

48. Os dados levantados sobre a produção de energia e construção de rodovias no período diferem, para menos, destes apresentados pelo IparDES, conforme relatado.

49. Dados apresentados por Augusto (1978: 208), cuja fonte original foi o relatório Estado do Paraná, Diagnóstico e Diretrizes de Ação, Documento Preliminar, 1972, cit., item 2.4.2., “Setor Secundário”.

não é apenas a produção paranaense que tem sua participação diminuída: de todas as unidades estaduais, excluindo São Paulo, cujo percentual se vê bastante aumentado (de 47,3% em 1950 para 56,8% em 1968), o único estado que apresenta um acréscimo relativo, de algum destaque, na produção industrial brasileira, é o de Minas Gerais. (AUGUSTO, 1978, p. 209).

A política de industrialização implementada pelo Estado não foi suficiente para acompanhar o processo de industrialização paulista naquele período, que estava implantando um moderno parque automotivo. Em Minas Gerais, os investimentos estavam sendo feitos na ampliação da produção de minério e sua transformação inicial e a expansão das indústrias de cimento, justificando seu relativo crescimento. (DINIZ, 1981).

Analizando o impacto que a ação do Estado, através da CODEPAR, teve sobre a economia interna, Augusto (1978) argumenta que

a renda do setor industrial do Paraná, no período de 1960-1968, foi a que teve crescimento mais acelerado (82% em relação a 44% da agricultura e 60% dos serviços), apresentando uma taxa de incremento geométrico anual de 7,7%, quando essa taxa para a agricultura foi de 4,9% e para os serviços de 7,0%. Assim, há coincidência entre o período em que atuou a CODEPAR e o crescimento relativo do setor industrial paranaense. (AUGUSTO, 1978, p. 209-2011).

Entretanto, comparativamente à industrialização brasileira, a paranaense pouco avançou. Representava 3,18% em 1966 e chegou a 3,76% em 1979, segundo dados da pesquisa industrial anual do IBGE. A explicação está no tipo de indústria que estava sendo financiada. Enquanto São Paulo investia em empresas com alta concentração de capital, destinadas a cobrir a escala da demanda nacional, o Paraná investia em pequenas indústrias, com pouco valor agregado e

pequena escala de produção e de capital local, pois o projeto original da CODEPAR, segundo Augusto (1979, p. 99), era de “privilegiamento ao capital paranaense e à pequena empresa”. Tanto que o governo que assumiu em 1966 relatou em sua mensagem à Assembleia que “apenas sete empresas com capitais não paranaenses tinham sido financiadas pela CODEPAR”. (AUGUSTO, 1979, p. 99).

5.6 - Agroindústrias na década de 1960

A agroindústria foi um gênero de indústria que apresentou avanços durante a década de 1960 com certa distribuição da industrialização no conjunto estado. A produção agrícola do norte, que inicialmente esteve voltada predominantemente para a exportação, começou a ser industrializada a partir de meados da década de 1950. Várias fábricas de torrefação e moagem de café, “máquinas” descascadoras de arroz, de produção de fubá e processamento inicial de outros produtos foram montadas desde a década de 1940. Grande parte do processamento destas pequenas indústrias atendia ao mercado local. Oliveira (2001) afirma que

o café legou um expressivo parque industrial dedicado à torrefação e moagem do produto. Posteriormente (1960-70), até mesmo empresas de café solúvel seriam instaladas na região Norte, numa etapa já avançada dos processos de criação de novos produtos derivados do café. (OLIVEIRA, 2001, p. 35).

A partir da implantação de uma indústria de café solúvel em Londrina, inaugurada em 1959, cuja produção é, em sua maior parte, exportada, observa-se o início de um processo de industrialização dos produtos da região, procurando agregar mais valor a estes. Em 1967,

outra indústria de café solúvel é inaugurada, em Cornélio Procopio, também região norte. Contraditoriamente, a partir desta década o café começa a entrar em declínio com a política de erradicação dos cafezais.

Com o estímulo do Estado, aumentaram as cooperativas de produtores rurais, principalmente as relacionadas aos produtores de café. Embora existissem cooperativas de produtores há algumas décadas, eram restritas territorialmente e agregavam poucos associados. Havia também essas organizações em outras áreas como as de crédito, de consumo, laticínios e mistas. Na década de 1960, com a cafeicultura em declínio em função das políticas federais, surgem as cooperativas de cafeicultores.

Entre 1957 a 1961, foram constituídas 12 cooperativas de café, porém a grande concentração ocorreu no ano de 1962, com 11 cooperativas; 9 em 1963, e as últimas 7 em 1964; totalizando 39 cooperativas constituídas segundo registro na Junta Comercial do Paraná. (SETTI, 2006, p. 23).

O Governo Federal disponibilizou crédito, via Banco do Brasil, que “estimulou a criação e estruturação das cooperativas, entidades que serviriam para proteger os cafeicultores da ação exploratória dos intermediários” (COCAMAR, 2003, p. 10), pois os mesmos poderiam realizar os processos iniciais de transformação dos seus produtos. Na década de 1960, quando “já havia ficado para trás o melhor momento da cafeicultura” e a conjuntura era de incertezas, diante dos acontecimentos nacionais – renúncia de Jânio Quadros, mudanças no sistema de Governo, transferência da capital federal para Brasília – acontece a criação da Organização Internacional do Café (OIC) e é assinado o Acordo Internacional do Café, entre os países produtores e os consumidores de café, em 1962. Nessa época o Paraná alcançava

uma produção de 25 milhões de sacas de café e o Brasil dispunha de estoques da ordem de 70 milhões de sacas. (COCAMAR, 2003, p. 10).

A política federal de erradicação dos cafezais, aliada ao aumento da oferta do produto no mercado internacional, agravado pelas adversidades climáticas e o incentivo governamental pela substituição da cultura por outras com melhores condições de remuneração, levou a profundas mudanças tanto no campo como nessas entidades.

Com a gradativa redução da cafeicultura, as cooperativas passaram a diversificar suas atividades, dedicando-se especialmente ao algodão, soja, trigo e milho. Das cooperativas de café constituídas nos anos 60 e 70, poucas ultrapassaram o século XX em funcionamento, dentre elas: Cocamar (Maringá), Corol (Rolândia), Copagra (Nova Londrina), Cofercatu (Porecatu), Cocari (Mandaguari), e Nova Produtiva (Astorga). (SETTI, 2006, p. 23).

O cooperativismo foi usado pelo regime militar, a partir de 1964, como meio para a modernização da agricultura e frear as reivindicações pela reforma agrária.

O regime militar brasileiro, que havia assumido o Governo em 1964, pretendia estruturar e modernizar toda a economia brasileira, inclusive a agrícola, tornando-a mais eficiente e produtiva. Na visão do Governo central, o cooperativismo era um instrumento para cumprir essa finalidade, tendo por base experiências exitosas principalmente em algumas colônias do Paraná e do Rio Grande do Sul. Com isso, as reformas lideradas pelo Governo também alcançaram a agricultura e o cooperativismo. (SETTI, 2006, p. 23).

Para viabilizar essa estratégia o Governo Federal firmou convênio com a USAID, que disponibilizou um especialista no assunto para estimular a formação e estruturação do sistema de cooperativas no Paraná. Um técnico especialista em cooperativismo do Serviço da Agricultura dos Estados Unidos foi enviado ao Brasil, em 1965, onde passou a trabalhar no Instituto Nacional de Desenvolvimento

Agrário (INDA), posteriormente transformado em INCRA, em Curitiba, assessorando o desenvolvimento do cooperativismo nos três Estados do sul. (SETTI, 2006, p. 24). As cooperativas passaram a constituir empresas de industrialização dos produtos agrícolas de suas regiões e associados, gerando num primeiro estágio a distribuição de indústrias pelo território estadual. Entretanto, mesmo com esse apoio, as cooperativas e as agroindústrias por essas organizadas levaram algum tempo para ser planejadas e implantadas, até porque a crise pela qual o Brasil passou do início até meados da década de 1960 não permitiu muito avanço nos planos feitos.

A década de 1960 foi marcada pela implantação da infraestrutura de transporte e energia, como visto, e financiamento às indústrias visando estruturar um parque industrial de capital paranaense. Este caminho se mostrou pouco adequado, pois os resultados comparativamente ao que estava acontecendo em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, se mostraram aquém dos esforços despendidos pelo governo paranaense, conforme pode ser visto nos dados que demonstraram ter havido uma diminuição da participação da indústria do Paraná no contexto nacional. Na década de 1970 outro rumo foi buscado, procurando aprender com o caminho trilhado, e ainda com a nova conjuntura que se abriu após as crises nacionais enfrentadas no período.

5.7 - I e II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento – década de 1970

As políticas estaduais a partir da década de 1970 foram formuladas visando inserir o Paraná nas políticas nacionais de desenvolvimento,

traçadas pelo I e II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) através da agroindustrialização e da produção de *commodities* para o mercado internacional, implementando os corredores de exportação. Foram implantadas novas vias ou melhoradas algumas das existentes para facilitar o acesso das mercadorias produzidas nas regiões produtoras no interior aos portos, viabilizando sua exportação. No Paraná, o porto de Paranaguá recebeu melhorias ampliando sua capacidade de carga. Procurando entender como as políticas estaduais de desenvolvimento se articularam às nacionais serão inicialmente apresentados os Planos Nacionais, intercalados pela Política Urbana paranaense.

5.8 - I PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

Em âmbito federal, na década de 1970 foi implantado o I Plano Nacional de Desenvolvimento (1971-1974). Apresentado à nação em dezembro de 1971 pelo Governo Médici, tinha estratégias para a expansão dos setores econômicos e reservava ao Centro-Sul

absorver maior parcela do capital físico do país em equipamentos, instalações e edificações, tanto na indústria como na agricultura, para garantir taxas de crescimentos aí já existentes⁵⁰. (BRASIL, 1971, p. 26 apud SCHIFFER, 1989, p. 73).

O programa de modernização estabelecia como meta o “desenvolvimento da empresa agrícola, para criar agricultura organizada à base de métodos modernos de produção e comercialização”. (BRASIL, I PND, 1971, p. 22). Em relação à distribuição de produtos

⁵⁰ Brasil, Presidência da República (1971), p.26.

agrícolas, propunha criar os “Corredores de Transporte”⁵¹. Expunha ainda a estratégia específica para a área agrícola compreendida pela região centro sul:

“A estratégia de desenvolvimento agrícola, orientada para a conquista de capacidade competitiva, e destinada a permitir o crescimento anual acima de 7%, se orientará no sentido de:

I – Na Região Centro-Sul: **desenvolver a agricultura moderna, de base empresarial**, que alcance condições de competitividade internacional em todos os principais produtos, até mesmo o trigo e outros, cujas importações só recentemente pôde o País substituir.

II – Na área do Programa de Integração Nacional: [...] 2) expandir a fronteira agrícola, para incorporar os vales úmidos do Nordeste, notadamente o do São Francisco, e novas áreas na Região Amazônica e no Planalto Central.” (BRASIL, I PND, 1971, p. 22).

Com fundamentos nessas estratégias, Schiffer (1989) mostra ainda que

As relações externas do Brasil envolveriam, entre outros pontos, o incremento das exportações, o “aumento da participação da empresa estrangeira no esforço nacional de conquista de mercados externos”, e uma política de absorção de tecnologia.⁵² (SCHIFFER, 1989, p. 73).

⁵¹ No Plano consta o termo “Corredores de Exportação”, entretanto na ressalva nº 5 da Lei que instituiu o I PND – Lei Ordinária nº 5727/1971 corrige o termo para “Corredores de Transporte”.

⁵² Brasil, Presidência da República (1971), p. 34 e 36

A “agricultura moderna de base empresarial” está relacionada ao incentivo à mecanização da lavoura e à intensificação do uso de insumos e à adoção de técnicas de gestão buscando o aumento da produtividade, realizado através de linhas de crédito oficial. É o que se observa na agricultura paranaense e em várias regiões brasileiras nas décadas subsequentes.

Por outro lado, as migrações que se observam do sul para outras regiões estavam relacionadas à expansão das fronteiras agrícolas, conforme definia o I PND, que no caso do Paraná verificou-se predominância para o planalto central e norte do país.

As migrações internas são “historicamente condicionadas, sendo o resultado de um processo global de mudança, do qual elas não devem ser separadas” (SINGER, 1973, p. 31). Ao cotejar as migrações que ocorreram nesse período com as mudanças na estrutura fundiária e na mecanização do campo, verifica-se a exatidão da assertiva de Singer. O crescimento populacional do Paraná que variou entre 71,1% e 102,2% entre 1940 e 1960, caiu na década de 1970 para 62,2% e na seguinte para 10% e ficou neste patamar desde então. Comparativamente ao crescimento populacional brasileiro, a população do Paraná cresceu em relação à do Brasil até a década de 1970. A partir dessa década seu crescimento vem sendo sempre menor que o brasileiro, como será visto mais à frente. Em 1872, a proporção da população do Paraná em relação a do Brasil era de apenas 1,72%. Em 1920 estava em 2,24% e em 1940, 3%. Chegou em 1970 a 7,34%. A tabela 07 e o gráfico 08 ilustram essas análises.

Na região norte paranaense ainda se observou o crescimento populacional em termos absolutos. Fresca (2004) demonstrou que

Entre 1960 e 1970, a evolução da população total continuou a manifestar a tendência ao crescimento positivo com um acréscimo de 43,52% em 1970 sobre 1960. Essa taxa positiva deve-se, em grande parte, ao contínuo afluxo populacional para a área em estudo, especialmente na porção extremo-oeste, onde as últimas parcelas de terras virgens ainda estavam sendo comercializadas sob a forma de loteamentos rurais e urbanos. Ao longo dos anos de 1960, especialmente na primeira metade, a frente pioneira alcançava os limites máximos de expansão no estado paranaense e finalizava a incorporação de terras à produção agropecuária, mas exibindo ainda intenso crescimento populacional. (FRESCA, 2004, p. 221).

GRÁFICO 08 EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DO PARANÁ EM RELAÇÃO À DO BRASIL - 1853-1970

Fonte: IBGE

TABELA 07 EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO PARANAENSE EM RELAÇÃO À POPULAÇÃO DO BRASIL
CENSOS DE 1960 A 1970

Censos	Pop. Brasil	Cresc. em Rel. ao censo ant.	Pop. Paraná	Cresc. em Rel. ao censo ant.	% do PR/BR
1960	60.967.185	17,4%	4.277.763	102,2%	7,02%
1970	94.508.554	55,0%	6.936.743	62,2%	7,34%

Fonte: Censos Demográficos do IBGE.

FIGURA 35 POPULAÇÃO DO PARANÁ EM 1970

Fonte: Censo 1970 do IBGE. Org. Bergoc, G.J.

O estancamento das migrações para o Paraná e a reversão desse fluxo em direção a outras regiões brasileiras provocaram a perda populacional verificada na década de 1970, mas teve sua origem na década anterior. Nakagawara (1981) afirma que

A década de 60, denominada como a década da 'desestruturação do Paraná', foi um período de rápidas transformações estruturais que viriam repercutir intensamente na organização do espaço físico, social e econômico. O universo de problemas surgidos deve ser apreendido como se inscrevendo dentro de um amplo processo da evolução do capitalismo no Brasil. (NAKAGAWARA, 1981, p. 106)

Mesmo apresentando crescimento absoluto, conforme mostrado por Fresca (2004), estudo de Carvalho (2002) demonstrou que vários municípios da região norte vinham “apresentando perdas de população absoluta e muito antes da geada negra, ocorrida em 1975”. (CARVALHO, 2002, p. 72). Apresenta a autora uma tabela comparativa da população de cinquenta e um municípios que perderam população entre 1960 e 1970, sendo que quatro perderam mais de 40%, quinze entre 40% e 20%, dezesseis entre 20% e 10%, e outros dezesseis menos de 10%. Conclui que

o processo de modernização e de substituição nas relações de trabalho na cafeicultura do Paraná foi mais complexo do que a explicação generalizante da rapidez na troca do café pela soja e do colonato pelo bóia-fria em meados da década de 1970.

Os movimentos populacionais ocorridos entre os anos de 1960 e 1970 foram incrivelmente fortes para serem deixados de lado quando analisamos o que aconteceu no campo e na cidade no “Norte do Estado” quando o processo de modernização agrícola pôs quase literalmente a nu um trabalhador sem trabalho. Não podemos atribuir essa diminuição de empregos rurais exclusivamente às geadas, mas às alterações no uso do solo e nas relações de trabalho na agricultura. Os grandes cafeicultores foram os principais executores de uma política agrícola responsável pelas

mudanças no uso do solo com a aplicação do plano de erradicação de cafeeiros antieconômicos e preponderaram na adoção das erradicações financiadas, os mesmo que raramente cumpriam a legislação do Estatuto do Trabalhador Rural. (CARVALHO, 2002, p. 75).

Analisando os impactos demográficos dessas transformações Nakagawara (1981, p. 106) revela que “dos 290 municípios recenseados em 1980, cerca de 60%, isto é, 170 municípios, apresentaram menos população residente, se comparada com os resultados de 1970”. Entretanto, esse impacto não aconteceu homogeneamente no Estado. O norte é que sofreu a maior redução populacional. Segundo o levantamento feito por Nakagawara (1981, p. 106), “apenas 10 estão localizados no extremo sul do Paraná”. A figura 36 mostra a localização dos municípios que perderam população entre as décadas de 1970 e 1980.

Comparando as migrações ocorridas com as estratégias do Plano Trienal e até com os objetivos do I PND, pode-se afirmar que nesse período houve a reestruturação da área rural brasileira, com grande impacto nas cidades, seja com o esvaziamento de umas, seja com o crescimento explosivo e desordenado de outras.

A partir da década de 1960, aprofundando-se nos anos 1970, houve um processo de mudança de técnicas agrícolas que provocou enorme alteração nas técnicas de produção no norte do Paraná, fenômeno semelhante ao que ocorre em outros estados no país, decorrente das políticas nacionais implementadas desde a década de 1950. Esta afirmação é decorrente da análise da evolução da quantidade de tratores do Brasil (tabela 08) e, em particular, do Paraná.

FIGURA 36 MUNICÍPIOS QUE PERDERAM POPULAÇÃO 1970 – 1980

Fonte: Nakagawara, 1981, p. 107. Org. Bergoc. G.J.

TABELA 08 QUANTIDADE DE TRATORES EXISTENTES NOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS (UNIDADE)

Brasil e Unidade da Federação	Ano			
	1950*	1960*	1970	1975
Brasil	8.400	65.000	165.870	323.113
Paraná	—	5.181	18.619	52.498

Fonte: IBGE - Censo Agropecuário
Os dados do Brasil referentes a 1950 e 1960 são os constantes do Plano Trienal de 1961, p. 168.
Os dados do Paraná para 1960 são da SEAG/DERAL/Paraná.

O campo, com a incorporação de máquinas, implementos agrícolas e insumos, estava se industrializando. Um grande processo de mudança no Brasil e no Paraná, notadamente na região norte, ocorreu nesse período.

O objetivo do crédito rural implementado a partir de 1965

era a modernização da agropecuária brasileira, visando a aumentos da produtividade. Assim, por decisão política do Governo Federal, pretendiam-se mudanças profundas no caráter do desenvolvimento agrícola brasileiro, que até então vinha se processando por meio da incorporação de novas terras com técnicas pouco avançadas. (IPARDES, 2006, p. 68).

Ao mesmo tempo criava-se amplo mercado para o setor industrial produtor de máquinas e insumos agrícolas. Implementado o programa de crédito rural, a década de 1970 assiste a uma verdadeira explosão na expansão desse crédito, que no período de 1970 a 1979 cresce no Paraná, em termos reais, por volta de 500% (IPARDES, 2006, p. 68).

Na década de 1960 era crescente o número de estabelecimentos agrícolas no Paraná. Nesse período implantam-se no Estado nada mais que 285.000 novos produtores, principalmente na condição de proprietários. Os anos

1970 assistem a uma inversão desse processo, ocorrendo rápida redução do número de produtores rurais. Esse fenômeno, de grande importância econômica e social, vem sendo explicado por duas razões.

Em primeiro lugar, no início dos anos 70, deixam de existir terras livres passíveis de serem apropriadas legalmente. Assim, a expansão das áreas cultivadas, como já se viu, ocorreu via expansão de lavouras no interior dos estabelecimentos e não mediante a incorporação de terras até então livres. Por outro lado, a expansão das propriedades somente pôde ser realizada no Estado às expensas de outras propriedades, o que implica um processo de concentração fundiária. (IPARDES, 2006, p. 65).

O que explica a concentração da propriedade em curso a partir dos anos 70 é o “movimento da modernização da agricultura”. (IPARDES, 2006, p. 65), ou “modernização conservadora” (SCHIFFER, 1989, p. 68) que tinha nas políticas nacionais seu indutor. O Programa Estratégico recomendava como diretrizes básicas para este setor:

elevação da produção e da produtividade agrícola, pela melhor organização do meio rural, pelo zoneamento agrícola, pela modernização e aprimoramento das técnicas e métodos de trabalho agrícola, notadamente com a utilização intensiva de insumos novos, tais como adubos e corretivos, e também das facilidades de crédito e do seguro rural. (PROGRAMA ESTRATÉGICO, apud SCHIFFER, 1989, p. 68).

O crédito e seguro rural foram instrumentos importantes nesse processo, como assinala Schiffer (1989, p. 121)

O fator determinante, para a viabilização desse processo de modernização agrária foi a criação do crédito rural já em 1965, e que obteve incremento significativo de recursos na década seguinte. Foi através desta subvenção financeira, a qual concedia empréstimos às atividades rurais com juros até mesmo negativos, que se propiciou a difusão da capitalização do campo.

Este processo de concentração da propriedade é uma tendência geral do processo capitalista decorrente da modernização da agricultura através da mecanização, que provoca a substituição da mão de obra do campo pela máquina.

Essa modernização refletiu-se basicamente na generalização do assalariamento dos trabalhadores rurais em detrimento de parcerias existentes, o que implicou na diminuição da população residente no campo, bem como na redução da quantidade de pequenas propriedades que começou a ser verificada no período 1970-75, conforme pode ser visto no gráfico 09, ao lado.

GRÁFICO 09 QUANTIDADE DE ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS DO PARANÁ. 1970-75.

Fonte: FIBGE – Censo Agropecuário In IPARDES, 2006. Organizado por Bergoc, G.J..

TABELA 09 ESTRUTURA FUNDIÁRIA NO PARANÁ 1970 - 1975

Grupos de área (ha)	Estab. total – particular (%)		Área dos estab. total – particular (%)	
	1970	1975	1970	1975
Menos de 20ha	76,1	72,4	22,9	18,0
20 a menos de 50 ha	16,6	17,9	18,9	16,8
50 a menos de 200 ha	5,8	7,4	20,0	20,9
200 a menos de 500 ha	1,0	1,4	12,1	13,5
500 ha e mais	0,5	0,7	26,1	30,8
	100,0	99,8	100,0	100,0

Fonte: FIBGE – Censo Agropecuário In IPARDES, 2006, p. 67.

Depreende-se dos dados da tabela anterior que os estabelecimentos particulares menores que 20 hectares de área diminuíram percentualmente tanto em relação ao número quanto em relação à área total e os situados entre 20 a menos de 50 hectares, embora tenham crescido em quantidade diminuíram em área total. Por outro lado, houve aumento dos estabelecimentos maiores, notadamente nos de mais de 500 hectares, que passam de 26,1% para 30,8% da área total das propriedades particulares do Paraná. O gráfico 10 abaixo ilustra melhor estes dados.

GRÁFICO 10 ÁREA DOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS DO PARANÁ 1970-75.

Fonte: FIBGE – Censo Agropecuário In IPARDES, 2006. Organizado por Bergoc, G.J..

Os dados apresentados por Razente (1983, p. 152) com base nos estudos do METRONOR, agrupados em estratos um pouco diferentes, também demonstram essa mesma tendência. Razente (1983) afirma

Há, na verdade, um crescimento acentuado do crescimento da área ocupada pela pequena propriedade durante a década de 60, muito embora as grandes propriedades ainda representassem 45% da área cultivada. Porém, em 1975 novamente verifica-se o crescimento das grandes propriedades e a redução das pequenas, de modo que, torna-se enganoso, considerar historicamente o Norte do Paraná com o predomínio da pequena propriedade. (RAZENTE, 1983, p. 151-153).

Analisando as alterações da estrutura fundiária do Paraná desde a década de 1960, Silva (1996) captou a alteração da ampliação dos estabelecimentos e da área total, inclusive a mudança na condição do produtor. Conforme os dados apresentados por Silva (1996), na tabela 10, foi entre 1970 e 1975 que começou a tendência à concentração da propriedade, juntamente com o aumento da quantidade de proprietários com respectiva diminuição dos ocupantes.

Sob outro ângulo, ocorreu o processo de industrialização do campo, que tinha por força motora a necessidade de aumentar a produtividade para adquirir maior competitividade no mercado, juntamente com o aprofundamento das relações capitalistas. Observa-se ainda a abertura das novas fronteiras agrícolas tanto para fora do Paraná quanto internamente, o que foi estabelecido como diretriz desse I PND, como mostrado.

A concentração verificada no período está relacionada às políticas nacionais implementadas, que facilitaram o crédito aos grandes proprietários tanto para o custeio como para a aquisição de equipamentos cada vez mais sofisticados tecnologicamente, proporcionando aumento de produtividade impossível de ser acompanhada pelo pequeno e médio proprietário, cujas consequências estão relacionadas às causas da inversão das migrações no Paraná a partir desse período.

TABELA 10 VARIAÇÃO PERCENTUAL DO NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E RESPECTIVAS ÁREAS OCUPADAS POR GRUPOS DE ÁREA TOTAL E CONDIÇÃO DO PRODUTOR - PARANÁ - 1960/1975

Estrato de área total e condição do produtor	Estabelecimentos			Área total		
	1960/1970	1970/1975	1960/1975	1960/1970	1970/1975	1960/1975
Menos de 5	215,9	-19,4	154,5	200,6	-18,1	146,1
10 a menos de 100	51,5	-9,3	37,3	28,6	-4,4	22,9
100 a menos de 1 000	10,2	17,7	29,7	14,6	20,4	37,9
1 000 a menos de 10 000	20,1	25,7	51	19	24,8	48,5
10 000 e mais	-38,1	115,4	33,3	-13,6	58	36,5
Proprietário	74,7	-5,1	67,5	27,6	12,9	44,1
Parceiros + Arrendatários	240,3	-30	138,1	115,8	-18,8	75,3
Ocupante	48,1	-6,3	38,7	-29,3	-17,5	-41,7
TOTAL	106	-13,6	77,9	28,5	7,7	38,4

Fonte do dados brutos: Censo Agrícola de 1960 e Sinopse Preliminar do Censo Agropecuário de 1975 - IBGE.

Fonte: Silva, 1996, p.186. In IPARDES, 1996.

Perda de habitantes no Paraná

O Estado perdeu mais de 600 mil habitantes, principalmente das pequenas cidades, entre a década de 1970 e 1980 como atestam os dados do IBGE, fenômeno estudado por Nakagawara (1981). Mas também se observa o fenômeno do “aumento das fronteiras internas”, ou seja, grandes propriedades incorporam novas áreas internas ao processo produtivo, áreas até então cobertas de matas.

Entretanto, paralelamente a este processo, também se observa, com a substituição da mão de obra pelas máquinas, a exploração intensiva das propriedades agrícolas. Este fato é verificado pelo enorme crescimento do número de tratores e colheitadeiras, conforme visto. Estes só podem ser utilizados de forma econômica e com maior eficiência em propriedades acima de determinados tamanhos, possibilitando o retorno do capital empregado na sua aquisição.

O Estado paranaense aproveitou as diretrizes desse I PND e os marcos institucionais criados no período, para se adequar como um polo agroindustrial, ao incentivar e articular a constituição de empresas agroindustriais através das cooperativas. Como visto, o Paraná já vinha de uma experiência de constituição de cooperativas agrícolas.

Paralelamente à ação de incentivos creditícios, foi implantada uma legislação simultaneamente liberal, paternalista e moderadamente intervencionista, que vigorou a partir de 1971⁵³ (PINHO, 1974), eliminando, por um lado, muitas proibições, mas, por outro, mantendo muitos órgãos de controle sobre o cooperativismo, fator alvo de muitas críticas, por provocar um afastamento da tradição doutrinária. A criação da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB)⁵⁴ e a obrigatoriedade de registro das cooperativas nessa entidade, bem como a contribuição cooperativista evidenciaram esse fato. Na esfera estadual, foi criada uma Organização Estadual de Cooperativas (OCE)⁵⁵. A alegação para a criação dessas entidades se baseava numa unicidade do sistema cooperativista. (MARANDOLA; LUGNANI, 2001, p. 60).

Ao mesmo tempo o I PND contribuiu para diminuir as tensões separatistas, através da ação do Estado que articulou programas atendendo necessidades prementes no interior. Pode-se verificar a análise das consequências dessa política nacional nos estudos do projeto Metrópole Linear Norte do Paraná (METRONOR), no qual se encontra a afirmativa de que

As alterações no sistema viário e as atuais condições de efetivação das atividades econômicas têm contribuído para uma maior articulação

inter-regiões, surgindo os requisitos para que a organização do espaço paranaense se realize de forma sistêmica, isto é, integrada e interdependente. (PARANÁ, 1977, p. 11).

É importante lembrar que o processo de organização das cooperativas foi determinado por orientações emanadas nacionalmente e que os Estados não tinham opções para escolher caminhos alternativos.

Como se não bastassem tais mecanismos para ajustar as práticas dos Governos estaduais às federais, aqueles somente recebiam verbas para iniciativas inseridas num programa de ação vinculado aos nacionais. Os Planos Nacionais de Desenvolvimento Econômico e Social passam a exigir políticas estaduais de planejamento que, por sua vez, estão vinculadas à definição de um novo perfil de administradores público e de estruturação discursiva a nível de (sic) Governo. (IPARDES, 1987, p. 97).

O Governo do Paraná no início daquela década elaborou estudos visando adequar os rumos do Estado às diretrizes nacionais, mas a dinâmica instável do Estado provocada pelo afastamento de um governador (Haroldo Leon Peres) em 1971, que ficou poucos meses no Governo, e o falecimento de seu sucessor (Pedro Viriato Parigot de Souza) em 1973, resultou em “uma eficácia limitada dado seu tempo de execução” na avaliação do Ipardes (1987, p. 99).

Mesmo assim, observa-se que, em 1971, no início do Governo Parigot de Souza, foram criados o Grupo Executivo de Terras do Sudoeste do Paraná (GETSOP), Comissão Mista para as Terras da Faixa de Fronteira do Paraná (COFIPAR) e ainda modernizado o Instituto de Terras e Cartografia (ITC), com a incorporação do Departamento de Geografia, Terras e Colonização e a Fundação Paranaense de Colonização e Imigração, e ainda a criação do Instituto Agrônomo do Paraná (IAPAR) para atuar na pesquisa agrícola. A criação desses órgãos

⁵³ Lei nº 5.764/71, de 16 de dezembro de 1971.

⁵⁴ A OCB foi criada em 16 de dezembro de 1971, para atuar como representante legal do sistema cooperativista nacional e como órgão técnico-consultivo do governo, congregando as entidades estaduais constituídas com a mesma natureza OCB (1997, p. 4).

⁵⁵ No Paraná, essa organização denomina-se Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar).

foi importante medida estruturadora implementada no período, tanto para enfrentar problemas de conflitos de terras em curso no oeste e sudoeste quanto para atuar na agricultura apoiando a “modernização agrícola” proposta no plano federal. O próprio IPARDES, mais à frente, reconheceu que o Governo centralizou e criou as condições necessárias para “propor uma nova mentalidade com perspectivas maiores no setor agropecuário”. (IPARDES, 1987, p. 114).

Outros aspetos foram objetos da preocupação do Governo, como o problema do saneamento básico que foi enfrentado no Paraná através da adesão a programas nacionais como o Plano Nacional de Saneamento (PLANASA):

Igualmente preocupante eram as condições de saneamento, visto que, ainda em 1971, um pequeno percentual da população urbana tinha atendimento satisfatório. Segundo os dados apresentados na Mensagem de 1972, dos 2,4 milhões de moradores das áreas urbanas, somente 25,8% eram considerados bem atendidos pelos serviços de água e 5% pelos serviços de esgoto. Assim, o Plano Nacional de Saneamento (PLANASA) foi recebido com um certo alívio pelo Governo local que elaborou o Plano de Saneamento Básico do Estado. Coube à SANEPAR executar as obras para o fornecimento de água potável a 80% da população urbana e serviço de coleta, remoção e tratamento de esgoto sanitário a 40% da mesma população, até 1980. (IPARDES, 1987, p. 109).

A industrialização do Paraná durante a vigência do I PND pautou-se inicialmente pela expansão da agroindústria, que entre 1971 e 1973 inverteu o tipo de financiamento à implantação de indústrias e agroindústrias. Entretanto, a inversão nesse período não chegou a ser significativa em relação ao perfil do setor secundário, pois a indústria paranaense em 1970 estava estruturada principalmente nos “ramos da madeira, mobiliário, papel e papelão, oleaginosas, têxtil e produtos alimentares todos definidos como agro-indústrias (sic) exceto o setor

mobiliário” (IPARDES, 1975, p. 2/14), e a participação da agroindústria foi significativa.

[...] as atividades agro-industriais (sic) participaram ainda, em 1970, com 45% e 57% respectivamente, do total do pessoal ocupado e da mão de obra ligada à produção, além de representarem 65% do valor da transformação industrial [...]. (IPARDES, 1975, p. 2/14-2/15).

Entre 1971 e 1973 os investimentos fixos em indústrias e agro-indústrias no Paraná contaram com recursos do Estado e da União, sendo que em 1971 a maior parte destes investimentos, 91,2%, foi em agroindústrias, diminuindo proporcionalmente no ano seguinte em função do aumento dos investimentos em outros ramos industriais. Em 1973, embora com o crescimento verificado nos dois segmentos, os investimentos em indústrias não diretamente relacionadas à transformação de produtos primários recebeu 64,6% do total dos investimentos fixos.

TABELA 11 INVESTIMENTO FIXO – PARANÁ

	1971		1972		1973	
	Cr\$ 1.000,00	%	Cr\$ 1.000,00	%	Cr\$ 1.000,00	%
Agroindustrial	34.027	91,2	33.714	54,7	148.264	35,4
Industrial	3.267	8,8	27.918	45,3	270.307	64,6
TOTAL	37.294	100,0	61.632	100,0	418.571	100,0

Fonte: Ipardes (1975, p. 2/30).

Problemas estruturais no plano nacional acabaram mostrando as limitações do modelo de desenvolvimento em curso. Argumenta Singer (apud SCHIFFER, 1989, p. 75) que

A partir de 1973, a expansão das forças produtivas esbarrou em dificuldades adicionais, tais como a inadequacidade do sistema de transporte para escoamento da produção agrícola e a falta de matéria-prima e insumos acabados, tanto no mercado interno como externo.⁵⁶

Particularmente no aspecto relacionado ao sistema de transporte o Paraná ainda apresentava grandes carências. A única rodovia que ligava a principal região produtora – o norte do Estado – com o Porto de Paranaguá era a BR 376, com pista simples nos dois sentidos, que embora tivesse representado grande avanço quando da sua inauguração em 1965, já se encontrava saturada para escoar as safras. A ferrovia Central do Paraná, com traçado praticamente paralelo a esta rodovia, ainda estava em construção, sem previsão definida para conclusão. A região norte utilizava alternativamente o Porto de Santos como seu “escoadouro”, e parcela significativa da produção, mesmo sendo em menor quantidade que até o início da década de 1960, era transportada pelas duas principais vias – ferrovia e rodovia⁵⁷ – no sentido oeste-leste, que interliga todas as principais cidades do norte do Paraná com Ourinhos – SP, e daí até o Porto de Santos.

Além dos problemas estruturais que impediam o pleno desenvolvimento brasileiro, no ano de 1973 a crise do petróleo provocou inesperadas alterações no cenário internacional com grandes repercussões na conjuntura interna. A enorme elevação do preço do petróleo, promovida pela então recente união dos países árabes em torno da Organização dos Países Produtores de Petróleo (OPEP), impacta a balança de pagamentos do Brasil que tinha grande

dependência do produto, paralelamente à diminuição das exportações para os países desenvolvidos que também precisaram dispendar maior parte de seus recursos para a importação do óleo, diminuindo as importações de produtos primários ou semimanufaturados dos países não desenvolvidos.

A nova conjuntura internacional naturalmente afetou o desempenho econômico do Brasil, que se encontrava vulnerável a nível de (sic) crescimento baseado no consumo interno e estruturalmente dependente do consumo externo. Fatores estes que, associados, puseram um termo ao “milagre” brasileiro. (SCHIFFER, 1989, p. 75).

O “milagre brasileiro” terminou juntamente com I PND, com efeito também no Paraná.

As ações efetuadas no plano federal repercutiram no Paraná de diversas formas, e três iniciativas foram importantes, nesse período, para determinar os rumos posteriores da estruturação territorial paranaense: a política de Desenvolvimento Urbano do Governo estadual, a criação e implantação da Cidade Industrial de Curitiba e os estudos do METRONOR, que serão apresentados na sequência.

5.9 - PDU – Política de Desenvolvimento Urbano – Década 1970

Mudança política e a reestruturação institucional e econômica

A elaboração de uma Política de Desenvolvimento Urbano (PDU) foi uma das formas encontradas pelo Governo paranaense para se inserir na política nacional a partir do I PND. Os trabalhos foram

⁵⁶ Singer (1976), p. 79. – Singer, P. Evolução da economia brasileira: 1955/1975. Estudos CEBRAP. São Paulo, (17): 61-83, jul/ set, 1976. (nota de Schiffer, 1989: 75).

⁵⁷ A ferrovia é a ex-São Paulo-Paraná – e a rodovia, a BR 369.

iniciados em julho de 1972 em convênio do Governo do Estado do Paraná, através da Coordenação de Planejamento Estadual, Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul (SUDESUL), Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e Universidade Federal do Paraná (UFPR), e foram finalizados em abril de 1973.

Tal política delegava aos municípios a responsabilidade de resolver seus problemas mais imediatos e específicos, através da execução de obras simples, visando fortalecer a autonomia dos municípios, mas não financeiramente, pois dependeria de políticas federais.

A Política de Desenvolvimento Urbano, proposta para o Estado, procura dar a maior ênfase aos pequenos e médios núcleos urbanos, como instrumento para fixar mais o residente nesses núcleos e diminuir ou evitar o êxodo rural maciço; além dessa diretriz, também se pretende descentralizar o processo de industrialização, utilizando-o como instrumento de consolidação urbana das cidades-polos regionais. A conjugação dessas duas diretrizes deverá diminuir o volume absoluto das migrações internas e torná-las melhor distribuídas espacialmente, de modo a não congestionar a capital [refere-se a Curitiba] e os grandes centros urbanos, nem induzir a emigração para outros estados. (PARANÁ, 1981, p. 10 apud RAZENTE, 2003, p. 32).

O objetivo do PDU foi de proceder a “formulação de alternativas para uma política de desenvolvimento urbano no Estado” entendendo que o “desenvolvimento urbano é corolário de desenvolvimento global, e o sistema de desenvolvimento urbano é um subsistema do sistema de desenvolvimento estadual e nacional”. (PARANÁ, 1973, p. 47). Lembrando que não existia, naquele momento, uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, o PDU esclarece que

as premissas orientadoras das formulações de uma Política de Desenvolvimento Urbano estão contidas nos documentos que refletem

as posições do Governo federal e estadual a respeito de desenvolvimento, ou seja, o PND – Plano Nacional de Desenvolvimento, e o DDA-PR – Diagnóstico e Diretrizes de Ação do Governo do Paraná, respectivamente. (PARANÁ, 1973, p. 47).

Essa política possibilitou ao Estado buscar recursos externos para aplicar nos municípios. Os objetivos do PDU (RAZENTE, 2003, p. 108) eram:

- a) introduzir o desenvolvimento urbano no contexto do crescimento econômico do Estado;
- b) reduzir os desequilíbrios inter-regionais e,
- c) proporcionar o equilíbrio territorial.

A política orientadora dos objetivos enunciados consistia em

um juízo crítico inspirado fundamentalmente sobre a maior ou menor existência de tendências que aumentam ou diminuem o grau de equilíbrio territorial entre o relacionamento dos principais centros urbanos. Por exemplo, Londrina, Apucarana e Maringá tenderão a soldar-se entre si, através de conurbações atualmente previsíveis, fornecendo a **Metrópole Linear do Norte do Paraná**. Estes aglomerados de grandes concentrações humanas, apoiados numa área de elevada densidade territorial, **podem ser facilmente imaginados, como monopolizadores dos elementos de atrações sócio-econômicas** próprios da civilização urbana, **a menos que se tomem medidas visando contrabalancear este poder de atração para permitir que ele suceda de modo equilibrado.**

Ao mesmo tempo, **existe uma profunda diferença qualitativa entre a armadura urbana do Norte**, constituída de numerosos assentamentos de diferentes ordens e articulados entre si, **e a do restante do território do Estado, onde a única área “forte” existente (Curitiba) se destaca como centro de vasto sistema que gravita francamente**⁵⁸ (sic) subordinado a ela. Esta periferia, de atribuições incertas, na qual o serviço urbano tem

58. Consultado, o autor informou que o correto é fracamente.

pouca presença territorial, caracteriza de modo geral, o centro-sul e o leste do Estado, e é um indicador claro da condição de uma debilidade geral da organização urbana.

Por outro lado, o sudoeste e o oeste paranaense revelam-se como áreas de grande potencialidade e dinamismo econômico, além de apresentarem um crescimento demográfico explosivo, mas não têm uma rede urbana com grau de atendimento que proporcione suporte adequado ao seu desenvolvimento equilibrado. À medida que se consolidarem as estruturas sócio-econômicas desta área, pode-se facilmente prever um “boom” desenvolvimentista no setor urbano, semelhante àquele que se deu no Norte do Paraná na década de 60. (PARANÁ, 1973, p. 31 apud RAZENTE, 2003, p. 108, grifo nosso).

Pode-se verificar na concepção do PDU a visão dos seus formuladores em relação ao aglomerado que se esboçava ao norte do estado. Entre os desdobramentos dessas políticas está a elaboração do Plano da Metrópole Linear do Norte do Paraná, que ficou conhecido pela sigla METRONOR, que será abordado posteriormente. A importância que a região assumia frente ao Estado era imaginada “como monopolizadores dos elementos de atrações sócio-econômicas”, que gerava desequilíbrio no Estado e que era necessário tomar medidas para contrabalançá-lo.

Após apresentar um extenso conjunto de dados, análise com recursos sofisticados para a época como a organização de banco de dados e utilização de computadores para realização de cálculos mais complexos e com processamento de grande volume de dados, o estudo apresenta três alternativas de políticas urbanas:

1ª alternativa: Sistema Poli-Nuclear. Seria um sistema que procurava reforçar o desenvolvimento das cidades que já se apresentavam como centros regionais expressivos, ou seja, “que são polos de regiões nodais ou sub-regiões polarizadas.”

(PARANÁ, 1973, p. 176). Foram encontradas 15 cidades com essas características e mapeadas as respectivas regiões de influência. Figura 37.

2ª alternativa: Sistema Bi-Axial. Esta seria “a Integração das metas estaduais com as federais, dentro da realidade do Plano Nacional de Desenvolvimento”, no qual “os dois eixos principais do Estado do Paraná, configurados nos corredores de exportação, são enfatizados como estrutura destinada a provocar a urbanização mais condizente com a coesão interna do Estado”. (PARANÁ, 1973, p. 181). A proposta visava “o reforço da posição característica de Curitiba como capital do Estado e sede de atividades quaternárias, e a dominância de sua área metropolitana” que, para tal, propunha que “a atividade urbana iria progressivamente se estendendo a partir do polo da Área Metropolitana de Curitiba, formado junto com o Porto de Paranaguá e a cidade de Ponta Grossa, em direção ao Norte até as cidades de Londrina e Maringá, e em direção ao Oeste até atingir Cascavel e Toledo”. Figura 38. (PARANÁ, 1973, p. 181).

3ª alternativa: Sistema Tri-Polar. Foi proposta nessa alternativa a criação de três polos de grande dinamismo, com a infraestrutura desenvolvida ao longo de um anel.

O primeiro polo compreende a cidade de Curitiba, somado à potencialidade do Centro Industrial de Transformação de Ponta Grossa. O segundo polo é formado pelas cidades de Maringá e Londrina, as quais dariam atendimento a todo Norte do Estado. O terceiro polo fica no eixo das cidades de Cascavel e Guaíra provocando a concentração daquelas atividades necessárias a suportar e impulsionar o dinamismo do Sudoeste e do Oeste paranaense. Figura 39. (PARANÁ, 1973, p. 185).

FIGURA 37 SISTEMA POLI-NUCLEAR

Fonte: PARANÁ, 1973, p. 178.

FIGURA 38 SISTEMA BI-AXIAL

Fonte: PARANÁ, 1973, p. 184.

FIGURA 39 SISTEMA TRI-POLAR

Fonte: PARANÁ, 1973, p. 187.

O PDU faz referência a um estudo, realizado pouco antes, sobre a realidade paranaense, do BADEP, de 1972 denominado “Estudo de Integração dos Polos Agroindustriais no Paraná”⁵⁹, que havia caracterizado o potencial destes polos. (PARANÁ, 1973, p. 185). Esse estudo, na versão conclusiva, que é de 1975, será analisado, neste trabalho, como um dos que apresentaram propostas para orientar a industrialização do Paraná.

O PDU e o Estudo de Integração dos Polos Agroindustriais no Paraná convergem para a necessidade de fomentar a industrialização nos polos que se apresentavam com maior densidade industrial. O discurso governamental repercutia as diretrizes apontadas, mas

Segundo Belmiro Castor, havia a intenção federal e estadual – embora muitas vezes apenas retórica – de fortalecimento de três grandes eixos industriais: Curitiba-Ponta Grossa, Cascavel-Guaíra e Londrina-Maringá, este denominado METRONOR. (IPARDES, 1987, p. 118).

O METRONOR assumiu grande importância no norte do estado, tanto no aspecto de apresentar novas perspectivas frente às incertezas da agricultura quanto no político, pois cabia adequadamente nos discursos dos políticos de maneira geral para sedimentar apoios públicos e perspectivas de emprego à população que estava em retirada dos campos. Portanto, será visto na sequência o que foi esse projeto.

⁵⁹ Em janeiro de 1975 são publicadas as conclusões sobre estes estudos, em 2 volumes, referentes à terceira fase.

5.10 - METRONOR

A ideia da Metrópole Linear do Norte do Paraná (METRONOR) teve origem no trabalho da SAGMACS, na década de 1960, evoluiu com o PDU, e com o Estudo de Integração dos Polos Agroindustriais no Paraná na primeira metade da década de 1970. Os estudos foram iniciados na segunda metade da década de 1970. (CUNHA, 2007, p. 11-12). Visando a institucionalização da Metrópole Linear, em 1977 foi firmado convênio para a elaboração do Plano Diretor e em 1978 o convênio incluiu a região no “Programa de Investimentos Urbano em Cidades de Porte Médio do Paraná” que contemplava dois planos: a) Plano de Abastecimento e Saneamento das cidades do eixo Londrina-Maringá e, b) Plano de Zoneamento Industrial do Eixo Londrina-Maringá. Na sequência foi contratado o Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), conveniado com a SUDESUL e a Fundação para a Assistência dos Municípios do Paraná (FAMEPAR), para estudar o aspecto institucional da região. Foi ainda articulada a participação das duas Universidades da região para integrarem o projeto: a Universidade Estadual de Londrina (UEL) e Universidade Estadual de Maringá (UEM).

A institucionalização da região norte do Paraná como uma Região Metropolitana foi proposta consistindo em uma “Metrópole Linear”, ou seja, formada por um conjunto de Municípios dispostos ao longo de um eixo viário com aproximadamente 100 quilômetros de extensão. A União criou, em 1973, as Regiões Metropolitanas brasileiras, tendo sempre como sede uma Capital, mas essa “Metrópole” não tinha uma capital integrante. O território desta “Metrópole Linear” seria constituído inicialmente pelos Municípios situados entre Londrina e Maringá, cujas cidades sede localizam-se ao longo das BRs 369 e 376, sendo posteriormente incluídos Ibiporã, a leste de Londrina, e Paçandu,

a oeste de Maringá, em função da grande dependência das funções urbanas entre estes municípios, localizados nos extremos do eixo, com as maiores cidades estruturantes do mesmo. Os Municípios deste eixo, caminhando no sentido oeste-leste são: Paçandu, Maringá, Marialva, Mandaguari, Jandaia do Sul, Cambira, Apucarana, Araçongas, Rolândia, Cambé, Londrina e Ibiporã, conforme pode ser visto na figura 40.

Segundo apurou Cunha (2007), o “Estudo de Integração de Polos Agro-Industriais do Paraná – 1ª Fase” identificou uma concentração industrial do eixo entre Londrina e Maringá que

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 Polos 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. (CUNHA, 2007, p. 12).

No PDU foi apresentado um primeiro esboço orientando o estudo do METRONOR, conforme mencionado.

Observa-se no PDU, conforme o mapa apresentado (fig. 40), que houve a preocupação em dar um tratamento integrado ao eixo Londrina-Maringá em duas das propostas apresentadas.

[...] 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, [...], ao enunciar uma de suas alternativas para a organização funcional-urbana do território paranaense, [...] (CUNHA, 2007, p. 11-12).

FIGURA 40 METRÓPOLE LINEAR DO NORTE DO PARANÁ - METRONOR

Fonte: Paraná, 1979. Org. Bergoc. G.J.

Como o PDU foi realizado entre o início do “Estudo de Integração de Polos Agro-Industriais do Paraná” e finalizado bem antes, em julho de 1973, ao passo que o outro terminou em janeiro de 1975, pode-se inferir que houve troca de informações entre os diferentes grupos que estavam desenvolvendo ambos os estudos, pois é perceptível certa relação entre os mesmos. O Estudo de Integração de Polos Agroindustriais do Paraná identificou que o Eixo Londrina-Maringá era um dos principais quanto à concentração industrial do Estado, ficando apenas atrás do eixo formado por Curitiba-Ponta Grossa, dados que também constam do PDU.

Dando sequência ao pré-diagnóstico foi elaborado o Plano Diretor do Eixo Viário Londrina-Maringá, cujo relatório preliminar realizado pela equipe da Universidade Estadual de Londrina, além de “extrair os aspectos, características e problemas essenciais que foram tratados no Pré-Diagnóstico”, procurou fazer “ampliações e novos estudos, principalmente em relação aos aspectos agrários e urbano-regionais do Eixo Londrina-Maringá propriamente dito”. (PARANÁ, 1979, p. 03).

Este Plano Diretor elencou dez hipóteses de trabalho relacionadas: 1) aos aspectos fisiográficos e forma de apropriação do solo; 2) à conjuntura histórico-econômica brasileira; 3) à dependência sócio-econômica da metrópole paulista; 4) à utilização do solo e transformações estruturais ocorridas a partir de 1960; 5) à acessibilidade e dimensões do mercado regional e presença de matéria-prima de base agrícola; 6) à independência progressiva das atividades industriais em relação aos produtos agrícolas regionais, e complementaridade da industrialização regional com a indústria paulista; 7) às diferenciações entre os municípios do eixo; 8) ao vínculo urbano-rural e magnitude

urbana; 9) à variedade e qualidade das funções urbanas e vantagens locacionais; 10) à relação entre crescimento urbano dos municípios situados a leste e oeste do eixo e distância em que se encontram. A partir destas hipóteses definiu que estabeleceria tratamento mais específico aos: a) “aspectos físico-territoriais”; b) “aspectos institucionais” e c) “relacionamentos agrário-urbano e industriais do Eixo”. (PARANÁ, 1979, p. 05-06).

A análise da atividade industrial baseada em dados da quantidade de empresas e pessoal ocupado, segundo dados dos Censos de 1960 e 1970 e da Pesquisa Industrial de 1974, do IBGE, observou que a Microrregião Homogênea (MRH) de Curitiba tinha em 1960 um total de 1.569 estabelecimentos industriais, subindo para 2.077 em 1970. A MRH de Londrina, Maringá e Apucarana juntas tinham 1.399 estabelecimentos em 1960. Em 1970, Londrina e Maringá juntas tinham 1.704 estabelecimentos⁶⁰. (PARANÁ, 1979, p. 111; 120; 126). Em relação ao pessoal ocupado, Londrina e Maringá aparecem em 1960 e 1970, somando 7.320 e 13.230 pessoas na produção industrial nos respectivos anos e Apucarana não consta dos dados apresentados na tabela. (PARANÁ, 1979, p. 111; 120; 126). Se em relação ao número de estabelecimentos a diferença em relação à microrregião de Curitiba era pequena, situando-se em torno de 85%, em relação ao pessoal ocupado essa diferença era muito grande: 24.387 pessoas em 1960 e 37.888 em 1970 significavam 3,3 e 2,9 vezes em relação às microrregiões do METRONOR. Mesmo se considerasse o pessoal da microrregião de

⁶⁰. Não tem os dados da MRH de Apucarana, pois não constava nem entre as dez microrregiões com mais estabelecimentos do Estado e nem entre as seis maiores da região norte.

Apucarana, essa diferença não cairia muito, pois a microrregião que aparecia em décimo lugar nos dados apresentados tinha apenas 1.705 pessoas em 1960 e 3.104 em 1970, que eram Maringá e Jacarezinho. Neste aspecto cabe uma crítica ao levantamento, que não apresentou todos os dados das microrregiões que comporiam o METRONOR.

Quanto à diversificação das atividades no norte do estado, o estudo constatou que em 1960 o principal gênero em quantidade de estabelecimentos era o de Produtos Alimentares, com 43,32% do total, seguido pelo dos Minerais não Metálicos, com 15,60%; da Madeira, com 14,02%; Mobiliário, com 8,07% e Vestuário, Calçados, Artefatos de Tecidos, com 4,04% do total. Esses 5 gêneros representavam 85,05% do total dos estabelecimentos industriais do norte paranaense. (PARANÁ, 1979, p. 119).

Em 1970, o principal gênero em quantidade de estabelecimentos do norte continuava sendo o de Produtos Alimentares, com 49,17% do total, seguido pelo da Madeira, com 12,44%; Minerais não Metálicos, com 11,96%; Mobiliário, com 6,70%; e Metalurgia, com apenas 2,45% do total. Esses 5 gêneros representavam 82,72% do total dos estabelecimentos industriais regionais. (PARANÁ, 1979, p. 124).

Afirmava inicialmente que

tem-se, por um lado, uma concentração espacial da atividade industrial, como também uma concentração por gênero; esse, de imediato, sugere um padrão dominante de industrialização, isto é, uma evidente concentração em setores tradicionais o que, de certa forma, reflete um processo de industrialização convencional, no sentido do aproveitamento de matéria local/regional, onde a atividade de beneficiamento se sobressai do conjunto das indústrias de “produtos alimentares”; por outro lado, o gênero de “produtos minerais não metálicos” reflete, por definição, a dinâmica da atividade da construção civil pelo suprimento de tijolos, telhas, etc. (PARANÁ, 1979, p. 120).

E, após a apresentação dos dados, fez uma estratificação da distribuição dos gêneros por estrato de população, afirmando que

À primeira vista, os agrupamentos de menor porte urbano parecem concentrar os gêneros tradicionais mas não necessariamente, e a diferença é mais de ordem qualitativa, isto é, nos assentamentos urbanos de menor tamanho urbano, concentrariam as unidades de beneficiamento. Na medida que aumenta a estrutura urbana, aí iriam se concentrar unidades de transformação mais complexas (1960). (PARANÁ, 1979, p. 129).

Procurando relacionar tanto o aspecto referente ao tamanho do assentamento quanto a interdependência entre alguns gêneros como o de óleo vegetal bruto, que está no gênero química, e ao passar por um processamento passa a ser óleo comestível, mudando para o gênero produtos alimentares, ou o de madeira, cuja transformação e posterior processamento passa para mobiliário, conclui que “nenhum destes assentamentos possui (sic) condições suficientes de arranque no sentido de uma total autonomia da base agrícola; essa, até agora, tem sido um veículo de integração e, até mesmo de definição do Estado”. (PARANÁ, 1979, p. 130). Essa afirmativa contradiz a hipótese inicialmente levantada pelo estudo de que haveria uma “independência progressiva das atividades industriais em relação aos produtos agrícolas regionais”. (PARANÁ, 1979, p. 05-06).

Neste Plano Diretor foi apresentada uma pesquisa realizada entre os empresários que estavam implantando indústrias no Eixo. De um total de 36 indústrias em instalação, apenas 21 responderam um questionário formulado pelos pesquisadores. A tabulação das respostas resultou alguns dados permitindo perceber algumas tendências quanto ao gênero das indústrias e as razões da escolha de localização. No primeiro caso, 23,80% das indústrias eram do gênero “Produtos

Alimentares”, 19,04% eram de “Produtos de Minerais não Metálicos”, também com 19,04% “Metalúrgica” e 9,52% “Mobiliário”. Apareceram ainda em percentuais de 4,76% os gêneros de Material Elétrico e de Comunicações, Material de Transportes, Madeira, Têxtil, Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecido e Bebidas. Quanto à localização, 13 das 21 indústrias estavam se instalando em Londrina, 4 em Maringá, 2 em Apucarana e 2 em Marialva. As razões alegadas para a instalação das indústrias no eixo Londrina-Maringá apresentaram diferenças para cada município. Pode-se observar pelos dados apresentados que a facilidade de transporte foi a razão primeira no conjunto dos municípios, e em seguida, a proximidade da matéria-prima. Apenas em Londrina houve referência à política nacional de descentralização, à existência de financiamento e de incentivos fiscais como razões para instalação na região. São citados ainda, mas com pouca prioridade, a disponibilidade de água, energia elétrica, mercado, mão de obra e ainda “tradição” e “pioneirismo”. (PARANÁ, 1979, p. 133-138).

A pouca importância atribuída a água e energia elétrica por esses industriais foi explicada pelo fato de essas infraestruturas possuírem “distribuição quase que equitativa em toda região que abrange o Projeto Metronor, devido o interesse da SANEPAR e COPEL em colocar seus serviços à disposição da comunidade”. (PARANÁ, 1979, p. 141).

Foi ainda pesquisada a origem do capital dessas indústrias, tendo sido constatado que apenas 5 indústrias, representando 22,73% dentre as pesquisadas, não tinham origem local/regional, e que atuavam em diversos setores: têxtil, bebidas, minerais não metálicos, alimentício e uma “diversos”, conforme a classificação vigente do IBGE. Sobre a origem dos insumos foi constatado que “quase todas as indústrias

pesquisadas possuem dependência de matéria-prima principal e/ou secundária de outras regiões, como Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Mato Grosso, etc. com predominância para São Paulo”. (PARANÁ, 1979, p. 139). Essa dependência de matéria-prima de outros centros parece ser, no mínimo, um contrassenso, confrontada com a resposta de que escolheram a região pela proximidade da matéria-prima.

Por outro lado, a constatação da dependência de insumos de outros lugares relacionada à de que nenhuma indústria apresentava “condições suficientes de arranque no sentido de uma total autonomia da base agrícola”, leva a inferir que as indústrias, além de necessitarem de matérias-primas locais, também precisavam, para completar seu ciclo produtivo, de complementares ou principais, produzidas em outras regiões, estabelecendo necessariamente um vínculo além da região imediata. “Dessa forma, evidencia-se a importância da rede de transporte para o processo de industrialização do Eixo, e principalmente as rodovias que ligam a região ao Estado de São Paulo” (PARANÁ, 1979, p. 139-140), concluiu o estudo, afirmando ainda que “as indústrias de alta capacidade produtiva são as que mais se utilizam do meio de transporte ferroviário”. (PARANÁ, 1979, p. 140). Entretanto, não foram apresentados dados demonstrando o tipo, quantidade e valor dos produtos transportados, que seria de grande importância nessa análise.

Mapeou ainda, o Plano Diretor, a distribuição de empregos por indústria e por municípios, concluindo que “em Maringá é que estão as indústrias que ofertam maior número de empregos e que Londrina, não obstante possuir maior nº de indústrias, oferta nº menor de empregos”. (PARANÁ, 1979, p. 140).

As 21 indústrias pesquisadas tinham áreas para implantação, em média, de 1.237.610m², mas estavam construindo 126.036m², apenas 10,18% de taxa de ocupação (PARANÁ, 1979, p. 142), evidenciando uma possível distorção do processo ou uma grande perspectiva de futura ampliação.

O estudo para o Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá estudou ainda os valores de cheques compensados na região, os fluxos de ônibus interurbanos e aeroviários, relação entre os setores de atividades e a população economicamente ativa.

Quanto aos fluxos de ônibus, em 1977/78, verificou que abrangiam grande parte do Sul de São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre e constatou que “os próprios fluxos de Londrina ou de Maringá, até a capital paulista, são maiores do que Londrina – Curitiba, Maringá – Curitiba”. (PARANÁ, 1979, p. 198). Os fluxos aeroviários reforçavam essa relação, pois partiam de Londrina em direção a São Paulo dois voos diários enquanto que para Curitiba era apenas um. (PARANÁ, 1979, p. 200).

Apresentou ainda um resumo dos principais estudos que abordaram direta ou indiretamente a região norte do estado. Sintetizou esses vários estudos na seguintes conclusões:

Nos estudos apresentados por vários autores e entidades, as mais identificáveis situações em termos de semelhança nos resultados são:

- a identificação de dois sistemas diferenciados, uma no Norte, e outra na Região Sul do Paraná.
- o destaque das cidades de Londrina e Maringá, como dois importantes centros urbanos do Norte do Estado.
- Curitiba aparece como a metrópole paranaense que, isolada na porção sudeste do Paraná, não exerce influência sobre o Norte do Paraná, como exerce a metrópole paulista. Aliás, a Curitiba, estão subordinadas todas

as cidades do sul do Estado, onde não aparece nenhum centro urbano com destaque como no Sistema Norte-Paranaense.

– Além de Londrina e Maringá, as cidades norte-paranaenses que parecem ocupar uma posição hierárquica logo abaixo são: Jacarezinho e Cornélio Procopio, na porção nordeste; Apucarana, Paranavaí, Campo Mourão, Umuarama e Cianorte, na porção oeste e noroeste. (PARANÁ, 1979, p. 232-233, sublinhados no original).

Além dos aspectos mencionados, ainda foi estudada a “estrutura urbana e sua hierarquia”, a forma de abordagem metodológica do Eixo Londrina-Maringá, ou seja, se era uma área metropolitana ou um eixo viário com características específicas, a urbanização e industrialização do eixo, hierarquia e funções das cidades do eixo e funções urbanas de Londrina e Maringá. Concluiu o estudo que as hipóteses formuladas foram confirmadas, sem ao menos mencionar aspectos que não se apresentaram de forma coerente, destacando-se entre elas alguns pontos:

- a dependência regional ao polo econômico nacional – São Paulo – é uma característica observada desde a sua formação, portanto, esta situação deve ser considerada na formulação de qualquer setor do Planejamento.
- a ordenação do espaço, antes baseada no principal produto agrícola, café, tem sofrido profundas modificações derivadas da estrutura econômico-regional, exigindo ações imediatas na reorganização do espaço regional.
- a mudança da utilização do solo, sobretudo a partir da década de 1960, tendo por processos genéticos, as influências conjunturais e estruturais, [que] tem trazido como consequência, uma intensa migração rural-urbana e rural-rural, ocasionando diminuição da qualidade de vida, sobretudo das populações que ficam alijadas pelo processo sócioeconômico, tanto nas cidades, como no campo.
- o conhecimento da estrutura interna e externa das articulações econômicas e destas sobre a economia urbana, já possibilita a indicação de opções na elaboração de políticas setoriais, tanto no atendimento

social à população como na localização de atividades industriais e de serviços, gerando empregos, dando condições adequadas e necessárias à realização integral do homem.

– a análise da situação agrária e urbano-industrial, mostrou os reflexos desse processo na situação dos municípios do Eixo Londrina–Maringá, bem como nos outros municípios, fazendo-se notar o fenômeno de concentração de uma certa especialização das atividades urbanas. Portanto, a agilização de políticas setoriais, centrada na opção qualitativa em termos de vida humana, deverá ser certamente a posição a ser assumida.

– a apreensão dos elementos dinâmicos regionais mostrou o destaque econômico do Eixo Londrina–Maringá, pelas suas funções e valorizações trazidas pelo homem, mas diferenciações foram observadas no próprio Eixo, demonstrando condições locais favoráveis aos dois polos: Londrina e Maringá, como também foram identificadas maiores unidades sócioeconômicas no trecho Londrina–Apucarana que Apucarana–Maringá, e o sub-sistema urbano formado por Londrina–Apucarana–Maringá demonstrou um certo equilíbrio no seu crescimento, isto é, o Eixo Londrina–Maringá não é um espaço contínuo e integrado⁶¹. (sic) Portanto, urge que se opte por níveis de decisões que não tragam situações desfavoráveis à (sic) outros municípios do Eixo, mas sim a uma integração maior entre seus municípios, beneficiando consequentemente, a Região Norte paranaense.

– de qualquer forma, o poder de decisão das atividades econômicas básicas está situado fora do âmbito regional, e, neste particular, o estudo da viabilidade em termos de melhores níveis sócioeconômicos de integração, transcendem aos níveis municipais e regionais. Assim o estudo dos aspectos institucionais será indubitavelmente muito importante para viabilizar as melhores opções a nível (sic) regional.

– sendo as cidades, locais de multiplicação de atividades que geram os

processos de transformações regionais, estarão nelas as atenções, visando o crescimento e desenvolvimento abrangente e global, já que nenhuma explicação será possível, fora desse quadro, e qualquer mudança a nível de (sic) proposta ou intervenção deverá estar de acordo com as estruturas onde se manifestem, isto é: culturais, sociais, urbanas e industriais.

– se, no crescimento regional, as condições locais favoráveis, tais como: posição, mercado, matéria-prima, acessibilidade, infra-estrutura de transportes, influíram na configuração do Eixo, estes aspectos deverão merecer atenção dos planejadores, sem a excessiva preocupação com o crescimento industrial, característica dos países de economia em transição, pois as consequências serão inevitáveis. (PARANÁ, 1979, p. 299-301).

As colocações apresentadas foram sugeridas como fundamentais para “estabelecer os marcos teóricos de referência”, devendo ser desenvolvidas na sequência dos trabalhos, seja no seu aprofundamento, seja no planejamento do eixo.

Verifica-se no documento final uma valorização da região que, comparada a outras regiões do Paraná, do Brasil e do mundo, é destacada a importância econômica e rápido crescimento. Segundo Paraná (1980, p. 1/1 apud CUNHA, 2007, p. 7):

Qualquer intento de estudo, mesmo que a nível (sic) preliminar, sobre a Região Norte do Paraná, põe em relevo, de imediato, características singulares que a distinguem incontestavelmente de toda outra (sic) 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.

⁶¹. Neste aspecto questiona-se: como pode demonstrar “certo equilíbrio” sendo que “não é um espaço contínuo e integrado”?

Em 1982, com a eleição de um governador da região norte e da oposição, que tinha sido prefeito de Londrina, a elaboração do Plano METRONOR ganha força, num primeiro momento. Foram continuados os estudos nos anos seguintes e elaborados projetos para a integração dessa metrópole linear, mas que não foram implantados, mesmo com a eleição do sucessor que também era do norte do Estado. Cunha (2005) demonstra com sua tese que, principalmente por razões políticas, o projeto foi esvaziado. A disputa entre o Governo Estadual (MDB) e o Federal (ARENA) pelo controle dos recursos que seriam destinados ao projeto, captados junto ao Banco Mundial, levou ao isolamento do projeto e seu esvaziamento. Seus estudos foram aproveitados parcialmente para projetar e implantar um desvio rodoviário entre Arapongas e Mandaguari, que encurtou a distância e diminuiu significativamente o tempo de viagem entre as duas mais importantes cidades da mesorregião norte-central do Paraná: Londrina e Maringá. A ideia da Metrópole Linear acabou sendo reduzida apenas a um grande desvio rodoviário no norte do estado. A decisão final pela implantação desse traçado, que não proporcionava a integração pretendida com o projeto, resultou de uma disputa política entre Arapongas e Apucarana, vencendo a primeira, que isolou Apucarana do eixo da Metrópole Linear, encerrando a ideia da integração regional. (CUNHA, 2005 e 2007).

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 eleitorais, e por outro lado pela falta de articulação política entre os vários agentes envolvidos, o projeto entrou em decadência até vir à (sic) ser extinto.” (CUNHA, 2007, p. 35).

Após analisar o Plano, o histórico de sua formulação e entrevistar alguns dos seus principais formuladores, Cunha (2007) aponta como

causas para o fracasso a abertura e asfaltamento da rodovia PR 444, que em Arapongas desvia o fluxo da BR 369, até Mandaguari, onde se liga à BR 376, seguindo em direção a Maringá e deixando de fora do eixo estudado até então, Apucarana, Cambira e Jandaia do Sul, sucumbindo a ideia inicial, de um tratamento integrado em todo o Eixo.

Com a PR-444, o elo que unia o eixo, (sic) 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. (CUNHA, 2007, p. 34).

Essa constatação somada aos problemas políticos levou o autor a concluir ainda que

Entre as principais causas do fracasso do projeto METRONOR figuram: a falta de sua institucionalização; a constante interferência política no projeto, principalmente 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 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 consequentemente a incapacidade de efetivação do projeto que desagradava inclusive as próprias partes envolvidas. (CUNHA, 2007, p. 36).

Algumas das primeiras ideias de uma metrópole linear no interior do país foi semeada pelos estudos desenvolvidos, reconhece Cunha (2007), creditando inclusive a estas ideias a institucionalização das Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá em fins da década de 1990, mesmo que separadas. (CUNHA, 2007, p. 36).

Considerações sobre população e a PDU dec 1970

Na década de 1970, a população da região norte estava na casa dos 2.220.442 habitantes⁶², representando 32,04% em relação ao total do Estado e o PIB⁶³ em torno de 39,1% em relação ao do Paraná. A mudança em curso no campo, derivada da intensificação da mecanização e introdução de insumos que visou o aumento da produtividade ou a substituição das lavouras por pastagens, provocou intensa migração do campo para as cidades e para fora da região, suscitou o aumento da urbanização de forma geral, mas com consequências bem diferenciadas de acordo com as condições estruturais de cada cidade e sua posição em relação ao eixo mais dinâmico, formado pelas cidades de Londrina a Maringá. As cidades maiores, que abriram empregos e apresentaram alguma infraestrutura e equipamentos públicos e que conseguiram recursos para construir e ofertar habitações para essas populações, experimentaram crescimento populacional intenso e, também, o surgimento das favelas. Os municípios menores passaram a perder população, pois não criavam empregos em quantidade suficiente para absorver toda a população liberada do campo, e experimentaram também grande crescimento das sedes urbanas e a favelização. Verificava-se assim uma crescente concentração populacional, juntamente com a precarização das condições de vida da população.

O crescimento da população paranaense acima da brasileira desde a emancipação do Paraná até a década de 1970 foi uma constante, determinada pelo processo de colonização, pelas atividades produtivas

desenvolvidas e as técnicas empregadas que necessitavam de grande contingente de trabalhadores para as culturas predominantes. O Gráfico 08 mostrou o crescimento da população paranaense ao longo de algumas décadas, o gráfico 11 a seguir, compara este com o brasileiro.

Ao comparar com a evolução da população brasileira, proporcionalmente em relação ao período entre 1950 e 1970, verifica-se que o crescimento populacional paranaense esteve sempre com taxas superiores.

Apesar de sempre maior, em três momentos se verifica crescimentos com tendências menores que o brasileiro, destacando-se o observado entre as décadas de 1960 a 1970, quando a curva paranaense é muito mais declinante que a brasileira, prenunciando as mudanças em curso.

GRÁFICO 11 TAXA DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO DO BRASIL E PARANÁ

Fonte: IBGE, Censos Demográficos

⁶². Censo IBGE.

⁶³. Segundo IpeaData, acessado em 10/12/2010.

Esse declínio aconteceu de forma mais profunda na região norte, conforme mostrou o estudo de Nakagawara (1981), citado.

Ao mesmo tempo, os formuladores da política urbana do Estado apresentavam sua visão sobre o estado em que afirmavam que Curitiba era a única área forte que poderia contrabalançar a força que se esboçava no interior, principalmente no norte, entendendo que as regiões oeste e sudoeste ainda necessitariam consolidar suas estruturas socioeconômicas para ajudar no reequilíbrio territorial.

Paralelamente, neste contexto, a ideia da implantação de uma Cidade Industrial em Curitiba estava em adiantada gestação. Para atrair as indústrias também era necessário atrair mão de obra. E isso era o que mais tinha nos campos do norte do Estado. Poderiam

se constituir em importante “exército de reserva” de mão de obra se fossem direcionadas para a Capital e sua periferia. O incremento populacional de Curitiba e Região Metropolitana na década de 1970 foi muito grande, não só em relação ao Paraná, mas ao país. Razente (2003, p. 91) constatou que “a participação da Região Metropolitana no universo da população total do Estado sempre havia sido decrescente e somente se inverte após 1970”. Explicou ainda que o fato “se deve não por uma possível estagnação da Região, mas ao ritmo intenso de crescimento da população do interior do Estado”. (RAZENTE, 2003, p. 91). As tabelas 12 e 13 confirmam suas afirmativas:

Constatou ainda que na “década de 70, a RMC teve o maior índice de crescimento populacional entre todas as Regiões Metropolitanas brasileiras” (RAZENTE, 2003, p. 91) e que,

TABELA 12 PARTICIPAÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA NA POPULAÇÃO TOTAL DO PARANÁ - 1940-1980

Local	Anos/ Valores em %				
	1940	1950	1960	1970	1980
Região Metropolitana de Curitiba	16,4	15,0	12,3	11,9	18,9
Restante do Paraná	83,6	85,0	87,7	88,1	81,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: IBGE. Censos Demográficos. In Razente, 2003, p. 91.

TABELA 13 VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL DO PARANÁ E DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA 1950-1980

Período	Crescimento da População Total					
	na RMC			no Paraná		
	Variação (A)	% no período	% ao ano	Variação (B)	% ao ano	% A/B
1950-60	207.215	65,2	5,1	2.152.692	7,27	9,6
1960-70	296.576	56,5	4,6	2.668.504	4,96	11,1
1970-80	619.393	75,4	5,8	692.649	0,96	89,4

Fonte: IBGE. Censos Demográficos. In Razente, 2003, p. 91.

Cerca de 60,8% (376.417) do crescimento populacional da RMC (692.649 pessoas) deveu-se à contribuição do interior do Estado. Curitiba, a maior cidade da Região Metropolitana, teve um aumento de 415.949 habitantes, dos quais 53,1% (220.773) eram originários do Paraná. Pequenas cidades da Região tiveram taxas geométricas de crescimento expressivas: Araucária (17,4% a.a.), Campo Largo (8,9% a.a.), Piraquara (17,5% a.a.) e São José dos Pinhais (10,2% a.a.). Outros minúsculos aglomerados urbanos tiveram aumento de população ainda maior, transformando-se em cidades de pequeno porte: Colombo (48% a.a.), Campina Grande do Sul (28,2% a.a.), Almirante Tamandaré (20,1% a.a.), e Mandirituba (18,1% a.a.). (RAZENTE, 2003, p. 91-92).

Razente (2003) analisou ainda a variação da população total, rural e urbana dos distritos sedes do “Eixo METRONOR”, constatando que as 11 sedes dos Municípios apresentaram crescimento urbano, embora quatro deles tenham perdido população total e que, enquanto a população total desses Municípios cresceu somente 1,90% entre 1970 e 1980, a população rural perdeu 7,12% dos habitantes, sendo que os distritos sedes desses Municípios cresceram 6,20% no período.

(RAZENTE, 2003, p. 92-93). Apurou ainda que houve concentração dos habitantes nos “municípios pólos”⁶⁴ paranaenses, que apresentaram aumento populacional total dos distritos sedes de 23,20% para 24,50% entre 1970 e 1980, excluindo Curitiba, e ponderou ainda que

Essas considerações evidenciam a intensificação do processo de concentração de população em alguns pontos do território paranaense, resultando em conurbações por crescimento das cidades pólos e de aglomerações urbanas próximas a elas (RMC e Metrópole Linear do Norte). Com efeito, nota-se que, entre 1970-80, o crescimento da população urbana dos distritos sedes das cidades pólos do Paraná, somado ao da RMC, significou 65,2% de todo o crescimento havido na população urbana dos distritos sedes do Paraná. Por conseguinte, somente 34,8% do incremento se deu nas chamadas pequenas aglomerações urbanas [...]”

64. Fazem parte deste rol os seguintes Municípios: Londrina, Ponta Grossa, Maringá, Cascavel, Foz do Iguaçu, Guarapuava, Paranaguá, Apucarana e Paranavai. Curitiba também faz parte. Todavia, para nossa análise foi considerado dentro da Região Metropolitana. [...] (Razente, 2003: 94).

Analisando esse cenário migratório que ocorreu no Paraná frente às políticas públicas em curso e ao pensamento dominante no período, Razente (2003) afirma que

Contraditoriamente, o esvaziamento populacional do Paraná beneficiava e prejudicava tanto o Estado quanto o mercado, na medida em que abria espaços para o crescimento da economia urbana fornecedora de bens e serviços e, simultaneamente, deixava “escapar” um potencial consumidor de mais de 1,3 milhões (sic) de pessoas. Mas a fuga dos paranaenses agia reduzindo as pressões sobre a demanda de bens e serviços urbanos. Vislumbrada através das políticas públicas, oriundas do pensamento Paranista, a não-pressão alargava os espaços de intervenção do governo paranaense em relação à promoção do crescimento econômico, vale dizer, a promoção das condições de reprodução do próprio capital industrial. A pressão sob o Estado é criada, de um lado, pela expressividade dos movimentos e conquistas sociais em ebulição, no início dos anos 80, e, de outra parte, pelo próprio crescimento da população urbana.

Durante o período das fortes migrações, diante da ameaça representada pela orda vinda do campo, diferentes matizes sociais e políticas imputam ao governo estadual uma certa “responsabilidade” pelos acontecimentos das mudanças. Correntes auto-tituladas como progressistas, politicamente em oposição ao governo central e aos seus representantes paranaenses, conclamam pela revisão das políticas públicas, oriundas tanto do governo central como estadual, em especial aquelas que sustentavam o crescimento econômico pela ideologia Paranista. Segmentos conservadores, principalmente alinhados na cafeicultura, produzem críticas ao governo estadual já que este não impedia o enfraquecimento da atividade, incentivava a expansão das culturas semestrais não perenes e a industrialização do Estado e, através de suas políticas, forneciam às cidades um conjunto de condições atraentes aos fluxos migratórios, dentre as quais, a habitação de baixo custo.

No âmbito da política, o processo de urbanização reescrevia o lugar da legitimação e isso tinha uma correlação direta com as táticas eleitorais já que, para os representantes políticos das estruturas agrárias, especialmente do Norte e Oeste Paranaense, o esvaziamento rural e o

crescimento urbano significavam a redução de seu poder de influência e barganha. Ademais, a urbanização, realizada com a ausência de grande parte dos equipamentos sociais e redes de infra-estruturas, gerando insatisfações incontidas, fornecia o meio propício para o aparecimento de novas forças políticas. (RAZENTE, 2003, p. 99-100).

Após analisar as condições econômicas e financeiras que vigoravam no período, para os vários níveis da Federação, e as recomendações e posicionamento dos formuladores das políticas e planos de desenvolvimento urbano e regional do Estado – I PDE (1963), PDU (1973) –, Razente (2003) resume algumas conclusões sobre as preocupações constantes desses documentos, dentre as quais se pode destacar que

As fontes explicativas para a dinâmica populacional eram encontradas nas mudanças ocorridas no processo de desenvolvimento econômico e social do Paraná, em particular, **nas articulações entre as diversas frações do capital após a decadência da cafeicultura quando são alteradas as formas e o lugar da acumulação**. O projeto desenvolvimentista paranaense não havia se realizado nos termos em que fora imaginado, mas havia promovido suas articulações com o desenvolvimento capitalista brasileiro. Nesse sentido, a essência dos fenômenos observados mostrava a combinação de *altas* taxas de crescimento econômico com um Paraná urbanizado apesar de ter tido a *menor* taxa de crescimento populacional de todo o País. (Razente, 2003, p. 127-128, grifo nosso).

A política paranaense de desenvolvimento urbano em relação à questão espacial, quando explicitada, caracterizava-se pela utilização das ferramentas contidas na Teoria da Polarização. As idéias estavam direcionadas no sentido de estabelecer um possível “equilíbrio espacial hierarquizado” na rede de cidades privilegiando, para tanto, a criação das bases infra-estruturais para a política industrial nas cidades pólos regionais. A menção é a aglomeração; concentração. Não se fala em descentralização industrial ou espacial. **A idéia central não é a dispersão dos investimentos, mas a procura por maior produtividade, via concentração espacial do capital. O lugar em que isso poderia**

ser encontrado era nos maiores centros urbanos e não nas pequenas aglomerações. (RAZENTE, 2003, p. 129, grifo nosso).

Razente (2003), conforme se observa nos excertos acima, detectou com clareza que foram “nas articulações entre as diversas frações do capital após a decadência da cafeicultura [...] alteradas as formas e o lugar da acumulação” no território paranaense e o que se procurava era a “maior produtividade, via concentração espacial do capital. O lugar em que isso poderia ser encontrado era nos maiores centros urbanos e não nas pequenas aglomerações”. E dentre os maiores centros urbanos, a elite procurou tirar proveito da própria lógica do capitalismo, da tendência à concentração do capital, escolhendo Curitiba e Região Metropolitana para receber a maior fatia dos recursos, pois poderia resolver tanto o problema da perda de poder econômico quanto do político da Capital em relação ao restante do Estado, uma vez que a industrialização gera riqueza através da agregação de valor e requer grande contingente de mão de obra concentrada espacialmente.

Nesse período estava sendo trabalhada com maior intensidade a implantação da Cidade Industrial de Curitiba, com a atração de indústrias de porte, gerando expressivas quantidades de postos de trabalho, influenciando os fluxos migratórios em direção à Capital e Região Metropolitana.

5.11 - A Cidade Industrial de Curitiba – CIC

A Cidade Industrial de Curitiba – CIC – criada por Lei Municipal em 1972 – Lei n. 4.199 – está inserida na “política econômica de industrialização que vigorava na época no Brasil” (LOEFFLER, 2009, p.

27) e criou as condições para mudanças estruturais importantes da Capital, com reflexos em todo o Estado. Faraco (2002, p. 119) afirma que a “implantação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) contribuiu decisivamente para a alteração do perfil da economia da capital”. O Município que passou a desempenhar a função de Capital a partir de 1853, quando da emancipação da província do Paraná,

[...] cresceu como centro de comércio, prestadora de serviços e centro das decisões políticas e administrativas do Estado do Paraná. A atividade pública foi, no passado, e é, no presente, um setor importante da economia local pelo volume de emprego que a ela está vinculado. (FARACO, 2002, p. 210).

A implantação da CIC teve início no ano seguinte ao da promulgação da Lei e foi baseada no projeto de zoneamento urbano, sistema viário e uso do solo, elaborado pelo escritório de projetos de Jorge Wilhelm Arquitetos Associados Ltda., que havia sido contratado especificamente para essa tarefa. (OLIVEIRA, 2001, p. 59; FARACO, 2002, p. 211). O zoneamento de uso e ocupação da área da CIC foi instituído pela Lei Municipal n.º 4.773, no início de 1974. A área destinada à CIC possuía aproximadamente 4.370 hectares e ficava situada a oeste da cidade. “Antes da CIC, a característica da indústria em Curitiba era marcada pelos estabelecimentos voltados ao consumo local ou dependentes de matéria-primas locais ou regionais.” (FARACO, 2002, p. 214). Com a estruturação da CIC, Curitiba se preparava para receber as empresas estrangeiras que viessem a se instalar no Brasil, oriundas da diretriz do I PND, conforme citado.

Mas há outros fatores exógenos que não podem ser esquecidos nesta avaliação, porque contribuíram para que as transformações pretendidas para Curitiba se efetivassem. Na década de 70, quando o Jaime assumiu a Prefeitura, coincidiu com a explosão de investimentos estrangeiros no

Brasil. O País vinha de uma fase de crescimento econômico, era o “país do milagre” e as atenções dos investidores estavam voltadas para cá. [...] E aí começamos a atrair investimentos: a Bosch, a Siemens, a Volvo e tantas outras, e coincidiu que o Jaime teve a idéia da Cidade Industrial. [...] (RISCHBIETER, 1990, apud FARACO, 2002, p. 227).

Segundo Loeffler (2009), este projeto contou com o “potencial econômico e institucional que vigorava em Curitiba e da aliança estabelecida entre governantes e empresários industriais”. (LOEFFLER, 2009, p. 27). Essa aliança é melhor explicitada por Oliveira (2001), ao afirmar que

Os esforços do poder público eram apoiados por iniciativas paralelas da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiesp) e da Associação Comercial do Paraná (ACP). Por exemplo, durante os anos 70 ambas as entidades pleitearam incansavelmente junto ao Governo federal para que destinasse ao Estado pelo menos alguns dos seus projetos na área de siderurgia e petroquímica. Em parte graças a esses esforços é que em 1976 instalou-se uma refinaria da Petrobras no município vizinho de Araucária. (OLIVEIRA, 2001, p. 57).

Oliveira (2001) explica ainda a forma como as relações entre empresários e políticos de Curitiba foram sendo institucionalizadas através da participação seja dos empresários nos conselhos dos órgãos públicos do Município, seja de alguns políticos em conselhos das empresas ou de organismos criados pelos empresários.

Inicialmente, cabe notar que a Urbs [Urbanização de Curitiba S/A. – empresa pública do município], empresa que deslanchou a implantação da CIC, era dirigida desde a sua criação em 1963 por um conselho de investimentos de oito membros e fiscalizada por um outro conselho de três membros. Participava do primeiro, um membro indicado pela Fiep, e do segundo, um outro indicado pela ACP. Uma vez que desde 1964 a Urbs já vinha se envolvendo com o planejamento de um futuro distrito

industrial, ambas as entidades conseguiram, pela indicação de seus respectivos conselheiros, um canal permanente e legítimo para levar à administração pública envolvida com parte importante do planejamento urbano as suas demandas e propostas. Com a criação da CIC S.A. desmembrada da Urbs, a prática se mantém.

A partir da consolidação da CIC, tem início o processo de formação da Associação dos Empresários da Cidade Industrial de Curitiba (AECIC), entidade destinada, como se pode imaginar, a congregar e representar os empresários que se instalaram na CIC junto aos poderes públicos. Previsivelmente, o presidente da AECIC é geralmente o membro indicado pela Fiep para compor o conselho de investimento da CIC. Pode-se falar aqui de um exemplo clássico de corporativismo formal.

Mas o fenômeno mais interessante nesse processo talvez seja aquele realizado em sentido contrário. Assim como os empresários garantiram para si uma representação formal no interior da administração pública, também os planejadores acabaram obtendo formas de representação no interior dos grandes empreendimentos industriais. Nomes como os do ex-Prefeito Saul Raiz, do ex-Presidente do Ippuc e atual Prefeito de Curitiba, Cássio Taniguchi, e do ex-Ministro Karlos Rischbieter, por exemplo, segundo breve currículo constante na *Memória da Curitiba Urbana* [...], figuram na composição de conselhos administrativos de importantes empresas nacionais e estrangeiras instaladas na CIC. A partir daí, começou a materializar-se a aliança entre setores empresariais e a elite do planejamento urbano de Curitiba que, até tempos recentes, dominava a política estadual. (OLIVEIRA, 2001, p. 62-63).

A implantação da CIC teve o apoio do Estado, através do BADEP, sendo que “o Governo do Paraná, em convênio firmado com a prefeitura de Curitiba, alocou diretamente na URBS/Fundo de Urbanização de Curitiba o equivalente a US\$ 12,3 milhões” (TRINTIN, 2005, p. 14), recursos utilizados “para pagamento de estímulos fiscais e amortizações de financiamentos feitos para realizar investimentos em obras viárias e desapropriações (TRINTIN, 2005, p. 14), e que atendiam

aos objetivos de estimular a implantação industrial na CIC. Esses estímulos, repassados entre 1977 e 1980, que somaram o montante de US\$ 33,5 milhões, impulsionaram a indústria e “ganhou importância relativa ante a agricultura moderna, que se consolidou no Estado nos anos 70, tornando-se um dos principais setores na geração da renda interna estadual”. (TRINTIN, 2005, p. 14). E ainda, o Governo Federal “alterou o traçado do Contorno Sul, para que esse passasse dentro da CIC constituindo seu eixo principal [...]”. (FARACO, 2002, p. 223).

Na década de 1970, concessões ao Governo municipal propiciaram a obtenção de recursos para a viabilização da CIC. Enquanto o Município, através da Urbs, ficou com a incumbência de elaborar os projetos de urbanização, a terraplenagem e pavimentação, desapropriação, liberação e venda das áreas decretadas de utilidade pública para a implantação da CIC, o Estado ficou responsável pelo provimento das necessidades de infraestrutura de água e esgoto, de energia elétrica, telefone e fax e ainda da concessão de financiamento para implantação ou expansão das indústrias, através das empresas públicas como a SANEPAR, COPEL, TELEPAR e BADEP, assumindo os custos de implantação da infraestrutura para receber as indústrias. O Estado cedeu, também, terrenos a preços baixos, desapropriou áreas e concedeu incentivos fiscais – isenção de impostos por dez ou mais anos – chegando inclusive a integralizar o capital necessário à implantação das novas empresas, entrando como acionista, em geral sem direito a voto, mas com participações que chegaram, em alguns casos, a quase 50% da composição do capital da empresa. Enfim, foram criadas as condições privilegiadas para a reprodução do capital industrial no espaço da CIC. (LOEFFLER, 2009, p. 27; OLIVEIRA, 2001, p.59-60; FARACO, 2002, p. 223).

Isentaram-se as empresas de impostos municipais, como o Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU e Imposto Sobre Serviços - ISS, e estaduais como o Imposto Sobre Circulação de Mercadorias - ICM, por tempo, que variava de 5 a 10 anos. As empresas também receberam apoio de órgãos municipais e estaduais, no sentido de dar respostas rápidas às suas necessidades. Foram determinados aos órgãos de fomento econômico (bancos e conglomerados financeiros), apoio financeiro aos grupos empresariais na CIC - Cidade Industrial de Curitiba. (LOEFFLER, 2009, p. 27).

Outros acordos foram firmados na década de 1980 criando um diferencial em relação ao restante das regiões do Estado. Evidentemente esses incentivos exclusivos à Capital para

a instalação da Cidade Industrial de Curitiba ampliou de modo substancial as vantagens locacionais de Curitiba, uma vez que a capital paranaense já contava na época com vantagens em razão de sua aglomeração populacional e industrial. (TRINTIN, 2005, p. 15).

A breve descrição da industrialização de Curitiba apresentada por Oliveira (2001, p. 59-65) demonstrando como ocorreu esse processo desde o desencadeamento da discussão sobre a necessidade de industrializar a Capital do Paraná em 1966, por ocasião da adoção do Plano Diretor, passando pela legislação específica que criou a Cidade Industrial de Curitiba (Lei Municipal nº 4.199 de 1972), a construção da infraestrutura e os vários mecanismos utilizados para viabilizar o projeto, demonstra o papel significativo do Estado paranaense no processo. Oliveira (2001, p.63) opinou que “o caso da CIC parece se constituir num êxito. De fato, a base econômica do município foi alterada significativamente com a instalação de tantas indústrias de bens de consumo duráveis e bens de capital”. Ao mesmo tempo, levanta algumas críticas em relação a erros e problemas gerenciais

verificados, a dúvida sobre a eficiência da CIC em determinar a atração sobre as indústrias que lá se instalaram e os problemas ambientais gerados, entre outros. Faraco (2002, p. 209-232), ao demonstrar que a CIC não estava prevista no Plano Diretor de Curitiba, contradizendo a afirmativa que o sucesso da Capital se deve ao seu planejamento, acaba também demonstrando como foi importante a atuação do Estado para viabilizar a implantação da CIC e atrair as indústrias que acabaram levando às mudanças estruturais tanto na cidade quanto no estado.

A construção da CIC consumiu um imenso volume de recursos. A dívida contraída pela Prefeitura Municipal, vinculada à CIC, inviabilizou financeiramente o município, comprometendo a capacidade de endividamento. Em 1990, a dívida do município relacionada à CIC ultrapassava U\$ 150.000.000 de dólares. Em 1991, ao assumir o governo do Estado, o ex-prefeito de Curitiba, Roberto Requião, encaminhou projeto de lei à Assembléia Legislativa que, aprovado, transferiu a dívida da CIC para o Estado do Paraná. (FARACO, 2002, p. 223).

Importante destacar o efeito desse processo no conjunto da economia paranaense, notadamente do secundário. Segundo Fayet (apud OLIVEIRA, 2001, p. 61), “a participação do Paraná no PIB industrial do país teria, graças à atuação da CIC e do Badep, saltado de 2,3% para cerca de 7% em dez anos”. Se é possível creditar à Cidade Industrial de Curitiba (CIC) esse feito, pode-se inferir que a mudança no perfil econômico paranaense é ainda mais significativo.

Por outro lado, a construção da Hidroelétrica de Itaipu, na década de 1970, também impactou significativamente a estruturação econômica, social e física do território paranaense como será visto a seguir.

Sendo uma das grandes obras projetadas no I PND, em 1974 foi iniciada a construção da Usina Hidroelétrica de Itaipu, no rio Paraná,

impactando diretamente o oeste e sudoeste do Estado. Durante o período de sua construção, houve a necessidade de contratação de grande quantidade de trabalhadores, influenciando diretamente o crescimento de Foz do Iguaçu, que passou de 33.966 habitantes, em 1970, para 136.361, em 1980. Novas cidades foram construídas para abrigar os trabalhadores dessa grande obra e outras da região sofreram direta ou indiretamente o impacto da enorme mobilização de pessoal e capital durante a construção. Dentre elas pode-se destacar Cascavel, que aumentou de 89.921, em 1970, para 163.459 habitantes, em 1980, segundo os respectivos censos do IBGE. Os oito municípios compreendidos no eixo entre Cascavel e Foz do Iguaçu cresceram entre 1970 e 1980 de 228.031 para 442.258 habitantes, conforme dados compilados por Peris e Lugnani (2003, p. 85), baseados nos dados dos censos do IBGE para os anos respectivos. Na região diretamente impactada pela construção da barragem, Peris e Lugnani (2003) explicam que

O início das obras civis da Usina Hidrelétrica de Itaipu, em 1975, representou um marco na alteração do comportamento do eixo. O crescimento populacional iniciado naquele ano em Foz do Iguaçu e continuado nas décadas seguintes acelerou o processo de urbanização dos municípios que o compõem. Primeiro, elevou a população de Foz do Iguaçu de 33.966 habitantes, em 1970, para 136.361, em 1980, e 190.123 em 1991, atingindo, em 2000, uma população de 258.368 habitantes. Segundo, forçou o Governo Federal a realizar grandes investimentos, principalmente em infra-estrutura, na cidade de Foz do Iguaçu. Isso porque a cidade não tinha a mínima condição de oferecer infra-estrutura de educação, habitação, saúde, energia, telecomunicações e transporte ao contingente de população que para lá migrou nem para as necessidades da Itaipu Binacional. Terceiro, a atração de um grande contingente populacional atraiu também capitais e fez surgir uma série de novos empreendimentos comerciais, industriais e de prestação de serviços,

aumentando o nível de geração de renda, de tributos e de consumo. (PERIS, A.F.; LUGNANI, A.C., 2003, p. 88).

Explica ainda que o impacto, além de ser sentido em todos os municípios da região, foi melhor aproveitado por Cascavel, que “era o mais importante centro urbano e comercial da região, e foi o principal fornecedor regional de bens e serviços para Foz do Iguaçu desde o início da construção”. (PERIS, A.F.; LUGNANI, A.C., 2003, p. 89). Foz do Iguaçu, por sua vez, estando mais próxima da obra da barragem, onde se concentraram os operários, teve sua economia local diretamente dinamizada pela massa de salários e pelas demandas relacionadas às necessidades de reprodução da força de trabalho ali instalada. Esse efeito começou a diminuir com a redução do ritmo da construção de Itaipu a partir de 1983, entretanto

Foz do Iguaçu havia se tornado um centro urbano com uma dinâmica que lhe permitia criar outras alternativas de geração de renda. Por exemplo, o surgimento do turismo de compras em Ciudad del Este foi um fator exógeno que sucedeu a construção da hidrelétrica como um dos acontecimentos dinamizadores da fronteira e, por extensão, do eixo. (PERIS, A.F.; LUGNANI, A.C., 2003, p. 89).

Pode-se acrescentar o melhor aproveitamento do potencial turístico de visitação às Quedas do Iguaçu, que passou a ser única depois do represamento do rio Paraná que sepultou as Sete Quedas. Posteriormente, com o fechamento da barragem e a formação do lago, grande parte dos moradores em cidades, vilas e áreas⁶⁵ rurais impactadas, foi expulsa, originando-se daí várias organizações.

Com o apoio da CPT e de alguns sindicatos de trabalhadores rurais, os colonos atingidos pela Itaipu criaram o Movimento Justiça e Terra, em 1978. O conhecimento acumulado nas experiências de luta dos

atingidos levou, três anos mais tarde, em 1981, à criação do Movimento dos Agricultores Sem Terra do Oeste do Paraná (Mastro). Nos dois anos subseqüentes, o movimento dos sem-terra foi organizado regionalmente em todo o estado. Em 1984, foi criado o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST). Mais recentemente, em 1991, foi criada a Comissão Regional dos Atingidos por Barragens do Rio Iguaçu (Crabi). Com os desdobramentos das lutas dos atingidos, desde fins da década de 70, foi articulado o Movimento Nacional dos Atingidos por Barragens (MBA), em Curitiba, em 1991. (SCHREINER, 2002, p. 23).

Segundo Stédile (1994), o MST teve sua origem em Cascavel, onde foi realizado o 1º Congresso Nacional, em 1984, sintetizando a experiência histórica concreta das lutas pela terra no Brasil, entre as quais cita “Canudos, Contestado, Porecatu” e as “lutas das ligas camponesas, lutas sindicais e a luta de resistência dos posseiros no Norte”. (STÉDILE, 1994, p. 51). Grande parte da população emigra da região, com impacto nos municípios, com raras exceções.

Com a desapropriação das terras, ocorreu um processo de redução da população dos municípios atingidos. Ao mesmo tempo em que diminuiu a população, reduzindo, conseqüentemente, o dinamismo de suas áreas urbanas, decresceu, ainda, sua produção agropecuária. Há que se destacar que a redução do contingente populacional não foi responsabilidade exclusiva da formação do reservatório e das desapropriações. A modernização da agricultura, em curso na época, foi a principal responsável pelo decréscimo populacional de todos os municípios da região, com exceção de Cascavel, Toledo e Foz do Iguaçu. (PERIS, A.F.; LUGNANI, A.C., 2003, p. 89).

⁶⁵ Somente para a formação do lago de Itaipu foram desapropriados 38.445 hectares da área rural. (SCHREIDER, 2002: 23).

Praticamente no mesmo período em que acontecia a construção de Itaipu, como assinalam os autores, estava em curso a modernização da agricultura, com a substituição da mão de obra por maquinário e emprego intensivo de insumos, que exigem maiores áreas para o plantio e a colheita, visando o aumento da produtividade, ao mesmo tempo em que direciona a produção para a exportação, que foi facilitada com a conclusão da pavimentação da rodovia BR 277, conforme visto.

O funcionamento da Usina a partir de 1982 foi um dos vetores das alterações nas relações econômicas e demográficas do interior do estado, criando uma dinamização da economia nesta região, que anteriormente apresentava apenas a perspectiva da inserção econômica a partir do setor primário. A energia gerada pela usina é totalmente direcionada para alimentar o parque industrial do sudeste, principalmente da metrópole paulista, sendo que atualmente existe a compensação aos municípios que sofreram as consequências do alagamento de suas áreas com o pagamento de royalties pela binacional (PERIS; LUGNANI, 2003, p. 90-91), que proporciona perspectivas diferenciadas de desenvolvimento para os Municípios beneficiados. Essa questão, entretanto, está fora do objeto deste trabalho, merecendo ainda estudos mais aprofundados sobre os vários aspectos impactantes a partir da implantação de Itaipu e demais barragens sobre a economia e condições de vida da população local.

Interessa ressaltar que, mesmo considerando a importância das transformações no campo (PERIS; LUGNANI, 2003; TSCHÁ; RIPPEL; LIMA, 2010), pode-se dizer que a obra de Itaipu, dado seu porte e área atingida, contribuiu de forma significativa para alterar as relações sociais, econômicas e políticas regionais, pois o crescimento de algumas

cidades, tanto em população como economicamente, relaciona-se diretamente a esse empreendimento, que lhes proporcionou atingir uma escala que mudou sua inserção no conjunto do Estado, sendo o caso mais evidente Foz do Iguaçu.

Com a mudança dos Governos Federal e Estadual, um novo plano de desenvolvimento nacional é apresentado em dezembro de 1974, para o período 1975-1979, no qual o Estado do Paraná procura se inserir de forma mais contundente, conforme será visto a seguir.

5.12 - II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento 1974-1979

Embora o discurso apresentasse como necessária a industrialização do Paraná, à Capital foi reservado o papel de centralizar a industrialização no Estado, aproveitando a política nacional de desconcentração industrial iniciada a partir do II PND. Para melhor situar essa afirmativa, primeiramente será visto o que foi o II PND.

Em 1974, é lançado pelo governo federal o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) que pretendia, através da formação de um parque industrial tecnologicamente mais avançado, promover o “avanço qualitativo e quantitativo da inserção do país no sistema capitalista internacional”. (II PND apud SCHIFFER, 1981, p. 76).

Conforme Schiffer (1981, p. 77), o II PND, elaborado no eclipse do milagre econômico, distinguia como estratégia para superar a crise e o subdesenvolvimento três pontos complementares:

- 1) Fortalecimento da grande empresa privada nacional;
- 2) Ampliação dos investimentos estatais nos setores de infraestrutura básica; e
- 3) Maior absorção de tecnologia e recursos externos.

Essa estratégia visava articular as ações das empresas privadas nacionais através de investimentos e financiamentos do Estado, para fazer frente aos conglomerados estrangeiros, além de incentivar as exportações de *commodities* e produtos industrializados. A implantação de programas como o PROÁLCOOL e “Corredores de Exportação” visava buscar alternativas à crise energética, ocorrida com a súbita elevação do preço do petróleo no mercado internacional, e a melhoria do sistema viário, principalmente o que dá acesso aos portos, para facilitar as exportações. A modernização, construção e ampliação de portos e aeroportos e a desconcentração das atividades industriais paulistas para o Rio de Janeiro e Belo Horizonte estavam embutidas na estratégia. Propunha ainda a estratégia de “integração nacional” para superar os desequilíbrios regionais, com a “proposta de implantação de nove áreas metropolitanas e a definição de pólos secundários voltados para a desconcentração intra-regional do sistema urbano, notadamente o sudeste”. (II PND apud SCHIFFER, 1989, p. 80).

O II PND apresentava como objetivos a construção de uma sociedade desenvolvida, moderna, progressista e humana, “em consonância com o binômio Desenvolvimento e Segurança”. (BRASIL, II PND 1974, p. 28). Considerando que o “objetivo maior de todo planejamento nacional é o homem brasileiro, nas suas diferentes dimensões e aspirações”, define que o objetivo econômico “será

realizar o pleno potencial de desenvolvimento para o período 1975-1979”. (BRASIL, II PND 1974, p. 28).

Para atingir esses objetivos definiu um conjunto de metas e propósitos, que se resumem basicamente em 6 pontos:

- Manter o crescimento acelerado dos últimos anos, com taxas de aumento das oportunidades de emprego da mão de obra superiores às da década passada, que já superaram a do crescimento da mão de obra que ocorre ao mercado de trabalho.
- Reafirmar a política de contenção da inflação pelo método gradualista.
- Manter em relativo equilíbrio o balanço de pagamentos.
- Realizar política de melhoria da distribuição de renda, pessoal e regional, simultaneamente com o crescimento econômico.
- Preservar a estabilidade social e política, assegurada a participação consciente das classes produtoras, dos trabalhadores e, em geral, de todas as categorias vitais ao desenvolvimento, nas suas diferentes manifestações.
- Realizar o desenvolvimento sem deterioração da qualidade de vida, e, em particular, sem devastação do patrimônio de recursos naturais do País. (BRASIL, II PND, 1974, p. 28-29).

O Governo militar, então no poder, e os formuladores dessa política nacional de desenvolvimento tinham consciência da conjuntura internacional, que entrava em fase de ajustamento frente à crise de energia pelo petróleo, mas optaram por manter o Brasil no curso de crescimento dos anos anteriores denominados de “milagre econômico”, conforme discutido anteriormente.

A crise de energia, de alimento, do sistema monetário internacional, de matérias-primas essenciais, de inflação e comércio exterior integravam as preocupações, conforme se depreende do pronunciamento do Presidente General Ernesto Geisel aos Ministros, quando da apresentação do Plano. Na síntese explica que “essa próxima etapa será, necessariamente, marcada pela influência de fatores relacionados com a situação internacional, principalmente quanto à crise de energia”. E ainda, “será preciso acostumar-nos à idéia de que o mundo enfrentará graves problemas, provavelmente crises”. (BRASIL, II PND, 1974, p. 15).

O Plano estabelece “tarefas” que deverão ser cumpridas para atingir os objetivos gerais propostos entre as quais uma específica à agropecuária, que

é chamada a cumprir novo papel no desenvolvimento brasileiro, com contribuição muito mais significativa para o crescimento do PIB e mostrando ser o Brasil capaz de realizar a sua vocação de supridor mundial de alimentos e matérias-primas agrícolas, com ou sem elaboração industrial. (BRASIL, II PND, 1974, p. 16).

No subcapítulo – “O Mundo: Distensão Política, Instabilidade Econômica” – que trata do cenário internacional, reconhecia a crise de energia como uma variável crítica na conjuntura da época, que “já vinha se prenunciando havia pelo menos uma década, sob as vistas descansadas das nações industrializadas”. (BRASIL, II PND, 1974, p. 26). Crise que evidenciou-se com a brusca elevação do preço do petróleo, pelos países produtores do Oriente Médio, no mercado mundial. Crise que afetaria todos os países dependentes do petróleo, mas particularmente os “subdesenvolvidos importadores de petróleo, se nos próximos anos não forem favoráveis à expansão de suas exportações

e aos preços das outras matérias-primas e alimentos tropicais que fornecem à economia mundial”. (BRASIL, II PND, 1974, p. 26).

O Plano avalia

O Brasil se coloca em posição intermediária, nos reflexos da crise do petróleo, entre os que pouco dependem de importações, como os Estados Unidos, e os que delas dependem violentamente, como a maioria dos países europeus (BRASIL, II PND, 1974, p. 27).

A orientação básica do Plano, neste cenário, é de procurar “ajustar-se rápida e integralmente, às novas circunstâncias”. (BRASIL, 1974, p. 27). Dentre os ajustes menciona a necessidade de “reduzir importações e aumentar as exportações”. (BRASIL, II PND, 1974, p. 27).

Elencou tarefas, opções, diretrizes e perspectivas a alcançar no período delimitado – 1974-1979 – visando atingir os objetivos propostos.

Estabeleceu campos de atuação e estratégias de desenvolvimento como: a) consolidação de uma economia moderna; b) ajustamento às novas realidades da economia mundial; c) nova etapa no esforço de integração nacional; d) desenvolvimento social; e) integração à economia mundial.

Reservou um capítulo específico para tratar das estratégias industrial e agropecuária. Estabeleceu a meta de crescimento esperado – de 12% ao ano – para o período do Plano, no qual propunha “realizar a **configuração definitiva do perfil industrial** que se deseja, no Brasil”. (BRASIL, II PND, 1974, p. 37), (grifo no original).

Reconheceu ser de difícil execução a meta planejada de crescimento, pois a capacidade instalada não apresentava mais ociosidade e que, ao mesmo tempo, seria necessário promover uma “política de desconcentração industrial, visando o fortalecimento de

novos polos, e de defesa do consumidor [...] e o controle da poluição nos grandes centros urbanos”. (BRASIL, II PND, 1974, p. 37).

Considerando deixar para a iniciativa privada a função de “investir e de produzir com rentabilidade adequada”, ficou para o controle estatal somente as iniciativas que “na prática, [...] claramente, demonstrar que [a iniciativa privada] não pode, ou não deseja, realizá-los” (BRASIL, II PND, 1974, p. 38), mas que poderia ainda, o Governo, recorrer à associação com a iniciativa privada para viabilizá-los e ainda, futuramente, “passar a iniciativa às mãos de empresários” (BRASIL, II PND, 1974, p. 38).

Assim, enumera pontos para implementar a estratégia industrial entre os quais resumidamente são destacados, para análise, os seguintes:

I – Desenvolvimento dos setores de base e, como novas ênfases, particularmente da Indústria de Bens de Capital, da Indústria Eletrônica de Base e da área de Insumos Básicos. (BRASIL, II PND, 1974, p. 38).

IV – Impulso ao desenvolvimento da indústria de alimentos, com continuação do esforço de modernização e reorganização de certas indústrias tradicionais. (BRASIL, II PND, 1974, p. 40).

V – Atenuação dos desníveis regionais de desenvolvimento industrial, evitando-se a continuação da tendência à concentração da atividade industrial em uma única área metropolitana. Dar-se-á estímulo a um melhor equilíbrio no triângulo São Paulo-Rio-Belo Horizonte, e aos polos industriais no sul e no Nordeste, procurando-se compatibilizar os movimentos de descentralização com a preservação de escalas de produção econômica e de economias de aglomeração. (BRASIL, II PND, 1974, p. 40).

Após uma avaliação do desempenho do setor agropecuário nos anos 1960 e 1970, afirmava que o significado do seu novo papel seria de um lado a “contribuição mais significativa à expansão do PIB, com menor preço para o consumidor, maior renda para o agricultor e melhor padrão de vida para o trabalhador” e por outro lado “efetivar a vocação do Brasil como supridor mundial de alimentos, matérias-primas agrícolas e produtos agrícolas industrializados”. (BRASIL, II PND, 1974, p. 41).

Para a execução dessa estratégia foram apresentadas nove áreas de atuação, dentre as quais destacam-se:

I – Política de uso da terra para fins agropecuários, à semelhança do esforço que se vem desenvolvendo em áreas metropolitanas, de zoneamento urbano. Objetivar-se-ão a utilização mais racional desse recurso e a compatibilização das dotações de fatores, nas regiões, com a infra-estrutura física e de serviços. (BRASIL, II PND, 1974, p. 43).

II – Esforço de modernizar e de dotar de bases empresariais o setor agropecuário, principalmente no Centro-Sul.

O objetivo é levar capacidade empresarial, que já se mostrou apta a desenvolver a indústria e outros setores urbanos, a atividades agropecuária nacional. [...] (BRASIL, II PND, 1974, p. 43).

III – Execução da Reforma Agrária e Programas de Redistribuição de Terras [...] (BRASIL, II PND, 1974, p. 44).

IV – Estratégia de ocupação de novas áreas, principalmente no Centro-Oeste, Amazônia e vales úmidos do Nordeste. (BRASIL, II PND, 1974, p. 45).

O II PND ainda explicitou as opções básicas da estratégia econômica, de integração nacional e ocupação do território brasileiro, de desenvolvimento social e de integração com a economia internacional. Definiu ainda a política de energia, do desenvolvimento urbano e do controle da poluição industrial e de preservação do meio ambiente e as perspectivas do Brasil para o fim da década. Estabeleceu as ações para o desenvolvimento, tais como: os programas de investimentos e de apoio financeiro dos bancos oficiais, os instrumentos de ação econômica, do emprego e da preocupação com a formação dos recursos humanos, considerando as oportunidades de emprego e do crescimento demográfico e também da política científica e tecnológica, as prioridades e instrumentos e do programa nuclear e espacial. Por fim, definiu diretrizes no campo do planejamento, orçamento e modernização, reforma administrativa, política de pessoal e da articulação com os Estados e Municípios para a compatibilização de prioridades, apoio financeiro e consolidação sistemática dos orçamentos estaduais.

Deste Plano derivaram os Programas de Ação de Governo, entre os quais o que abordou a área do Desenvolvimento Urbano, detalhando por região seus objetivos localizadamente. Além desses, no Paraná foi produzido o “Estudo de Integração de Polos Agro-Industriais do Paraná”. O da região sul foi elaborado pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul (SUDESUL) no qual constava uma análise específica da região quanto às características socioeconômicas, detalhava a situação dos setores produtivos – primário, secundário e terciário –, abordava os principais aspectos dos recursos humanos regionais e a situação da infraestrutura – transporte, energia e comunicações – e alguns problemas básicos quanto ao desenvolvimento urbano. Avaliava ainda as potencialidades regionais quanto aos recursos

naturais e a experiência industrial acumulada, os objetivos e as diretrizes estratégicas orientadoras para o desenvolvimento regional, articuladas ao do II PND quanto à função regional, seus objetivos e ainda sobre a organização racional do espaço, com as propostas e valores de investimento por Estado. (BRASIL, II PND, 1975). O “Estudo de Integração de Polos Agro-Industriais do Paraná” tratava mais especificamente de detectar as oportunidades para a industrialização do Estado e será detalhado a seguir, retomando depois as avaliações sobre o II PND.

5.13 - Estudo de integração de polos agroindustriais do Paraná

O “Estudo de Integração de Polos Agro-Industriais do Paraná”, finalizado em janeiro de 1975, foi fruto de um Convênio entre o Ministério do Planejamento e o Governo do Paraná, que teve o IPARDES como encarregado da elaboração, tendo como referência geral o II PND.

O objetivo central desse estudo foi

a identificação de políticas capazes de acelerar o processo de industrialização do Estado e o crescimento de sua produção agropecuária, de forma regional e setorialmente equilibrada, tendo em vista que a recente expansão da produção primária somente logrou estimular, e foi estimulada por um setor industrial baseado no beneficiamento, ou seja, na primeira elaboração dos produtos básicos, e por sua função exportadora de matérias-primas e produtos semi-elaborados. (PARANÁ, 1975, p. 1/1).

Não se restringindo aos aspectos técnicos da agroindústria, fez inicialmente uma avaliação crítica sobre o direcionamento que as principais correntes políticas do Estado vinham imprimindo até então.

Segundo essa avaliação havia um otimismo por parte das lideranças do Estado, em função do rápido processo de ocupação e crescimento econômico impulsionado pela ampliação da fronteira agrícola do norte com o café, que dificultava a formulação de diagnósticos mais corretos sobre o desempenho do Estado.

Este otimismo, cujo lado positivo se espelha na intencionalidade da continuação do esforço desenvolvimentista, tem seu lado negativo ao impedir que se formulem diagnósticos mais corretos sobre o papel que desempenha a economia estadual no contexto da nação, sobre o que impede à sua vez, a adoção de comportamentos e ações políticas e administrativas mais conseqüentes para a superação do referido atraso relativo. (PARANÁ, 1975, p. 2/2).

O “atraso relativo” está relacionado ao paradoxo de que, se por um lado houve o rápido crescimento da economia estadual, devido à expansão da fronteira agrícola, com a incorporação de terras que permitiam alta produtividade, por outro, “nada ou quase nada tinha incorporado da expansão industrial que simultaneamente vinha ocorrendo no País”. (PARANÁ, 1975, p. 2/1).

Desde o início da década de 1960 o Estado investia pesada e sistematicamente em infraestrutura, principalmente em rodovia e energia, com o objetivo de superar esse descompasso, sem lograr o êxito esperado. O estudo analisa esse esforço e conclui que “a existência de infra-estrutura, importantíssima e necessária, não é suficiente e, ademais, sua fragilidade já significa uma consequência e não causa do atraso descrito”. (PARANÁ, 1975, p. 2/2).

A causa, em síntese de complexos fenômenos, repousa antes no tipo de inserção da economia estadual na economia nacional, através de um sistema produtivo que gera inequívocas forças de concentração espacial junto ao polo econômico nacional, a Região da Grande São Paulo. (PARANÁ, 1975, p. 2/2).

Afirma que esse progressivo descompasso era de conhecimento dos técnicos, que identificavam a oportunidade de alterá-lo a partir das formulações do II PND.

A extrema dependência externa da economia paranaense, responsável pela aparente contradição nem sempre percebida, de uma situação de atraso crescente simultânea a uma expansão da renda gerada, não constitui novidade para boa parte dos técnicos estaduais que atuam na órbita econômica. Também a nível (sic) federal um conjunto de documentos oficiais, entre os quais o II Plano Nacional de Desenvolvimento, estariam a indicar a intenção política de algumas áreas da estrutura nacional de poder intervir, visando reduzir a macrocefalia da região-polo, antes mesmo que algumas regiões periféricas tenham se tornado paupérrimas e esgotado seus melhores potenciais de expansão econômica. (PARANÁ, 1975, p. 2/2, 2/3).

O estudo apresentou uma explicação da dinâmica econômica que conduziu à concentração espacial da industrialização brasileira, ressaltando que não visava o aprofundamento no problema. Tratou dos investimentos prévios, da formação de economias de aglomeração, da criação das vantagens locacionais e do tamanho do mercado, dos novos (re)investimentos, da escala de produção que acabaram criando um ciclo virtuoso de crescimento, embora restrito espacialmente. Resumiu a atuação do setor público federal nesse processo, respondendo às pressões de investimentos e os mecanismos de concentração capitalista, que somados “provocaram um grau de concentração sem precedentes e não mais explicável apenas pela disponibilidade de recursos naturais e humanos da região-polo”. (PARANÁ, 1975, p. 2/4). Ressalva, porém, que os fatores explicados “não exprimem obviamente uma abordagem completa do fenômeno dos desequilíbrios regionais” contrapondo que

[...] as políticas a serem implementadas devem tender sempre para a

diminuição e superação das formas de integração à economia nacional que mantenham ou ampliem sua função periférica, ainda que a curto prazo estas últimas possam parecer mais dinâmicas e compensadoras. (PARANÁ, 1975, p. 2/5).

Reforçando essa ideia avança a crítica evidenciando a importância da atuação do “corpo político” nos rumos do desenvolvimento da região, afirmando que

Também aqui, ganha importância o modo pelo qual o corpo de representantes políticos do Estado atua na sua função conectora dos interesses setoriais-regionais com os lineamentos de política a nível (sic) nacional. Sempre que estas lideranças apoiam programas federais que reservam ao Estado funções primário-exportadoras, sem compensador apoio ao avanço industrial, seu papel é amesquinizador das potencialidades econômicas paranaenses e indiferente a um grave problema nacional, qual seja o de buscar, para o conjunto dos brasileiros, uma expansão econômica de menor custo social e mais harmônica distribuição dos seus resultados. (PARANÁ, 1975, p. 2/5).

Com essa visão, resgatou o objetivo do II PND que trata da distribuição de renda e crescimento econômico, procurando fortalecer a ideia de se buscar novos rumos para o desenvolvimento do Paraná, objetivando inseri-lo em patamar mais avançado.

Primordial importância neste contexto tem o II Plano Nacional de Desenvolvimento, documento que expressa claramente a intencionalidade do atual Governo de, conforme textualmente se reproduz, “realizar política de melhoria da distribuição de renda, pessoal e regional, simultaneamente com o crescimento econômico”. (PARANÁ, 1975, p. 2/6).

Entretanto, esse resgate acaba desconsiderando que o II PND havia elegido as regiões formadas pelo “triângulo São Paulo-Rio-Belo Horizonte, e aos polos industriais no sul e no Nordeste” como alvo de estímulo para a descentralização industrial da metrópole paulista,

como visto no item V da estratégia industrial, citada.

O II PND, para Fonseca e Monteiro (2007), tinha consistência interna e externa e buscava redirecionar os rumos da industrialização brasileira, mas seu principal motivador era político, pois foi

formulado e implementado em um contexto no qual o Governo que ora assumia presenciava o fim do “milagre brasileiro” e, com ele, inviabilizava-se a retórica da busca de coesão através do expressivo desempenho da economia. O plano, neste aspecto, prestava dupla colaboração: alentava a possibilidade de manter o crescimento e, ao mesmo tempo, contribuía para propiciar um clima favorável às mudanças políticas pretendidas, consubstanciadas no projeto de distensão política. (FONSECA; MONTEIRO, 2007, p. 45).

Essa interpretação aproxima-se da explicação de Castro (1985) ao afirmar que

o bloco de investimentos anunciado pelo II PND, destinado a “substituir importações e, se possível, abrir novas frentes de exportação”, teria em princípio por efeito: sustentar a conjuntura impedindo uma descontinuidade de consequências imprevisíveis; assegurar o espaço necessário à absorção do surto anterior de investimentos; e, claro, modificar, a longo prazo, a estrutura produtiva. (CASTRO, 1985, p. 37).

Mesmo reconhecendo o II PND como o “mais importante e concentrado esforço do Estado, desde o Plano de Metas, no sentido de promover modificações estruturais na economia” (SERRA, 1982, p. 101, apud SCHIFFER, 1989, p. 76), propondo-se a “superar, conjuntamente, a crise e o subdesenvolvimento” (CASTRO, 1985, p. 33), apoiada em Lessa, Schiffer (1989) defende que o Plano foi abandonado a partir da segunda metade de 1976. Explica que a conjuntura do início de 1976 ainda apresentou crescimento industrial, mas com imposições de

contratos às indústrias nacionais que implicavam na aquisição de máquinas e equipamentos dos países financiadores.

Fato este que, segundo Lessa⁶⁶, foi decisivo para o abandono do II PND em meados de 1976, mas que acima de tudo refletiu a reimposição do modelo expatriador, impedindo mais uma vez a ascensão de uma burguesia nacional. (SCHIFFER, 1989, p. 84).

Os projetos já iniciados tiveram seus prazos retardados e os demais foram cancelados. No entanto, segundo Castro & Souza, o II PND “permitiu a sustentação de uma elevada taxa de crescimento até o final da década de 70, [além de ter] deslançado transformações que se revelaram irreversíveis”. (CASTRO, 1985, p. 46 apud SCHIFFER, 1989, p. 84).

Embora Castro (1985) discorde que houve interrupção do II PND, argumentando que o fracasso foi da chamada “estratégia social”, de acordo com a qual seria necessário “realizar políticas redistributivas enquanto o bolo cresce” (CASTRO, 1985, p. 47), Schiffer contra-argumenta que “a partir da segunda metade de 1976, ao se abandonar o II PND consequentemente alterou-se a condução da política econômica, a qual passou a ter cunho contencionista”. (SCHIFFER, 1989, p. 84).

Em relação às mudanças que houve em 1976, Castro (1985) afirma que

No ano de 1977, como reflexo do rígido controle das importações (parte integrante da estratégia adotada), da queda do ritmo de crescimento da economia e da evolução excepcionalmente favorável dos termos de intercâmbio – que saltam de um índice de 76 em 1975, para 100 em 1977 –, foi momentaneamente atingida uma situação de equilíbrio das transações comerciais. Dois anos após com os principais programas e projetos oriundos do II PND ainda em pleno andamento, o país foi

alcançado pelo segundo choque do petróleo. À nova alta, que faria o valor das importações de combustíveis líquidos saltar do patamar de US\$ 4 bilhões, para valores próximos a US\$ 10 bilhões entre 1980 e 1982, se seguiriam a explosão dos juros – principal fator determinante do salto da conta de juros líquidos pagos no exterior, de US\$ 2,7 bilhões em 1978, para US\$ 9,2 bilhões já em 1981 – e, a ela associada, a derrocada dos preços de importantes produtos primários exportados pelo país. Outras adversidades, como é bem sabido, viriam a se somar: a longa recessão dos países industrializados e o colapso do sistema internacional de crédito privado. (CASTRO, 1985, p. 48).

Ainda sobre esse período Schiffer (1989) acrescenta que

A captação de recursos do exterior, facilitada por taxas de juros e “spread” baixos, foi intensa e perdurou até início de 1979, neutralizando as diretrizes contencionistas adotadas e realimentando o processo inflacionário. O nível alto da taxa de juros interna induziu a aplicação no mercado financeiro em detrimento do sistema produtivo, contribuindo à desarticulação do crescimento da indústria nacional. O pagamento do serviço da dívida implicou em sobrevalorização da moeda, prejudicando as exportações, que passaram a receber maior (sic) subsídios. Em consequência aumentava o déficit público interno. (SCHIFFER, 1989, p. 85).

A forte mudança da conjuntura e a disputa entre as opções que se colocavam para enfrentar a nova situação mundial desembocou na troca de Ministro em 1979 e, consequentemente, na mudança na política econômica. O novo Ministro, Delfim Neto, explicitou uma intenção em seu discurso e realizou outra política econômica, “disse e desdisse, apontou numa direção e logo a seguir noutra, até mesmo contrária” (CASTRO, 1985, p. 50), revelando-se “uma política recessiva que sequer conteve a inflação, o que se refletiu no desempenho da economia que acabou por apresentar, em 1981, o seu primeiro PIB negativo (- 1,9%)”. (COUTINHO, 1981, p. 91-92, apud SCHIFFER, 1989, p. 85).

⁶⁶ Lessa (1978, p. 129-141, apud SCHIFFER, 1989, p. 84).

Sabe-se que a década de 1980 é considerada “a década perdida” para o Brasil. Não só a persistência de taxas elevadas de inflação, mas sua constante elevação traduziram a incerteza sobre os rumos do desenvolvimento brasileiro e sua inserção na economia mundial. Foi a década dos planos de estabilização, que persistentemente redundaram em fracassos, mesmo experimentando em alguns pequenos períodos estabilização, logo a moeda voltava a sofrer constantes desvalorizações. O retorno da inflação em patamares cada vez mais altos corroía principalmente os salários, pois o capital estava protegido pelas aplicações em títulos do Governo que garantiam a rentabilidade às empresas e até a aplicadores em geral, e a economia, assim como a sociedade, andava com grande incerteza e muita instabilidade.

Foi completada a distensão política com os militares entregando o poder aos civis, ainda em processo controlado, com voto indireto, em colégio eleitoral, resistindo a grandes manifestações de rua que lutavam pelas eleições diretas, movimento civil que teve origem nas greves operárias do ABC – Santo André, São Bernardo e São Caetano –, e nas lutas contra a carestia em que “donas de casa” saíam às ruas batendo panelas contra os preços altos dos alimentos e ainda na luta contra a ditadura, que perdurou no poder por mais de duas décadas.

Na avaliação econômica de Luna e Klein (2007, p. 83), “os anos 1980 interromperam de fato o longo ciclo de crescimento rápido que o país vivera durante as primeiras sete décadas do século. Na de 1980, a economia acumulou crescimento geral de pouco mais de 30% contra 130% na década anterior”.

Souza (1999) também avaliou que os rumos tomados com o abandono da Política Urbana contida no II PND comprometeu seus

objetivos, principalmente o de “crescer e distribuir renda”, como será comentado à frente ao tratar especificamente da Política Urbana do II PND.

Avaliando a “estratégia de crescimento com endividamento do II PND como meio de realizar o ajustamento externo da economia” [...] e ainda “a precisão do diagnóstico realizado, a coerência da estratégia adotada em função do diagnóstico e o cumprimento das metas estabelecidas” comparando os dados dos produtos que passam de importados, antes do II PND, a serem parcial ou totalmente produzidos internamente ou até a fazer parte da pauta de exportações brasileira, Batista (1987, p. 67) conclui que

A determinação em avançar o processo de industrialização no Brasil através da implementação de um programa de substituição de importações no setor energético e de expansão da capacidade de produção de bens internacionais nos setores de bens de capital e bens intermediários, incluindo a implantação de indústrias de tecnologia de ponta nas áreas da eletrônica, engenharia mecânica, metalurgia, construção naval, equipamento ferroviário, aeronáutica, petroquímica e farmacêutica, deve ser contabilizada como um aspecto altamente positivo do II PND. (BATISTA, 1987, p. 79).

Entretanto Batista (1987, p. 79) reconhece que “na medida em que a realidade mostrou-se bem menos favorável que a antecipada pelo II PND, tanto o crescimento econômico quanto os planos de investimento tiveram que ajustar-se a níveis mais modestos”.

Admite que

“alguns projetos e investimento, após terem sido iniciados, tiveram que ter suas obras atrasadas, interrompidas ou mesmo abandonadas, devido à restrição de divisas sobre o nível geral de investimento, ou devido ao fato de que eles tornaram-se economicamente inviáveis, na medida em

que os preços dos insumos (especialmente os importados) e os custos financeiros subiram e a demanda esperada declinou. (BATISTA, 1987, p. 79).

Confrontando todos esses pontos de vista e os objetivos e metas do II PND observa-se que:

- a) Em relação ao desenvolvimento dos setores de base, embora tenha completado algumas plantas com atraso, a indústria eletrônica pouco avançou e apenas se implantou e manteve às custas das proteções de mercado. Quando estas proteções foram retiradas, praticamente nada restou, revelando-se uma tecnologia sempre atrasada em relação às indústrias dos países desenvolvidos;
- b) Na indústria de alimentos observa-se algum avanço, entretanto muito submetida ao controle por capitais estrangeiros;
- c) Quanto à atenuação dos desníveis regionais, não se observa avanço significativo. Mesmo a descentralização observada não foi suficientemente forte para atenuar os grandes desequilíbrios regionais.
- d) A estratégia agropecuária foi uma das que melhor responderam, pois houve aumento significativo da produção e exportação, relacionada tanto à expansão de fronteiras agrícolas, para o centro-oeste e regiões de cerrados, quanto no aumento de produtividade.

Nem a reforma agrária nem a redistribuição de terras saíram do papel. Ao contrário, viu-se surgir no Brasil, em várias regiões,

os movimentos sociais na área rural, que passaram a se organizar para lutar pela reforma agrária, ao mesmo tempo que se observou o aumento de conflitos fundiários ganhando visibilidade nas cidades, devidos às marchas realizadas pelo Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) e outros que foram se organizando ao longo dessas décadas. Por outro lado, a agricultura para exportação teve considerável crescimento, mantendo ainda a produção de alimentos para o mercado interno em níveis satisfatórios para atender à demanda.

A estratégia agropecuária do *II PND* visava, no entanto, continuar mantendo o país na sua trilha histórica, propondo “de um lado, maior contribuição à expansão do PIB, com menor preço ao consumidor, [...], de outro, o Brasil supridor mundial de alimentos, matérias-primas agrícolas, produtos agrícolas industrializados”, estimulando-se, principalmente no Centro-Sul a especialização de plantios e a modernização do setor.⁶⁷ (SCHIFFER, 1989, p. 83).

Evidenciava-se a dupla função da agropecuária, ou seja, componente do custo de reprodução da força de trabalho e importante partícipe das exportações brasileiras. (SCHIFFER, 1989, p. 83).

A construção da “sociedade moderna” anunciada foi prorrogada, sabemos hoje, por pelo menos mais duas décadas e meia, mesmo com a finalização da implantação de um parque industrial moderno, cujos setores mais dinâmicos foram entregues ao controle do capital externo.

A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU – pensada para promover a descentralização da urbanização brasileira em curso, foi ignorada, como será visto a seguir.

⁶⁷ Brasil, Presidência da República (1974), p.33 e 35.

5.14 - A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU)

Souza (1999), avaliando a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano decorrente do II PND, esclarece que

A grande dificuldade [da revisão do PNDU] foi, sem dúvida nenhuma, de cunho político e também metodológico. Político porque, a meu ver, o essencial da política que estava subjacente ao seu significado, que era assumir a sociedade e o espaço como uma totalidade (representada, por exemplo, pela definição das áreas de intervenção) [...] (SOUZA, 1999, p. 141).

Quanto ao aspecto metodológico, Souza (1999) avaliou que havia contradição com as diretrizes do II PND, e, conseqüentemente, não foi implementada, tendo sua aprovação ocorrido oficialmente somente em setembro de 1979. Dentre os programas estratégicos formulados – Programa de Regiões Metropolitanas, Programa de Capitais e Cidades de Porte Médio, Programa de Cidades de Pequeno Porte e Programa de Núcleos Urbanos de Apoio – foram implementados apenas os dois primeiros, até 1982. (SCHIFFER, 1989, p. 80).

Schiffer (1989) mostra as particularidades de cada programa e uma avaliação sobre seus resultados. Também Souza (1999) apresenta uma avaliação do II PND e do PNDU, seus conceitos, fundamentos, diagnóstico e avaliação sobre sua (não) aplicação. É de se destacar sua conclusão crítica à

estreiteza da compreensão teórica sobre a urbanização por parte dos economistas no poder, que continuam a ter uma visão contábil da sociedade, por parte dos donos do poder, que, pela avidez dos interesses que representavam e que uma política orgânica viria confrontar. O livre mercado deveria também reger a política urbana. (SOUZA, 1999, p. 141).

E ainda à contradição implícita no plano que

Enquanto a política alertava para as áreas de dinamização e promoção, insistindo na problemática e dinâmica do centro do sistema, o II PND propugnava por grandes investimentos na região sudeste, alvo da contenção e controle da política urbana. Com tais disparidades, fica evidente que a aplicação da política urbana definida em 1974 ficaria totalmente comprometida. (SOUZA, 1999, p. 141-142).

Analizando as políticas nacionais desse período – do II PND – e as conseqüências sobre as transformações do espaço paulista, Schiffer (1989) concluiu que houve

um processo de desconcentração gradual deste polo [São Paulo-Capital], notadamente no sentido das principais capitais nacionais e do próprio interior paulista, pois este estágio da industrialização, baseado na expansão do setor de consumo durável e, até por um momento, do setor de bens de produção, necessitava de um novo alargamento do mercado nacional, ainda que de forma restrita. (SCHIFFER, 1989, p. 139).

Embora o II PND não tenha sido completado em todos os seus objetivos, verifica-se que a ampliação da agricultura de exportação e a desconcentração, ainda que limitada, da industrialização brasileira, foram resultantes das políticas formuladas nesse Plano, assim como as estradas que ligavam as áreas de maior produção agrícola, principalmente as que produziam para exportação, foram melhoradas, fruto do programa denominado “corredores de exportação”. Pode-se afirmar ainda que a industrialização de Curitiba teve nessa política nacional seu ponto de apoio inicial, além da ampliação da mecanização da agricultura e a abertura de novas fronteiras agrícolas no Brasil.

Todas as ações desenvolvidas no período tiveram entre suas metas consolidar territorialmente o Paraná no aspecto da integração das regiões norte e oeste-sudoeste com a Capital e no maior controle

desta sobre seu território, bem como mudar o perfil econômico estadual. Pode-se afirmar que na década de 1970 o Estado finalizou as obras estruturadoras mais importantes do território, integrando a economia paranaense à brasileira, consolidando também a integração entre suas regiões, comandada pelo processo de unificação do mercado nacional, sob controle da elite local, articulada à elite nacional. Alguns aspectos da implantação da infraestrutura desse período que tiveram relevância nesse processo serão vistos a seguir.

5.15 - Investimentos em infraestrutura para industrialização do Paraná na década de 1970

Transporte na década de 1970

Muitos quilômetros de estradas foram construídos ainda na década de 1970, sendo que “as políticas estaduais, até o começo dos anos 80, haviam priorizado investimentos em infra-estruturas necessárias ao modelo de desenvolvimento imaginado pelo Paranismo; vale dizer, a tríade, transportes, energia e telecomunicações”. (RAZENTE, 2003, p. 130).

A mudança da conjuntura internacional com a crise do petróleo na década de 1970 colocou em xeque a política de ampliação da malha rodoviária do Paraná. A “sociedade” debate, através da imprensa, a necessidade de incrementar os investimentos em outros meios de

transporte, principalmente a malha ferroviária, para os transportes de superfície pelo interior. Entretanto, as obras de ampliação da rede rodoviária continuam, mesmo que mais lentamente. Ainda na década de 1970 é realizado o

Programa de Pavimentação de Rodovias Alimentadoras – BNDE I. Entre 1976 e 1978, esse Programa propicia recursos para a implantação de 1.120 quilômetros de rodovias componentes do Plano Rodoviário Estadual, posteriormente pavimentadas.

Ainda nesse período, a execução das estradas é viabilizada pelo Programa Especial de Rodovias Municipais e Intermunicipais para o Escoamento de Safras – PROSSAFRAS, em convênio estabelecido entre o DER e as prefeituras municipais, que prevê a quantidade de estradas a serem construídas e pavimentadas, os planos de escoamento de safra e a intercomunicação de regiões. (RONCAGLIO, 1996, p. 70-71).

Vários são os trechos de rodovias que finalizaram a abertura e pavimentação na década de 1970, segundo Roncaglio (1996), sendo uma boa parte já no primeiro ano da década. A PR 218 entre Arapongas e Astorga, a BR 153 no trecho entre Ibaiti, Santo Antonio da Platina e Jacarezinho, a PR 323 entre Umuarama e Iporã, no norte, nordeste e noroeste do estado, respectivamente, e a PR 160, ligando Telêmaco Borba a Imbaú, ao centro-leste do Estado. Depois, somente em 1975 outro trecho é finalizado, da PR 218, entre Joaquim Távora e Carlópolis, a nordeste. Em 1977, são inaugurados quatro novos trechos, todos de rodovias estaduais. São as PR 341 fazendo a ligação entre Cambará, Jacarezinho e Ribeirão Claro, no nordeste; os trechos da PR 436 de Itambaracá até a BR 369 em Bandeirantes e o outro trecho desta cidade até a PR 439, próximo a Ribeirão do Pinhal, todos também a nordeste do estado; e a PR 463, que ligou Nova Esperança, Uniflor, Cruzeiro do

Sul, Paranacity, Colorado e Porto Santo Inácio, no norte do Paraná⁶⁸, conforme pode-se observar na Figura 41, a seguir.

Ferrovias Central do Paraná e Porto de Paranaguá

A polêmica Estrada de Ferro Central do Paraná, que foi iniciada em 1949, acabou sendo concluída em 1976, no governo Jayme Canet. Suas obras foram diversas vezes paralisadas e o pagamento das empreitadas gerou muitas dúvidas e crises políticas, como “o episódio da Praia de Copacabana”, que resultou no afastamento do Governador Leon Peres. A construção da estrada acabou sendo transferida para a RFFSA, que a concluiu. (IPARDES, 2006, p. 156). Sua conclusão possibilitou melhorar o escoamento das safras de toda a região norte para o Porto de Paranaguá, mas ainda permaneceu a dependência do transporte rodoviário, pois a ferrovia não consegue dar vazão com a rapidez exigida pelos exportadores. O Porto de Paranaguá foi reequipado e adaptado para a armazenagem e exportação de grãos, principalmente da soja.

⁶⁸ Verificar se não está repetindo informação. Foi feito baseado na tabela do Excel: rodovias_PR.

FIGURA 41 RODOVIAS, FERROVIAS E POPULAÇÃO ATÉ 1980

Fonte: IBGE (Demografia), Kroetz (Ferrovias), Roncaglio e Razente (Rodovias). Org. Bergoc, G.J.

Energia 1970

A década de 1970 começa com a inauguração de uma Usina Hidroelétrica de 29,1 megawatts de potência total instalada próximo à foz do rio Chopim, que desemboca no rio Iguaçu, no atual município de Cruzeiro do Iguaçu. Em 1971, entrou em operação a Usina de Capivari-Cachoeira, atual Usina Gov. Pedro V. Parigot de Souza. Com potência instalada de 260 megawatts, seu reservatório está situado no município de Campina Grande do Sul, a 50 quilômetros de Curitiba, no primeiro planalto, a 830 metros de altitude, e a casa de força no município de Antonina, no pé da Serra do Mar, num desnível de 740 metros. As águas do rio Capivari, no alto da Serra, foram represadas e conduzidas para o rio Cachoeira, no pé da Serra, proporcionando o aproveitamento hidroelétrico desse grande potencial através do sistema de túneis escavados nas rochas da Serra do Mar. A entrada em operação dessa Usina resolveu definitivamente o problema de fornecimento de energia para o litoral e o primeiro planalto e estabeleceu a condição básica inicial para viabilizar a industrialização de Curitiba. O total de energia disponível no Paraná com a entrada em operação dessa usina passou de 251,6 para 511,6 megawatt, ou seja, mais que dobrou. Em 1974, entrou em operação a Usina de Salto Osório, com capacidade instalada para produzir 1.078 megawatts, triplicando a potência energética disponível no Paraná. A Usina está localizada no Rio Iguaçu, no município de Quedas do Iguaçu, a 385 quilômetros de Curitiba. (figura 42).

Somente em 1980 é que outra Usina Hidroelétrica entrará em operação, atualmente denominada Governador Bento Munhoz da Rocha Neto que inicialmente era Foz do Areia. Essa Usina teve a concessão para construção emitida em 1973 para a Copel, que iniciou suas obras em 1975 e teve sua barragem concluída em 1979. A década de 1970 termina com o Paraná produzindo 1.561,6 megawatts de potência, praticamente sete vezes mais que no final da década anterior, possibilitando investir de forma mais contundente na política de industrialização planejada nos anos de 1960.

FIGURA 42 USINAS DE ENERGIA ELÉTRICA E POPULAÇÃO ATÉ 1980

Fonte: IBGE (Demografia), Copel, Duke Energy (Usinas de energia) . Org. Bergoc, G.J.

5.16 - A industrialização nos anos 1970

A mudança do perfil econômico do Paraná teve na implantação da CIC seu principal elemento estruturador, que contou com a atuação decisiva do Estado, como visto, iniciado com a atuação de Ney Braga⁶⁹ quando governador e também quando assumiu outros postos na União, conforme relatado por Lourenço (2003):

Assim, vários espetáculos de enorme pressão política foram protagonizados por Ney ou por importantes técnicos paranaenses alocados por ele em postos-chave da administração federal, preponderantemente entre 1975 e 1978. A estratégia básica consistia na busca da derrubada de reservas de mercado, de resistências políticas e de bloqueios burocráticos – impostos pelos organismos gestores dos incentivos, principalmente o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI) do Ministério da Indústria e do Comércio (MIC) – para a aprovação de projetos prioritários fora do Sudeste brasileiro.

Em consequência dessa postura agressiva capitaneada por Ney Braga, o Paraná contabilizou a instalação de segmentos modernos, tais como os complexos cimenteiro, metalmecânico e de refino de petróleo na Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Ao mesmo tempo, o Estado experimentou a modernização dos ramos tradicionais da madeira, papel e celulose e a diversificação do agronegócio (soja, café, laticínios, rações, frigoríficos etc.). Frise-se que os gêneros da madeira, papel e as atividades agroindustriais apresentavam perfil geográfico mais desconcentrado. (LOURENÇO, 2003, p. 120).

Paradoxalmente, a industrialização do Paraná aconteceu durante períodos de crise brasileira e por um processo de diversificação industrial ligado principalmente à agroindústria. Razente (2003) explica que

A indústria paranaense, até esse momento considerada rudimentar e quase insignificante no contexto da formação do valor e na geração de empregos (sic) e renda, torna-se o segundo segmento na geração da renda interna. Ou seja, enquanto o País defronta-se com a crise, o Paraná apresentará um quadro de mudança no crescimento industrial. Tal situação é conseguida pela agroindústria e pela diversificação da composição industrial, acrescentando outros gêneros industriais, pertencentes à indústria de bens de produção, tais como Material de Transporte, Material Elétrico e de Comunicações além de bens intermediários como o refino de petróleo. A mais importante alteração no perfil industrial paranaense é a instalação da refinaria da Petrobrás, em Araucária (proximidades de Curitiba). Por conseguinte, o gênero química, que era essencialmente agroindustrial, determinado pela indústria de transformação de óleos vegetais, passa a ter a petroquímica como segmento dominante. Crescem, também, a indústria de café solúvel, óleos refinados e os frigoríficos. Dentro do gênero de minerais não-metálicos acrescenta-se a expansão da indústria de artigos de cimento e fibrocimento. (RAZENTE, 2003, p. 64).

Importante ressaltar que os aspectos políticos relacionados às decisões locais, ocorridos principalmente na década de 1970, foram determinantes na escolha do Paraná, e particularmente de Curitiba e Região Metropolitana, para a introdução de determinadas plantas.

É interessante entender que a “amarração” desse grupo de instrumentos representou a parte interna determinante do ciclo expansivo da economia estadual nos anos 70. Essa etapa de crescimento, antecedida pelo aparato infra-estrutural, contou com o esforço de Ney Braga para orquestrar o desenvolvimento paranaense fora de suas fronteiras, mediante o fortalecimento da presença do Estado no cenário nacional num patamar jamais alcançado. (LOURENÇO, 2003, p. 120).

⁶⁹ Ney Braga foi, depois do mandato de Prefeito de Curitiba entre 1954-57, Governador entre 1961-1965 e 1979-1982 e Ministro, sendo primeiro da Agricultura entre 1965-66 e posteriormente da Educação entre 1974-79.

Concentração dos recursos para industrialização em Curitiba -1962-1972

Paralelamente aos investimentos em transporte e energia, o financiamento às indústrias acaba sendo decisivo, inclusive em relação à determinação da localização das mesmas. No período inicial em que se verifica maior intensidade da industrialização paranaense verifica-

se a coincidência com a concentração de recursos públicos destinados à Capital, cujos dados entre 1962 e 1972 foram levantados por Augusto (1978, p. 204-6) e encontram-se resumidos na tabela 14 abaixo.

O gráfico 12, baseado na tabela evidencia a diferença de empréstimos a diferentes regiões do Paraná no período de 1962 a 1972, pelo órgão estadual responsável pela política de industrialização.

TABELA 14 EMPRÉSTIMOS E AVAIS CONTRATADOS. RECURSOS PRÓPRIOS E DE TERCEIROS POR REGIÃO - 1962/1972 EM %

regiões	Curitiba	P. Grossa	U. Vitória	Guarapuava	Jacarezinho	Londrina	Maringá	C.Mourão	Total
Valor total contratado no período*	260.279	44.926	4.254	34.516	17.167	72.373	19.425	12.293	465.233
Proporção em relação ao Total	55,95%	9,66%	0,91%	7,42%	3,69%	15,56%	4,18%	2,64%	100,00%

Fonte: Augusto, 1978, adaptada por Bergoc, 2008.

* A preços correntes de 1972 (NCR\$ 1000).

GRÁFICO 12 EMPRÉSTIMOS E AVAIS CONTRATADOS NO PERÍODO (%) 1962/1972

Fonte: Augusto, 1978
Organizado por Bergoc, G.J.

Como pode ser observado, no período de 10 anos, entre 1962 e 1972, a Capital recebeu 55,95% de todos os recursos destinados à industrialização pelo Estado. Embora a ideia propagandeada tenha sido a da “industrialização do Estado”, na verdade foi promovida a concentração da industrialização na Capital.

Duas grandes montadoras, uma de caminhões e outra de colheitadeiras e tratores (LOURENÇO, 2003, p. 125), se instalaram em Curitiba, em função dos atrativos proporcionados tanto pela infraestrutura disponível quanto pelos financiamentos ou participação nos capitais das empresas oferecidos pelo Governo Estadual, e acabaram atraindo parcela de seus fornecedores, assim como outras indústrias de diversos ramos, como as do setor elétrico, de materiais de comunicação, além das empresas prestadoras de serviços especializadas em atender às demandas industriais. “No período de 1960 a 1970, Curitiba apresentou um crescimento médio anual de 33 novas indústrias. Entre 1970 e 1980, período de instalação da CIC, o crescimento foi de 51 novos estabelecimentos.” (FARACO, 2002, p. 211). O crescimento da quantidade de indústrias mudou o perfil econômico do município.

Nos 12 anos seguintes à implantação e consolidação da CIC (74/85), os valores adicionados pelo setor secundário, em relação ao total dos valores adicionados no município, saltam de uma participação de 51,77%, no ano de 1974, para 67,12%, no ano de 1985. Enquanto isso, o setor terciário decresce de uma participação de 45,12%, no ano de 1974, para 32,65%, no ano de 1985. No período, o setor primário diminuiu sua participação de 3,11%, em 1974, para 0,23%, em 1985. Estes anos são os de consolidação da CIC. (FARACO, 2002, p. 212).

Altera também o perfil econômico do Estado e a distribuição geográfica das indústrias que antes floresciam nos municípios do

interior, em razão das brechas deixadas pelas indústrias de porte existentes no Brasil, principalmente do estado de São Paulo, e pela falta de infraestrutura adequada que possibilitasse a distribuição das mercadorias produzidas nesses grandes centros aos municípios menores.

[...] Até os anos sessenta, empresas pequenas operando em mercados locais garantiam uma distribuição relativamente homogênea da produção industrial segundo as diversas regiões do Estado. Entre 1975 e 1979 a concentração espacial da indústria dá um salto com o avanço da produção localizada em Curitiba [...]

As cidades do interior do Estado permanecem baseando suas atividades nos gêneros tradicionais da agroindústria, dependentes de maior proximidade dos centros produtores de matérias-primas. As indústrias não-tradicionais concentram-se progressivamente em Curitiba, em especial as industriais de Metal-Mecânica. [...] dos 137 fornecedores industriais paranaenses da Metal-Mecânica apenas 6% localizavam-se no interior do Estado. (CARNEIRO LEÃO, 1989, apud RAZENTE, 2003, p. 66).

Antes da implantação da CIC, o perfil econômico do setor secundário de Curitiba tinha predominância dos ramos destinados ao consumo local ou regional. “No ano de 1974, as indústrias de bens intermediários eram as responsáveis por 57,04% do valor adicionado do setor secundário, e, no de 1995, as indústrias desse grupo vão representar apenas 17,92%.” (FARACO, 2002, p. 214). Analisando o que ocorreu na região, o IPEA (2000) afirma que

Parte significativa da atividade econômica paranaense concentra-se na mesorregião metropolitana de Curitiba e, dentro dela, com bastante intensidade, no município de Curitiba. No início dos anos 70, a mesorregião metropolitana divide, em desvantagem, com a mesorregião norte-central a maior participação na renda do estado. Com as mudanças no perfil industrial paranaense, fortemente centradas em Curitiba, a mesorregião passa a apresentar uma participação crescente, superando,

já em 1980, todas as demais do estado, quando responde por 37,34% da renda estadual. Essa trajetória acentua-se e, em 1996, já alcança 42,33%. Mais da metade dessa renda é gerada por Curitiba, que se destaca como pólo industrial e de serviços do Paraná.

Poucos municípios da região inserem-se nesse processo e apenas alguns acompanham a mudança do perfil industrial. Curitiba, ao longo de duas décadas, dobra sua participação na renda – de 13,7% em 1975 para 25,67% em 1996. As condições favoráveis no quadro nacional, aliadas à possibilidades abertas pelos mecanismos institucionais de estímulo do Fundo de Desenvolvimento Econômico do Estado, foram capazes de atrair para o Paraná alguns dos segmentos modernos da metal-mecânica, com empresas de grande porte – como é o caso da Volvo, New Holland, Bosch, dentre outras. Essas empresas estão sediadas na Cidade Industrial de Curitiba – empreendimentos que também resulta das gestões de reforço político de industrialização do estado. (IPEA, 2000, p. 123).

Os novos ramos implantados na Capital, metal-mecânico, comunicações, mecânica, metalurgia, passaram a ser predominantes em relação ao Estado, mudando o perfil econômico de Curitiba e de alguns dos Municípios da Região Metropolitana, que acompanham essa trajetória.

A construção da Refinaria de Araucária e sua entrada em operação estão entre as realizações relacionadas ao I PND que tiveram desdobramentos no Paraná.

Refinaria Araucária

A construção da refinaria Presidente Getúlio Vargas levou cinco anos, entrando em operação em 1976. Implantada no Município de Araucária, na Região Metropolitana de Curitiba, impactou tanto na arrecadação de impostos quanto nas possibilidades locais de

outras indústrias complementares ou que utilizam seus produtos como matéria-prima. Era a maior planta industrial do sul do país na área petroquímica, responsável pelo fornecimento de cerca de 12% dos derivados de petróleo no Brasil.

A construção da refinaria, a implantação das montadoras e demais empresas atraídas para a CIC e outros Municípios da Região Metropolitana de Curitiba geraram quantidade considerável de empregos, criando uma atração sobre a população do interior no período em que se observava a expulsão do homem do campo. Juntamente com o crescimento da quantidade de empresas e empregos está o crescimento populacional, tratado nas “considerações sobre a população e a PDU”.

A política de concentração da industrialização paranaense em Curitiba e Região Metropolitana, levada a efeito continuamente por todos os governadores que passaram pelo Palácio do Iguaçu, mesmo quando eleitos “pelo interior”, produziu vários tipos de desequilíbrios, que ainda carecem de crítica aprofundada, relacionando, entre outros, os aspectos sociais, ambientais, econômicos e políticos. Essa industrialização foi conseguida através do direcionamento de recursos públicos de todo o Estado para o favorecimento da Capital, em detrimento da infraestrutura e estrutura construída no interior, que acabou sendo subutilizada com a concentração ocorrida, avaliando-se inclusive a hipótese de ter provocado a estagnação de alguns municípios, assim como dos problemas relacionados às condições de vida pelos processos migratórios que impôs à população das demais regiões paranaenses.

Em 1970, observou-se uma modificação significativa na estrutura econômica do Estado em relação a 1960, pois o PIB do setor primário passou a representar apenas 26% do total, enquanto o secundário aumentou para 23% e o terciário saltou para 51% do total, conforme dados do IpeaData. (Gráfico 13).

GRÁFICO 13 PIB SETORIAL PR-1970

Fonte: IPEA, IpeaData, Dez/1970

A alteração, como visto, deveu-se às políticas que o Estado implantou a partir da década de 1960, visando atingir esse objetivo e teve nos financiamentos às indústrias pela CODEPAR/FDE seu carro-chefe. Vários Municípios do Paraná acreditaram na perspectiva apontada pela política governamental, entretanto poucos tiveram acesso aos recursos disponibilizados, conforme visto. A partir da década de 1970, os Municípios procuraram criar políticas próprias e também as respectivas cidades ou parques industriais.

Na falta de um órgão estadual de planejamento da industrialização no Paraná, os municípios vêm chamando a eles a responsabilidade de induzir a industrialização a nível (sic) local. Os dois exemplos mais conhecidos são a URBS em Curitiba e a SUDESIL em Londrina. (CESÁRIO, 1981, p. 51).

Em Londrina foi criado em 1971 o Parque das Indústrias Leves (PIL) e logo depois a Superintendência do Desenvolvimento Industrial de Londrina (SUDESIL) “antes por necessidades estruturais do próprio sistema econômico do município, do que por uma decisão imposta por escalões administrativos superiores”. (CESÁRIO, 1981, p. 51). O Parque das Indústrias Leves de Londrina, com área de 477.200 metros quadrados, tinha no início da década de 1970 vinte indústrias em funcionamento, cinco em fase de execução e sete para serem construídas, mostrando certo dinamismo na sua implantação.

No curto prazo de quinze meses, a área acabou por formar um aglomerado de indústrias, com ramo de atividades os mais variados, numa situação geográfica privilegiada em termos do município e da própria região. Os empresários receberam incentivos iniciais de infraestrutura: saneamento, terraplenagem, energia elétrica e rede telefônica. Além disso, a aquisição foi facilitada. (CESÁRIO, 1981, p. 51).

Depreende-se do relato da autora grande envolvimento do poder público local no apoio aos empresários, não só em relação aos incentivos materiais como também no treinamento dos empresários, assessoria jurídica, pesquisas e projetos, coordenação de implantação das indústrias e até na promoção de atividades de integração entre empresários e trabalhadores do local.

Ainda na década de 1970 foram criados os Centros Industriais de Londrina (CILOS), que consistiam em grandes áreas afastadas da malha urbana, entretanto próximas de rodovias e ferrovia, além

da energia e comunicações, destinadas a receber as indústrias que necessitassem de áreas maiores, que tinham no Parque das Indústrias Leves seu piloto.

Consideramos o Parque como um embrião fértil do Distrito Industrial que será implantado nos próximos meses. É lógico que não foram abertas apenas perspectivas dentro da programação industrial para as indústrias de menor porte. Também as grandes indústrias têm o oferecimento de condições para a sua instalação em Londrina. (SUDESIL, 1972, apud CESÁRIO, 1981, p. 54).

Outros Municípios da região tiveram iniciativas semelhantes, procurando atrair indústrias para terrenos ao longo das rodovias que em geral passavam por suas áreas urbanas, como foi o caso de Ibiporã, Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Mandaguari, Maringá, situados ao longo da BR 369 e 376. Em muitos casos, em função das isenções oferecidas pelos municípios menores, houve a simples troca de indústrias entre eles, fatos que ainda não foram pesquisados de forma definitiva, mas que trouxeram algumas consequências na organização do espaço regional.

Nessa época existia a política de industrialização do Paraná, iniciada na década anterior, com órgãos e instrumentos criados para tratar desse processo, como a CODEPAR e o FDE, como já relatado. Entretanto, a pesquisadora chama a atenção para a falta de um órgão estadual de planejamento industrial e ainda, mais à frente, volta a reafirmar que

A criação do Parque e da SUDESIL teve ainda um significado maior – foi o momento em que a Prefeitura chamou a si a responsabilidade de desencadear o processo de industrialização. A tomada de posição se deu em decorrência de fatores estruturais locais. Nestes anos de formação da estrutura econômica na região, o setor industrial se caracterizou

pelo aparecimento de um elevado número de pequenas indústrias, com apenas um ou outro grande empreendimento. Como as pequenas indústrias são, justamente, aquelas que maiores problemas encontram, foi esta faixa que exerceu maior pressão sobre a administração pública municipal. Na falta de apoio dos órgãos oficiais, estaduais e federais, no sentido de elaboração de um programa de desenvolvimento do setor secundário que viesse, de imediato, atender às necessidades dos empresários desta faixa de indústrias, acorreram ao poder público municipal. (CESÁRIO, 1981, p. 53).

Era de conhecimento da autora a existência dos órgãos estaduais, pois são citados no trabalho. Reconhece que

Outro fator favorável ao crescimento industrial nesta década foi o estímulo dado por parte do governo estadual, na forma de isenção de impostos e financiamentos a baixos juros, o que levou grupos a investirem no setor secundário. (CESÁRIO, 1981, p. 41).

A crítica exposta é que esses órgãos estaduais não atendiam aos interesses dos pequenos empresários, sendo que estes representavam 96,11% do total de estabelecimentos industriais do Paraná em 1970 e em grande parte estavam localizados nos 284 Municípios do interior do Estado, que precisaram procurar os caminhos da industrialização por seus próprios meios se fosse de seu interesse.

Na avaliação de Cesário (1981, p. 18)

Apesar de o Paraná contar com unidades industriais importantes como a “Indústria Klabin do Paraná de Celulose S/A” (Telêmaco Borba), a “Usina Protótipo de Xisto Piro-Betuminoso (São Mateus do Sul), a “Cacique de Café Solúvel” (Londrina), não se identifica, geograficamente, a formação de nenhum centro industrial importante.

Em termos de “Norte do Paraná” o que se nota é a presença de um processo industrial novo, voltado para a transformação de produtos agrícolas ou produção de bens destinados à agricultura, com leve tendência a se centralizar em Londrina.

Poucos anos depois, a SUDESIL foi extinta em função da criação da Companhia de Desenvolvimento de Londrina (CODEL) em 1973, com o objetivo de promover ações para o desenvolvimento econômico e social do Município. Tratava-se de uma sociedade de economia mista – governo e empresários – que passou a atuar na atração de investimentos visando a industrialização do município, procurando suprir a falta de apoio dos órgãos estaduais e federais.

Esse exemplo se multiplicou em vários outros Municípios da região norte e do estado, cuja história ainda merece registro, sendo que muitos deles avançaram principalmente em agroindústrias, procurando tirar proveito das matérias-primas oriundas dos produtos locais ou regionais.

No entanto, o que se depreende desse processo de iniciativa dos Municípios, muitas vezes associados aos empresários locais, é que o Estado através dos seus órgãos ou das empresas estatais não apoiou de forma tão incisiva como fez na Capital. Dirigentes da Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL) criticaram a política de industrialização do Paraná que, segundo Duque⁷⁰ (apud SCHWARTZ, 1997, p. 111), “a criação do Centro de Desenvolvimento Industrial do Paraná (Cendi) desestimula a implantação de indústrias fora da Cidade Industrial de Curitiba”. Foi nesse período, década de 1970, que começou a reaparecer a proposta de divisão do norte do Paraná.

Indo além, o ex-prefeito Dalton Paranaguá afirma que dinheiro da União e do Estado chega a fundo perdido “para o belo distrito industrial de Curitiba”, em prejuízo de outros municípios, “por mera discriminação política”. (SCHWARTZ, 1997, p. 111).

⁷⁰ Hêlio Duque, economista, então Deputado Federal, dirigindo-se aos diretores da ACIL

No final da década de 1970, um terceiro momento separatista da região norte é acrescentado por Nakagawara (1981, p. 105) a esse “sentimento”, que é a defesa pública da proposta de subdivisão do Estado, pelo então prefeito de Londrina Dalton Paranaguá, argumentando maior facilidade administrativa e justificando a proposta em função das distorções oriundas da administração da Capital em relação à região.

Produzindo – a época – aproximadamente 60% da riqueza estadual, o Norte do Paraná tem retorno inferior a 40%, dependência que não permite à região “realizar suas maiores aspirações”, argumenta Paranaguá. A Rodovia do Café “é a estrada do vai, porque não tem o retorno”, em termos de riqueza, afirma ele. (SCHWARTZ, 1997, p. 111).

Chegou a hora e a vez de fazermos como Mato Grosso. Se quisermos ter nossos direitos atendidos, que tenhamos o Paraná Norte. Seremos irmãos e amigos, mas os nossos direitos estarão sendo atendidos com a administração própria dos recursos gerados por nós. (SCHWARTZ, 1997, p. 111-112).

Em nenhuma das vezes as reivindicações do norte do Paraná chegaram a se concretizar, como ocorreu quando da criação do Território do Iguaçu, no sudoeste. Entretanto manteve o fantasma da divisão presente junto à elite estadual.

O resultado do esforço da industrialização “paranaense” pode ser verificado no conjunto da economia do Estado. Trintin (2005) comenta a alteração do perfil econômico estadual comparando a renda entre a década de 1970 e 1980, observando que a agricultura “teve sua participação relativa na renda estadual reduzida, passando de 25,17%, em 1970, para 18,53%, em 1980. No mesmo período, a indústria saltou de 16,6% da renda interna em 1970 para 28,07% em 1980. (TRINTIN, 2005, p. 14).

Ao comparar os dados de cada mesorregião com o PIB total do Estado verifica-se, já em 1970, a diferença que a mesorregião de Curitiba tinha em relação às demais.

GRÁFICO 14 PIB SETORIAL POR MESORREGIÃO
EM RELAÇÃO AO PIB TOTAL DO PR - 1970

Fonte: IPEA, Dez/2010

A Mesorregião Metropolitana de Curitiba apresentava 30,8% do PIB estadual, enquanto a Norte Central, 19,3%, seguida pelas mesorregiões Oeste, Norte Pioneiro e Noroeste com 8,1%, 7,7% e 7,5% respectivamente. As duas últimas estão localizadas no norte do Estado, e somadas com a Norte Central e Centro-Ocidental tinham o PIB de 39,1%, em relação ao Paraná.

Chama a atenção ainda, o setor terciário da Mesorregião Metropolitana de Curitiba que tem sozinho, disparadamente, o maior PIB de todas as Mesorregiões, representando 20,7% do PIB do Estado, ficando inclusive ligeiramente acima do segundo maior PIB por Mesorregião do Paraná, que era a Norte Central com 19,3%. A explicação para esse fato está na grande concentração de serviços públicos na Capital, que em meados da década anterior tinha somente no setor 31.000 funcionários, enquanto a indústria tinha 29.000, o comércio 25.000 e a prestação de serviços ocupava 27.000 pessoas. (PLANO SERETE, apud FARACO, 2002, p. 210).

O setor secundário paranaense e o brasileiro

Embora fosse pequena a participação do setor secundário paranaense em relação ao brasileiro, os dados do IBGE mostram que a produção industrial do Paraná, a partir do final da década de 1960, teve crescimento proporcionalmente maior que a média em relação à brasileira saindo de 3,76% para 4,84% entre 1969 e 1979, conforme pode ser visto na Tabela 15, a seguir.

Os gráficos 15 e 16 a seguir ilustram a relação entre o crescimento industrial paranaense e o brasileiro entre 1969 e 1979.

TABELA 15 TOTAL DA PRODUÇÃO E CRESCIMENTO % DO BRASIL E PARANÁ EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR E RELAÇÃO ENTRE O PARANÁ E O BRASIL - 1969 A 1979

		Anos						
		1969	1973	1974	1976	1977	1978	1979
Total da produção (x1000)	Br	73.992	322.593	533.595	1.184.712	1.763.644	2.638.842	4.365.029
	Pr	2.783	13.685	22.150	48.781	80.765	125.708	211.238
Cresc. % em relação ao ano anterior	Br	31,9%	336,0%	65,4%	122,0%	48,9%	49,6%	65,4%
	Pr	54,8%	391,8%	61,9%	120,2%	65,6%	55,6%	68,0%
% Pr/Br no ano		3,76%	4,24%	4,15%	4,12%	4,58%	4,76%	4,84%

Fonte: IBGE. Pesquisa Industrial Anual. Baseada na Tabela 2221-Sidra. Organizado por Bergoc, 2008.

GRÁFICO 15 PERCENTAGEM DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DO PARANÁ EM RELAÇÃO À DO BRASIL, NO PERÍODO 1969 A 1979.

Fonte: IBGE. Pesquisa Industrial Anual. Baseada na Tabela 2221-Sidra. Organizado por Bergoc, 2008.

Apesar do grande esforço realizado pelo Estado, que possibilitou ao Paraná ampliar consideravelmente seu parque industrial, este continuou sendo de pouca expressividade no conjunto do país nos anos de 1970; no final da década a produção industrial paranaense representava menos de 5% da brasileira.

No período em que o Brasil estava implantando a industrialização pesada – 1955-1961 – o Estado do Paraná tinha na expansão da agricultura sua principal fonte de receita, representando ainda mais de 40% da formação do PIB. Somente após 1960, quando as indústrias pesadas já estavam implantadas, principalmente em São Paulo, algumas plantas – siderurgia e cimento – em Minas Gerais (DINIZ, 1981, 90), e outras no Rio de Janeiro (OLIVEIRA, 2008, p. 94) – siderurgia, químico e naval, notadamente – é que o Paraná empreendeu iniciativa para se inserir no processo de industrialização, encontrando poucas possibilidades para introduzir plantas que fossem significativas nacionalmente. Embora

tenha optado por estratégias equivocadas inicialmente, como será visto mais à frente, tendo que corrigi-las posteriormente, encontrou um caminho que, aproveitando as matérias-primas que dispunha, permitiu acompanhar de perto a sequência da industrialização brasileira, conforme pode ser observado no gráfico 16 a seguir.

GRÁFICO 16 CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL NO BRASIL E NO PARANÁ ENTRE 1969 E 1979.

Fonte: IBGE. Pesquisa Industrial Anual. Baseada na Tabela 2221-Sidra. Organizado por Bergoc, 2008.

O crescimento do setor secundário paranaense, entre 1969 e 1979, ficou próximo do brasileiro, sempre ligeiramente acima, com pouca exceção. Também houve mudança no perfil das indústrias até então instaladas. Além do crescimento industrial como um todo, Trintin (2005) destacou que:

- a) a participação do grupo dos gêneros alimentares caiu de 54,67% em 1975 para 27,56% em 1988 e,
- b) o café, que era o principal produto exportador na década de 1970 e ainda o insumo do principal segmento industrial – indústrias alimentares –, perde importância absoluta e relativa. (TRINTIN, 2005, p. 25).

O perfil da produção industrial paranaense foi modificado, e os resultados foram observados neste período, com os incentivos dados pela CODEPAR/BADEP. Analisando a evolução da participação das indústrias paranaenses, por gênero, em relação à brasileira (Tabela 16) verifica-se que o gênero mais significativo de indústria do Paraná é o da madeira. Esta participava com 32,87% em 1969 e teve queda no período, passando para 27,53%, em 1979, permanecendo ainda a de maior participação proporcional.

Os gêneros que mais aumentaram a participação proporcional foram: química, de 1,80% em 1969 para 9,34% em 1979 e fumo, de 1,97% para 6,50%, para os respectivos anos. Os demais gêneros que apresentaram aumento na participação proporcional foram: indústria de transformação, de 3,79% para 4,91%; minerais não metálicos, de 3,24% para 6,09%;

TABELA 16 DADOS GERAIS DAS INDÚSTRIAS EXTRATIVAS E DE TRANSFORMAÇÃO SEGUNDO CLASSES E GÊNEROS DE INDÚSTRIA

Brasil e U.F.	Variável = % do Paraná / Brasil							
	Classes e gêneros de indústria	1969	1973	1974	1976	1977	1978	1979
Paraná / Brasil	Total	3,76%	4,24%	4,15%	4,12%	4,58%	4,76%	4,84%
	Indústrias extrativas e de produtos minerais	2,07%	0,81%	0,61%	0,83%	0,75%	0,74%	0,89%
	Indústria de transformação	3,79%	4,29%	4,20%	4,17%	4,64%	4,83%	4,91%
	Produtos minerais	2,07%	0,81%	0,61%	0,83%	0,75%	0,74%	0,89%
	Minerais não-metálicos	3,24%	3,83%	4,77%	5,61%	6,76%	6,50%	6,09%
	Metalúrgica	0,82%	0,75%	0,81%	0,92%	0,89%	0,90%	1,02%
	Mecânica	0,74%	1,43%	1,90%	1,98%	2,66%	2,68%	2,83%
	Material elétrico e material de comunicações	0,74%	0,35%	0,69%	1,88%	1,49%	1,68%	2,17%
	Material de transporte	0,15%	0,36%	0,50%	0,59%	0,61%	0,52%	0,71%
	Madeira	32,87%	32,14%	30,90%	28,17%	26,41%	26,28%	27,53%
	Mobiliário	6,59%	7,26%	7,75%	8,08%	7,90%	8,21%	8,32%
	Papel e papelão	8,38%	8,06%	8,43%	8,65%	9,01%	8,70%	8,30%
	Borracha	0,43%	1,31%	1,30%	1,31%	1,36%	1,34%	1,29%
	Couros e peles e produtos similares	4,30%	2,59%	2,91%	2,88%	2,67%	3,55%	4,49%
	Química	1,80%	5,76%	4,80%	5,20%	8,44%	8,99%	9,34%
	Produtos farmacêuticos e medicinais	0,22%	-	-	-	0,23%	0,23%	0,31%
	Produtos de perfumaria, sabões e velas	0,49%	0,70%	0,83%	0,96%	1,03%	1,05%	0,95%
	Produtos de matérias plásticas	1,76%	2,52%	3,04%	3,14%	3,47%	3,54%	3,68%
	Têxtil	4,90%	3,37%	3,56%	3,06%	3,80%	2,93%	3,72%
	Vestuário, calçados e artefatos de tecidos	0,57%	0,63%	0,82%	1,16%	1,09%	1,06%	1,09%
	Produtos alimentares	7,52%	7,99%	8,14%	8,22%	7,14%	8,27%	7,31%
	Bebidas	3,71%	3,40%	3,44%	4,16%	3,83%	3,98%	3,57%
	Fumo	1,97%	-	-	-	5,31%	5,02%	6,50%
	Editorial e gráfica	2,15%	2,58%	2,45%	2,44%	2,53%	2,57%	2,49%
	Diversas	0,86%	1,59%	1,64%	1,28%	1,56%	1,67%	1,48%
	Atividades de apoio e de serviços de caráter industrial	-	-	-	1,46%	1,91%	1,89%	2,06%
	Atividades administrativas	-	-	-	-	-	-	-

Nota: 1- A categoria Produtos minerais, entre 1973 e 1984, era chamada de Extração de minerais. 2 - A categoria Minerais não-metálicos, entre 1973 e 1975, era chamada de Produtos de minerais não-metálicos. Entre 1976 e 1984 era chamada Transformação de produtos de minerais não-metálicos. 3 - A categoria Couros e peles e produtos similares, a partir de 1982, passou a ser chamada de Couros e peles e produtos similares e artefatos de selaria e correaria, para viagem e uso pessoal - exclusive calçados e artigos de vestuário. 4 - A categoria Produtos de perfumaria, sabões e velas, a partir de 1973, passou a ser chamada de Perfumaria, sabões e velas. 5 - A categoria Atividades de apoio e de serviços de caráter industrial inexistia entre 1966 e 1972 e a partir de 1986. Entre 1982 e 1985 era chamada Unidades auxiliares de apoio (utilidades) e de serviços de natureza industrial. 6 - A categoria Atividades administrativas inexistia entre 1966 e 1972 e a partir de 1986. Entre 1982 e 1985 era chamada Unidades auxiliares de apoio (utilidades) e de serviços de natureza industrial. Fonte: IBGE - Pesquisa Industrial Anual acessado em 08/11/2008.

metalúrgica, de 0,82% para 1,02%; mecânica, de 0,74% para 2,83%; material elétrico e material de comunicações, de 0,74% para 2,17%; material de transporte, de 0,15% para 0,71%, mobiliário, de 6,59% para 8,32%; borracha, de 0,43% para 1,29%; couros e peles e produtos similares, de 4,30% para 4,49%; produtos farmacêuticos e medicinais, de 0,22% para 0,31%; produtos de perfumaria, sabões e velas, de 0,49% para 0,95%; produtos de matérias plásticas, de 1,76% para 3,68%; vestuário, calçados e artefatos de tecidos, 0,57% para 1,09%; diversas, de 0,86% para 1,48% e de atividades de apoio e de serviços de caráter industrial, que não existia em 1969 e em 1979 apresentou uma proporção de 2,06% em relação à brasileira. Os gêneros de bebidas e editorial e gráfica praticamente mantiveram suas participações que em 1979 eram de 3,57% e 2,49% respectivamente, assim como a de papel e papelão, com 8,30% em 1979; a de couros e peles e produtos similares, com 4,49%. O de produtos farmacêuticos e medicinais, apesar de ter aumentado em quase 50% sua participação relativa entre 1969 e 1979, é praticamente inexpressiva em relação à indústria brasileira do mesmo gênero, que é de apenas 0,31% para 1979.

A indústria têxtil teve diminuição relativa, com comportamento bem instável no período, saindo em 1969 de 4,90%, para 2,93% em 1978, recuperando um pouco em 1979, chegando a 3,72% de participação relativa.

O aumento significativo da indústria química está diretamente relacionado à implantação da refinaria de derivados de petróleo em Araucária, Região Metropolitana de Curitiba, e a de fumo, com o término da implantação da planta industrial de uma multinacional de cigarros na CIC, onde se instalaram também as montadoras de trator e caminhões pesados, explicando o aumento no gênero da indústria

mecânica. É nesse período, que se observa o início da alteração do perfil industrial paranaense, com a concentração industrial na Capital e região.

Os dados demonstram a inflexão da política de colonização e apoio à agricultura de exportação, que vinha sendo implementada pela elite até então, para a política de industrialização. As condições internas propícias – quanto à infraestrutura implantada no Paraná – e “a agressiva política do BADEP, possibilitaram o extraordinário crescimento industrial do Estado, que atinge a taxa de 23,04% ao ano, entre 1970 e 1975”. (IPARDES, 2006, p. 32).

A infraestrutura foi implantada para facilitar esse novo caminho, sem perder de vista a importância que a agricultura tinha para a economia paranaense. A construção da rodovia interligando a principal região produtora ao Porto de Paranaguá atendia tanto aos interesses da Capital, quanto dos fazendeiros, que tinham mais uma opção para escoar a safra, além dos empreiteiros da construção civil. Mesmo com todo investimento feito no Porto de Paranaguá, Padis (1981, p. 129) mostra que ele acabou funcionando como uma espécie de “subsidiária” do Porto de Santos, porque as principais companhias exportadoras tinham nesse as suas matrizes e dali controlavam as exportações. Entretanto, essa alteração permitiu maior controle da elite estadual sobre o que estava sendo produzido no Estado.

Para Parigot de Souza, a principal característica do Governo estadual no início dos anos 70, foi a política de incentivos de grande porte no setor industrial, principalmente mediante o Banco de Desenvolvimento do Paraná (BADEP), que atuou de forma decisiva nas áreas de cimento, metalurgia, madeira, carnes e alimentos. Porém, foi por meio do Centro de Promoções Econômicas (que inclusive coordenava o BADEP) que se realizou o maior esforço para acelerar a indústria, “[...] especialmente

nos ramos ligados ao aproveitamento das matérias-primas de origem agropecuária e dos recursos naturais” (PARANÁ, **Mensagem**, 1973, p.47). (IPARDES, 1987, p. 118).

O discurso sobre a necessidade de aproveitar as matérias-primas procedentes do campo ganha força, procurando mostrar que o interior do estado, principalmente o norte, não foi completamente esquecido. A preocupação com o aumento da industrialização paranaense se relacionava à forma de inserção a divisão de trabalho nacional propiciada pela política de desconcentração industrial proposta nos PNDs e ainda à divisão do trabalho, destinando ao interior o cumprimento de sua “vocação agrícola”. Nesse aspecto, ao interior caberia desenvolver a agroindústria, inclusive usando o recurso do associativismo, através de cooperativas agrícolas, para atingir essa meta.

A análise do processo foi feita pelo IPARDES (1987), considerando o discurso oficial, conforme se observa no excerto a seguir:

Vocação agrícola – unir e somar!

Cabe acrescentar que, além da “vocação agrícola” do Paraná, o discurso do Governo passa a incorporar uma segunda vocação: “unir e somar”. Canet menciona o crescimento da agroindústria como sendo a alternativa adequada para unir a tradicional vocação para o setor primário com a crescente atração que o Paraná exerce sobre indústrias que fogem dos polos congestionados do Centro-Sul: “Com a agroindústria faremos a transição segura e gradual na diversificação de atividade”. (PARANÁ, **Mensagem**, 1976, p.VI apud IPARDES, 1987, p. 117).

Continua a análise afirmando que “seu discurso enfatiza também o papel do Governo nesse processo de transposição, capaz de unir e somar” (IPARDES, 1987, p. 117):

Foi o crescimento agrícola continuado que possibilitou o desenvolvimento industrial nos anos recentes. Certos desequilíbrios, entretanto, demonstraram a conveniência de o Estado fortalecer sua condição de coordenador do desenvolvimento do setor secundário. Foi este pensamento que inspirou a implantação da Secretaria de Indústria e Comércio, com o objetivo estratégico de tirar partido de uma orientação federal – a de descongestionar os já saturados polos industriais tradicionais do País. A partir do momento em que foram traçadas as diretrizes do II Plano Nacional de Desenvolvimento, em favor da desconcentração industrial, ficou claro que ficaria mais beneficiado pela nova orientação o Estado que mais rapidamente se preparasse para receber as indústrias em fase de mudança. (PARANÁ, **Mensagem**, 1979, p.xiii, apud IPARDES, 1987, p. 117).

Novamente o IPARDES (1987) procura mostrar o conteúdo do discurso oficial afirmando que

A idéia central desse discurso é a de relevar o papel do Governo que, por meio de diversos órgãos, deve-se colocar à frente das iniciativas, subsidiando o desenvolvimento de um parque industrial local, marcadamente formado por multinacionais. [...] (IPARDES, 1987, p. 117).

A agroindústria foi incentivada no interior do estado, e a estratégia para a definição dos ramos a serem estimulados foi, em parte, definida a partir de estudo realizado sobre a situação em que se encontravam em relação à agroindústria brasileira.

Cooperativismo agrícola no Paraná nos anos de 1970

As Cooperativas agrícolas, formas associativas de agricultores para enfrentar juntos problemas comuns, foram formadas inicialmente na região norte, pelos japoneses em Assaí, e cafeicultores em Ibiaporã, em 1939 e 1947. Na década de 1960, com apoio do Instituto Brasileiro

do Café (IBC) foram formadas várias outras no Estado, conforme visto. Na década de 1970, instituições federais e estaduais conduziram um processo de fusão e regionalização das cooperativas, conforme se depreende do relato a seguir:

A Coordenadoria Regional do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) no Paraná, o Departamento de Assistência ao Cooperativismo do Paraná, DAC, a Associação de Crédito e Assistência Rural do Paraná – Acarpa, interessados diretamente no movimento cooperativista do Estado, resolveram realizar estudos para a organização e a implantação de um plano integrado das três entidades que possibilitasse a união dos esforços dentro de uma mesma sistemática de atuação, com vistas ao melhor atendimento possível das necessidades do cooperativismo. (SETTI, 2006, p. 64).

Em 1970, o Paraná possuía 142 cooperativas, com 61.428 associados – média de 432 por cooperativa – e o valor bruto da produção chegou a R\$ 872,1 milhões, em valor atualizado para março de 2006 pelo IGP-DI (FGV). A grande maioria das cooperativas tinha uma pequena área de abrangência, sendo que algumas, como as dos imigrantes holandeses e alemães, funcionavam praticamente dentro de suas comunidades. A exceção era a Cotia Norte, com sede em Londrina, que atuava em 215 municípios.

Setti (2006), Fajardo (2006), Aoki (2003), Marandola e Lugnani (2001), entre outros, estudaram e descreveram o processo de transformação das Cooperativas de entidades localizadas, para grandes organizações agroindustriais com ampla atuação no mercado nacional e internacional que ocorreu principalmente a partir da década de 1970.

Segundo Aoki (2003, p. 58), após 1975 os complexos industriais passam a ditar a dinâmica da agricultura brasileira, em razão do capital inserido na atividade agrícola, que se transforma num ramo

de produção semelhante a uma indústria. A preparação para os agricultores atuarem como empresários passou pela reorganização dessas entidades.

Conforme relatado pela OCEPAR⁷¹ (1997, p. 5 apud FAJARDO, 2006, p. 31), “em 1969 tem início no Paraná as primeiras discussões em torno da implantação dos projetos de integração” das cooperativas existentes. Foi uma ação coordenada entre os vários órgãos que tinham atuação junto às cooperativas e tinham o propósito de rediscutir a forma de atuação delas.

Tratava-se de uma reordenação estratégica, era preciso que a atuação das cooperativas fosse pensada e organizada de modo que prevalecesse a harmonia do conjunto das cooperativas evitando a concorrência entre as mesmas (pela delimitação das áreas de atuação de cada cooperativa). (FAJARDO, 2006, p. 31).

A reestruturação das cooperativas teve início com a instalação dos Projetos de Integração Cooperativista a partir de 1971, dividindo o Paraná em três grandes áreas (figura 43). PIC, NORCOOP e SULCOOP foram, respectivamente, o Projeto Iguaçu de Cooperativismo, com abrangência no oeste e sudoeste; o Projeto Norte de Cooperativismo, compreendendo todo o norte e parte do centro do Estado e o Projeto Sul de Cooperativismo, englobando a região centro-sul, e os dois primeiros projetos tiveram início em 1974 e o terceiro em 1976. A própria Organização das Cooperativas do Paraná (OCEPAR) nasceu nesse período constituindo-se na entidade representativa dos

⁷¹ Ocepar = Organização das Cooperativas do Estado do Paraná, atual Sindicato e Organização das Cooperativas do Paraná, órgão criado em abril de 1971, logo após a criação da Organização das Cooperativas do Brasil (OCB), conforme determinações de decreto-lei federal.

viáveis, proporcionando atuação em áreas predeterminadas, evitando a concorrência entre elas e potencializando sua atuação tanto junto aos agricultores quanto no mercado, relacionado aos interesses das atividades de seus associados.

FIGURA 43 ÁREA DE ATUAÇÃO DOS PROJETOS REGIONAIS DE COOPERATIVISMO NO PARANÁ

Fonte: Moro, 1991, apud Fajardo, 2006, p. 32. Org. Bergoc. G.J.

Dadas as transformações da base agrícola, as cooperativas de café transformaram-se em cooperativas agropecuárias receptoras de cereais. Conforme a Organização das Cooperativas do Estado do Paraná - OCEPAR (1990), dentro do processo de modernização e na transição dessas cooperativas, órgãos governamentais buscaram estruturar um novo modelo de cooperativismo mais dinâmico e moderno. Houve a criação de cooperativas, bem como a redefinição da área de atuação [...] (MARANDOLA; LUGNANI, 2001, p. 54).

A OCEPAR, juntamente com essas organizações, além de cuidar dos aspectos diretamente relacionados à produção e comercialização dos produtos dos associados, passa a atuar politicamente, influenciando o Estado a investir em infraestrutura ou mesmo captando recursos e investindo diretamente na industrialização dos seus produtos e em redes de armazenagem, visando maior controle sobre os estoques.

Essas organizações, que passaram na década de 1970 a atuar como Complexo Agroindustrial⁷³, influenciaram diretamente na organização da infraestrutura do território, principalmente nessa década, pois a produção primária ainda era a base econômica do Estado. Em 1974, “as exportações chegaram a US\$ 487 milhões, ou 82,4% do total, enquanto os produtos industrializados exportados participaram com US\$ 104 milhões. O Paraná participou com cerca de 15% do total das exportações brasileiras”. (SETTI, 2006, p. 82). Entretanto, existem também as empresas agroindustriais, com atividades mais focadas, que têm forte atuação no Paraná.

⁷² AGO: Assembleia Geral Ordinária, da OCEPAR.

⁷³ Complexo Agroindustrial é “uma tipologia marcada pelas relações intersetoriais indústria-agricultura-comércio-serviços num padrão moderno, no qual o setor agropecuário passa a ser visto de maneira integrada à indústria”. (FAJARDO, 2008, p. 31).

A agroindústria norte paranaense nos anos 1970

As plantas industriais de café solúvel implantadas desde fins da década de 1950 haviam praticamente fechado as possibilidades de novas indústrias nessa área, mas a partir do início da década de 1960 o café foi progressivamente substituído pela soja, entre outros produtos. A soja teve aumento de produção e área plantada de 24% a 40% do total nacional entre 1970 e 1976, e em 1974 já ocupava a terça parte da área plantada do estado. (OLIVEIRA, 2001, p. 36). Além da produção e exportação do produto a granel, indústrias de transformação em farelo e óleo foram implantadas, elevando a produção de pouco mais de 24 mil toneladas em 1969 para quase 2 milhões de toneladas em 1976. A industrialização do óleo, que tem início em 1973 com pouco mais de 34 mil toneladas, ultrapassou em 1976 as 175 mil toneladas. (OLIVEIRA, 2001, p. 37). A industrialização dos produtos primários recebeu apoio do Estado, por sucessivos Governos, assim como a mecanização do campo, conforme demonstrado no estudo do IPARDES (1987) sobre o Paraná.

Emílio Gomes, por exemplo, que governou o Paraná entre 1973 e 1975, defendia a industrialização como meio de gerar empregos para os jovens que saíam do campo, mas também a necessidade de manter o homem no campo.

Para Emílio Gomes, as práticas de Governo devem priorizar a expansão das atividades agropecuárias e acelerar o processo de industrialização anulando, assim, uma dupla pressão social: o ingresso de jovens no mercado de trabalho e a transferência de trabalhadores do campo para a cidade. Portanto para que as práticas de Governos apresentem a possibilidade pretendida, não basta investir na infra-estrutura social; faz-se necessário o desenvolvimento de medidas que atendam ao homem do campo, mantendo-o aí. (IPARDES, 1987, p. 113).

A industrialização ganhou força com a entrada das cooperativas nessa área, que também passaram a realizar investimentos em infraestrutura para viabilizar a exportação dos seus produtos, como comentado.

“Cooperados decidem industrializar”, estampava a manchete publicada na página 3 do Paraná Cooperativo de abril de 1973, referindo-se à sugestão dos dirigentes feita durante o IV Seminário do Projeto Iguaçu de Cooperativismo, realizado em Toledo, entre 21 e 23 de março. Essa sugestão foi discutida novamente durante a AGO da Ocepar, que reelegeu van Kaick à presidência: “As cooperativas aprovaram a criação de um fundo especial para o pagamento de técnicos especialistas. Estes técnicos efetuarão os estudos de viabilidade da implantação de terminal de exportação no Porto de Paranaguá, fabricação de fertilizantes, frigorificação de carnes e outra atividades industriais, como soja, café, milho, trigo e arroz”. (SETTI, 2006, p. 80).

Nas visões e discursos oficiais sempre é mencionada a “vocação” agrícola do Paraná, utilizada para justificar as políticas do Estado direcionadas ao setor agrícola, inclusive quanto à necessidade da introdução da mecanização, consequentemente acompanhada da mudança da cultura.

A vocação econômica agrícola – elemento recorrente – ressurgiu ao longo das Mensagens, mencionando as condições de clima, solo e relevo. A expressividade da agricultura paranaense nas exportações e a participação desse setor na renda interna levam o Governo a anunciar uma série de medidas de apoio. Entre elas, destaca-se o estímulo à substituição de parte dos cafezais – prejudicados com as geadas de 1974 e 1975 – por lavouras brancas, como trigo e soja. Assim, elas são recomendadas face às possibilidades de mecanização agrícola e outras medidas de tecnificação, que buscam assegurar o aumento da produtividade. (IPARDES, 1987, p. 113).

A necessidade de apoio tecnológico levou o Governo a firmar convênios com o Ministério da Agricultura e o Banco Interamericano de

Desenvolvimento, para a implantação do “Plano Nacional de Sementes”, [...]. Ainda, foi elaborado o “Plano de Ação” da Secretaria de Agricultura, que estabeleceu os Núcleos Regionais de interiorização da política agropecuária – Curitiba (sic), União da Vitória, Ponta Grossa, Guarapuava, Pato Branco, Cascavel, Campo Mourão, Umuarama, Maringá, Londrina, Paranavaí e Jacarezinho, regiões onde a soja se caracterizava como uma das atividades principais. [...] (IPARDES, 1987, p. 114).

São criados organismos para facilitar a comercialização, evitando o intermediário, entre a produção rural e o abastecimento das cidades e para realizar pesquisas para alavancar o desenvolvimento da agricultura visando o aumento da produtividade no campo, que possibilitasse a diminuição dos preços dos produtos agrícolas tornando-os mais competitivos no mercado. “Vinculando a produção às questões de comercialização e pesquisa, a Secretaria da Agricultura criou as Centrais de Abastecimento do Paraná (CEASA) e o Instituto Agrônomo do Paraná (IAPAR).” (IPARDES, 1987, p. 114).

O setor primário, mesmo com a industrialização em curso, ainda era o maior gerador de empregos no Estado. “Jayme Canet⁷⁴ igualmente recupera e privilegia o setor primário, pois, além dos motivos apresentados, ele é responsável por 62,4% dos empregos gerados, enquanto o industrial é responsável por 10,3% e o de serviços, por 21,3%.” (CANET, 1977 apud IPARDES, 1987, p. 115).

Na análise feita pelo IPARDES foi observado, do ponto de vista de sucessivos Governos, que

Manter, pois, o homem no campo é uma meta que requer uma série de investimentos financeiros e sociais, capazes de assegurar sua competitividade no mercado, bem como o acesso a serviços essenciais

⁷⁴ Governador do Paraná entre 1975 e 1979.

– saúde, educação, transporte, energia, comunicação e outros. (IPARDES, 1987, p. 116).

Ao mesmo tempo em que se percebe a necessidade de dar respostas a essa transição para a agricultura mecanizada, incentivando a geração de emprego na agroindústria, o Estado mira na atração de outros ramos industriais e novos agentes, afastando-se da proposta inicial.

Se na visão inicial da industrialização do Paraná, no início da década de 1960, os Governos valorizavam a indústria local, a partir de meados da década de 1970 começou ganhar força a ideia de apoiar o capital de outras origens. “O novo modelo industrial proposto deveria estar assentado no capital estrangeiro, processo que já estava em curso e que passa a ser assumido pela fala dos governadores.” (IPARDES, 1987, p. 116).

Por outro lado, verifica-se que o discurso é de que “o Paraná” deveria se industrializar. Mas mesmo com as agroindústrias sendo instaladas em vários municípios no interior, geralmente próximas aos produtos primários predominantes na região, o fato é que a Capital recebeu ao longo das décadas os maiores investimentos privados, apoiados em grande parte por investimentos públicos, induzindo a concentração industrial em Curitiba e região metropolitana. Em 1975, Curitiba já detinha 32,3% do Valor Adicionado da Indústria, do Paraná, que ampliou para 52,7% em 1979, fruto das políticas direcionadas conforme visto no capítulo “Implantação da Cidade Industrial de Curitiba”.

Paralelamente aos investimentos em transporte e energia, o financiamento às indústrias, mesmo não sendo o único fator, acabou

sendo decisivo, inclusive em relação à determinação da localização das mesmas. No período inicial em que se verifica maior intensidade da industrialização do Estado percebe-se a coincidência com a concentração de recursos públicos destinados à Capital (AUGUSTO, 1978, p. 204-206) somada à participação direta e indireta do Estado, através de empresas estatais no capital dessas empresas como forma de incentivo (LOURENÇO, 2003, p. 121; OLIVEIRA, 71-72 e 87).

Pode-se creditar o crescimento industrial paranaense, nas suas diversas modalidades, às políticas planejadas, organizadas e executadas por sucessivos Governos, que levam o Paraná no final da década de 1970 a apresentar produção maior do setor secundário, com grande importância na sua economia, desbancando o setor primário, mesmo continuando a representar pequena parcela no conjunto da produção industrial brasileira. São os interesses da elite paranaense, principalmente a sediada na Capital, que estavam sendo atendidos. A década de 1980, considerada a década perdida, foi um período de novos desafios para o Brasil e, consequentemente, para o Paraná, como será visto no sequência.

5.17 - A crise brasileira da década de 1980

A década de 1980 foi de muita incerteza para o Brasil e para o mundo. A segunda crise do petróleo provocou a redução de oferta de recursos no mercado internacional e, como o crescimento brasileiro tinha se ancorado no financiamento externo, a repercussão no crescimento interno foi imediata, com pressões inflacionárias crescentes. Um choque econômico provocado em dezembro de 1979 com uma desvalorização cambial de 30%, juntamente com a prefixação cambial e correção monetária para 1980, promoveu crescimento inicial, mas o retorno da inflação chegou ao patamar dos 100%, criando instabilidade social, sendo que o déficit nas transações correntes superou os 5% do PIB, e as reservas diminuíram em US\$ 3 bilhões. (LUNA; KLEIN, 2007, p. 71).

A elevação das taxas de juros no mercado internacional afetou os países endividados, provocando o enorme aumento de suas dívidas e, conseqüentemente, crises e deterioração das contas externas em sua maioria, inclusive em alguns países ricos, provocando recessão na maior parte das economias do mundo, muitas das quais apresentaram dificuldades de honrar seus compromissos financeiros. O serviço da dívida brasileira saltou de menos de US\$ 400 milhões em 1970 para US\$ 8 bilhões em 1980, chegando a representar 8,7% do PIB em 1982. (GONÇALVES; POMAR, 2002, p. 48). “Foi o começo da “crise da dívida externa”, que se prolongaria década adentro e afetaria quase todos os países latino-americanos, que tiveram que reestruturar sua dívida externa.” (LUNA; KLEIN, 2007, p. 71). O México entrou em crise em agosto de 1982 e os bancos internacionais suspenderam novos empréstimos ao Brasil, “exigiam que o país assinasse um acordo formal com o FMI, para que o desempenho brasileiro fosse monitorado pela instituição”

(LUNA; KLEIN, 2007, 71), o que acabou ocorrendo em novembro, após as eleições, nas quais a oposição obteve vitória nos principais estados da federação, inclusive no Paraná. Segundo Deák (1999, p. 34), tratava-se da “exaustão do estágio extensivo no Brasil” que implicava na própria “exaustão da acumulação entravada”.

Até 1984 ainda perdurou o regime militar, que transmitiu o poder à sociedade civil através de eleições indiretas, resistindo ao movimento “diretas já” e assegurando a transição sob seu controle, ainda que não tenha conseguido eleger seu candidato. Em 1986 o Governo decreta o Plano Cruzado, um conjunto de medidas anti-inflacionárias que arrochou os salários, congelou os preços e trocou a moeda visando conter o que era chamado de inflação inercial e a memória inflacionária. O plano obteve inesperado apoio popular e conseguiu segurar a inflação por um período, mas pouco a pouco foi voltando através da prática do mercado paralelo. As mercadorias não eram mais encontradas nas lojas, onde os preços estavam congelados, mas podiam ser compradas com ágio “por fora”, desacreditando o Plano e pressionando pela liberação dos preços.

[...] o próprio congelamento estimulava a especulação com produtos e estoques, porque era claro que os preços seriam liberados em algum momento e que os juros foram mantidos irrealisticamente baixos. [...] Assim, por ironia, o sucesso inicial foi a principal causa do posterior fracasso do Plano Cruzado. (LUNA; KLEIN, 2007, p. 71).

Embora no primeiro quinquênio o déficit público tenha apresentado tendência a diminuir, com a crise da dívida houve “aumento da relação entre a dívida interna líquida do governo central e o PIB ao longo do período” (GONÇALVES; POMAR, 2002, p. 48). Na sequência “todos os indicadores de gasto, déficit e dívida mostram uma

tendência de deterioração entre 1985 e 1989” (GONÇALVES; POMAR, 2002, p. 48). Mais dois planos foram tentados até 1989, procurando combater a volta da inflação e a deterioração das contas públicas, mas não lograram êxito, gerando uma instabilidade constante dada pela situação fiscal deficitária e o crescimento da dívida pública. O ambiente econômico foi precário, com o Brasil atrasando seus pagamentos externos a partir de 1984 e mesmo tendo feito um acordo de reestruturação da dívida com os bancos internacionais acabou declarando a moratória da dívida externa em 1987. Moratória que, segundo Batista Jr. (2001, p. 355), “era na ocasião a única resposta consistente com a defesa da independência do país”. A decisão foi tomada porque

Desde 1982, os mercados financeiros internacionais estavam fechados para o Brasil. A intransigência dos credores, que sempre insistiam em impor acordos draconianos, obrigava países como o Brasil a realizar enormes transferências de recursos reais ao exterior, com grave prejuízo para a estabilidade e as possibilidades de desenvolvimento de suas economias. (BATISTA Jr., 2001, p. 356).

A dívida líquida total interna e externa, que representava 23,7% do PIB em 1981, chegou a 53,4% em 1984 e caiu para 38,9% em 1989 (GONÇALVES; POMAR, 2002, p. 79), pois um dos objetivos da moratória, o de estancar a perda de reservas, permitindo na sequência sua gradual recuperação foi alcançado ainda em 1987. (BATISTA Jr., 2001, p. 356). Entretanto,

Durante a iluminada gestão de Mailson da Nóbrega no Ministério da Fazenda, o Brasil rendeu-se às exigências dos bancos credores. Em 1988, os pagamentos chegaram a nada menos que US\$ 20,3 bilhões entre juros e amortizações, com o único benefício visível de melhorar a reputação pessoal dos responsáveis por esse feito nos círculos financeiros internacionais. (BATISTA Jr., 2001, p. 356).

Entre 1980 e 1992 o Brasil pagou US\$ 182,6 bilhões de juros e mesmo assim a dívida cresceu de cerca de US\$ 70 bilhões no início da década para quase US\$ 120 bilhões no final. A expatriação de excedentes pode ser observada pelo aumento da remessa de lucros e dividendos ao exterior, que de cerca de US\$ 500 milhões anuais em 1981 chegou a US\$ 2,5 bilhões em 1989. (BANCO CENTRAL, apud BENJAMIN et al., 1998, p.180).

As condições de vida da população se deterioraram com a situação colocada. Cresceu a concentração de renda e do patrimônio, diminuiu o poder aquisitivo, principalmente das camadas dos estratos de menor renda, aumentou o desemprego, o subemprego e a economia informal, que passou a ser a forma de sobrevivência de parcelas cada vez maiores da população. Deterioraram-se as condições de habitação com aumento da população favelada ou moradora de cortiços, principalmente nas metrópoles brasileiras. Para Luna e Klein (2007, p. 83)

do ponto de vista político, houve enormes avanços democráticos. Mas, da perspectiva econômica, os anos 1980 interromperam de fato o longo ciclo de crescimento rápido que o país vivera durante as primeiras sete décadas do século. Na de 1980, a economia acumulou crescimento geral de pouco mais de 30% contra 130% na década anterior.

Batista Jr. (2001, p. 344) afirma que a crise da dívida dos anos 1980 paralisou o desenvolvimento do país por uma década, que ficou conhecida como “a década perdida”. Carvalho (2006, p. 32), avaliando o período, afirma que poderia ter sido diferente “se os governantes tivessem planejado estrategicamente as relações com o sistema financeiro internacional”, pois

Não tendo analisado corretamente os aspectos estratégicos da questão, os diversos ministros da Fazenda e do Planejamento e presidentes

do Banco Central daquela época não perceberam que nossa posição negociadora era muito forte, e se deixaram convencer por argumentações mais contábeis do que estratégicas, para contratar empréstimos tão desvantajosos. (CARVALHO, 2006, p. 33).

As alterações no comportamento do Governo frente à crise causavam insegurança nos agentes econômicos com desdobramentos na condução dos seus negócios que se refletiam na escalada inflacionária e aumento da proteção dos ativos em aplicações financeiras. Além disso, favoreciam a manutenção da expatriação de excedentes que permanecia como modelo de acumulação, com a elite se recusando a avançar no sentido de retirar os entraves ao pleno desenvolvimento das forças produtivas ou, conforme afirma Deák (1999), a

eventual transformação radical da economia e da sociedade brasileira no bojo da transição para o estágio de acumulação intensiva foram simplesmente proteladas ou escamoteadas, respectivamente, pelo imobilismo do governo Sarney. As indefinições assim geradas em praticamente todos os níveis e âmbitos da organização social, levadas ao paroxismo no final do mesmo governo e manifestas na hiperinflação e ‘desassossego social’ iminentes, trouxeram um imponderável como elemento novo, na forma da eleição de um presidente da República inteiramente fora do espectro político, vale dizer, dos partidos políticos estabelecidos. (DEÁK, 1999, p. 38)

Paralelamente estava em curso a transição para o regime democrático, com a instalação do Congresso Constituinte que acabou na promulgação em 1988 da “Constituição Cidadã”, estabelecendo as novas condições institucionais. Em 1989 foi realizada a primeira eleição direta à presidência da república após 25 anos, com a esquerda chegando ao segundo turno e perdendo para um político desconhecido por pequena diferença. No plano internacional, a década foi de

crescimento do neoliberalismo, impulsionado pela Primeira-Ministra da Inglaterra, Margareth Thatcher e pelo Presidente americano Ronald Reagan, que iniciaram a defesa de medidas de desregulamentação do setor financeiro, flexibilização do mercado de trabalho, redução dos serviços sociais, privatizações das estatais e abertura das economias mundiais visando a livre circulação de capitais no mercado internacional. A União Soviética entrou num período de reformas políticas e econômicas, que acabou resultando em sua desintegração em 1989, com a emblemática “Queda do Muro de Berlim”.

Nesse final de década, ocupando o vácuo aberto com a crise dos países socialistas, estava sendo colocado em execução o chamado “Consenso de Washington” ditando as regras para a globalização econômica mundial que preconizava “rigorosa disciplina fiscal, reorientação dos dispêndios públicos, liberalização comercial e financeira, privatizações e desregulamentação, e monitorada pelo Fundo Monetário Internacional (FMI)” (LOURENÇO, 2003, p. 52).

5.18 - Produção industrial do Paraná na década de 1980

Os dados do PIB de 1980 demonstram o aumento da concentração das atividades produtivas na Mesorregião Metropolitana de Curitiba, que sozinha chegava a quase 40% do PIB estadual, sendo que o setor terciário, com 16,2% do PIB total estadual, apresentava nítida diferença em relação às demais Mesorregiões, alcançando praticamente o triplo da Mesorregião Norte Central, que tinha apenas 5,6% do PIB total do Paraná.

No começo da década de 1980 a proporção entre a produção industrial do Paraná e a do Brasil chegou aos 5,24% e em torno deste patamar permaneceu ao longo da década de 1980. Em 1985, a indústria passou a responder por 35,5% da renda gerada no Estado, enquanto a agricultura contribuiu com apenas 23,9%. (TRINTIN, 2005, p. 18-19).

a economia do Paraná acompanhou o crescimento medíocre do Brasil nos anos 80, salvando-se pontualmente em face da maturação de alguns investimentos em ramos modernos e da continuidade da diversificação dos segmentos tradicionais, sobretudo os do agronegócio. (LOURENÇO, 2003, p.121).

GRÁFICO 17 PIB SETORIAL POR MESORREGIÃO EM RELAÇÃO AO PIB TOTAL DO PR - 1980.

Fonte: IpeaData, dez/2010

5.19 - 1980: a população do Paraná cresceu menos!

O padrão de distribuição espacial da população apresentou mudança no Censo de 1980. A Mesorregião Metropolitana de Curitiba apresentou maior população entre as mesorregiões paranaenses, posição que desde 1950 havia perdido para a Mesorregião Norte Central. Contribuiu para isso tanto o aumento da taxa de crescimento da população metropolitana quanto a drástica inversão da tendência de crescimento das Mesorregiões do norte paranaense: Norte Central, Noroeste, Centro-Ocidental e Norte Pioneiro que apresentaram diminuição da sua população entre 1970 e 1980, como comentado e ilustrado no Gráfico 18.

Observa-se no mapa a seguir (figura 44), que vários Municípios localizados na Região Metropolitana de Curitiba apresentaram população na faixa entre 50.001 a 160.000 habitantes, enquanto em 1970 somente Paranaguá e Ponta Grossa é que estavam nessa faixa, além de outros no interior do estado (Figura 45). Na mesorregião Norte Central havia cinco Municípios (Londrina, Arapongas, Apucarana, Ivaiporã e Maringá); na Norte Pioneiro nenhum; na Noroeste quatro (Paranavaí, Cianorte, Umuarama e Iporã); e na Centro Ocidental dois (Campo Mourão e Goioerê). Ainda tinham na mesorregião Oeste três Municípios (Assis Chateaubriand, Toledo e Cascavel) acima de 50 mil habitantes ena Centro-Sul mais dois (Pitanga e Guarapuava).

GRÁFICO 18 POPULAÇÃO POR MESORREGIÃO - PARANÁ 1950-1980

Fonte: Censos do IBGE, extraído do Ipeadata em 17/04/2011.

FIGURA 44 PARANÁ - POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO - 1980

Fonte: Censos do IBGE 1980. Org. Bergoc. G.J.

FIGURA 45 MUNICÍPIOS COM POPULAÇÃO ACIMA DE 50 MIL HABITANTES EM 1970

Fonte: Censos 1970. Org. Bergoc. G.J.

TABELA 17 POPULAÇÃO POR MESORREGIÃO PARANAENSE.

Mesorregião	1950	1960	1970	1980
Centro Ocidental Paranaense	32.948	230.969	528.734	406.734
Centro Oriental Paranaense	216.751	256.350	355.253	472.655
Centro-Sul Paranaense	245.458	244.252	388.136	484.245
Metropolitana de Curitiba	455.292	701.790	1.050.805	1.703.819
Noroeste Paranaense	-	515.194	962.778	746.543
Norte Central Paranaense	517.595	1.143.011	1.521.540	1.459.566
Norte Pioneiro Paranaense	423.744	611.589	705.953	571.713
Oeste Paranaense	16.421	135.677	752.432	960.775
Sudeste Paranaense	207.338	226.343	267.830	302.530
Sudoeste Paranaense		213.949	446.360	521.269

Fonte: Censos do IBGE, extraído do Ipeadata em 17/04/2011, org. Bergoc, GJ.

TABELA 18 CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO POR MESORREGIÃO PARANAENSE.

Mesorregião	1980/1970
Centro Ocidental Paranaense	-23,07%
Noroeste Paranaense	-22,46%
Norte Pioneiro Paranaense	-19,02%
Norte Central Paranaense	-4,07%
Sudeste Paranaense	12,96%
Sudoeste Paranaense	16,78%
Centro-Sul Paranaense	24,76%
Oeste Paranaense	27,69%
Centro Oriental Paranaense	33,05%
Metropolitana de Curitiba	62,14%

Fonte: Censos do IBGE, extraído do Ipeadata em 17/04/2011, org. Bergoc, GJ.

Todas as Mesorregiões que apresentavam dominância da agricultura cafeeira perderam população, enquanto as demais aumentaram e a Mesorregião Metropolitana de Curitiba aumentou mais que a média das demais. Enquanto as Mesorregiões que apresentaram crescimento de 1970 para 1980 situaram-se entre 12,96% e 33,05% na década, a de Curitiba cresceu 62,14%. A Mesorregião Centro Ocidental foi a que apresentou maior decréscimo com -23,07%, seguida pela Noroeste com -22,46%, Norte Pioneiro com -19,02% e a Norte Central, que apresentou a menor perda populacional entre as mesorregiões do norte, com apenas -4,07%. Os mapas organizados por Razente (2003) (Figuras 46 e 47) demonstram o crescimento da população total nos municípios do Paraná e da população dos distritos sedes, entre 1980 e 1991, caracterizando o aumento da população urbana estadual e de alguns municípios, polos de suas regiões.

Pode-se afirmar que esse foi o resultado das políticas federais, principalmente do II PND, combinadas com as estaduais de erradicação dos cafezais e o incentivo à modernização da lavoura com a introdução de máquinas, implementos e insumos, promovendo a modernização do campo e a agroindustrialização dos principais Municípios do Paraná. Resultou também da política de industrialização paranaense, que privilegiou o incentivo aos investimentos em indústrias modernas na Capital e Região Metropolitana. No noroeste, em função dos problemas relacionados ao tipo de solo, ao invés da introdução de lavouras temporárias, foram aumentadas as pastagens, o que aprofundou a expulsão da população regional, conforme se verifica nos dados.

FIGURA 46 PARANÁ: TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL DA POPULAÇÃO TOTAL MUNICÍPIO - PARANÁ 1980 - 1991

Fonte: Razente, 2003, p. 03.

FIGURA 47 PARANÁ: TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL DA POPULAÇÃO DOS DISTRITOS SEDES MUNICIPAIS - 1980-1991

Fonte: Razente, 2003, p. 103.

Rodovias pavimentadas na década de 1980

Mesmo com a crise da década de 1980, o Paraná continuou ampliando sua rede viária pavimentada. Em cada região foram realizadas obras, que em geral eram vias secundárias ligando as sedes urbanas às rodovias principais, que permitiam a interligação asfaltada dos municípios das regiões produtoras com as rodovias fazendo a ligação à Capital e ao Porto.

Devido à carência orçamentária, três obras – do norte pioneiro, noroeste e oeste do Estado – estavam paradas e são reativadas em 1980 pela Secretaria dos Transportes. São as ligações Wenceslau Braz-Santana do Itararé; Corbélia-Braganey e Umuarama-Maria Helena, num total de 70 quilômetros de asfalto. Em 1981, duas obras gastam 300 milhões de cruzeiros: o aeroporto de Reserva e a estrada pavimentada ligando o município ao eixo da BR-376, com aproximadamente 28 quilômetros. (RONCAGLIO, 1996, p. 85).

Outras obras serão inauguradas em 1986, dentre elas: contorno norte de Rolândia, que liga a PR-170 ao entroncamento da BR-369; PTR-163 (sic) [atual BR 163] que liga os municípios de Santo Antônio do Sudoeste a Barracão, com uma extensão de 25 quilômetros ao longo da divisa do Brasil com a Argentina; PR 456, no trecho que liga Palmital ao entroncamento da BR-460, no município de Pitanga. O trecho tem 58,7 quilômetros; PR-487, trecho Pérola da Boa Esperança-PR 487, num total de 10,7 quilômetros; PR-218, no trecho Jundiá do Sul-Ribeirão do Pinhal, com uma extensão de 14 quilômetros. (RONCAGLIO, 1996, p. 85).

A ligação de toda a região norte do Estado com a Capital e com os Portos de Paranaguá e Antonina era feita por duas Rodovias, a do Café e a do Cerne. Entretanto, esta última, como mencionado, foi aberta no final da década de 1930, ligando a região Norte Pioneiro ao Porto com pista estreita, atravessando grandes trechos de serra com traçado muito sinuoso, é pouco utilizada para o transporte de carga e mesmo veículos de passeio, em função de sua precariedade.

Na prática, a Rodovia do Café era a única via de acesso asfaltado que ligava o Norte Pioneiro, Norte Novo e Novíssimo (noroeste) ao Porto de Paranaguá.

No final desse mesmo ano [1986], o governo inaugura nova pista da Rodovia do Café, a duplicação do trecho Spréa [Curitiba]-Ponta Grossa. O trecho tem uma extensão de 66,7 quilômetros, e custou cerca de Cr\$ 395 milhões. No período, o tráfego médio é de 6.000 veículos por dia, sendo a principal opção dos veículos procedentes do norte e noroeste do Estado. (RONCAGLIO, 1996, p. 85-86).

A duplicação do trecho Ponta Grossa – Curitiba, em 1986, possibilitou desafogar o intenso tráfego a partir de Ponta Grossa, em direção ao Porto, passando pela Capital. Em Ponta Grossa o entroncamento da Rodovia do Café com a BR 373 permitiu a ligação com Guarapuava, a oeste. E cerca de 60 quilômetros a leste de Ponta Grossa, em São Luís do Purunã, há o entroncamento com a Rodovia BR 277, que liga o Porto de Paranaguá ao Oeste e Sudoeste paranaense, permitindo a ligação com o Paraguai, através da Ponte da Amizade, em Foz do Iguaçu. O Paraguai exportava pelo Porto de Paranaguá grande parte de sua produção agrícola. Dessa forma foi imprescindível a duplicação desse trecho que era impraticável na década de 1980, em razão do enorme tráfego de carga nos períodos de safra, e nos períodos de férias, de “carros de passeio”, em direção às praias do litoral paranaense e catarinense.

A década de 1980 tem na conservação de estradas uma das principais preocupações, segundo relato de Roncaglio.

Entre 1983 e 1987, a conservação atinge um total de 13.625,26 quilômetros de pavimentação, restauração e revestimento primário, e estão em obras 4.029,40 quilômetros. (RONCAGLIO, 1996, p. 86).

FIGURA 48 RODOVIAS, FERROVIAS E POPULAÇÃO ATÉ 1991

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Kroetz, 1985 (Ferrovias); Roncaglio, 1996 e Razente, 2003 (Rodovias). Org. Bergoc, G.J.

Algumas obras permitiram a integração de pontos que ainda estavam isolados, como a ponte em União da Vitória, inaugurada em 1986 “[...] sobre o Rio Iguaçu, ligando o centro do município ao populoso bairro de São Cristóvão. A ponte tem uma extensão de 470 metros”. (RONCAGLIO, 1996, p. 86). A infraestrutura viária principal do Paraná ao final da década de 1980 e início de 1990 está representada na figura 48, observando a relação com a distribuição da população no território.

Foi pavimentada nesta década a PR 444, entre Arapongas e Mandaguari, com 4 faixas, sem canteiro central, e duplicado os trechos que interligam estes pontos até Ibiporã, passando por Londrina, para leste e até a saída de Maringá para Paiçandu, para oeste, diminuindo em aproximadamente 50 km a distância entre Londrina e Maringá e em cerca de uma hora a viagem entre estes, mas acabando com a ideia da Metrópole Linear do Norte do Paraná, que incluía Apucarana, Jandaia do Sul e Cambira.

Energia 1980

Ao longo da década de 1970 várias usinas hidroelétricas foram construídas pela COPEL, principalmente no rio Iguaçu, aumentando progressivamente a potência instalada sob controle estatal. Entre fins da década de 1970 e início de 1980 o Sul e Sudeste passaram por um período de racionamento de energia hidroelétrica em razão de grande período de estiagem, que provocou a diminuição da produção de energia. A COPEL acelerou a construção e inaugurou, em 1980, o funcionamento parcial da Usina de Foz do Areia, localizada no Rio Iguaçu. (UFPR/DH, 1994, p. 155). A partir de 1981 passou a funcionar comercialmente, com a entrada em operação progressiva das unidades geradoras até a plena capacidade em 1982. Atualmente denominada Usina Hidroelétrica Governador Bento Munhoz da Rocha Neto, com capacidade para 1.676 MW, elevou a potência instalada no Paraná de 1,9 bilhão de kW/h para 2,9 bilhões de kW/h (UFPR/DH, 1994, 150; COPEL, 2010), com potência assegurada de 2042,5 MW, diminuindo significativamente a dependência dos fatores climáticos e do fornecimento de outros Estados (Figura 49) . Depois, somente em meados de 1992 entrou em operação outra usina, conforme será visto mais à frente.

FIGURA 49 USINAS DE ENERGIA ELÉTRICA E POPULAÇÃO ATÉ 1991

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Copel, 2010 e Duke Energy, 2012 (Usinas de energia) . Org. Bergoc, G.J.

A concentração industrial em Curitiba na década de 1980

O processo de crescimento verificado entre os anos 1950 e 1970 não se repetiu mais nas regiões do interior do Paraná a partir de fins da década de 1970. Dos anos de 1980 em diante observa-se o crescimento da população e do PIB de Curitiba e Região Metropolitana maior que no restante do Estado, embora com a economia crescendo mais lentamente. Esse processo não aconteceu por acaso. O direcionamento dos investimentos realizados pela Companhia de Desenvolvimento do Paraná (CODEPAR) e a criação da Cidade Industrial de Curitiba com os investimentos em infraestrutura provocaram significativa concentração da industrialização na Capital, atraindo grande parcela da população do interior, como visto.

Houve busca consciente da elite paranaense em encontrar caminhos à industrialização do Estado, sob seu controle, e que optou por concentrar na Capital, conforme visto nos estudos de Augusto (1978) e de Oliveira (2001). A implantação da rede de estradas abrangendo todas as regiões do Paraná entre as décadas de 1960 e 1970 permitiu resolver definitivamente os principais problemas detectados no início da década de 1960, que foram a falta de integração do estado e a evasão de divisas. A construção das usinas hidroelétricas criaram condições locais diferenciadas devido à oferta de energia, possibilitando a industrialização mais acentuada da Capital, mudando seu perfil econômico e consolidando sua importância econômica, no contexto geral do Estado, que foi reforçada politicamente com o crescimento populacional da Capital em proporções maiores que o interior, inclusive absorvendo parcela da população do interior, que migrou a partir da década de 1960 em busca de emprego.

5.20 - Década de 1990 – o neoliberalismo e o sucateamento da infraestrutura

Na década de 1990 se observou um processo de sucateamento da infraestrutura, decorrente da persistente crise brasileira que avançou dos anos 1980 e da concepção neoliberal que se fortaleceu na conjuntura nacional, impulsionada pelos governos Thatcher (1979 a 1990) e Reagan (1981 a 1989), da Inglaterra e EUA, respectivamente, e que somente ganhou força no Brasil a partir da década de 1990.

O início da década foi também o início de mandato do primeiro presidente eleito diretamente após a ditadura militar, que promoveu, já no início, mudanças drásticas na economia do país. Nos meses anteriores à troca de mandato a inflação foi crescente, atingindo patamar de 80% ao mês, apontando para a completa perda de controle por parte do Governo em fim de mandato. Assim que assumiu, em março de 1990, o novo Governo decretou uma profunda reforma econômica.

Entre as medidas concretas estão o fim do financiamento automático do déficit público pela via da emissão de moeda, a unificação do planejamento, execução orçamentária e política monetária, a montagem de um sistema financeiro capaz de crédito de longa maturação e drástica redução da imunidade fiscal [...]. (DEÁK, 1999, p. 39).

Além dessas medidas, Deák inclui

a extinção [...] das muletas para indústrias selecionadas (subsídios, cartéis, monopólios, nichos de proteção), assim como a montagem de sistema de financiamento do comércio exterior [...] e, mais geralmente, favorecimento do Departamento I (de produção dos meios de produção), estímulo ao progresso técnico e correspondente elevação dos salários e primazia do mercado interno. (DEÁK, 1999, p. 39).

Se implantada, na avaliação de Deák (1999), equivaleria “à remoção dos entraves auto-impostos à acumulação na economia brasileira” que implicaria na transformação da própria sociedade, que perderia seu caráter de elite, e a reforma equivaleria também a uma revolução. (DEÁK, 1999, p. 39). A insegurança e incerteza geradas pela reforma, junto com a falta de base social para sua consecução, a falta de liquidez e a grande diminuição da atividade econômica acabaram minando suas bases. Na avaliação de Lourenço (2005),

a combinação entre a influência exercida pela ausência de credibilidade junto à população de medidas tão drásticas, sem a explicitação dos critérios considerados, o festival de liberação dos recursos retidos para os segmentos com forte poder político, as suspeitas de vazamento de informações privilegiadas antes do lançamento do pacote e as crescentes denúncias de corrupção contra um governo eleito para combatê-la minaram qualquer chance de êxito da política econômica. Como resultado, a inflação retornou e a recessão se manteve. (LOURENÇO, 2005, p. 84).

Em resposta ao fracasso do primeiro plano, em fevereiro de 1991 foi lançado um segundo plano econômico com medidas para reverter a situação, mas que não

surtiu efeitos, especialmente porque a comprovação de, malversação de recursos públicos, sob a liderança do “tesoureiro” Paulo César Cavalcanti Farias (PC), ensejou o despertar do espírito de cidadania da sociedade e, por extensão, a instauração de processo de impeachment pelo Congresso Nacional, com a renúncia de Collor e a posse do vice-presidente Itamar Franco. (LOURENÇO, 2005, p. 85).

A condução da economia pelo Estado brasileiro a partir do novo governo foi no sentido de recompor progressivamente a produção através da redução dos juros e o estímulo à indústria e redirecionar a produção para atender também as faixas de menor poder aquisitivo,

política que foi gestada pelas Câmaras da Indústria Automobilística, na qual os Sindicatos dos Metalúrgicos tinham assento e apresentaram a proposta. Foi emblemática no período a retomada da fabricação do “Fusca”, cuja linha de produção havia sido interrompida na década de 1980, apresentada como a redenção da indústria e da economia nacional. O Governo Itamar Franco deu continuidade nas privatizações “priorizando a transferência de ativos públicos dos segmentos de insumos básicos (siderurgia, fertilizantes e petroquímica)” (LOURENÇO, 2005, p. 92) numa estratégia mais abrangente de internacionalização da economia, que havia começado com o Governo Collor, visando a integração à globalização mundial.

Ainda no início da década, em 1991, foi instituído o Mercosul, com a assinatura do Tratado de Assunção pelo Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai que passou a ter personalidade jurídica em 1994, através do Tratado de Ouro Preto, a partir do qual começou a vigorar a União Aduaneira que previa a integração dessas economias, abrangendo cerca de 90% dos produtos fabricados nesses países. Foram ainda incorporados como parceiros privilegiados desse bloco econômico o Chile e a Bolívia. Cresceram as exportações brasileiras para os demais países do bloco, mesmo com a instabilidade macroeconômica verificada no período, e com os problemas entre, principalmente, Brasil e Argentina, em razão das diferenças positivas na balança comercial, para o Brasil, que colocaram constantemente à prova a manutenção da integração.

A estabilização econômica foi finalmente conseguida com um conjunto de medidas tomadas desde 1993 compreendendo o ajuste fiscal, a adoção de uma moeda de referência para sincronizar os reajustes de preços (URV – Unidade Real de Valor) e permitir a

transição da hiperinflação para uma situação de inflação baixa e controlada e a instituição de uma nova moeda em julho de 1994, que acabou eliminando os componentes inerciais da inflação que tinha chegado à casa dos 5.000% anuais. Entretanto, a manutenção de juros básicos superiores a 120% ao ano atraiu grande volume de capitais externos especulativos, traduzidos em taxas de investimento baixíssimas e no medíocre crescimento econômico de 1994, com o aumento do desemprego. As crises internacionais no México em 1995, asiática em 1997, e a moratória russa em 1998 repercutiram no Brasil criando instabilidades internas com enormes saídas de capitais internacionais, levando o país a adotar, em 1999, o regime de livre flutuação cambial, vinculado a metas inflacionárias, à necessidade de geração de superávits primários nas contas públicas, monitorado pelo FMI. (LOURENÇO, 2005; LUNA; KLEIN, 2007).

Por tudo isso, a despeito de a inflação ter despencado do patamar próximo de 50,0% ao mês, em junho de 1994, para o patamar entre 5,0% e 7,0% ao ano [...] e de ter ocorrido diminuição na concentração de renda no país (atestada pelo declínio do Índice de Gini de 0,600, em 1993, para 0,563 em 2003), a gestão do real acumulou um passivo econômico e social nada desprezível.

Tanto é assim que, entre 1994 e 2004, a dívida pública saltou de 30,0% do Produto Interno Bruto (PIB) para 55,0%, e a carga tributária de 28,6% do PIB para quase 40,0%, sacrificando o consumo, o investimento, o gasto público e o crescimento econômico. (LOURENÇO, 2005, p. 85).

Acompanhando esse cenário macroeconômico, a partir de 1994 o Governo Federal intensificou a privatização das empresas estatais – iniciada com Collor e continuada com Itamar, ainda que vagarosamente – sob o argumento da ineficácia, da falta de recursos para investir em áreas que deveriam ser responsabilidade

da iniciativa privada, cabendo ao Estado apenas os investimentos em saúde, educação e segurança. Cabe lembrar que anteriormente o “modelo de desenvolvimento se baseara na decisiva participação do setor público na economia nacional, inclusive no setor produtivo, por intermédio das empresas estatais”. (LUNA; KLEIN, 2007, p. 85). Além do Estado ter o monopólio ou ser dominante em vários ramos da indústria de base, como a do minério e siderurgia, do petróleo e petroquímica, a infraestrutura construída ao longo das últimas décadas foi praticamente implantada com investimentos públicos estatais. O Estado era praticamente o único produtor de eletricidade e havia implantado o sistema de transporte rodoviário, integrando praticamente todo o território nacional. Entretanto, desde a década de 1980 os investimentos na infraestrutura vinham se reduzindo, quando muito eram feitas as manutenções, com pouca expansão ou melhoria, gerando uma defasagem entre o crescimento da demanda e a infraestrutura existente, chegando a apresentar deterioração que só não foi extrema devido às baixas taxas de crescimento econômico verificadas nessas duas décadas. Essa situação contribuiu para fortalecer a ideia da necessidade de privatizar, não só as empresas públicas que atuavam em setores econômicos de pouca importância para alavancar a economia do país, mas também da infraestrutura, que poderia contribuir para levantar recursos para o Estado investir nas áreas prioritárias, segundo o discurso da década.

As companhias estatais de produção e distribuição de energia elétrica e de telecomunicações foram privatizadas, sendo os serviços transferidos, por meio de concessão, ao capital particular. As principais rodovias, que apresentavam maiores demandas, foram concedidas a empresas privadas que tiveram autorização para a implantação

de pedágios, como será melhor detalhado à frente. A Companhia Siderúrgica Nacional e a Companhia Vale do Rio Doce, que atuava na exploração das grandes jazidas de minério de ferro, foram privatizadas e também a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER) fabricante de aeronaves brasileiras, desenvolvendo e internalizando tecnologias de ponta na área, entre outras empresas em vários segmentos.

O montante obtido com a venda de estatais no período entre 1990 e 2002 chegou a extraordinários US\$ 87 bilhões. Além disso, transferiram-se mais de US\$ 18 bilhões em dívidas públicas. Chega-se, portanto, a um total de US\$ 105 bilhões, com quase metade das vendas tendo ocorrido entre 1997 e 1998. (LUNA; KLEIN, 2007, p. 98).

Houve críticas na sociedade, principalmente por parte de sindicatos e da oposição, denunciando a forma como as privatizações estavam ocorrendo, que eram contrárias aos interesses brasileiros. Parte delas está reunida no livro “O Brasil privatizado” de Aloysio Biondi (2003), que vendeu mais de 130 mil exemplares. Os críticos não lograram espaço na mídia que procurou apresentar os denunciantes como defensores do atraso, de que este era o único e possível caminho, escondendo o desmonte do patrimônio público que estava sendo realizado. Grande parte das denúncias, acrescidas de informações sobre os que lucraram com as privatizações foi recentemente apresentada na publicação de Ribeiro Jr. (2010), “A privatária tucana”, motivando a instalação de uma CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito. Tanto as críticas feitas no período em que estavam ocorrendo as privatizações quanto as atuais foram e estão sendo ignoradas pela grande mídia, mostrando a falta de interesse da elite com os compromissos verdadeiramente brasileiros e a manutenção de uma ideologia entreguista, descompromissada com a constituição de uma nação soberana.

“Quase 80% do patrimônio público foi transferido ao setor privado.” (LOURENÇO, 2005, p. 95). Entretanto, mesmo com essa enorme arrecadação, a dívida brasileira chegou aos US\$ 226 bilhões ao final do governo Fernando Henrique Cardoso (FHC) “tendo aumentado mais de 40% nos dois mandatos presidenciais; e a dívida interna equivalia a 35% do PIB” (LUNA; KLEIN, 2007, p. 100).

Além da privatização de empresas públicas, muitas empresas de capital nacional, dos mais variados portes, foram vendidas ao capital estrangeiro.

As empresas privadas nacionais, sobretudo as pequenas e médias, mas também diversas empresas de grande porte, foram massacradas por políticas econômicas que as submeteram a condições desiguais de concorrência com importações e firmas estrangeiras. Entramos, assim, em um processo de forte desnacionalização da economia. (BATISTA Jr., 2000, p. 16).

A década de 1990 apresentava, no seu final, um crescimento pífio, em média de 2,2% ao ano, e maior internacionalização do parque produtivo nacional, deixando o Estado brasileiro quase sem instrumentos para intervir de forma contundente nos rumos da economia, frente aos interesses internos ou externos. Nos últimos anos da década a inflação voltou lentamente a crescer e as contas externas se deterioraram a tal ponto que o Brasil passou a ser visto, no mercado internacional, como de alto risco para os investidores estrangeiros.

5.21 - As privatizações no Paraná

Até 1994 o Paraná ainda contava com um Governo Estadual contrário a qualquer privatização, crítico ao Governo central, e que manteve programas sociais, como o Programa Paraná Mais Emprego, criado em 1992, em resposta à crise enfrentada logo no início da década, que garantiram algumas condições mínimas a significativas parcelas da população. Entretanto, as principais rodovias, que ligam as principais regiões do Estado à Capital e ao Porto de Paranaguá, eram federais e se encontravam em processo de deterioração, com muitos trechos em situação precária, devido principalmente à falta de manutenção, cuja atribuição era do Governo Federal.

O Governo que teve início em 1995 logo se alinhou às diretrizes neoliberais e conseguiu junto ao Governo Federal autorização para privatizar as rodovias federais e implantar pedágios. Apresentou essas intervenções como sendo a constituição de um anel de integração que visava melhorar a articulação entre os polos regionais e proporcionar a ligação rápida entre todas as cidades do Estado, a partir do qual poderia ser acessado o polo mais próximo em no máximo duas horas. Foram privatizadas também a Telecomunicações do Paraná S.A. (TELEPAR), empresa estatal de telefonia, o Banco do Estado do Paraná S.A. (BANESTADO); e em 2001, intensa mobilização da sociedade civil conseguiu impedir a privatização da Companhia Paranaense de Energia S.A. (COPEL), uma das mais rentáveis do Brasil. As ferrovias foram privatizadas pelo Governo Federal, uma vez que praticamente toda a malha era operada pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). As privatizações no Paraná ainda merecem pesquisas aprofundadas, pois se encontram muitas opiniões, mas nenhum trabalho de cunho científico apresentando os beneficiários do programa e o que de fato

aconteceu; as informações existentes permitiram alinhar alguns aspectos do problema.

Aproveitando a abertura de mercado e o regime automotivo implantado pelo Governo Federal, o Paraná retomou seu projeto de industrialização atuando agressivamente na atração de empresas que contribuíram para ampliar o parque automotivo de Curitiba e Região Metropolitana.

[...] o pólo incorporou as montadoras Renault, Volks/Audi, Chrysler – que encerrou as atividades em 2001 [...] – e um apreciável conjunto de fornecedores diretos globais, especialmente a Tritec motores, a Detroit Diesel, a Renault motores, a Volvo Motores, a Dana Corporation, a Lear Corporation, a Siemens e a Bertrand Faure, a Companhia Siderúrgica Nacional, além de algumas plantas de estamparia. (LOURENÇO, 2003, p. 125).

Para atrair essas empresas, o Governo do Estado reativou o Programa Paraná Mais Empregos, mudando o nome para Bom Emprego Fiscal, que passou a utilizar os recursos do FDE, criando vantagens para as empresas que montassem suas filiais na Região Metropolitana de Curitiba.

Concretamente, o pólo paranaense foi responsável no ano de 2002 por cerca de 8,61% da produção física nacional de veículos contra 4% em 1999, ano de início de operação das montadoras no Estado. [...] Ao mesmo tempo, o conjunto de montadoras respondeu por cerca de 22,3% do valor das exportações paranaenses para o resto do mundo em 2002, representando o segundo grupo mais importante da pauta, perdendo apenas para o ramo articulado à soja (34,3%). (LOURENÇO, 2003, p. 125).

PIB e População de 1991 a 2000

O impacto dessas novas indústrias instaladas na Mesorregião Metropolitana de Curitiba pode ser verificado pela comparação do PIB dessa Mesorregião com as demais do Estado em 1996 e 2000, conforme pode ser visto nos dados das Tabelas 19, 20 e 21.

Em 1996, o setor industrial da Mesorregião Metropolitana de Curitiba chegou a apresentar uma proporção de 18,3% do PIB estadual, sendo que o total da Mesorregião alcançou praticamente a metade do PIB do Paraná, com 49,1%. A segunda Mesorregião com maior PIB do Estado, a Norte Central, ficou com o PIB quase 3 vezes menor que a primeira, chegando a apenas 16,6%. Em terceiro veio a Mesorregião Oeste com apenas 9,3%. Essas três Mesorregiões somadas possuíam exatamente 75% do PIB do Estado, que tinham 58,9% da população.

Os Gráficos 19 e 20, a seguir, ilustram as diferenças entre as Mesorregiões paranaenses.

TABELA 19 PIB POR SETOR E MESORREGIÃO PARANAENSE – 1996.

	AGROPECUÁRIA	INDÚSTRIA	SERVIÇOS	TOTAL/ MESORREGIÃO
Noroeste	1,4%	0,5%	1,9%	3,8%
Centro-Occidental	1,1%	0,2%	1,1%	2,3%
Norte Central	2,3%	4,3%	10,0%	16,6%
Norte Pioneiro	1,2%	0,4%	1,5%	3,2%
Centro-Oriental	1,3%	2,4%	2,5%	6,2%
Oeste	2,5%	1,9%	4,9%	9,3%
Sudoeste	1,3%	0,5%	2,6%	4,5%
Centro-Sul	1,2%	0,5%	1,3%	3,0%
Sudeste	0,9%	0,4%	0,8%	2,1%
Metrop. Curitiba	0,6%	18,3%	30,2%	49,1%
Total Setor	13,8%	29,4%	56,8%	100,0%

Fonte: Ipeadata,
acessado em
dez./2010.

GRÁFICO 19 PIB SETORIAL POR MESORREGIÃO EM RELAÇÃO AO PIB TOTAL DO PR - 1996

Fonte: Ipeadata,
acessado em
dez./2010.

GRÁFICO 20 PIB TOTAL POR MESORREGIÃO - 1996

Fonte: Ipeadata, acessado em dez./2010.

Verificando o Valor Adicionado do secundário, a concentração é ainda maior.

A mesorregião metropolitana de Curitiba, responde por 51,74% do valor adicionado do setor secundário do Paraná. Sua indústria tem participação dominante em quase todos os principais gêneros do estado, e são expressivos também os gêneros papel-papelão, têxtil, confecções e alimentos. (IPEA, 2000, p. 123).

Em 2000, se observa uma pequena diminuição da importância da Mesorregião Metropolitana de Curitiba na relação do PIB total com as demais do Estado, caindo para 42,6%, reflexo da queda proporcional de todos os setores da Região Metropolitana, mas que foi mais forte no setor secundário, que baixou de 18,2% para 13,6% do PIB estadual, em função da crise vigente. (Tabela 20 e gráficos 21 e 22).

TABELA 20 PIB POR SETOR E MESORREGIÃO PARANAENSE – 2000

	AGROPECUÁRIA	INDÚSTRIA	SERVIÇOS	TOTAL/ MESORREGIÃO
Mesorregião Noroeste	0,8%	0,8%	2,7%	4,2%
Mesorregião Centro-Occidental	0,8%	0,4%	1,7%	3,0%
Mesorregião Norte Central	1,4%	4,1%	11,6%	17,1%
Mesorregião Norte Pioneiro	0,6%	0,7%	2,2%	3,4%
Mesorregião Centro-Oriental	0,9%	2,1%	3,1%	6,2%
Mesorregião Oeste	1,6%	5,2%	6,4%	13,2%
Mesorregião Sudoeste	0,8%	0,6%	2,0%	3,5%
Mesorregião Centro-Sul	0,9%	1,3%	2,2%	4,4%
Mesorregião Sudeste	0,7%	0,5%	1,2%	2,4%
Mesorregião Metrop. Curitiba	0,5%	13,6%	28,5%	42,6%
Total	9,1%	29,3%	61,7%	100,0%

Fonte: Ipeadata, acessado em dez./2010.

GRÁFICO 21 PIB SETORIAL POR MESORREGIÃO EM RELAÇÃO AO PIB TOTAL DO PR - 2000

Fonte: Ipeadata, acessado em dez./2010. Org. Bergoc, G.J.

Outra consequência da política implantada foi ter continuado a concentração da população na Mesorregião Metropolitana de Curitiba que em 1991 era de 2.319.529 habitantes, representando 27,45% da população total do estado, atinge em 2000 o total de

3.053.313 habitantes, chegando a 31,93% dos habitantes do Paraná. A Mesorregião Metropolitana de Curitiba cresceu praticamente o dobro das demais Mesorregiões do Estado, tendência que vinha ocorrendo desde a década de 1980, como se pode ver no Gráfico 23.

GRÁFICO 22 PIB TOTAL POR MESORREGIÃO - 2000

Fonte: Ipeadata,
acessado em
dez./2010.
Org. Bergoc, G.J.

TABELA 21 POPULAÇÃO 1991 E 2000 E % EM RELAÇÃO À POPULAÇÃO TOTAL DO PARANÁ

MESORREGIÃO	1991	% TOTAL PR	2000	% TOTAL PR
Centro Ocidental Paranaense	387.451	4,59%	346.648	3,62%
Centro Oriental Paranaense	547.559	6,48%	623.356	6,52%
Centro-Sul Paranaense	501.428	5,93%	533.317	5,58%
Metropolitana de Curitiba	2.319.526	27,45%	3.053.313	31,93%
Noroeste Paranaense	655.509	7,76%	641.084	6,70%
Norte Central Paranaense	1.638.677	19,40%	1.829.068	19,13%
Norte Pioneiro Paranaense	555.339	6,57%	548.190	5,73%
Oeste Paranaense	1.016.481	12,03%	1.138.582	11,91%
Sudeste Paranaense	348.617	4,13%	377.274	3,94%
Sudoeste Paranaense	478.126	5,66%	472.626	4,94%
Total	8.448.713	100,00%	9.563.458	100,00%

Fonte: IBGE,
acessado com
o Ipeadata, em
dez./2010, org.
Bergoc, G.J..

GRÁFICO 23 CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO POR MESORREGIÃO PARANAENSE - 1980/1970 - 1991/1980 - 2000/1991

Fonte: IBGE, acessado com o Ipeadata, em dez. 2010. org.Bergoc, G.J

O crescimento entre as décadas de 1970/1980 foi decorrente, em grande parte, das migrações oriundas do próprio Paraná, como demonstrou Razente (2003) e Nakagawara (1981), já comentados, repetindo-se nas décadas seguintes, conforme demonstram estudos de Kleinke et al. (1999). Considerando que os fatores impulsionadores dos

movimentos migratórios paranaenses da década anterior continuam presentes, quais sejam as “exigências de novos padrões produtivos que restringem a participação de pequenos produtores ao lado da crescente concentração econômica e espacial das atividades urbanas” (KLEINKE et al., 1999, p. 30), existindo como fato novo “evidentes sinais

de fragilidade das condições de retenção populacional em centros urbanos” (KLEINKE et al., 1999, p. 30). Houve diminuição dos totais de migrantes, mas ainda apresentam expressividade, visto que

A retração nos deslocamentos intra-estaduais entre os períodos 1986-91 e 1991-96 se dá pela redução de migrantes em todas as mesorregiões do interior e pelo reforço de fluxos em direção à Metropolitana [de Curitiba] que, no período 1991-96, recebe 37,4% da migração intra-estadual, proporção superior à do período anterior, 27,6%. (KLEINKE et al., 1999, p. 30).

Constatando que as migrações “intra-estadual tem um peso substancialmente maior nas alterações espaciais, uma vez que é numericamente superior ao interestadual (583.227 e 234.003, respectivamente)” ressalta que “ambos têm um perfil de distribuição mesorregional muito similar, que, mesmo sob influência de grande redução, evolui no sentido ainda mais concentrador.” (KLEINKE et al., 1999, p. 46).

O interior conserva as mesorregiões Norte-Central e Oeste Paranaense como as áreas de maior atratividade, porém acompanhando as perdas absolutas generalizadas e perdas relativas que revelam a concentração crescente na Metropolitana. A participação da Norte-Central reduz-se de 22% para 19% na intra-estadual e de 22% para 20% na interestadual, a da Oeste Paranaense, de 14% para 13%, e de 16% para 13%, respectivamente. [...]

O número de imigrantes que entra na Metropolitana se eleva de 290.337 para 310.492, sendo a grande maioria do próprio Estado. Os ganhos relativos no período são bem mais expressivos: os fluxos intra-estaduais passam de 28% para 37% e os interestaduais, de 29% para 39%. (KLEINKE et al., 1999, p. 46).

Ou seja, as tendências de concentração da população na Região Metropolitana de Curitiba permanecem nessa década e os fatores

indutores desse processo foram a concentração fundiária impulsionada pela mecanização e troca de cultura, nas mesorregiões do interior, aliada à concentração espacial do processo de industrialização na Região Metropolitana de Curitiba.

5.22 - Comparação da população 1950-2010

Comparando o crescimento populacional do Paraná Tradicional desde 1950, considerando que nesta região estão englobadas as Mesorregiões Metropolitana de Curitiba, Sudeste, Centro Oriental e Centro Sul, com o crescimento da população do “Novo Paraná”, considerando que abrangem as Mesorregiões Centro Ocidental, Noroeste, Norte Central, Norte Pioneiro, Oeste e Sudoeste, verifica-se que em 1950 ambos os grupos tinham praticamente a mesma população. O Novo Paraná cresceu muito mais que o Paraná Tradicional desde então até 1970, quando se verificou uma drástica inversão, perdendo população em 1980, crescendo muito pouco até a década de 1991 e voltando a apresentar uma curva ascendente, até 2010. Já o Paraná Tradicional cresceu bem menos desde 1950, mas, praticamente, numa linha constante até 2010, como se observa no Gráfico 24.

Poderia ser explicado, baseado no gráfico 24, que o crescimento da Mesorregião Metropolitana de Curitiba é uma tendência natural, observada desde 1950. Entretanto, a concentração dos estímulos inicialmente na Capital a partir da década de 1960 e depois em alguns dos Municípios dessa Mesorregião, em volume bem superior ao despendido para as demais regiões, somado aos melhoramentos em infraestrutura – e a estrutura montada como a AECIC, destinada a

GRÁFICO 24 POPULAÇÃO POR AGRUPAMENTO MESORREGIÕES
(PARANÁ TRADICIONAL E NOVO PARANÁ) 1950 E 2010

Fonte: Censos do IBGE

atrair empresas, juntamente com o apoio do Estado, é que possibilitou manter essa linha ascendente podendo concluir que tratou-se de uma direção induzida pelo Estado.

O declínio da população do Novo Paraná verificado entre a década de 1970 e 1980 pode ser explicado por várias razões. O esgotamento das fronteiras agrícolas do norte, oeste e sudoeste,

GRÁFICO 25 POPULAÇÃO POR AGRUPAMENTO MESORREGIÕES 1950 E 2010

Fonte: Censos do IBGE

as políticas de erradicação dos cafezais e substituição por culturas temporárias e mecanizadas, com a consequente expulsão de grandes contingentes populacionais das áreas rurais, agravado pela geada de 1975, acelerou o processo, principalmente nas Mesorregiões do Norte; as do Oeste e Sudoeste não apresentaram decréscimo total, apenas diminuição do ritmo do crescimento, como pode ser observado no Gráfico 25. O mapa da população do Paraná em 1991 (figura 50) pode ser

FIGURA 50 PARANÁ - POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO - 1991

Fonte: Censos do IBGE. Org. Bergoc. G.J.

comparado ao da população de 1980 (figura 42), podendo-se observar essas diferenças nos municípios.

Certamente não foi uma única razão para a radical transformação ocorrida, mas a conjunção de todas. Entretanto os Governos não procuraram alterar a situação, e não foi uma completa surpresa a divulgação dos dados censitários de 1980. Sabia-se que estavam ocorrendo profundas transformações na estrutura agrária e na cultura agrícola norte paranaense, lembrando que as políticas de erradicação do café vinham desde a década de 1960. Os órgãos de apoio aos agricultores – IBC, IAPAR, ACARPA, EMATER – vivenciaram o processo de concentração da propriedade e transferência de famílias inteiras do campo para as cidades e outros Estados e certamente informavam os escalões superiores sobre o que estava ocorrendo. A questão é: por que não foram tomadas iniciativas para impedir o processo em curso? A resposta plausível para essa pergunta é que a elite, no controle do Estado, não tinha interesse em reverter a situação; ao contrário, a natureza e o inevitável passaram a ser boas desculpas para explicar o íntimo desejo dessa elite que estava finalmente se realizando: aumentar a disponibilidade de mão de obra em Curitiba para proporcionar a sua industrialização e ainda esvaziando o norte, afastando os fantasmas da separação e falta de integração.

5.23 - Setor agropecuário - década de 1990

O início da década de 1990 apresentava um cenário bastante preocupante. O predomínio da agropecuária e da agroindústria na estrutura produtiva do Estado já tinha proporcionado uma difícil situação econômica na década anterior, sentindo mais profundamente os efeitos da conjuntura recessiva. A comparação do último ano

da década de 1980 com o início da de 1990 mostrava maior recuo da agropecuária, que chegou a 9,7% negativo em consequência da diminuição no volume produzido nas lavouras de trigo, soja, café e milho que foi superior ao avanço verificado nas atividades pecuárias, notadamente suínos. (IPARDES, 1991, p. 11).

Avizinhava-se, no início da década, o agravamento da trajetória recessiva e o “ressurgimento da ameaça hiperinflacionária, derivados da terapia de controle da inflação, que combinava aperto monetário, juros reais elevados e contenção fiscal”. (IPARDES, 1991, p. 14). Este cenário, agravado por problemas climáticos ocorridos em 1990 e “o atraso na liberação e a insuficiência de crédito oficial, inicialmente para o plantio e [...] para comercialização da safra de verão” (IPARDES, 1991, p. 16) prenunciava o aprofundamento da retração no Estado, que perdurou pelo primeiro quinquênio da década.

A partir de 1994, com o Governo Estadual alinhado ao Governo Federal e após o plano de estabilização, conforme comentado, teve início um processo de recuperação da economia estadual que, com a inserção de novas plantas industriais, principalmente do grupo material de transporte, modificou definitivamente o perfil produtivo estadual, diminuindo a dependência do Estado do setor primário. Também a melhoria das agroindústrias, puxada pelas cooperativas agropecuárias regionais, no ambiente de “reconversão produtiva” instaurado com a abertura de mercado para os países componentes do Mercosul, alterou as relações entre as atividades no setor primário, seja através da “diversificação da produção e da ampliação de área de cultivo” em alguns casos ou reorganização da entidade “que determinou a exclusão de um contingente numeroso de associados que não se enquadravam nos pressupostos básicos traçados pela cooperativa”. (IPARDES, 1994, p. 7).

Mesmo com a crise fiscal do Estado brasileiro e os cortes nos gastos públicos com o financiamento da agricultura, a produção paranaense de grãos experimentou crescimento principalmente nos últimos anos da década de 1990 atingindo mais de 20 milhões de toneladas na safra 2001/2002, correspondente a 21,77% do total colhido no Brasil, com mudanças significativas na estrutura produtiva. Em 1991, os cinco principais produtos na composição do faturamento gerado pelas lavouras temporárias e permanentes responderam por 75,79% do valor bruto da produção da agricultura do Paraná e foram, por ordem decrescente de representatividade, o milho, a soja, o trigo, o algodão e o café. Em 2001, os cinco principais produtos passaram a ser a soja, o milho, a cana-de-açúcar, o trigo e o feijão, que representaram 80,45% da receita total, conforme pode ser observado na Tabela 22. (IPARDES, 2003, p. 56-57).

A soja e o milho foram ao longo da década de 1990 os principais produtos agrícolas do Estado. Juntos, responderam desde o início da década por mais de 40% do valor da produção, que chegou a 60% em 2001. A cana-de-açúcar, que chegou a ser a terceira mais importante em valor da produção em 2001, manteve uma produção praticamente constante ao longo da década e só chegou a ocupar o terceiro lugar pela queda do valor produzido do trigo, do algodão e do café. O café, que foi o quinto produto com maior participação em 1991, com 11,38%, teve grande queda em 1995, representando apenas 0,55% e voltou a ficar em quinto em 2000, com 6,4%, para cair novamente em 2001 para 0,68%. As quedas da participação do café em 1995 e 2001 foram decorrentes das geadas nos respectivos anos anteriores. Já o trigo e o algodão foram produtos que apresentaram queda do valor produzido pela diminuição da área plantada decorrente da abertura de mercado

TABELA 22 COMPOSIÇÃO DO VALOR DA PRODUÇÃO DA AGRICULTURA DO PARANÁ - 1991/2001

	participação (%)			
PRODUTO	1991	1995	2000	2001
Soja	19,09	26,87	34,47	35,92
Milho	19,63	26,05	22,64	24,67
Cana-de-açúcar	7,23	8,12	8,87	8,24
Trigo	12,86	5,17	2,55	7,37
Feijão	4,16	5,77	3,73	4,23
Batata-inglesa	4,3	5,71	1,98	3,99
Mandioca	1,17	3,62	5,97	2,69
Fumo	1,23	2,12	2	2,1
Outros	1,91	2,06	1,72	1,61
Algodão	12,84	7,06	1,37	1,38
Uva	0,39	1,14	1,24	1,05
Laranja	0,23	0,47	0,78	0,98
Erva-mate	0,05	0,09	0,56	0,94
Tomate	0,38	0,99	1,35	0,92
Tangerina	0,34	1,49	2,22	0,86
Café	11,38	0,55	6,4	0,68
Aveia	0,57	0,46	0,36	0,68
Arroz	1,34	1,08	0,74	0,66
Banana	0,61	0,53	0,57	0,47
Cebola	0,19	0,45	0,23	0,28
Pêssego	0,1	0,2	0,23	0,27
TOTAL	100	100	100	100

FONTE: IBGE apud IPARDES, 2003. Paraná- Diagnóstico Social e Econômico, IPARDES, 2003, p. 57.

NOTA: Estão sendo consideradas 29 lavouras temporárias e 33 permanentes.
– (grifo nosso dos cinco (5) principais produtos em cada ano).

GRÁFICO 26 COMPOSIÇÃO DO VALOR DA PRODUÇÃO
AGRÍCOLA DO PARANÁ - 1991-2001

Fonte: IBGE, apud Ipardes, 2003

GRÁFICO 27 COMPOSIÇÃO DO VALOR DA PRODUÇÃO
14 produtos mais importantes, excluídos os 2 principais: soja e milho

Fonte: IBGE, apud Ipardes, 2003

para o MERCOSUL, no caso do trigo, e a mudança da produção do algodão para grandes áreas mecanizáveis abertas no centro-oeste brasileiro, com o desenvolvimento de tecnologias para a utilização dos cerrados.

O trigo ainda esboçou uma recuperação em 2001, chegando à metade do patamar do valor da produção de 1991. O algodão, praticamente foi erradicado, sendo que o valor da produção atingiu em 2000 e 2001 pouco mais de 10% do que representava no início da década. (Gráficos 26 e 27).

Além dessas transformações relacionadas à produção agrícola, observou-se

[...] a acentuação da verticalização das cadeias agrícola e agroindustrial na busca de maior agregação de valor à produção primária e de diminuição da grande dependência da obtenção de reduzidas margens propiciadas pela simples comercialização de *commodities*. O processo deve ser liderado pelas organizações empresariais cooperativistas que: dominam a oferta de matéria-prima no Estado – absorvendo cerca de 55% da produção agropecuária –; detêm expressiva parcela da capacidade de industrialização; possuem estruturas gerenciais e de capitalização avançadas, semelhantes às das grandes empresas privadas; e atuam de forma regionalizada, o que facilita tanto a identificação de oportunidades quanto a alocação de recursos de forma mais eficiente em verticalização e integração, junto às regiões produtoras. (LOURENÇO, 2003, p.127).

Quanto às exportações, nessa década foi observado um comportamento cíclico dos produtos do complexo agroindustrial paranaense com pelo menos três fases bem distintas: 1990 a 1992, 1993 a 1997 e a partir de 1998 até 2000. Na primeira fase houve a retração do crescimento, justificado pela queda dos preços das *commodities* no mercado mundial, assim como diminuição da demanda combinados

com o excesso de oferta de produtos básicos. Na segunda fase, apresentou crescimento das exportações em função da diminuição dos estoques internacionais, do crescimento da economia mundial e aumento dos preços. A terceira fase foi novamente descendente, em razão da crise mundial, com taxas de crescimento inferiores ao período anterior. (SEREIA et al., 2006, p. 39).

A análise mais detalhada das exportações, considerando a desagregação por produtos básicos, semimanufaturados e manufaturados, também mostrou comportamento cíclico, embora diferenciado. Segundo dados apresentados por Sereia et al. (2006, p. 52), a participação percentual das exportações do complexo agroindustrial por agregado entre 1989 e 2000 foram de 62,18% para os produtos básicos, 13,45% para os semimanufaturados e 24,37% para os manufaturados, mostrando que, embora tenha se verificado a verticalização da cadeia produtiva agropecuária, os produtos básicos, praticamente sem nenhum valor adicionado, são predominantes na pauta de exportações paranaense.

A manutenção desse perfil da pauta de exportação está relacionada a políticas nacionais, como a Lei Kandir⁷⁵, que, através da desoneração do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para os produtos básicos e semielaborados, incentivou a exportação de produtos de menor valor agregado.

“Nesse cenário, o complexo soja apresentou redução da taxa de crescimento para os produtos farelo e óleo e taxa de crescimento acelerada para as exportações de soja em grãos, contrariando a lógica de exportar produtos de maior valor agregado.” (SEREIA et al., 2006, p. 39).

⁷⁵ Lei Federal nº 87 de 13/09/1996

Observa-se ainda que o segundo grupo mais importante na pauta de exportação agroindustrial é o do complexo madeireiro, que implantou processos inovadores e teve ganhos de mercado interno e externo significativos. Houve uma transformação do setor que

[...] compreende a expansão quantitativa e qualitativa da capacidade produtiva do complexo madeireiro-papeleiro, aproveitando a disponibilidade de matéria-prima proveniente de reflorestamentos (*pinus*, eucalipto e acácia negra), otimizada pela melhoria de competitividade proporcionada pela mudança cambial. Essa frente incorpora tanto a modernização dos segmentos tradicionais quanto a diversificação do portfólio de produtos, principalmente depois de grandes inversões feitas nas áreas de tecnologia de ponta, como Medium Density Fiberboard (MDF), vinculadas à demanda da indústria moveleira e da construção civil. (LOURENÇO, 2003, p.128).

A abertura comercial com os países participantes do MERCOSUL possibilitou significativo aumento nesses mercados

[...] representando importante fronteira de avanço dos fluxos de comércio, particularmente para as pequenas e médias empresas. Observe-se que as vendas externas paranaenses para o restante do mundo saltaram de US\$ 1,87 bilhão em 1990 para US\$ 5,70 bilhões em 2002, elevando a participação relativa do Estado no total exportado pelo país de 5,9% para 9,4%, consolidando o quarto lugar no *ranking* nacional. (LOURENÇO, 2003, p.128-129).

Já a fatia do Mercosul nas exportações paranaenses passou de 4,1% em 1990, antes da celebração do tratado de livre comércio, para 14,2% em 2000. Dessa forma o bloco representa o terceiro parceiro comercial do Estado, atrás da União Européia (35,2%) e dos Estados Unidos (18%). [...] (LOURENÇO, 2003, p.129).

As cooperativas agropecuárias apresentaram significativa importância econômica para o Paraná e Região Sul do Brasil.

Considerando as grandes regiões do Brasil, as cooperativas do Sul destacam-se no segmento agropecuário pelo número de associados envolvidos. São 313 cooperativas, com 468.277 associados e 65.219 funcionários, 50,7% e 57,8% do total do segmento em 1996, respectivamente (OCB, 1977). (RODRIGUES, R.L. et al., 2006, p. 63).

Na região Sul, o Estado do Paraná é o que apresenta o cooperativismo mais organizado e, nele, o segmento agropecuário é o mais desenvolvido. Em 1996, as 66 cooperativas agropecuárias paranaenses e seus 119.756 associados, cerca de 35% da população do Estado, (sic) foram responsáveis por mais de 55% do PIB da agricultura estadual (OCEPAR, 1977). (RODRIGUES, R.L. et al., 2006, p. 63).

A análise sobre a importância das cooperativas no Paraná segundo Rodrigues et al. (2006) revelou que

As cooperativas agropecuárias continuaram a apresentar, para os anos 1990, coeficientes técnicos de produção bastante similares aos das empresas não-cooperativas que atuam na agropecuária e na indústria alimentar [...] acompanhando de perto a evolução tecnológica ocorrida nestes setores. (RODRIGUES, R.L. et al, 2006, p. 81-82).

O Paraná, mesmo com o setor da agroindústria e cooperativismo apresentando um quadro organizado, com expressivo nível associativo, ainda possuía em 1995, 85,9% dos seus estabelecimentos rurais conduzidos em regime de economia familiar, em propriedades com até 50 hectares, cuja área representava apenas 27,7% do total do Estado. É nesse segmento que se concentrava a maioria absoluta da população rural vinculada à agricultura familiar, com participação expressiva nas principais atividades do meio rural e possuía $\frac{3}{4}$ do pessoal ocupado nestas atividades. “Essa relação expressa o desequilíbrio na distribuição da terra que está na base da pobreza de parcela significativa dos agricultores familiares [...]” (IPARDES, 2003, p. 61).

A participação do Valor Bruto Nominal da Produção Agropecuária (VBP) da agricultura familiar correspondia em 1995 a 48% do VBP do Estado, e participava na produção de diversos produtos, em todas as mesorregiões do Paraná. Em 1995, o fumo em folha chegou a representar 92,9% do total do Estado produzido pela agricultura familiar; a uva de mesa, 85,7%; a mandioca, 72,5%; o feijão em grão, 64,3% e o arroz em casca, 63,9%, só para destacar as cinco maiores participações. São produtos que dependem de maior participação da mão de obra na produção. (IPARDES, 2003, p. 62).

Os agricultores empresariais (aproximadamente 12% do total) e uma pequena parcela dos agricultores familiares articulados às agroindústrias adotam técnicas avançadas de produção, obtêm elevados rendimentos físicos e são os responsáveis pelo desempenho produtivo da agricultura paranaense. Ocorre que os agricultores em regime de economia familiar com maiores rendas (a fração superior desse conjunto) são poucos, em torno de 14% de todos os produtores rurais. No extremo inferior estão os agricultores que praticamente não possuem nada, apenas subsistem. Estes representam praticamente 50% dos agricultores e detêm menos de 15% da área.

A contradição entre a exuberância produtiva e a iniquidade social tem raiz, fundamentalmente, na estrutura fundiária concentrada, que foi agravada pelo processo de modernização, denominado “modernização conservadora” justamente por não resolver, mas, ao contrário, reforçar as desigualdades na distribuição da terra. Assim, estruturou-se na agropecuária paranaense uma sociedade em que se contrapõem condições extremas e que requerem a ação consciente para evitar que se aprofundem. (IPARDES, 2003, p. 12).

O setor agropecuário apresentou na década de 1990, conforme visto, um comportamento muito vinculado à conjuntura econômica do país, sofrendo com a crise desde o início da década, mostrando recuperação quando a economia começou a reagir, mas sofreu

também com a política federal de incentivo à exportação de produtos básicos, que acabou prejudicando a própria melhoria que estava sendo gestada para incorporar maior valor agregado aos produtos para exportação. A contradição entre a situação de subsistência de grande parcela da população rural, possuidora de pouca terra – que produz para a alimentação da população urbana do país – com a pequena parcela possuidora de grandes áreas – que produz para exportação – facilitou a concentração da propriedade e da riqueza nas mãos das parcelas privilegiadas da elite estadual, assim como da brasileira. A concentração fundiária resultante é a expressão, no campo das políticas nacionais e estaduais ao longo das últimas décadas.

A situação verificada na década de 1990 revelou uma complexidade do setor agrícola que exige cuidado nas análises dos dados gerais do estado. Mesmo em regiões com melhores indicadores de qualidade de vida, verifica-se situações que precisam de políticas específicas que possibilitem a inclusão social e não acirrem diferenças pela sua falta.

5.24 - 1990 - a implantação do parque automotivo e o esvaziamento do interior do estado

Da década de 1990 em diante houve uma retomada da industrialização da Capital, que incluiu também municípios da sua Região Metropolitana, que acabaram consolidando a industrialização paranaense na Região Metropolitana e contribuindo para aumentar os desequilíbrios na distribuição do produto, renda, riqueza e população no território, iniciados na década de 1960, entre outros aspectos que serão vistos na sequência.

O legado das décadas de 1960 a 1980 permitiu que na década de

1990 o Paraná instalasse um parque industrial moderno, diversificado, com segmentos que incorporaram alta tecnologia como o metal-mecânico e o químico. Curitiba e Região Metropolitana passaram a ser alternativas locais para a descentralização e atualização do parque industrial brasileiro. A participação do Valor Adicionado Total (VAT) de Curitiba e Região Metropolitana apresentou ligeira queda na comparação de 1997 com 2003, entretanto aumentou a concentração do secundário nesta região, que de 49,7% passou para 53,3% (ver Tabela 23) do valor adicionado em relação ao estado. Analisando o comportamento no período, houve aumento constante do VAT no período, como pode ser observado no gráfico 29, principalmente na região metropolitana.

TABELA 23 PARTICIPAÇÃO DA MESORREGIÃO NO VALOR ADICIONADO (SETORIAL E TOTAL) DO ESTADO DO PARANÁ - 1997 e 2003

MESORREGIÃO	1997				2003			
	PRIMÁRIO	SECUNDÁRIO	TERCIÁRIO	TOTAL	PRIMÁRIO	SECUNDÁRIO	TERCIÁRIO	TOTAL
Metr. de Curitiba	4,14	49,70	48,95	41,45	2,77	53,30	44,06	40,67
Norte Central	17,64	11,8	17,99	15,21	16,75	10,90	19,59	14,55
Centro-Occidental	9,67	0,74	2,41	2,84	9,18	0,86	3,17	3,16
Oeste	21,96	14,77	11,45	14,75	23,01	12,82	12,09	14,56
Sudoeste	8,92	2,51	3,50	4,50	10,25	2,76	4,60	5,32
Centro-Occidental	8,53	6,70	5,73	6,63	10,41	9,24	5,83	8,50
S.Total	70,86	79,52	90,03	85,36	72,05	80,64	89,34	86,77
Outras	29,14	20,48	9,97	14,64	27,95	19,36	10,66	13,2
Estado do Paraná	100	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: IPARDES, BDE, 2010.
Obs.: As outras mesorregiões são: Norte Pioneiro, Centro-Sul, Sudeste e Noroeste paranaense

GRÁFICO 28 PARTICIPAÇÃO DA MESORREGIÃO NO VALOR ADICIONADO
(TOTAL) DO ESTADO DO PARANÁ - 1997/2003

Fonte: IBGE, apud Ipardes, 2003

O parque automotivo instalado utiliza tecnologia de ponta, significando que opera com equipamentos sofisticados, com a produção parcial ou totalmente automatizada e com baixa utilização de mão de obra, proporcionando alta produtividade. As decisões são tomadas fora do estado, pois muitas empresas possuem sedes nacionais em São Paulo com a matriz no exterior. A cadeia produtiva é incompleta, dependente de peças fornecidas pelo parque automotivo

paulista ou importadas, o que pode ser identificado pelas importações de materiais de transportes que aumentaram de US\$ 33.923 mil em 1990 para US\$ 1.181.764 mil em 2000 e a de materiais elétricos de US\$ 85.285 mil para US\$ 548.783 mil, para os mesmos anos (LOURENÇO, 2003, p. 137).

O processo de desconcentração industrial brasileiro em curso a partir da década de 1970 e intensificado nos anos 1990 é o que explica

a expansão industrial paranaense verificada principalmente nos últimos 10 anos, quando se instalaram na região metropolitana de Curitiba a *Renault* e a *Audi*, entre outras montadoras e fornecedoras. Essa desconcentração foi liderada por São Paulo, que

não só comandou o estágio extensivo da acumulação nacional, impondo a expansão das condições de homogeneização do território, até atingir a unificação do mercado nacional, mas também liderou o processo inicial de implementação do estágio intensivo da acumulação nacional após meados dos anos 1970 ao gerenciar a reorganização da distribuição regional das atividades produtivas e da infra-estrutura. (SCHIFFER, 1999, p. 106-7).

A redistribuição das atividades produtivas aconteceu em quase todo o território nacional de acordo com as condições e as particularidades de cada região, sempre relacionada ao contexto nacional e internacional. No plano nacional o sistema tributário, a partir da alteração da Constituição de 1988, possibilitou a competição entre os Estados, que sob a alegação da geração de emprego e renda, abrem mão de recursos do ICMS e outros tributos para atrair novas indústrias. Esses recursos seriam imprescindíveis para prover a cidade da infraestrutura e estrutura necessárias ao seu adequado funcionamento. (PIANCASTELLI, 2004, p. 138-141). Esse procedimento acabou funcionando mais como forma de transferência de renda do que como imposto neutro, igual para todos, incidente sobre o consumo, em razão das diferentes formas que os Estados passaram a utilizá-lo para atrair indústrias. Muitas vezes as indústrias apenas se transferiam de Estado, fechando postos de trabalho em um para abrir em outro, geralmente em menor quantidade e com rebaixamento de salários.

As consequências de toda guerra fiscal, no período compreendido entre 1990 e 1996, surgem de maneira visível e com alto custo social quando

se examina que os problemas nas áreas de Educação, Saúde e infraestrutura, são despesas que seriam financiadas pela arrecadação local. (PIANCASTELLI, 2004, p. 147).

O Paraná utilizou esse mecanismo, não só renunciando ao imposto como também implantando, ampliando e melhorando a infraestrutura – energia, saneamento, sistema viário e aeroportuário, portos de Paranaguá e Antonina, telecomunicações –, para atender às necessidades das empresas que viessem a se instalar na Capital. Participou ainda como acionista de empresas multinacionais – Renault, Audi, entre outras – através de contratos sigilosos. O comprometimento do Estado com essa política de atração de empresas chegou a elevar os gastos com pessoal a 80% da receita (PIANCASTELLI, 2004, p. 148), praticamente inviabilizando qualquer melhoria em outras áreas ou regiões, visto que a grande concentração dos incentivos foi direcionada para a Região Metropolitana de Curitiba. Como afirmou Arbix (2000, p. 2), “o mecanismo primário da guerra fiscal possibilita que os benefícios eventuais de algumas regiões sejam constituídos à custa de outras”.

Além do Estado, os Municípios também criaram benefícios.

Impostos municipais como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), o Imposto sobre Serviços (ISS) e algumas taxas tinham a isenção de pelo menos 10 anos. Como resultado, estados e municípios entraram em leilão para atrair esses investimentos, acreditando na geração de empregos e nos benefícios diretos e indiretos que viriam futuramente. (REGUEIRA, 2003, p. 72).

Argumenta Deák (2004) que

Na verdade, *trariam*, se os municípios, no afã de conseguir a localização industrial oferecendo vantagens locacionais na forma de subsídios e renúncia fiscal, não acabassem abrindo mão da mesma arrecadação que era o motivo de atração da localização industrial. (DEÁK, 2004, p. 205).

Curitiba e Região Metropolitana, que ofereceram muitas vantagens locais, passaram a receber as indústrias do ramo metal-mecânico; o interior, principalmente o norte e oeste, atuaram mais na produção e comercialização de *commodities* e na implantação da agroindústria, sempre vinculada aos produtos primários predominantes. Há exceções como Cianorte, que investiu na formação de um parque da indústria do vestuário; Apucarana, que apostou na indústria de confecções de boné; Arapongas, que desenvolveu a indústria moveleira, entre outros casos isolados espalhados no Estado. Essa mudança é mostrada no estudo do IPEA et al. (2000, p.39):

A diversificação da base produtiva da região Sul altera o perfil da composição setorial da economia dos estados. No Paraná, as atividades do setor primário, que, em 1970, respondem por mais de 40% da renda gerada, progressivamente passam a ser superadas pelas do setor secundário, que consolida sua participação atingindo, em 1996, quase 50% dessa renda.

A agricultura passa a perder participação e, em 1996, responde por 18,48% do valor adicionado fiscal do estado. (IPEA et al, 2000, p. 39).

Vários investimentos foram realizados nos anos de 1990 que aprofundaram essa diferença:

Esses investimentos previstos reforçam a concentração de grande parte das atividades e redefinem a importância econômica da mesorregião metropolitana em relação ao interior do estado. Já no princípio dos anos 80, essa região está bem à frente das demais, ganhando, em cinco anos, 18,58% na participação do valor adicionado total do estado, atingindo 37,34%. Continua, em uma trajetória crescente, ampliando essa diferença e passa a responder, em 1996, por 42,33% da renda estadual. (IPEA, 2000, p. 41).

Verifica-se que a Região Metropolitana de Curitiba foi a que recebeu as plantas industriais que produziram as alterações nas relações sociais e econômicas do estado, logicamente com consequências políticas. “Poucas mesorregiões conseguem obter ou manter pequenos ganhos em sua participação, e as maiores perdas ocorrem no norte-central e noroeste, que nos anos 70 lideravam a economia paranaense.” (IPEA, 2000, p. 41). Ou seja, a liderança econômica do Estado retorna à capital e, conseqüentemente à elite paranaense, assegurando, ainda, seu controle sobre o Estado. Entretanto, só foi possível a industrialização da Capital e seu entorno devido à implantação da infraestrutura necessária para sua viabilização, financiados com recursos públicos de todo o Estado. Por outro lado, mesmo com todo esse esforço, a economia paranaense pouco viu aumentar seu PIB em relação ao brasileiro na década, passando de 6,35% em 1990 para 6,34% em 1999, continuando em quinto lugar entre as mais industrializadas do país, de acordo com o Valor da Transformação Industrial (VTI) que em 1996 participou com 5,23% em relação ao brasileiro, e em 1999 com 5,66%, atrás de São Paulo (46,28%), Minas Gerais (9,63%), Rio de Janeiro (8,82%) e Rio Grande do Sul (8,40%), acumulando um saldo negativo de 77.648 empregos entre 1996 e 1999. (SUZUKI Jr., 2009).

5.25 - Privatização da infraestrutura paranaense

No decorrer da década de 1990 deu-se a privatização da infraestrutura paranaense, principalmente nas rodovias de maior importância, e vários órgãos, instituições e empresas públicas do Paraná, como a TELEPAR, a SANEPAR, o BANESTADO, o BADEP, a FAMEPAR, entre outras, que cumpriam importante função na estruturação do desenvolvimento econômico e social do Estado. A privatização da malha rodoviária paranaense será vista na sequência como exemplo significativo deste processo, relacionando-se diretamente aos objetivos deste trabalho.

Pode-se dizer que a partir da década de 1990 a malha viária estadual atendia quase todas as sedes municipais por vias pavimentadas, com facilidade de acesso às principais cidades da região e, conseqüentemente, a todo o Estado. Com poucas modificações, verifica-se que o Plano Rodoviário de 1950 estava completamente implantado.

A partir da década de 1990, a infra-estrutura rodoviária do Paraná já está consolidada. Em trinta anos, a rede de conservação foi ampliada em cerca de 75%, (sic) e várias ⁷⁶ estradas foram duplicadas.

A prioridade do sistema rodoviário é manter em condições de uso permanente a rede de conservação que, em 1990, representa 11.766 quilômetros de estradas pavimentadas, 1.852 de revestimento primário e 351 de leito natural. Em 1991, o governo do Estado enfatiza a necessidade de manter programas de conservação rodoviária concomitantemente às ações voltadas para a melhoria da segurança no trânsito e da sinalização

⁷⁶ Essas várias estradas duplicadas são apenas os trechos da: BR 376, Ponta Grossa – Spreá (Curitiba); BR 277 Curitiba – Paranaguá; PR 508, que liga a BR 277 em Alexandria, a Matinhos; BR 116, de Curitiba em direção a São Paulo; BR 376 de Curitiba à divisa de Santa Catarina; PR 151, Ponta Grossa – Castro; BR 369, Jataizinho – Londrina – Arapongas; PR 444, Arapongas – Mandaguari e BR 376, Mandaguari – Maringá. Somados são apenas 531 km, dos quais 32 km ainda estavam em duplicação no final da década e 304 km (57,3%) situavam-se na RMC

rodoviária. (RONCAGLIO, 1996, p. 88).

A estruturação da rede viária do Paraná assumiu a configuração que tem no presente e pouco foi construído de novas rodovias a partir da década de 1990.

A rede rodoviária do Paraná, estruturada em três níveis distintos, federal, estadual e municipal, possui, em 1994, uma extensão de aproximadamente 261,3 mil quilômetros. Desse total, 243,6 mil quilômetros se referem às rodovias municipais, 12,4 mil quilômetros, às rodovias estaduais e 3,3 mil quilômetros, às federais. (RONCAGLIO, 1996, p. 88).

Algumas obras foram retomadas e concluídas ainda nessa década, como a Transbrasiliana – BR 153 – no trecho Ibaiti-Ventania, que havia começado em 1967, ficou paralisada por mais de 20 anos, teve a obra reiniciada na década de 1980 e concluída em 1990 (RONCAGLIO, 1996, p. 88), visto que

Nos últimos vinte anos, o Estado do Paraná ampliou sua malha pavimentada de cerca de 3.000 quilômetros, em 1975, para 13.000 quilômetros em 1996. A grande expansão do rodoviarismo do Paraná ocorre até os anos 80, com pesados investimentos e programas na área de construção. (RONCAGLIO, 1996, p. 89).

Até então o próprio Estado construía e mantinha essas vias com recursos públicos, mas com o território praticamente todo servido por vias pavimentadas a prioridade começou a ser alterada: da construção, visando interligação e a integração, para a manutenção da malha.

Se no passado era fundamental interligar as regiões do Estado com abertura de caminhos e estradas, atualmente é necessário garantir a conservação desse patrimônio, investindo na construção de estradas vicinais e ligações importantes entre núcleos urbanos e mantendo em bom estado as já existentes. (RONCAGLIO, 1996, p. 89).

A maior parte dos investimentos que absorve os recursos mais significativos de capital necessário à existência da malha viária havia sido realizada, e sua manutenção passaria a ser um trabalho de rotina, demandando quando muito melhorias, cujos custos são bem menores que a implantação das vias. Nesse momento começaram questionamentos quanto à competência do Estado para cuidar das vias.

Algumas das principais rodovias federais que cruzam o Paraná foram privatizadas em 1997, após a promulgação da Lei Federal n.º 9.277/1996, que delegou aos Estados e Municípios a administração das rodovias federais e da respectiva formalização dos Convênios com o Estado, integrando as concessões das rodovias federais com as estaduais. O Governo paranaense organizou um programa de concessão em lotes com o critério de maior oferta por extensão de trecho a ser mantido, para determinar o vencedor da licitação, diferentemente das concessões feitas nas rodovias federais pela União e também das concedidas pelos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Estas tiveram como critério a menor tarifa, no primeiro caso e o maior pagamento de ônus no segundo. (FIGUEIREDO, 2003, p. 51; KARAM, 2005, p. 108). O critério paranaense não atendia o disposto na legislação federal⁷⁷ sobre a modicidade da tarifa tendo sido contestado pelo Tribunal de Contas da União e do Estado, mas não prosperou por falha da legislação federal. “Não foi previsto *pagamento em dinheiro* pela outorga da concessão e/ou retenção de parcela das receitas decorrentes da exploração das rodovias (como é o caso das concessões em São Paulo), denuncia Karam (2005, p. 109) e acrescenta que “o Programa paranaense, além de não possuir uma legislação específica para o setor rodoviário, não utiliza o único instrumento legal existente

de forma adequada. (KARAM, 2005, p. 110). Também não havia sido criada a agência reguladora⁷⁸ e os estudos que o DER/PR havia feito em 2001 sobre as alternativas para o pedagiamento das rodovias estaduais, visando sua manutenção, sequer foram considerados⁷⁹. Mesmo assim, o processo licitatório com o consequente repasse dos trechos das rodovias para as empresas vencedoras ocorreu sem muita contestação, pois a malha viária encontrava-se completamente sucateada, com muitos trechos completamente degradados, implicando em viagens inseguras e de alto custo, decorrente da falta de manutenção da infraestrutura brasileira ocorrido ao longo da década de 1980. “Entre o início dos anos 80 e meados dos anos 90 os investimentos da União, destinados ao setor rodoviário, caíram de 2,5 bilhões de dólares/ano para 0,4 bilhão de dólares/ano.” (LEE, 1996, apud KARAM, 2005, p. 94). As consequências da diminuição dos recursos destinados à manutenção das rodovias logo foram sentidas pela sociedade, pois

O rápido declínio dos investimentos das estatais, particularmente a partir de 1984, levou à deterioração dos serviços e do estoque de capital em infraestrutura, o que provocou elevação dos custos gerais da economia – traduzidos em perdas substanciais de competitividade interna e externa, causadas por ineficiências na produção de serviços de transportes, insegurança na oferta de insumos energéticos, etc. [...]. (PÊGO FILHO et al., 1999 apud SILVA; FORTUNATO, 2007, p. 6).

77. Lei n.º 8.978, de 13 de fevereiro de 1995, § 1º do art. 6º.

78. A ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres –, que tem o objetivo de regular e supervisionar o setor, bem como implementar políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e preservar os interesses públicos, foi criada através da Lei n.º 10.233 de 05/06/2001.

79. Em 1991 foi criada, pela Resolução n.º 47/91, do DER/PR, uma Comissão Especial de Estudos para apresentar proposição sobre a cobrança de pedágio nas rodovias do Paraná, cujo trabalho foi sucintamente descrito na dissertação de Karam (2005, p. 95-98).

Ou como afirmou Rigolon (1977 apud PERBELINI; ARAÚJO, 2008, p. 180), “no Brasil, a redução do investimento em infraestrutura observada desde a década de 1980 afetou negativamente a produtividade do sistema econômico e as perspectivas de crescimento sustentado no longo prazo”.

Os investimentos públicos em infraestrutura declinaram de patamares em torno de 5,4% do PIB na década de 1970, para 3,62% na de 1980, chegando à média de 2,2% nos anos 1990, com grande variação ao longo desta década, atingindo o mínimo de 1,79% nos anos de 1995 e 1996. (BIELSCHOWSKY, 2002 apud SILVA; FORTUNATO, 2007, p. 7). Pinheiro (1996, p. 89) informa que os investimentos em infraestrutura de transporte em 1980 foram da ordem de US\$ 2.538 bilhões, em 1989 US\$ 653 bilhões e em 1991 de apenas US\$ 172 bilhões, aumentando em 1993 para US\$ 267 bilhões. Importante lembrar que nesse período, década de 1980, o Brasil chegou a pagar juros de mais de 10% ao ano da dívida externa e a taxa de expatriação de excedentes foram as mais altas desde 1959, como demonstrou Deák (1999, p. 45).

Predominava, no início da década de 1990, o pensamento de que o importante era garantir a segurança da viagem mesmo que tivesse que pagar por isso. Entretanto, quando as praças de pedágio entraram em funcionamento, as reclamações em relação aos altos preços do pedágio vieram à tona, “a concessão de rodovias à iniciativa privada no Paraná desencadeou uma série de protestos e questionamentos, em especial, quanto aos valores das tarifas cobradas”. (FIGUEIREDO, 2003, p. 51). As manifestações contrárias ganharam amplitude no processo eleitoral ocorrido em 1998 e o Governador/candidato, para assegurar sua reeleição, reduziu as tarifas de pedágio em 50%, unilateralmente.

A atitude do Governo gerou reação imediata por parte das concessionárias, que, apelando às cláusulas contratuais econômico-financeiras que não podem ser alteradas sem prévia concordância da concessionária, moveram uma ação judicial, paralisando por um longo período os investimentos, também previstos em contrato, em melhorias nas rodovias concedidas. (FIGUEIREDO, 2003, p. 51).

As concessionárias ficaram desobrigadas, total ou parcialmente⁸⁰, de realizar as obras de duplicação, construção de trevos entre outras melhorias previstas, no contrato de concessão, e os opositores perderam a bandeira e a eleição. Um quadro comparativo do contrato inicial e os termos aditivos que desoneraram as concessionárias pode ser visto no anexo 07.

As rodovias concedidas, com respectivas concessionárias e praças de pedágio, estão ilustradas no mapa da figura 51. Do total estimado de 11.766 quilômetros de estradas pavimentadas, apenas 1.691,6 quilômetros de rodovias federais e 343,9 quilômetros de rodovias estaduais foram concedidos para exploração privada⁸¹. Entretanto, esses trechos são os que concentram os maiores fluxos do Estado.

Decorrente da estagnação verificada ao longo da década de 1980, conhecida como a “década perdida” e a crise no início dos anos 1990, grande parte da malha rodoviária se deteriorou por completa falta de investimento em sua manutenção. Vários trechos em rodovias

⁸⁰. O contrato inicial previa a realização de 28,11 km de correções de traçado, incluindo obras de arte especiais, 85,45 km de marginais em pistas simples que no primeiro termo aditivo, assinado em 2000, foram completamente desobrigados de executar; a implantação de 51 trevos em desnível, com alças em pista dupla que de 51 diminuiu para 4, no primeiro termo aditivo e subiu para apenas 6 no segundo termo aditivo, entre outros.

⁸¹. De acordo com o Convênio de Delegação de Rodovias n.º 002/96 a 007/96 de 25/10/1996 e os Editais de Concorrência n.º 001/96 a 006/96 de 05/02/1997.

FIGURA 51 ANEL DE INTEGRAÇÃO E PRAÇAS DE PEDÁGIO - 1994

Fonte: DER-PR apud Peberline e Araújo, 2008, p. 187. Kroetz (Ferrovias), Roncaglio e Razente (Rodovias). Org. Bergoc. G.J.

importantes apresentavam problemas no revestimento, ou perda de parte da pista, devido a deslizamentos, que não eram recuperados. Embora o DER-PR tenha reorientado sua atuação através de um “programa de modernização do órgão e do processo de conservação de estradas” (RONCAGLIO, 1996, p. 70), a situação geral foi de deterioração. Em 1995, foram recuperados vários trechos críticos. Mesmo sem fazer menção de forma contundente à situação em que se encontravam as vias paranaenses, Roncaglio (1996) revela que

Um dos principais investimentos do governo estadual volta-se para os serviços de melhoria e recuperação do leito das rodovias BR 277 e BR 376. Os recursos são utilizados nos trabalhos de tapa-buracos ao longo das duas pistas da Estrada das Praias, a partir da BR 277, que liga Curitiba a Paranaguá, e em consertos de emergência na Rodovia do Café, BR 376, entre o Distrito de Mauá e a cidade de Ponta Grossa, na região dos Campos Gerais. (RONCAGLIO, 1996, p. 88).

Os trechos citados encontravam-se em situação bastante precária, sendo objeto de críticas constantes e acirradas, pois ficaram muito tempo sem nenhuma manutenção, provocando acidentes e aumento no tempo de deslocamento, provocados pela quantidade de buracos e falta de pista em alguns trechos.

No início dos anos 90, as rodovias federais paranaenses apresentavam um quadro de tamanho abandono que o Governo do Estado fixou placas nos trechos mais críticos comunicando aos usuários que aquela rodovia era de responsabilidade do Governo Federal. Acidentes de grandes proporções, como a queda de um ônibus na serra de São Luiz do Purunã, numa curva perigosa e sem defesa de proteção, onde morreram 28 pessoas, foram atribuídos à má conservação das rodovias. (KARAM, 2005, p. 94).

Karam (2005, p. 95) apresenta uma tabela (anexo 02) com a avaliação da condição da malha pavimentada federal e estadual

do Paraná feita pelo DNIT e DER/PR, com a classificação⁸² quanto à situação do pavimento. Observa-se que em 1995, quase um terço (31%) da malha estava em condições “ruim” ou “péssimo” e 32% “regular”, estando em boa situação apenas 37% do total. (KARAM, 2005, p. 95).

Pode-se inferir que os serviços de manutenção de emergência já faziam parte da preparação das rodovias para a privatização. O abandono em que se encontravam as estradas fortaleceu a ideia de entregar sua manutenção à iniciativa privada e pedagogiar, como forma de arrecadar do usuário os recursos para a manutenção e até melhoria das vias, mas principalmente assegurar a remuneração do capital às empresas concessionárias. Ou, como afirmou Deák (2004, p. 31), era a reimposição da primazia da forma mercadoria. Por trás dessa ideia estava o neoliberalismo, ampliando seu espaço na conjuntura nacional.

Neoliberalismo e infraestrutura

O neoliberalismo ganhou força na conjuntura nacional na década de 1990. O enorme esforço da sociedade, que contribuiu através de impostos e taxas, para viabilizar a construção de uma grande rede de vias no Estado, principalmente entre as décadas de 1960 e 1980, foi colocado em xeque. No final da década de 1990 ocorreram as privatizações que renderam os maiores volumes de recursos⁸³ para a

⁸² A classificação do DER e DNIT, segundo Karam (2005, p. 95), é que “o pavimento em bom estado pode apresentar pequenos e eventuais defeitos que não comprometem o conforto do usuário [...]. O pavimento regular é aquele cujos defeitos comprometem o conforto do usuário exigindo recapes delgadas e/ou restaurações localizadas. O pavimento considerado ruim requer uma intervenção imediata sob a forma de restauração. A partir de 1994, com o alto grau de deterioração das rodovias, foi acrescentado o conceito péssimo, cujo pavimento requer reconstrução parcial ou total de trechos”.

⁸³ Entre 1995 e 2002, no segundo mandato de F.H.C. entraram entre receita de venda e “dívidas transferidas” 88,8% do total de US\$ 105,298 milhões oriundos das privatizações, que ocorreram entre 1991 e 2002, sendo que somente em 1997 e 1998 a receita chegou a US\$ 65,200 milhões, equivalente a 61,9% do total. (BRASIL, 2002).

União, período em que se incluem as licitações das rodovias estaduais e federais, e os recursos recebidos na área de transporte significaram apenas 2% do total arrecadado, mas impactaram decisivamente nas atividades produtivas e na organização do território.

Foram 7 rodovias, todas federais (BR 277, BR 317, BR 323, BR 369, BR 373, BR 376 e BR 151) (ver figura 49), concedidas a 5 concessionárias que exploram 26 praças de pedágios. São os trechos que estabelecem as grandes ligações com todas as regiões do estado. As praças de pedágio estão estrategicamente posicionadas, de maneira que para ir ou voltar de qualquer uma das maiores cidades paranaenses, obrigatoriamente, o usuário tem que passar por pelo menos uma dessas praças.

A modelagem do programa de “desestatização” das rodovias paranaenses analisado por Karam (2005) e Figueiredo (2003) mostra como ela foi direcionada para atender os interesses das empresas concessionárias em detrimento do Estado, que praticamente não tinha, e continua não tendo, meios para repassar aos usuários ganhos de produtividade, aumento de circulação e consequentemente lucros ou outras melhorias que poderiam ocorrer ao longo dos vinte e quatro anos da concessão. Ao contrário, as concessionárias são favorecidas pelos contratos, únicos marcos regulatórios disponíveis, redigidos para atender prioritariamente aos interesses das concessionárias.

A partir da implementação do Programa de Concessões sem nenhuma preocupação com a definição de um marco regulatório, o contrato passou a ser o único instrumento de que dispõe o poder concedente para regular as ações das concessionárias, o que significa dizer que a regulação é quase inexistente. Esta afirmação nos remete à conclusão de captura do processo, uma vez que os interesses privados, guiados pela maximização do lucro, não estão sendo devidamente fiscalizados, uma vez que a situação criada apresenta de um lado o universo de usuários que

desconhece o real valor dos serviços pelos quais está pagando, e de outro as concessionárias respaldadas por um processo mal fundamentado que lhes proporcionou uma situação confortável em relação às receitas auferidas, tudo sob as vistas do Poder Concedente incapaz de promover as alterações necessárias que atendam os anseios da coletividade. (KARAM, 2005, p. 137).

Outros fatos decorrentes de as concessões terem acontecido antes de se ter o marco regulatório completamente definido é sua dependência às cláusulas contratuais que fragilizam e põem à mostra o caráter antitético do processo regulatório, onde os interesses públicos se chocam com os interesses de lucro de empresário das concessionárias. (FIGUEIREDO, 2003, p. 54).

As estradas que não foram privatizadas, tanto as vicinais como algumas que têm importância no sistema viário, como a estrada do Cerne, ficaram sem manutenção a partir das privatizações. Na avaliação do DER e DNIT, do total da malha federal e estadual paranaense existente em 1999, logo após a privatização, 40% estavam em condição regular, 4% em estado ruim e 3% em péssimo estado de conservação. (DER/DNIT, apud KARAM, 2005, p. 108). As concessionárias vencedoras da licitação no Paraná comprometeram-se a manter apenas 308,29 quilômetros de rodovias além dos trechos pedagidos, dentre os mais de 10.000 quilômetros de estradas asfaltadas que o estado possuía.

Esta é a face concreta do neoliberalismo, o Estado serve para garantir a maximização dos lucros das empresas, mesmo que seja em detrimento dos interesses da grande maioria da sociedade, que são os trabalhadores. Ou, como explicou Deák (2001) ao discutir a questão da globalização para o Brasil, retomando a crítica às ideologias, utilizadas para justificar as posições da classe dominante, que são importadas e introduzidas demagogicamente, sempre ‘descoladas’ da realidade.

A globalização e seu conceito-irmão, o neo-liberalismo, são, na Europa, uma reação à social-democracia, ao prestígio do Estado de bem-estar e da democracia embasada em uma camada relativamente ampla da classe média. No Brasil, onde nunca houve social-democracia ou estado de bem-estar, não passam de novas formas mal dissimuladas de entreguismo (DEÁK, 2001, p. 196).

A globalização, conforme afirma Deák (2001, p. 195), “torna-se um instrumento da manutenção do *status quo* da sociedade de elite”, através da captura e organização de setores que garantam a manutenção de suas altas taxas de remuneração do capital, com a contribuição decisiva do Estado.

A infraestrutura viária existente em 1991 e a distribuição da população no estado pode ser visualizada na figura 52.

Ferrovia 1990

Entre 1992 e 1994 foi construído o primeiro trecho da Ferrovia do Oeste do Paraná (Ferroeste), ferrovia projetada para ligar a região oeste ao litoral, passando por Curitiba e Guarapuava. O primeiro trecho tem 248 quilômetros e liga Guarapuava a Cascavel. Esta ferrovia tinha estudos desde 1876, com proposta de traçado ligando Paranaguá, Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava, Cascavel, Foz do Iguaçu e a partir daí possibilitando a ligação com o Paraguai até Assunção. (FERROESTE, 2010). Em 1996, a ferrovia, construída pelo Estado, também foi privatizada.

Porto de Paranaguá 1990

O Porto de Paranaguá recebeu grandes investimentos, ampliando e melhorando sua capacidade de carga visando a exportação de cereais, principalmente da soja, produto predominante no norte e oeste do Estado a partir de meados da década de 1970, mantendo o modelo agrário-exportador.

Energia 1990

A capacidade instalada de energia hidroelétrica no Paraná no início dos anos 1990 era de 2042,5 megawatts de potência assegurada, que havia sido atingida em 1982. Somente em meados de 1992 entrou em operação a Usina de Segredo, posteriormente denominada de Usina Hidrelétrica Governador Ney Aminthas de Barros Braga, com potência de 1.260 megawatts, “reduzindo a dependência paranaense de energia comprada de outros estados e atenuando o déficit energético das

FIGURA 52 MAPA DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA E POPULAÇÃO - até 2000

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Kroetz, 1985 (Ferrovias); Roncaglio, 1996 e Razente, 2003 (Rodovias). Org. Bergoc, G.J.

FIGURA 53 MAPA DAS USINAS EM OPERAÇÃO E POPULAÇÃO - até 2000

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Copel, 2010 e Duke Energy, 2012 (Usinas de energia) . Org. Bergoc, G.J.

regiões Sul e Sudeste.” (UFPR/DH, 1994, p. 168). Segundo a COPEL (2010) esta foi a primeira usina hidrelétrica a fazer e aprovar um Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) no Brasil.

Mais sete anos se passaram até entrar em operação a Usina Hidrelétrica de Salto Caxias, rebatizada em 1999 como Usina Hidrelétrica Governador José Richa, com capacidade de 1.240 megawatts de potência. (COPEL, 2010). Ao final da década o Paraná produzia, sem contar com Itaipu, 4.529 megawatts.

O mapa da figura 53 mostra a distribuição espacial das usinas em operação em 1991, juntamente com a distribuição da população nos municípios do estado.

Paraná exportador de energia – dec. 90

A partir da década de 1990 o Paraná produz quase o dobro da energia que consome, desconsiderando Itaipu, como pode ser visto nos dados da Tabela 24 a seguir.

O Paraná, na década de 1990, passou a ser exportador de energia, resultado de um considerável aumento na produção de energia hidráulica. Segundo a COPEL (2000 apud TORRES; FERREIRA, 2006), a participação percentual do Paraná na produção de energia hidráulica em relação ao Brasil passou de 7,5% em 1980 para 28,6% em 1998.

TABELA 24 PRODUÇÃO E CONSUMO DE ENERGIA PRIMÁRIA EM ALGUNS ESTADOS SELECIONADOS, 1985 E 1995. (TEP - TONELADA EQUIVALENTE DE PETRÓLEO – X 1000).

FLUXO	MINAS GERAIS	RIO DE JANEIRO	SÃO PAULO	PARANÁ*	RIO GRANDE DO SUL
Produção 1985	24522	21447	30094	8583	4027
Consumo 1985	20977	15950	44697	8727	6248
Prod/Cons 1985	1,17	1,34	0,67	0,98	0,64
Produção 1995	24527	28957	33487	24717	4178
Consumo 1995	27643	18885	60674	13265	8374
Prod/Cons 1995	0,89	1,53	0,55	1,86	0,5

Fonte: Ministério de Minas e Energia (2000) In Torres e Ferreira, p. 129, apud Rodrigues e Moretto, 2006.
* Não está computada a energia de Itaipu.

Torres e Ferreira (2006, p. 138), estudando o período entre 1980 e 1996, concluíram que

O aumento da produção de energia no Paraná no período considerado alterou a estrutura produtiva da economia paranaense, embora em uma proporção bem menor do que a expansão gerada. Como consequência, a relação entre consumo industrial de energia e consumo final aumentou de 32,25% em 1983 para 33,23% em 1996, bem abaixo dos valores verificados em Minas Gerais (54,61% em 1983 e 55,31% em 1996) e São Paulo (43,78% em 1983 e 38,97% em 1996). (TORRES; FERREIRA, 2006, p. 138).

Embora o Paraná tenha apresentado o maior aumento relativo de consumo de energia (51,6%) entre os cinco analisados, ainda ficou longe de um aproveitamento próprio em relação ao que produz, conforme demonstrado pelo estudo de Torres e Ferreira (2006). Enquanto a relação entre a produção de energia e o consumo no Paraná em 1985 era de 0,98, ou seja, o Paraná ainda dependia um pouco de energia de outros estados, em 1995 o índice passou para 1,86, significando que 86% do que era produzido no estado movimentava máquinas, equipamentos e gerava empregos fora do estado, sem considerar a energia produzida por Itaipu.

5.26 - PEDU e Programa Paraná Urbano: tentativa de reverter as migrações para a Capital?

PEDU

Na década de 1990 dois programas de desenvolvimento urbano foram implementados pelo Estado, envolvendo os Municípios paranaenses: o Programa Estadual de Desenvolvimento Urbano

(PEDU) e o Programa Paraná Urbano. O PEDU foi implantado entre 1989 e 1995, e o Paraná Urbano de 1996 a 2001; sendo que o primeiro foi financiado com recursos do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e ainda com recursos do Estado do Paraná e dos Municípios, e o segundo, com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O PEDU foi um prolongamento de outro programa realizado entre 1983 e 1989, o Programa de Ação Municipal (PrAM), também financiado pelo BIRD. A montagem do PEDU ocorreu entre 1988 e 1989, ou seja, no último ano do PrAM. A equipe, segundo afirma Razente (2003, p. 212), tinha inicialmente “a intenção de elaborar uma proposta de investimentos somente para a Região Metropolitana de Curitiba”, tendo em vista que o PrAM havia atendido os Municípios do Estado, de até 50 mil habitantes e que não pertenciam à Região Metropolitana de Curitiba. A intenção inicial do grupo fundamentava-se no diagnóstico que havia da Região Metropolitana de Curitiba, expressa no Relatório da Avaliação do BIRD, de 22 de maio de 1989, no qual foi avaliado que

a proporção de população total vivendo em famílias com renda abaixo da linha da pobreza, na Região Metropolitana de Curitiba, era estimada em 21,6%, e a pobreza urbana medida por esse indicador era 3,5 maior, em 1985, do que em 1981. Em termos absolutos, 332.000 pessoas foram adicionadas à pobreza urbana da Região Metropolitana de Curitiba num período de somente 4 anos. Para o Paraná como um todo, em 1986, 700 mil habitações urbanas (56,1% do total) tinham renda até 5 salários mínimos; destes, 300 mil (19,7% do total) até 2 salários mínimos. Também estava crescendo a degradação ambiental e o déficit de infra-estrutura e serviços básicos. Em 1984, havia um déficit de 500 mil unidades habitacionais. Cerca de 1/3 das habitações urbanas do Paraná queimava, enterrava ou simplesmente descartava seu lixo em lotes vagos ou no sistema de drenagem. Do total de habitações urbanas 43,3% tinham somente

equipamentos sanitários rudimentares ou nenhum deles. Mesmo para o fornecimento de água, onde no passado os esforços do setor público haviam sido maiores, mais de 235.000 habitações urbanas (19,3% do total) não possuíam água encanada. (RAZENTE, 2003, p. 266-267).

Havia, portanto, conhecimento do processo migratório paranaense, inclusive o sentido dos deslocamentos, que se dirigiam principalmente para Curitiba e demais Municípios da Região Metropolitana. A hipótese inicial, de beneficiar neste programa apenas os Municípios da Região Metropolitana, foi reconsiderada tendo em vista que “dificultaria as manobras e os acordos políticos regionais. Assim, dentro do próprio grupo de trabalho, caminhou-se para o consenso de que qualquer proposta deveria abranger o conjunto dos Municípios paranaenses”. (RAZENTE, 2003, p. 212).

No desenvolvimento da proposta do programa houve a mudança de enfoque, segundo Razente (2003), a partir de “1987, na antevéspera da eleição para composição do novo Poder Executivo e Legislativo Estadual paranaense” quando se começou “a romper a antiga idéia das pequenas cidades servindo como “diques” de contenção da migração. Em seu lugar comparecem novamente os pólos de desenvolvimento”. (RAZENTE, 2003, p. 235).

Analisando a evolução do novo enfoque, considerando os documentos sobre a formulação da nova política urbana para o estado, Razente (2003) explica que foi assumida a ideia “que a expansão econômica deve ter como base as maiores cidades paranaenses”. E ainda, “para que assumam seu papel de lugar da produção esses aglomerados urbanos necessitam ser reaparelhados”. (RAZENTE, 2003, p. 237).

Avançando nos aspectos regionais da política de desenvolvimento urbano, Razente (2003) identificou a ideia de enfatizar “medidas de ordem “dinamizadora” das regiões e medidas de garantia de acessibilidade da população aos serviços localizados nos centros regionais”. (RAZENTE, 2003, p. 237). E, ainda que, “no discurso regional, troca-se o “*equilíbrio da rede urbana*” de outrora pela “*dinamização dos pólos*” e observa que estava sendo negada “a visão (positivista) do equilíbrio pela necessidade de tratar a concentração de capital como lugar privilegiado”. (RAZENTE, 2003, p. 238).

A ideia que estruturava o PrAM era atender prioritariamente os Municípios menores, visando conter os processos migratórios. O PEDU tinha por objetivo concentrar recursos nos maiores Municípios visando maior eficácia econômica, através de uma política concentracionista, em eixos de desenvolvimento previamente identificados – Ponta Grossa, Curitiba, Paranaguá; Maringá, Paranavaí; Cascavel, Toledo, Guaíra – ou polos – Umuarama, Campo Mourão, Cornélio Procopio, União da Vitória, Pato Branco e Jacarezinho, entre outros.

Percebendo as divergências entre o programa que estava terminando – o PrAM – e a nova formulação em curso – o PEDU –, Razente (2003) concluiu que “nas diretrizes expostas vê-se clara predominância dos interesses da RMC em detrimento dos demais municípios paranaenses”. (RAZENTE, 2003, p. 238).

A ideia desse programa caminhava, portanto, em direção diferente do que havia sido realizado nos últimos quatro anos.

A diferença em relação às idéias propaladas, durante o governo Richa, é que a criação de diques de contenção da migração nas pequenas cidades e no campo é, agora, descartada. Nesse sentido, a nova estratégia não é a dispersão de investimentos mas a concentração da ação estatal. Há o reconhecimento de que o desenvolvimento pressupõe a aglomeração e

produtividade urbana e isso é mais eficaz nos maiores centros urbanos. Além disso, já se assume que as ações do poder público devem estar diretamente relacionadas com o retorno dos investimentos que serão feitos; ou seja, diferentemente do Programa Especial da SEDM e do PrAM, o retorno dos investimentos já é uma idéia internalizada na própria equipe de formulação da política de desenvolvimento urbano do Estado (partes deles integrantes da coordenação do PEDU).

Estava aberta a possibilidade de justificativa dos investimentos nas cidades pólos: elas se colocavam como a parte mais destacada para reter o crescimento populacional poupando o crescimento de Curitiba e RMC. Por conseguinte, dever-se-ia criar condições para tratá-las de forma diferenciada. A forma encontrada estava no financiamento de investimentos em infra-estrutura urbana. (RAZENTE, 2003, p. 244).

O desenho do programa passou por várias rodadas de negociação, pois inicialmente o BIRD propunha reproduzir o PrAM, considerando que tinha atingido seus objetivos, devendo apenas corrigir os erros verificados. Entretanto, foram rediscutidos aspectos institucionais, objetivos, estratégia do programa, entre outros. Uma das correções propostas foi sobre a abrangência do Programa que “deveria ser maior do que fora no PrAM. Deveria compor com todos os municípios do Paraná, inclusive as cidades consideradas sedes regionais”. (RAZENTE, 2003, p. 275).

O Programa foi aprovado, depois de várias negociações de ajuste com o BIRD, que acabou determinando modificações em relação ao programa anterior. Mesmo com o contrato assinado, em agosto de 1989, o início de sua execução acabou sendo protelado em função das eleições presidenciais que ocorreram no segundo semestre de 1989. As mudanças econômicas implantadas pelo novo Governo federal a partir de março de 1990 – congelamento de ativos, maior controle sobre o fornecimento de crédito aos entes federados – dificultaram a

execução do programa; também o processo eleitoral para Governador e Deputados Estaduais no segundo semestre de 1990 e o início do novo Governo, mesmo sendo do mesmo partido, contribuíram para que a realização ficasse aquém do previsto, somado à desistência de alguns dos subtomadores do empréstimo e as regras criadas para este programa, notadamente a de que os Planos de Ação Financeira Institucional deveriam ser preparados e iniciados antecipadamente. Além desses percalços, após as eleições, os Municípios perceberam que o PEDU não era apenas uma continuidade do PrAM, pois aspectos relacionados à tributação, como a taxa de juros, prazo de pagamento e carência, foram modificados em detrimento dos Municípios. A forma como os subprojetos foram definidos engessaram as possibilidades de escolha de alternativas e acabaram atrasando ainda mais sua execução. Também contribuiu para dificultar as ações a obrigação de aprovar no Senado a tomada de novos empréstimos, que só foi mudada após movimento dos governadores dos Estados do Sul, possibilitando que 162 Municípios obtivessem a autorização do Banco Central para captar empréstimos e, conseqüentemente, participar do programa, além da inclusão de outros 48 Municípios recém-criados quando se conseguiu atingir 93% das metas previstas, já praticamente ao final do programa, entre julho de 1994 e junho de 1995, ano fiscal do BIRD de 1995. (RAZENTE, 2003, p. 297-303).

O PEDU tem também um componente espacial. Pelo que se nota [...], 20,5% dos investimentos foram realizados nas cidades consideradas de porte médio. Acrescido da Região Metropolitana de Curitiba esse percentual sobe para 31,9%. Enquanto ambos têm US\$ 20,3 per capita (urbano) o restante das cidades paranaenses recebem US\$ 55,4 per capita urbano. Se um dos objetivos do governo paranaense no Programa era privilegiar os governos municipais das cidades pólos regionais e Região Metropolitana de Curitiba, pode-se afirmar que seu intento não foi alcançado, eis que esses governos utilizam-se de 1/3 do total dos recursos e têm um índice

per capita menor que as demais cidades paranaenses. (RAZENTE, 2003, p. 314).

Razente apontou ainda as contradições do programa que propunha inicialmente tornar os Municípios mais autônomos frente aos demais entes federativos, mas acabou por “amarrá-los”, pois não tinham como se capitalizar a partir da participação no programa, e **“o resultado final dos investimentos revela que 42,1% dos recursos destinaram-se ao próprio governo estadual”**. (RAZENTE, 2003, p. 367), (grifo do autor). Propunha também atingir as populações de baixa renda, entretanto ao estabelecer a necessidade de retorno dos investimentos, através da tributação, acabava fazendo com que os subprojetos fossem direcionados às populações de maior capacidade contributiva, uma vez que “o PEDU nunca determinou com clareza e nem mesmo fiscalizou a obrigatoriedade de investimentos em áreas de baixa renda”. (RAZENTE, 2003, p. 267).

O contrato previa o término do programa em dezembro de 1994, mas foi prorrogado até junho de 1995 e acabou se prolongando até junho de 1996, completando os desembolsos do BIRD previstos, num total de US\$ 100 milhões e outro montante de US\$ 121,51 milhões pelo Estado e Municípios. O programa acabou deixando um conjunto de realizações que se concentraram em pavimentação e drenagem urbana (43% dos recursos) e saneamento (40,7% dos recursos), estes realizados pela SANEPAR com ações em 313 Municípios; aumento da arrecadação de impostos municipais – IPTU foi de 238,9% e do ISS 88,1% em termos reais –; ações de desenvolvimento institucional em 291 Municípios; e o Estado capitalizado, com o FDU contendo US\$ 215 milhões disponíveis, para investimentos em Programas de Desenvolvimento Urbano, no

balanço financeiro do final de 1996. (RAZENTE, 2003, p. 304-325).

Mesmo assim as migrações continuaram predominantemente em direção a Curitiba e Região Metropolitana, conforme mostram os dados do Censo de 2000, comparando com o de 1991.

Paraná Urbano

Não conseguindo convencer o BIRD a continuar financiando o desenvolvimento urbano paranaense⁸⁴, o novo Governo recorreu a outra fonte de financiamento que acabou viabilizando um novo programa iniciado em 1996, estendendo-se até 2001. Foi o Programa Paraná Urbano que teve como escopo

prestar apoio aos municípios paranaenses, mediante ações destinadas a melhorar a qualidade de vida da população, em especial os estratos de baixa renda, e ao Estado em sua estratégia urbana de apoio às cidades como suporte à geração de empregos e prestação de serviços. (PARANÁ, 2000 apud BERGOC, 2001, p. 167). (grifo no original – “link”).

O discurso oficial apresentou como objetivo promover

uma radical melhoria da infra-estrutura econômica paranaense, preparando o Estado para desempenhar um papel de destaque no Mercosul e, especialmente, para uma rápida transformação em seu perfil econômico, através de um processo acelerado de industrialização, que certamente traria consigo um forte impacto sobre as suas principais cidades. (PARANÁ, 2001, p. 14).

⁸⁴ Razente (2003) explicou que o novo Secretário de Desenvolvimento Urbano, Ficinski, tentou prorrogar o Acordo com o BIRD, mas este negou alegando que “o Estado já teria condições de expandir suas atividades por si. O Banco pretendia manter seus financiamentos em programas que objetivassem a redução da pobreza em áreas rurais”. (Razente, 2003, p. 305).

Financiado pelo BID com contrapartidas do Estado e dos Municípios foi

subdividido nos subprogramas de Desenvolvimento e Fortalecimento Institucional e de Investimentos. No primeiro, busca-se melhorar a eficiência dos organismos responsáveis pelo planejamento e implantação de políticas de desenvolvimento urbano municipal, assim como pela seleção, financiamento, supervisão e avaliação de projetos de investimentos nesta área. (PARANÁ, 2000). No segundo, “Investimentos”, visa propiciar a construção e/ou ampliação de obras e a aquisição de bens necessários à prestação de serviços de responsabilidade municipal.

Em relação ao Desenvolvimento Institucional o subprograma prevê ações e treinamentos nas áreas de gestão administrativa, gestão tributária e financeira, gestão de recursos humanos e planejamento urbano.” (BERGOC, 2001, p. 167).

O objetivo deste subprograma foi também o de “melhorar a produtividade da ação municipal, o Sistema de Arrecadação Municipal e disponibilizar um Sistema de Gestão do Território”. (PARANÁ, 2000).

A previsão inicial era que o valor total do programa chegaria a US\$ 415 milhões e o BID participaria com US\$ 249 milhões, cabendo ao Estado e Municípios completarem os US\$ 166 milhões restantes, representando investimentos de 60% do total aplicado por parte do BID. Coube ao Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) avaliar o programa ao longo de sua implantação.

Avaliando o funcionamento do programa, Bergoc (2001, p. 171) argumenta que

as entidades e os financiamentos existentes até meados da década de 90 tinham o município como seu destino direto. As Associações passam a desempenhar funções nesse processo a partir de sua vinculação ao Programa, com as atribuições que assumiu por força dos convênios com o Estado.

Além disso, com os recursos que o FDU dispunha ao final do programa anterior (US\$ 215 milhões) possibilitou uma condição ímpar para o desenvolvimento desse novo programa, e o Fundo assumiu a contrapartida do Estado e dos Municípios e, assim, possibilitou “acesso aos recursos com um grau maior de independência da sua capacidade de investimento, viabilizando a tomada do empréstimo pelos municípios” de forma mais célere. (BERGOC, 2001, p. 172).

Ressalte-se, ainda, que no programa de Desenvolvimento e Fortalecimento Institucional foi previsto também o atendimento às Associações de Municípios do Paraná, passando estas a fazer parte da política institucional do Governo Estadual para o desenvolvimento urbano e regional no Estado. (BERGOC, 2001, p. 173).

Dentre as ações de Desenvolvimento e Fortalecimento Institucional destaca-se a elaboração por duas Associações⁸⁵ de um PDR – Plano de Desenvolvimento Regional – e, a partir das discussões realizadas para a elaboração deste PDR, a institucionalização pelos Municípios participantes de um Fórum de Desenvolvimento Regional, incorporando entidades de diversos segmentos de atuação em seus quadros, tendo como objetivo tratar de forma conjunta e participativa a gestão regional. (BERGOC, 2001, p. 229-234).

O Programa abrangeu ao longo de sua realização 390 dos 399 Municípios paranaenses, com a interveniência das Associações de Municípios. Várias mudanças foram realizadas na estrutura de

⁸⁵ As Associações que elaboraram o PDR foram a AMUSEP – Associação dos Municípios do Setentrão Paranaense – e a AMOP – Associação dos Municípios do Oeste do Paraná. O PDR foi elaborado com metodologia participativa e assessoria de ARAÚJO, T.B. que apresenta a descrição e avaliação do processo na publicação ARAÚJO, T. B. de; BEZERRA, M. L. 1999.

governo, entre elas a extinção da FAMEPAR, em 1996, e a criação de um “serviço social autônomo”, o PARANACIDADE, empresa de direito privado, majoritariamente de capital público, que substituiu a autarquia. O gerenciamento do novo programa foi assumido por essa empresa que era vinculada “por cooperação à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano” (Lei n. 11.498/1996, art. 1º), que teve “parte de suas ações técnico-administrativas delegadas às 18 associações de municípios do Estado”. (PARANÁ, 2001, p. 5). Ficinski, o Secretário de Estado do Desenvolvimento Urbano e Superintendente do PARANACIDADE explica que

o aumento de 36 para quase 80 por cento de ocupação urbana, registrado em pouco mais de três décadas, obrigou o governo a buscar soluções para levar aos municípios do interior a infra-estrutura urbana e social adequadas ao atendimento das principais necessidades de uma população em acelerado crescimento. (PARANÁ, 2001, p. 8).

Ao final do programa os recursos alcançaram pouco mais de US\$ 426 milhões distribuídos em obras de infraestrutura básica (US\$ 336,698 milhões), serviços sociais (US\$ 36,909 milhões) e apoio ao pequeno e microprodutor (US\$ 10,339 milhões), ações de desenvolvimento e fortalecimento institucional (US\$ 22,436 milhões), administração⁸⁶, auditoria técnica e outros (US\$ 17,928 milhões) e inspeção e supervisão do Agente Financeiro (US\$ 2,008 milhões); foram realizadas 2.976 obras, adquiridos 1.092 equipamentos para os Municípios, 631 ações de desenvolvimento institucional, totalizando 3.799 intervenções. (PARANÁ, 2001, p. 21). Esse programa carece,

ainda, de uma análise aprofundada sobre como essas obras e ações impactaram na qualidade de vida dos habitantes, na geração de emprego e prestação de serviços nos Municípios, principalmente às populações de baixa renda, que eram o escopo do Programa. O documento que possibilitou levantar os dados apresentados restringe-se a uma peça de propaganda governamental e não foi encontrado nenhum trabalho, nas pesquisas feitas entre teses e dissertações e até monografias, que tenha analisado em detalhes, como o PEDU e a participação do BIRD, as ações e os resultados propiciados.

Analisando os objetivos iniciais apresentados com o que estava acontecendo no Paraná, em termos econômicos e sociais, constata-se que parte considerável dos Municípios do Paraná apresentava esvaziamento de sua população, tanto urbana quanto rural, há mais de duas décadas. Os dados dos censos de 1980, que mostraram o esvaziamento dos municípios do norte paranaense, e a emigração para outros estados se repetiram, em menor magnitude no conjunto do Estado, em 1991 e em 1996, conforme visto. Mas na apresentação do programa nem sequer o problema é citado. A Região Metropolitana de Curitiba era o destino de significativos fluxos migratórios do interior, notadamente do norte e oeste, e não se encontra nenhuma menção a este aspecto específico. Foi mencionado, como visto na citação acima, o aspecto geral do processo de urbanização em curso, mas as causas, como foi tratado e os resultados obtidos não foram abordados.

⁸⁶. Na “administração” constam os recursos destinados às Associações de Municípios para desempenharem suas tarefas de fiscalização e aprovação dos projetos.

As Associações de Municípios e os PDRs 1994-96

Contrapondo ao processo de fragmentação do território, surgiram no Paraná, estimulado pela SERFHAU e SUDESUL, as Associações de Municípios, mencionadas.

Na aplicação do programa Paraná Urbano as Associações de Municípios tiveram um papel destacado na definição do repasse de recursos. Diferentemente dos programas anteriores, quando os recursos se dirigiam diretamente aos Municípios, neste eram as Associações que recebiam e faziam o repasse, atuando como órgão de aprovação e fiscalização dos projetos. Estudando os objetivos e atuação das Associações de Municípios do Paraná, Bergoc (2001, p. 44) explica que

Após 1996, há uma mudança na forma de interagir com as Associações no Estado do Paraná. O programa Paraná Urbano – Programa Estadual de Apoio ao Desenvolvimento Urbano – delega às Associações a competência para a aprovação de projetos de até US\$ 200.000 (duzentos mil dólares).

E acrescenta que foram assinados dois convênios com as Associações de Municípios do Estado. O objetivo do primeiro foi o de repassar recursos para as Associações adquirirem veículos e equipamentos, visando “propiciar à Associação atuar de forma eficaz e efetiva no desenvolvimento urbano do Paraná, dotando-lhe (sic) da infra-estrutura necessária ao seu aperfeiçoamento” (PARANÁ, 1997a, p. 3). O segundo teve por objetivo “estabelecer compromissos entre as partes signatárias, visando à implantação do Programa Paraná Urbano”. Este convênio “definiu formalmente as atribuições da SEDU e das Associações”. Institucionalizou também a remuneração das Associações em “2,5% do valor correspondente à medição efetuada,

mensalmente, das obras executadas na jurisdição de cada Associação”. (PARANÁ, 1997a, p.3).

As Associações também deveriam analisar a capacidade de endividamento dos solicitantes e realizar as medições de obra para liberar os desembolsos de acordo com o cronograma físico-financeiro previamente aprovado. A aplicação dos recursos era auditada periodicamente pelo escritório regional do PARANACIDADE ou, dependendo do valor, pelo da sede, em Curitiba. Bergoc (2001) identificou que, como os técnicos das Associações é que tinham poder para aprovar projetos e liberar os recursos e sendo esses organismos formados pelos Prefeitos municipais, abria-se a possibilidade de “pressões políticas das mais diversas ordens e direções, o que pode gerar conflitos e problemas adicionais a serem “administrados” em virtude da característica organizativa e funcional das Associações. (BERGOC, 2001, p. 45).

O Estado dispôs, através da Lei Complementar n.º 82 de 24 de junho de 1998, sobre a criação e implantação de Consórcio Intermunicipal, de acordo com o previsto na Constituição, e equiparou (§ 6º art. 1º) as Associações de Municípios a estes organismos desde que atendessem às finalidades e preenchessem os requisitos estabelecidos na Lei.

Observando o funcionamento do programa pode-se levantar a hipótese de que as Associações cumpriam um papel de fiscalizadoras do Programa em função de exigências do BID, que condicionava a assinatura de acordos e financiamentos à existência de ONGs – organizações não governamentais – para desempenhar esse papel. Porém esse não é o foco deste trabalho, cabendo outras pesquisas para responder com precisão a essa hipótese.

O que interessa ao analisar o papel das organizações nesse processo e dos programas de desenvolvimento urbano implementados é que mesmo com toda a estrutura montada e os recursos aplicados as tendências que se verificavam no Paraná desde a década de 1970 não foram revertidas, ou seja, a Região Metropolitana de Curitiba continuou a crescer mais que a média, assim como as principais cidades e algumas das que estão na sua área de influência. Pode-se contrapor que se não houvesse esses programas as migrações seriam muito mais intensas. No entanto, as migrações não são uniformes no Estado como um todo. São as regiões Norte e Oeste as mais afetadas. O mais plausível para explicar esse processo é que as múltiplas causas combinadas – mudança de atividades produtivas no norte e oeste, concentração da propriedade fundiária rural e intensificação da industrialização prioritariamente na Capital e Região Metropolitana, para citar as mais importantes – foram muito mais decisivas que os programas que investiram, principalmente, em infraestrutura e muito pouco em geração de emprego e renda no interior. Este ponto será retomado nas conclusões finais.

6.

**EM 2000 - O
TERRITÓRIO ESTÁ
INTEGRADO, AS
DIFERENÇAS
CONTINUAM**

A década de 2000, considerando apenas o seu início, continuou mantendo e até aprofundando as diferenças e desequilíbrios que foram construídos ao longo das décadas anteriores. Começou a se evidenciar o lado perverso das políticas implantadas, com o contraste do empobrecimento da área central do Estado, além da ampliação das famílias vivendo abaixo da linha da pobreza nas periferias dos maiores centros urbanos estaduais. As migrações continuaram em direção às maiores cidades preferencialmente para a Capital e seu hinterland.

Do ponto de vista econômico, Lourenço (2003) argumenta que era possível observar, em 2001, quatro eixos de crescimento: a) “a ampliação da renda do agronegócio”; b) “a maturação plena dos investimentos industriais empreendidos nos últimos anos”; c) “as vendas externas, favorecidas pelo comportamento positivo dos mercados de algumas commodities (farelo de soja, milho e frango) e pela possibilidade de atendimento de encomendas de produtos oriundos de segmentos modernos e/ou novos da indústria regional”; d) “exclusão do Estado do racionamento de energia elétrica”. (LOURENÇO, 2003, p. 139-140). Esses quatro eixos asseguraram, segundo Lourenço (2003, p. 141), “maior presença na etapa marginal de crescimento de seus mercados, particularmente dos internacionais”, e permitiram resultados expressivos ainda naquele ano. Porém, começaram a surgir sinais de desaquecimento a partir do final do ano, consequência do desaquecimento nacional e internacional ocorrido, levando a um “conjunto de resultados frustrantes em 2002” (LOURENÇO, 2003, p. 141), que “acompanhando as marcas de desaceleração/recessão da economia do país em 2002, o PIB do Paraná registrou variação negativa de 0,2%, contra incremento de apenas 1,5% para o Brasil como um todo”. (LOURENÇO, 2003, p. 142).

A industrialização a qualquer custo, empreendida pelos sucessivos governos paranaenses com o objetivo de diminuir a dependência do Estado das crises do mercado agrícola externo, acabou resultando na dependência das crises econômicas mundiais.

A concentração das atividades, principalmente as secundárias, na Mesorregião curitibana permaneceu na década de 2000, como se observa nos dados do PIB, população e consumo de energia. Enquanto na capital e região estão concentrados atualmente 32% da população

e 58% da produção do Estado, a região norte tem 16% da população e 9% da produção e a região oeste 8% da população e 9% da produção do estado, segundo dados do Plano Regional de Desenvolvimento Estratégico do Estado do Paraná (PRDE) (PARANÁ, 2006, p. 55).

O aumento da concentração na Região Metropolitana de Curitiba é verificado nos dados da evolução do VAF entre 1997 e 2008, conforme mostram os dados ilustrados no Gráfico 29. Os dados estão na tabela do anexo 05.

GRÁFICO 29 VALOR ADICIONADO FISCAL - TOTAL - 1997 A 2008

Fonte: Iparades/BDE, 2010

6.1 - O Paraná “deprimido”

Mesmo com todo o processo verificado, ainda pode-se encontrar grandes áreas do Paraná com a população submetida a precárias condições de vida. Além da pobreza crescente verificada nas periferias das grandes cidades – Curitiba, Londrina, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu, São José dos Pinhais,

Pinhais, Guarapuava –, também as médias e pequenas cidades abrigam contingentes expressivos de população pobre. O Plano de Desenvolvimento Regional Estratégico do Paraná (PDRE), estudo recente do Governo do Paraná, utilizando vários indicadores sociais e econômicos, identificou algumas regiões do Estado com grande concentração de população em situação de pobreza.

Estudos do Governo paranaense (IPARDES, 2003; IPARDES, 2004; IPARDES, 2006a; IPARDES, 2006b; PARANÁ, 2003; PARANÁ, 2006) têm demonstrado os resultados dessas políticas, descrevendo, analisando, apontando os problemas sem, contudo, relacioná-los às políticas estaduais de forma mais contundente.

Uma área, situada no centro do Paraná, foi denominada de “região deprimida”⁸⁷ no PDRE. O trabalho identificou e relacionou os recursos naturais à estrutura fundiária, com o objetivo de delinear o modelo territorial do Paraná. Apontou, entre outros aspectos, municípios com “uma baixa ocupação agrícola e pecuária” que “apresentam restrições significativas à agricultura mecanizada, e solos álicos e distróficos. A Região situa-se integralmente na denominada “Região Deprimida”, ou “Paraná Tradicional”, ou “Ramal da Fome”.” (IPARDES, 1979, p. 100-101).

O diagnóstico e a perspectiva de intervir nessa região aparecem de forma sutil, numa linguagem praticamente imperceptível ao leitor comum ou desatento:

Outras áreas, peculiarizadas por processos de contínua evasão populacional e desempenho socioeconômico pouco relevante, exigem ações mais centradas em estabelecer um patamar mínimo de acesso aos benefícios da urbanização e impulsionar atividades que revertam os padrões atuais e as coloquem num nível de competitividade mais elevado, sem afetar a sustentabilidade. (PDRE, 2003, p. 27).

⁸⁷ Este termo, criticado pelos Prefeitos dos Municípios assim classificados, estava presente no estudo “Recursos Naturais e Estrutura Fundiária” realizado pelo IPARDES em 1979, com patrocínio do Ministério do Interior.

⁸⁸ Os mapas 09 e 10 foram publicados inicialmente no PRDE – Plano Regional de Desenvolvimento Estratégico – e depois no caderno “Encontros Regionais 2006”, que compunham um conjunto de documentos submetidos à discussão pública pelo Governo do Estado nos anos de 2005 e 2006. O termo “regiões deprimidas” foi substituído por “municípios críticos” em razão das críticas realizadas pelos prefeitos e vereadores dos municípios da área.

Estudos feitos nacionalmente, como o denominado Caracterização e Tendências da Rede Urbana Brasileira, cuja pesquisa foi realizada em fins da década de 1990 e publicada em 2000, embora tenha verificado algumas regiões com baixo índice de acesso à rede de esgoto e um processo de esvaziamento principalmente na área central do estado, não demonstrou o tamanho do problema. O mapa das áreas de esvaziamento populacional (figura 54) mostra os municípios com esvaziamento populacional do sul do Brasil, onde pode ser observada essa tendência na região central e sul do Paraná. Provavelmente a metodologia empregada para a subdivisão das regiões e o nível de abrangência – nacional – do estudo não tenham permitido verificar a dimensão do empobrecimento da região central do estado.

Entretanto, ficou bem nítida a situação a partir de estudos mais específicos. A região central do Paraná concentrava em 2000 a maior proporção de chefes de domicílio com renda de até um salário mínimo ou sem renda. (Ver figura 55). No centro do Estado é que estava (e ainda está) localizada a maior quantidade de municípios, cujas famílias pobres, em 2000, representavam uma proporção igual ou maior que 40% do total de famílias do Estado, conforme se observa na figura 56⁸⁸.

Observa-se nas quatro mesorregiões que formam o norte do Paraná decréscimo populacional nos períodos 1970-80, 1980-91 e 1991-96, conforme o Estudo.

FIGURA 54
 ÁREA DE ESVAZIAMENTO POPULACIONAL
 - PARANÁ E SUL DO BRASIL - 1970-1996

Fonte: Iparde, Censo Demográfico 1991 e Contagem da População 1996- IBGE. Base Cartográfica: IBGE (1997).

FIGURA 55 PROPORÇÃO DE CHEFES DE DOMICÍLIO COM RENDA DE ATÉ UM SALÁRIO MÍNIMO OU SEM RENDA – 2000.

Fonte: Paraná, 2006, p. 32

A maior parte dos municípios paranaenses possuía, em 2000, segundo os dados do censo do IBGE, mais de 33,52% chefes de domicílio com renda de até um salário mínimo (cor branca) ou entre 26% e 33,53% nessa faixa. As exceções ficavam para os maiores municípios do estado,

que possuíam menos de 23,40% dos chefes de família nessa faixa, num total de 37 municípios. Outros 16 municípios se encontravam em situação intermediária, entre 23,40% e 26% dos chefes de família com até um salário mínimo.

FIGURA 56 FAMÍLIAS POBRES – 2000.

Fonte: Paraná, 2006, p. 33

Nota-se que nos eixos Curitiba-Ponta Grossa, Londrina-Maringá e Cascavel-Guaíra; Cascavel-Foz do Iguaçu, é que se encontram os municípios nas situações de menor quantidade de famílias vivendo com até um salário mínimo.

Essa região – centro do estado – tem solo pouco apropriado para a agricultura. Parte dele é considerada inapta em relação ao potencial de uso do solo. Por ser região de grandes altitudes – varia entre 600 e 1000 metros de altitude –, tem uma cadeia de serras no sentido

norte-sul e solo inadequado, é sujeito a erosão e exige cuidados específicos. Em função do processo de ocupação decorrente da exploração extensiva da madeira, sua estrutura fundiária é formada por grandes fazendas, refletindo inclusive no tamanho dos municípios. A região tem baixa produtividade e dinamismo, enfrentando um processo de esvaziamento populacional nas últimas décadas. Todas essas características são conhecidas desde o estudo “Recursos Naturais e Estrutura Fundiária”, realizado pelo IPARDES em 1979. As consequências, relacionadas à sua constituição, são verificadas nos indicadores mais diversos. Os municípios da região perdem população para todas as outras regiões do estado, sendo que os principais fluxos são no sentido de Curitiba, resultando na concentração populacional na Capital e Municípios da Região Metropolitana, conforme se observa no mapa da população de 2000, representado na figura 57.

Paradoxalmente a Região Norte é a que apresenta a maior quantidade de municípios com baixo contingente de pobres. E os principais municípios do estado são os que concentram elevados

contingentes de pobres. O que explica esse paradoxo, numa primeira aproximação, é que os municípios menores, embora tenham proporcionalmente elevado contingente de chefes de domicílio com renda de até um salário mínimo, possuem população relativamente pequena em quantidade absoluta, o que acaba relativizando o problema quando a escala de comparação é quantitativa. Como o corte é de 1500 famílias pobres, no caso do mapa da figura 56, e tendo os menores municípios populações de até 10 mil habitantes, estes precisariam ter mais de 50% das famílias em situação de pobreza para aparecerem nos mapas. A figura 58 a seguir mostra os municípios por estratos: um com até 5 mil habitantes; outro com mais de 5 mil até 10 mil e um terceiro entre 10 mil e 20 mil moradores.

Verifica-se a coincidência de grande parte dos municípios com “baixo contingente de pobres” com os de população abaixo dos 10 mil habitantes. Por outro lado, pode-se inferir desses mapas que os maiores municípios possuem elevado contingente de famílias pobres, neles concentrado.

FIGURA 57 PARANÁ - POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO 2000.

Fonte: Censos do IBGE. Org. Bergoc, G.J.

FIGURA 58 EXTRATOS DE POPULAÇÃO MUNICÍPIOS - 2000.

Org. Bergoc, G.J. Fonte: Censo, 2000.

Observa-se também a continuidade do processo de concentração fundiária, conforme os dados apresentados no Censo Agropecuário de 2006. Embora tenha crescido a área total ocupada

pelos estabelecimentos agrícolas, provavelmente resultante de desmatamentos, houve redução na quantidade de estabelecimentos, entre 1970 e 1995, com pequeno aumento em 2006 em relação a 1995, conforme dados constantes da Tabela 25 e visualizados no Gráfico 30.

TABELA 25 CONFRONTO DOS RESULTADOS DOS DADOS ESTRUTURAIS DOS CENSOS AGROPECUÁRIOS

Dados estruturais	Censos					
	1970	1975	1980	1985	1995	2006
Estabelecimentos	554 488	478 453	454 103	466 397	369 875	373 238
Área total (ha)	14 625 530	15 630 962	16 330 330	16 698 864	15 946 632	17 568 089

Fonte: IBGE, Censo Agropecuário, 1970/1995/2006.

GRÁFICO 30 ÁREA TOTAL (HA) E NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS RURAIS - 1970 A 2006

Fonte: FIBGE - Censo Agropecuário 2006. Tabela 1.3.21

A utilização das terras no Paraná em 2006, cujo total estimado era de 17.568.089 hectares, estava distribuída entre lavouras (46% ou 8.090.963 hectares), pastagens (33% equivalentes a 5.735.095 hectares) e matas e florestas (18% ou 3.172.886 hectares) das quais uma diferença de 3% de áreas (569.142 hectares) não apresentava informações no Censo Agropecuário de 2006 (gráfico 31).

GRÁFICO 31 UTILIZAÇÃO DAS TERRAS - PARANÁ 2006

Fonte: FIBGE - Censo Agropecuário 2006. Tabela 3.1

O processo de concentração de terras, expresso pela diminuição da quantidade de propriedades paralelamente ao aumento da área agricultável, se refletiu no esvaziamento do interior do Estado,

tanto em relação à população quanto à renda, criando grandes contingentes de trabalhadores com baixos salários e ainda ampliando significativamente os trabalhadores temporários, também conhecidos como os “boias-frias” e trabalhadores “volantes”. Formaram-se nas áreas urbanas a chamada população agrícola-urbana. Pessoas que trabalhavam no campo e, na medida em que foram sendo expropriadas de suas terras, passaram a morar nas periferias das cidades, mas continuaram a trabalhar na agricultura. Parcelas dessa população ainda se localizaram em pequenas cidades do interior do Estado, próximo a locais que potencialmente necessitam periodicamente de trabalhadores, mas sem vínculo com a propriedade ou com um patrão. Segundo estudo do IPARDES (2009), “a maior parte dos ocupados, 62,6% das pessoas, reside em municípios de até 20 mil habitantes”. Constituiu-se assim, uma massa de reserva de mão de obra para sua eventual utilização nas lavouras, parte dela denominada de agricultores e/ou famílias sem terra (SILVA, 1996) e que eventualmente são os trabalhadores “volantes” ou “boias-frias”. (INCAO, 1983).

Estudo do IPARDES, baseado no Censo Agropecuário de 2006, embora não abrangendo todas as faixas apresentadas pelos dados do IBGE acima, confirmou o processo de concentração das propriedades agropecuárias no Estado.

As unidades entre cem e mil hectares representaram 44,6% do total da área agropecuária do Paraná, somando 25,1 mil estabelecimentos. Elas representam apenas 6,8% do total de estabelecimentos. Em 1996, estas unidades tinham participação de 41,1%. O maior crescimento destas unidades aconteceu nas regiões Norte Central (Londrina e Maringá), Centro Ocidental (polarizada por Campo Mourão) e Noroeste (Paranavaí, Umuarama e Cianorte). (IPARDES, Estabelecimentos..., 2009).

A partir da década de 1970, o setor primário (agropecuária, nos dados do IpeaData) apresentou queda contínua na formação do PIB paranaense, como pode ser observado no gráfico 32 e na tabela 26, a seguir.

GRÁFICO 32 PIB SETORIAL PR 1970-2007

Fonte: IpeaData, 2010. In www.ipeadata.gov.br. Acessado em 07/12/2010. Org. por Bergoc, GJ.

TABELA 26 PIB SETORIAL PR 1970-2007

	VALORES				%			
	AGROPECUÁRIO	INDÚSTRIATOTAL	SERVIÇOSTOTAL	TOTAL	AGROPECUÁRIO	INDÚSTRIATOTAL	SERVIÇOSTOTAL	TOTAL %
1949	1281048,80	647389,52	1359176,45	3287614	38,97%	19,69%	41,34%	100,00%
1959	3462800,24	1626993,01	3405868,20	8495661	40,76%	19,15%	40,09%	100,00%
1970	4334309,836	3897540,944	8584888,672	16816739	25,77%	23,18%	51,05%	100,00%
1980	9081046,706	15348206,04	19826142,81	44255396	20,52%	34,68%	44,80%	100,00%
1985	11380727,23	17780745,31	23323608,32	52485081	21,68%	33,88%	44,44%	100,00%
1996	7811780,598	16616456,67	32142324,45	56570562	13,81%	29,37%	56,82%	100,00%
2000	5492923,8	17727364,24	37361299,05	60581587	9,07%	29,26%	61,67%	100,00%
2007	6938883,103	22443575,44	51689134,67	81071593	8,56%	27,68%	63,76%	100,00%

Fonte: IpeaData, 2010. In www.ipeadata.gov.br. Acessado em 07/12/2010. Org. por Bergoc, GJ.

Os dados disponíveis mostram que o setor agropecuário (primário) era responsável por 25,77% do PIB do Estado em 1970; caiu para 20,52% em 1980; aumentou um pouco em 1985, para 21,68%; voltou a cair na década seguinte, quando em 1996 representou 13,81%; e seguiu em queda constante para o período seguinte, sendo 9,07% em 2000 e 8,56% em 2007⁸⁹. O comportamento do setor secundário foi mais variável, tendo aumentado sua participação num primeiro momento e depois reduzido. Em 1970 participava com 23,18% do PIB total; em 1980 subiu para 34,68%, tendo sido esse o ano com maior participação relativa entre os anos com dados disponíveis. Em 1985 caiu um pouco, para 33,88%, e desse ano em diante caiu constantemente: 29,37% em 1996, 29,26% para 2000 e 27,68%, em 2007, em proporção ao PIB total do Estado. O setor terciário (serviços total) é que ganhou participação relativa desde a década de 1970, quando representava significativos 51,05% do PIB total. Caiu um pouco em 1980 e 1985, sendo nestes anos 44,80% e 44,44%, respectivamente. Entretanto, voltou a crescer em 1996, quando atingiu 56,82%, continuando a crescer nos anos posteriores, em 2000 e 2007, quando atingiram 61,67% e 63,76%, respectivamente.

Interessante notar que os PIBs apresentados pelo IPEA são relativos ao valor adicionado, considerando os preços básicos em reais (R\$) relativos ao ano 2000, e deflacionado pelo deflator implícito do PIB nacional, conforme nota do Instituto, o que possibilita comparar minimamente os valores entre diferentes anos. Dessa

⁸⁹. As tabelas mais novas do IpeaData não disponibilizaram, até o momento do término desta parte do trabalho, dados equivalente que possam ser comparados, portanto a análise sobre a série histórica se encerra em 2007.

forma, pode-se verificar que a queda proporcional do PIB secundário é pequena nominalmente, de apenas 7%, mais torna-se significativa proporcionalmente porque houve acréscimo substancial do setor terciário, que subiu 38% no período. Entretanto, nominalmente, observa-se aumento gradual para os anos posteriores. Com o setor primário observa-se queda constante dos valores nominais entre 1985 e 2000, voltando a crescer um pouco em 2007.

Para Razente (2003, p. 78) “o que marca o período pós-anos 70 na história do desenvolvimento paranaense é a concentração do capital; a penetração dos oligopólios; a articulação entre a indústria e a agricultura”. A utilização, cada vez maior, de máquinas e insumos agrícolas levou a um processo de concentração fundiária com a expulsão da população rural em direção às cidades, ou seja, de concentração do capital e, paralelamente, o incentivo à industrialização concentrou, principalmente na Capital, o setor secundário maior e mais dinâmico do estado.

6.2 - Infraestrutura de transporte - 2000

As principais vias do sistema rodoviário estadual foram privatizadas, depois de terem diversos trechos importantes abandonados. A malha vicinal foi praticamente abandonada, entrando em estado de degradação em todo o interior do estado, conforme comentado. Segundo o levantamento do DER e DNIT (apud KARAN, 2005, p. 95), em 2000 apenas 54% das estradas paranaenses encontravam-se classificadas como em “bom” estado, e nesse mesmo ano esse índice caiu para 34%, e em 2003, último ano do levantamento, apenas 29%, mostrando o abandono das estradas. O governo que

assumiu em 2002 apresentou dados da Secretaria de Estado dos Transportes (SETR) e Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN/PR) de 2003⁹⁰: 39% das rodovias estaduais, equivalentes a 4.000 quilômetros, estavam destruídas. Os preços dos pedágios retornaram aos valores cobrados antes da redução, à vésperas das eleições, desde 2008 (KARAM, 2005, p. 126), entretanto as obras que deveriam ser realizadas, por força contratual, foram postergadas, reduzidas ou simplesmente eliminadas.

A infraestrutura viária do estado pouco foi alterada nessa década, sendo apenas realizadas melhorias em trechos concedidos e manutenção, pelo Estado, no restante da malha. A figura 59 apresenta o mapa da infraestrutura viária para a década com a população de 2010.

Aeroportos

Foi ampliado o aeroporto que serve a Região Metropolitana de Curitiba, dotando-o de pistas maiores, para operar com grandes aeronaves, visando inclusive a implantação de linhas internacionais e o transporte de carga aérea, além de equipamentos que permitem a operação das aeronaves em condições adversas. O saguão de passageiros foi totalmente reconstruído, modernizado, equipado para atender às novas exigências do crescente transporte aéreo.

Em Maringá, foi construído um novo aeroporto e instalado um Porto Seco, reivindicado também por Londrina que não conseguiu viabilizá-lo, impedida por uma ação impetrada na justiça pelo titular da concessão do Porto Seco de Maringá, que é empresário de Curitiba. O aeroporto de Londrina teve sua pista e a área de embarque aumentada, mas sofre com a falta de equipamentos para operações em condições

adversas. Ambos os aeroportos do Norte do Estado não possuem condições técnicas para o transporte de carga e nem equipamentos para operações com mau tempo.

A Ferroeste volta a ser estatal

Entre 1996 e 2006 a Ferroeste esteve privatizada, decorrente da concepção predominante na década de 1990 e não teve praticamente nenhum investimento para completar o trecho inicialmente planejado. O Governo conseguiu recuperar o controle público sobre a ferrovia e retomou as obras em 2006. Foram firmados acordos e estudos para estender a ferrovia para o Mato Grosso do Sul, incluindo-a no Plano Nacional de Viação. A União anunciou em 2009 “a liberação de R\$ 2,3 bilhões para a implantação de uma nova ferrovia ligando Maracaju a Cascavel, no Paraná”, ou seja, a Ferroeste. Pelo pequeno trecho desta ferrovia foram transportadas mais de 132 mil toneladas de carga útil em abril de 2009. Está em andamento no BNDES um estudo que a estende até o Pacífico, ligando ao porto de Antofagasta, no Chile, construindo assim uma ferrovia bioceânica. Entretanto, o trecho inicialmente executado entre Guarapuava e Cascavel é o que está em operação, sem aumento significativo em extensão, embora tenha apresentado em vários momentos recordes de transporte.

À exceção da Ferroeste, todas as demais ferrovias que cortam o Paraná estão privatizadas. Há reclamações quanto às tarifas e as condições de transporte oferecidas, que não atendem satisfatoriamente às necessidades do transporte de cargas⁹¹. Os investimentos para

⁹⁰ Encarte informativo: Norte do Paraná: As estradas que você precisa e merece estão de volta. Curitiba: SETR/DETRAN/PR, 2005.

⁹¹ O preço do transporte de carga pelas ferrovias privatizadas é pouco menor – cerca de 15% – que o rodoviário, e demora cerca de 7 a 8 dias para um percurso que de caminhão levaria 1 dia, conforme informam os agricultores interessados em utilizar o transporte ferroviário e entidades de usuários do transporte de carga como a Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga – Anut – que denunciam os altos lucros das ferrovias em detrimento da competitividade logística. Ver http://www.fiesp.com.br/agencianoticias/2007/12/03/anut_03-12-07.pdf

FIGURA 59 INFRAESTRUTURA VIÁRIA E POPULAÇÃO - até 2010

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Kroetz, 1985 (Ferrovias); Roncaglio, 1996 e Razente, 2003 (Rodovias). Org. Bergoc, G.J.

melhorar o sistema são mínimos. Constantemente são registrados acidentes graves, resultantes das limitações técnicas e operacionais das vias existentes, que são na sua maioria de fins do século XIX e da primeira metade do século XX.

O transporte de passageiros foi desativado na década de 1970, mas há estudos do BNDES em 2002 e mais recente do Laboratório de Transportes da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), juntamente com a UEL e UEM, demonstrando a viabilidade dessa alternativa de transporte de passageiros. Estudos comparativos demonstram que o transporte ferroviário de carga é pelo menos 7 vezes mais econômico que o rodoviário, mas a política nacional para esse modal ainda está começando a ser revista.

Energia na década de 2000

Somente a partir de 2003, com o novo governo, foi iniciada a recuperação da capacidade técnica da COPEL, sucateada para a privatização em 2001, mas não realizada. Em 2005 e 2006 foram inauguradas mais duas pequenas usinas construídas pela COPEL. A Usina Hidrelétrica de Santa Clara e a Usina Hidrelétrica de Fundão, ambas no Rio Jordão. A primeira tem potência inicial de 60 megawatts (apenas o primeiro grupo gerador) e a segunda, com dois grupos geradores funcionando, ampliou em 120 megawatts o total

da potência instalada. (COPEL, 2010). Está em construção a Usina Hidroelétrica Mauá, a primeira a ser implantada no rio Tibagi⁹², localizada entre Telêmaco Borba e Ortigueira, na mesorregião Centro Oriental, com a previsão de gerar 361 megawatts.

As usinas em operação em 2010 podem ser visualizadas no mapa da figura 60, com a população por municípios superposta.

É possível observar que o consumo paranaense de energia industrial está concentrado na microrregião da Capital (gráfico 33). A organização do sistema elétrico reflete, em grande parte, essa concentração.

GRÁFICO 33 CONSUMO DE ENERGIA MICRORREGIÃO CURITIBA E DEMAIS MICRORREGIÕES DO PR - 1980/2009

Fonte: Copel, 2010

⁹² Embora existam estudos desde a década de 1970, para o aproveitamento do potencial hidráulico do Rio Tibagi, somente em 2008 é que tem início a construção da primeira das Usinas projetadas para o rio. O potencial deste rio é grande, corta o Estado no sentido sul-norte, com um desnível de mais de 700m entre suas nascentes, próximo a Ponta Grossa, Campo Largo e Palmeira e a foz, no Paranapanema, percorrendo quase 500 quilômetros.

FIGURA 6o MAPA DAS USINAS EM OPERAÇÃO - 2010.

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Copel, 2010 e Duke Energy, 2012 (Usinas de energia) . Org. Bergoc, G.J.

Ao comparar o crescimento do consumo de energia da microrregião de Curitiba com o total do consumo da soma das demais microrregiões do Paraná, observa-se que de 1980 a 2008, período em que esses dados estão disponíveis, o consumo das demais microrregiões somadas tem aumentado em relação ao da microrregião de Curitiba (gráfico 33).

Entretanto, como o crescimento não é uniforme para todas as microrregiões, observa-se que algumas apresentam diferenças

significativas, como a da microrregião de Jaguariaíva, para o período entre 1984 e 2004⁹³. Comparando a microrregião de Curitiba com as demais, exceto Jaguariaíva, verifica-se que a evolução do crescimento é mais uniforme, exceto para o período entre 2002 e 2008, em que houve crescimento das demais microrregiões ligeiramente acima da Região Metropolitana Curitiba, conforme pode-se observar no gráfico 34 a seguir.

No entanto, ao se comparar esse dado em relação a cada

GRÁFICO 34 CONSUMO DE ENERGIA NA MICRORREGIÃO CURITIBA E DEMAIS MICRORREGIÕES DO PR, EXCETO DE JAGUARIAÍVA - 1980/2009 - MWH

Fonte: Copel, 2010

⁹³ Existe no município de Jaguariaíva uma usina particular (Champion Eletricidade Ltda) de energia elétrica que produz 1,2 megawatts de energia que foi autorizada pela ANEEL em 2003 a se estabelecer como produtor independente, e provavelmente passou a vender diretamente para as empresas de papel e celulose existentes nessa microrregião a energia produzida. Há ainda no município de Jaguariaíva a 2ª maior subestação de rebaixamento de energia elétrica do Paraná, de 420,16 MVA (megavoltampères).

microrregião do Estado, observa-se que a diferença do crescimento da microrregião de Curitiba é superior à da grande maioria das demais microrregiões e o aumento foi acima das demais microrregiões quando vistas isoladamente, conforme pode ser observado no gráfico 35 a seguir. Os dados se referem ao consumo anual do período de 1980 a 2009.

Verifica-se que em 1980 a microrregião de Curitiba apresentava consumo bem superior às demais microrregiões do Paraná, chegando a quase 1 milhão de megawatt/hora enquanto a soma das outras 38 microrregiões era de 1,258 milhões de megawatt/hora.

GRÁFICO 35 CONSUMO DE ENERGIA POR MICRORREGIÃO DO PARANÁ - 1980/2009 - MWH

Fonte: Copel, 2010

6.3 - Aspectos socioeconômicos e a infraestrutura

A estratégia montada em fins da década de 1950 e início de 1960 se realizou, segundo os dados apresentados. A destinação de recursos para industrialização e implantação da infraestrutura, direcionada para a Capital e aos portos do Paraná, feito ao longo dessas quatro décadas, foram os principais condicionadores desse processo. A concentração em Curitiba e Região Metropolitana, só pôde ocorrer em função do incremento da oferta de empregos no setor secundário, e a ampliação do terciário, principalmente na área pública, contribuiu significativamente.

A perda e estagnação do crescimento populacional do interior ou seu lento crescimento, verificados a partir da década de 1970, coincide com o aumento do crescimento da população da Região Metropolitana de Curitiba, principalmente da Capital, como se verifica no gráfico 36. O esforço da Capital em mudar o perfil econômico do Estado começou a mostrar seus resultados mais significativos a partir de fins da década de 1990. Entretanto, essa industrialização não é “do estado”, mas de Curitiba e seu hinterland, que somente agora começa a se explicitar de forma mais clara para todo o Paraná. O discurso procurava colocar a necessidade da industrialização como uma preocupação geral com todo o estado, com isso se conseguiu construir a hegemonia de um projeto cujos verdadeiros interesses não foram de todo revelados.

Na análise sobre a população na década de 1990*, observou-se o ocorrido no Paraná tendo como referência as mesorregiões. Analisando no universo das microrregiões, observa-se uma diferença que chama a atenção. A partir da década de 1991, as curvas dos crescimentos

populacionais da microrregião de Curitiba, confrontadas com a das demais microrregiões do estado, são praticamente iguais. (gráfico 36).

GRÁFICO 36 POPULAÇÃO DA MICRORREGIÃO DE CURITIBA E AS DEMAIS DO PARANÁ - 1950 A 2010.

Fonte: IBGE, censos de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e estimativa de 2007. Organizado por Bergoc, 2009.

Significa que o crescimento populacional que está ocorrendo a partir de 1991 não se concentra apenas na Capital e seus municípios limítrofes, mas também nos demais municípios da mesorregião da Capital.

Verifica-se, ainda, que a evolução da população por microrregião entre 1950 a 2010 é muito semelhante, aparecendo uma diferença em

* Tratado na subseção PIB e População 1991 a 2000, p. 189.

relação à Região Metropolitana de Curitiba, principalmente a partir da década de 1970. Já havia uma tendência diferenciada da Capital anteriormente, que é potencializada a partir da década de 1970, como pode ser visto no gráfico 37.

Mais recentemente, observa-se que 12 das 39 microrregiões tiveram taxas de crescimento negativo no período entre 2007 e 2000. Enquanto a taxa de crescimento do interior do Paraná foi de 0,658% ao ano para o mesmo período, a da Região Metropolitana de Curitiba foi de 2,023% a. a. São 13 microrregiões, das 38, aqui consideradas como

do interior do estado, que tiveram crescimento acima da média do interior. E das 25 que cresceram abaixo dessa média, 13 tiveram taxas positivas entre 2000 e 2007 e apenas 3 situaram-se na faixa acima de 0,5% a. a. (M.R.G. de Toledo, Paranaguá e União da Vitória), duas na faixa de 0,45% a. a. (Guarapuava e Cerro Azul), também duas (Ibaiti e Irati) na faixa dos 0,3% a. a. e as outras 6 abaixo dessa faixa, mas positivas (Astorga, Francisco Beltrão, Pato Branco, Jacarezinho, Umuarama e Paranavaí). (Ver tabela no anexo 03).

GRÁFICO 37 POPULAÇÃO POR MICRORREGIÃO - 1950-2007.

Fonte: IBGE, censos de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e estimativa de 2007. Organizado por Bergoc, 2009.

Observando-se as microrregiões nesse período, 8 delas apresentaram taxas de crescimento maior que a do Estado que aparecem isoladas no gráfico 38 (tabela anexo 03), variando de 2,023% a. a., que é a de Curitiba, e 1,956% a. a. de Foz do Iguaçu. Depois vêm Maringá e Londrina com 1,550% e 1,371% a. a., respectivamente. Logo abaixo vêm Ponta Grossa com 1,311% a. a. e Cascavel com 1,154% a. a., finalizando com Cianorte e Apucarana com 1,093% e 1,088% a. a. respectivamente. Das 39 microrregiões, 12 perderam população total em 2007, relativamente a 2000.

Pode-se inferir que há um processo de concentração da população em algumas microrregiões, além da Região Metropolitana de Curitiba, em específico as de Londrina, Maringá, Foz do Iguaçu,

GRÁFICO 38 POPULAÇÃO MICRORREGIÕES CURITIBA E SELECIONADAS DO PARANÁ

Fonte: IBGE, IpeaData, 2010. Organizado por Bergoc.

Cascavel, Ponta Grossa, Guarapuava e Toledo, mas numa intensidade menor que a verificada na Capital, resultante do processo complexo e multifacetado ocorrido nas últimas décadas.

A região que mais perdeu população foi a do norte paranaense. Analisando a evolução da população pelas microrregiões do norte verifica-se que todas perderam população entre 1970 e 1980, à exceção das microrregiões de Londrina e Maringá. (Gráfico 39). Pode-se inferir que estas também foram o destino de parte da população migrante

GRÁFICO 39 POPULAÇÃO MICRORREGIÕES DO NORTE DO PARANÁ

Fonte: IBGE, IpeaData, 2010. Organizado por Bergoc.

das demais microrregiões do norte, juntamente com a de Curitiba, que mais recebeu a população do interior, como visto.

O medo da fragmentação do território e a perda do domínio e controle econômico sobre essa parcela levaram as elites econômicas sediadas na Capital a procurar saídas econômicas e sociais que garantissem a manutenção de seu *status quo*. Primeiramente tentou-se repetir o modelo de substituição de importações, mas logo foi percebido que não havia mais como disputar com as empresas instaladas em São Paulo, Rio de Janeiro ou Minas Gerais. Encontraram na complementaridade com São Paulo o possível caminho do desenvolvimento estadual, atraindo para a Capital as indústrias de maior valor agregado e distribuindo no interior, atendendo interesses locais, parte das agroindústrias, cujo valor agregado é em geral bem menor que os ramos concentrados em Curitiba e entorno, aproveitando as possibilidades oferecidas pelos Planos Nacionais de Desenvolvimento.

Para viabilizar a industrialização da Capital foi preciso atrair a mão de obra do interior, o que foi conseguido através de uma política de mecanização das lavouras do norte e oeste do Estado, facilitada pelo crédito subsidiado aos maiores produtores, iniciada na década de 1960, conforme demonstrou Carvalho (2002). A geada de 1975 foi apenas mais uma dentre as várias ocorridas anteriormente, com a diferença de que o Estado estava empenhado em viabilizar outro modelo de acumulação, atendendo aos interesses da elite dominante estadual. O enorme crescimento da utilização do trator e o emprego cada vez maior de insumos químicos transformaram as áreas rurais em zonas de pouca povoação. O grau de urbanização do Paraná estava em 2000 com 81,4%, em 2010 chegou a 85,33%. As maiores cidades apresentam

taxas de 100%, como Curitiba e Pinhais; acima de 95% um grupo de 18 municípios entre os quais Maringá (98,2%), Ponta Grossa (97,79%), Londrina (97,4%). Acima da média do Paraná tem 95 municípios. A figura 61 ilustra o grau de urbanização dos municípios paranaenses.

Possibilitando um panorama sobre a distribuição da população nos municípios do Paraná são apresentadas as figuras 62 e 63 referentes a 2007 (Estimativa) e 2010 (Censo) e, ao final, na figura 64, um mapa síntese com a infraestrutura viária e de energia existentes em 2010, com a população por municípios de 2010.

Os dados espacializados verificados nestes mapas confirmam a estruturação concentradora realizada no território paranaense ao longo das quatro décadas analisadas, que possibilitou a integração das diferentes regiões paranaenses.

A unificação do espaço nacional comandada pelo capital paulista no século XX exigiu a implantação de infraestrutura básica para possibilitar a livre circulação de mercadoria, capital e trabalho. (SCHIFFER, 1989; 1999). As rodovias foram uma das infraestruturas que interligaram as diferentes regiões brasileiras, permitindo sua incorporação a esse espaço. A figura 65 permite verificar a evolução desse processo entre 1955 e 2000, com a expansão da pavimentação das principais rodovias do Brasil. O Paraná implantou e pavimentou as rodovias que permitiram sua integração ao processo, e o norte do estado se incorporou a essa unificação diretamente com São Paulo, inicialmente, para depois se integrar ao próprio estado.

FIGURA 61 MAPA DO GRAU DE URBANIZAÇÃO 2010.

Fontes: IBGE, IPARDES. Base cartográfica, 1997.

FIGURA 62 POPULAÇÃO POR MUNICÍPIOS 2007.

Fonte: Censos do IBGE Org. por Bergoc, G.J.

Legenda

- Sedes municipais
- Sedes de municípios selecionados.
- Limites
- Rios e oceano

População por Municípios:

- Inexistentes no ano do Censo.
- menor que 20.000
- de 20.000 a 49.999
- de 50.000 a 99.999
- de 100.000 a 499.999
- de 500.000 a 999.999
- de 1.000.000 a 1.800.000

| 255 |

FIGURA 64 SÍNTESE DA INFRAESTRUTURA E POPULAÇÃO EM 2010.

Fonte: IBGE, 1991 (Demografia); Kroetz, 1985 (Ferrovias); Roncaglio, 1996 e Razente, 2003 (Rodovias); Copel, 2010 e Duke Energy, 2012 (Usinas de energia) Org. Bergoc, G.J.

FIGURA 65 EVOLUÇÃO DAS PRINCIPAIS RODOVIAS DO BRASIL – 1955 A 2000

Fonte: Schiffer (1999), DER (2000). Org. Bergoc, G.J.

6.4 - Infraestrutura, população e desenvolvimento capitalista

Observando o processo que aconteceu ao longo dessas mais de quatro décadas – 1950 a 2007 –, pode-se afirmar que foi um período de grandes transformações na economia e demografia do Estado. Parece uma constatação óbvia, já verificada por vários outros estudiosos do Estado. Entretanto, o que parece ainda não estar explicado, não foi abordado por esses diversos autores, ou então está sendo tocado de forma sutil, sem dar a dimensão devida, é o significado real desse processo. As enormes movimentações da população pelo território ao longo desse período expuseram a ponta do iceberg das transformações em curso. A intenção posta na elaboração do Plano Rodoviário de 1950 materializa-se, não apenas através da abertura das rodovias, para facilitar o escoamento dos produtos agrícolas do norte do Estado, mas principalmente no controle econômico e político que essas interligações proporcionaram. De um estado dividido, conforme constatação dos estudos da SAGMACS em fins da década de 1950, com fortes tendências à fragmentação, o Paraná chega ao fim do século XX com o território integrado e sob controle das elites econômicas e políticas dominantes concentradas na Capital.

Pode-se afirmar que os principais grupos econômicos e políticos da Capital conseguiram reverter eficientemente a progressiva perda de controle econômico e político sobre o estado, esboçada entre as décadas de 1940 e 1970. Conseguiram ainda se inserir no processo do desenvolvimento capitalista brasileiro de forma articulada, atuando junto à elite nacional, na manutenção do controle do desenvolvimento brasileiro. A infraestrutura foi um dos elementos de fundamental

importância nesse processo, que estruturou o espaço regional para viabilizar essas mudanças, embora não tenha sido a única responsável.

A importância da infraestrutura foi destacada pelo atual governador do Paraná ao afirmar que

as indústrias, que precisam exportar, querem estar próximas do Porto de Paranaguá. *“Elas precisam de uma infraestrutura viária maior*, ligando a outros centros urbanos, como o Sudeste do País. Elas têm necessidade de mão de obra qualificada”, disse. De acordo com Beto, por esses motivos, as fábricas “naturalmente” optam pela Região Metropolitana de Curitiba e pelos Campos Gerais. (RICHA, apud CRUZ, 2012, grifo do autor).

Para justificar que tem trabalhado pelo desenvolvimento do interior, argumenta que

[...] tem trabalhado pelo desenvolvimento do Norte incentivando a agroindústria, “que é mais fácil no Interior”. Ele citou como beneficiadas as cooperativas agrícolas, “que estão entre as maiores do mundo”. [...] “Também demos importantes incentivos fiscais para a indústria têxtil, para as facções que empregam grande parte da mão de obra das pequenas cidades paranaenses. (RICHA, apud CRUZ, 2012).

Além de explicitar a importância da infraestrutura e da mão de obra qualificada como as razões que levam as indústrias a optar pela região mais próxima à Capital, revela o pensamento da elite que continua reservando ao interior as indústrias que agregam menor valor e não representam qualquer possibilidade de ameaça à hegemonia construída ao longo dessas mais de quatro décadas.

As imagens de Curitiba e o contraponto com o Paraná

A partir da década de 1970 foram criadas imagens para Curitiba que procuraram diferenciá-la das cidades brasileiras. (ROSANELI; BERGOC, 2001, p. 177). Inicialmente foi a “Cidade⁹⁴ Modelo”, na década de 1970, depois “Cidade Planejada”, “Cidade Ecológica”, “Cidade qualidade de vida”, “Cidade Europeia”, “Capital de primeiro mundo”, “Cidade social”, “Cidade global”, “Metrópole do emprego”, “Metrópole competitiva, sustentável e solidária” (ALBUQUERQUE, 2003; LIMA, 2004; COLIN, FOWLER; MANCINO, 2009; DIAS, 2008; ROSANELI; BERGOC, 2001), entre outros qualificativos, que foram utilizados numa estratégia de marketing cujo objetivo foi “vender” a cidade como uma “cidade do primeiro mundo”, potencializando os aspectos positivos, procurando desviar a atenção dos problemas não resolvidos, relacionados ao crescimento que teve ao longo dessas décadas.

A construção da imagem de Curitiba foi desmistificada por Garcia (1997), que identificou na construção do mito da cidade modelo “a mais genuína expressão do “milagre brasileiro” em sua versão urbana”. (GARCIA, 1997, p. 27). Imagens que remetem constantemente a ícones europeus, contrapondo-se às metrópoles brasileiras e seus problemas sociais e urbanos.

Lima (2004) mostrou a precarização das condições de vida na Região Metropolitana de Curitiba, com ocupações irregulares em áreas de manancial colocando em situação de risco o abastecimento de toda a região. Albuquerque (2003) demonstrou a exclusão de 23% da

população a partir da criação de um discurso que a cidade é formada por uma população branca, de origem europeia.

[...] O que chama a atenção é o fato de que entre as justificativas apresentadas para o suposto sucesso urbanístico da cidade, aparecem argumentos como “é uma cidade colonizada por “europeus”, uma população “branca”, com disciplina para o trabalho e outros argumentos de fundo discriminatório uma vez que desconsideram a presença de trabalho escravo na Capital desde a sua fundação, como também o fato de que 23% dos seus habitantes são negros, afrodescendentes” [...] “Esta composição de matriz europeia para a cidade, que implicou em tornar invisível a parcela afrodescendente da população, se evidencia como um projeto das elites que têm seus reflexos na educação e nas relações raciais que se reproduzem no cotidiano das escolas públicas da cidade de Curitiba, capital de um Estado que tem sido descrito como a reinvenção do paraíso. (ALBUQUERQUE, 2003, p. 3).

A exclusão em Curitiba é também social, o que é explicado por Souza (2001), que analisou o crescimento demográfico de Curitiba e Região Metropolitana e o tratamento tecnicista do Plano Preliminar de Urbanismo (PPU) de 1965, e o valor e valorização do solo urbano, concluindo que “[...] A capital parece selecionar seus migrantes, reservando a Região Metropolitana de Curitiba (RMC) como espaço para as classes populares, enquanto privilegia o recebimento das camadas médias e altas dos novos migrantes.” Os fundamentos do PPU idealizaram a cidade, segregando parcela dos moradores na própria elaboração do Plano, com diretrizes de contenção da expansão urbana (ROSANELI; BERGOC, 2001, p. 180), revestido por um discurso técnico e racionalista, visto que “a população pobre, habitante de uma região insalubre [do Boqueirão], foi representada como insignificante em termos estatísticos e tornou-se invisível para o planejamento”. (SOUZA, 2001). Os investimentos realizados na cidade, a partir deste plano,

⁹⁴ Alguns autores usam o termo “Capital” em lugar de “Cidade”.

privilegiaram as classes médias e altas e relegaram ao esquecimento os locais onde se localizavam as camadas de baixa renda. Souza (2001) demonstrou esse argumento com as escolhas dos eixos estruturais para receber os investimentos, sob o argumento de serem lugares de maior densidade. “O eixo, opção prioritária para os investimentos públicos e privados, foi instalado sobre os espaços economicamente mais valorizados da cidade, onde habitava a população considerada organicamente integrada ao desenvolvimento urbano.” (SOUZA, 2001). Nestes eixos é que moravam as camadas de média e alta renda e se concentravam os interesses imobiliários. Demonstrou ainda o não investimento nos locais insalubres, que necessitariam de grandes recursos, tornando-se inviável devido à baixa densidade, não mencionando que era onde viviam os pobres e subestimando a densidade desses locais.

Entre nós entendíamos que tudo deveria ser feito para avançar a cidade, desenvolvê-la, a sudoeste: isto é, para não atravessar a rodovia e para não ocupar o Boqueirão. As razões para tal eram bastante sólidas. Ocupado, o Boqueirão seria destinado a uma *população carente* – porque o preço da terra seria sempre baixo e não haveria infra-estrutura, a não ser a um preço bastante alto [...]. Era isto, ou aquilo que propúnhamos: o desenvolvimento da cidade para Oeste e Sudoeste. Como, de fato, se fez (WILHEIM, apud SOUZA, 2001, grifo do autor).

De uma simples e pacata cidade dos anos 1960, Curitiba tornou-se sede de uma Metrópole e apresenta todos os problemas que as metrópoles brasileiras têm e foi maquiada por uma propaganda para “se transformar no que não é”. (ROSANELI; BERGOC, 2001, p.186). A cidade apresenta crescimento da pobreza, problemas de abastecimento de água potável, ocupações irregulares (LIMA, 2003; 2004), alagamentos, insalubridade, aumento da violência, infraestrutura inadequada e

ineficiente para os espaços onde se localizam as populações de menor renda, cuja maioria foi expulsa para os demais municípios da Região Metropolitana, entre outros.

A elite utilizou o poder da Capital para criar sua imagem e se impor em relação ao interior, inclusive invertendo as tendências que ameaçavam sua hegemonia no estado. Nesse aspecto Ferrara (2007) revelou que numa “operação sígnica, Curitiba vale pelo estado do Paraná e a construção dos seus estereótipos visuais vale para todo o conjunto daquela cultura”. (FERRARA, 2007, p. 156-157). Industrializar e desenvolver economicamente Curitiba significa fazer isso para o Paraná. E, os “pés vermelhos⁹⁵”, agora morando em Curitiba (e Região Metropolitana) viraram enfim paranaenses.

Pode-se inferir que há uma relação entre o reforço do significado de Curitiba frente ao estado, não só através de imagens, mas do investimento concreto para transformar a Capital em uma potência econômica, social, política e cultural frente ao interior, procurando manter o controle sobre o processo de produção e reprodução do capital e da sociedade de elite.

⁹⁵ Denominação dada aos habitantes da região norte pelos curitibanos.

7.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: A INTEGRAÇÃO DO TERRITÓRIO DO NORTE DO PARANÁ E SUA INCORPORAÇÃO AO ESPAÇO BRASILEIRO

Confrontando a hipótese formulada de que “a rede de infraestrutura do Estado do Paraná, principalmente a rodoviária e de energia, estruturada entre 1950 e 2000, inseriu o norte do Paraná no processo de desenvolvimento capitalista nacional, inclusive quanto à reprodução da sociedade de elite”, com a infraestrutura produzida na Região Metropolitana de Curitiba e no Norte do Paraná, as políticas implementadas e os resultados auferidos em relação à concentração econômica e demográfica, pode-se afirmar que essa hipótese se comprova. Para demonstrar a comprovação da hipótese, serão sintetizados os aspectos analisados, considerando o que foi apresentado.

Até a década de 1930, menos da metade do território paranaense tinha ocupação econômica nos moldes capitalistas, ou seja, baseada no assalariamento da força de trabalho, e as principais atividades eram a extração e exportação da erva-mate e da madeira, e a pecuária. A drástica diminuição das exportações da erva-mate iniciou uma crise no Paraná Tradicional, levando a região a uma condição de subsistência, nos anos 1930, conforme argumentaram Cancian (1977) e Padis (1981). A infraestrutura implantada até então atendia às necessidades de transporte entre Curitiba e Paranaguá, no caso da estrada de ferro, e as estradas atendiam os locais próximos à Capital. As estradas que faziam percurso para o interior eram precárias, o que dificultava maior relação econômica e social do interior com a Capital. Mesmo assim, Curitiba tirava proveito de ser o caminho natural de convergência a Paranaguá, situada num ponto estratégico entre a Serra do Mar e o litoral. Por outro lado, a estrada de ferro implantada no início do século XX no segundo planalto, a ferrovia São Paulo – Rio Grande, provocou a decadência do tropeirismo e das atividades a ele vinculadas como as pastagens de engorda e gerou a Guerra do Contestado, entre o Paraná e Santa Catarina, na qual o Paraná perdeu parte do território. Este conflito criou o “fantasma” da separação na elite paranaense, conforme argumentou Tomazi (1998).

A colonização do norte do Paraná, iniciada pela região denominada de Norte Pioneiro desde fins do século XIX, teve o café como principal atividade. A ausência de um sistema viário adequado manteve a região com baixa inserção na economia agroexportadora brasileira, inclusive com dificuldade de se articular à paranaense, pois o acesso em direção a Curitiba e ao Porto de Paranaguá era muito precário. A perspectiva de melhorar a economia do estado com a

expansão do café no norte do estado aguçou o interesse da elite, que procurou acelerar sua colonização através de concessões de glebas vinculadas à implantação de estradas de ferro. O Brasil, nesse período, desestimulava a ampliação dos cafezais através de um Acordo entre os principais estados produtores, e o Paraná ficou de fora por ter uma quantidade plantada muito aquém do máximo estabelecido no Acordo, o que possibilitou a expansão da cultura, principalmente nos períodos de valorização do preço do café seja no mercado internacional, seja nas intervenções conjunturais feitas pelo governo brasileiro para assegurar o lucro dos fazendeiros de café.

A década de 1930 foi, de fato, um marco para o estado do Paraná em razão de dois fatores interligados, mas diferenciados, que interferiram no desenvolvimento do estado. Um fator foi a “revolução” de 1930 que alterou a política de colonização do Estado retomando áreas que não haviam cumprido o contrato e promovendo sua política colonizadora, permitindo avançar a fronteira agrícola além do rio Tibagi, abrindo novas glebas no chamado Norte Novo. O outro, a conjuntura de depressão iniciada com a crise de 1929 e a Guerra Mundial entre 1939 e 1945, que causou a diminuição da demanda e do preço do café no mercado mundial.

A crise mundial de 1929, a “revolução” de 1930 e a Segunda Guerra Mundial (1939-45) levaram a uma conjuntura pouco favorável às exportações do café, sendo definida por Cancian (1977) como “a conjuntura de Depressão e dos anos de Guerra”, que se estendeu até 1944, tendo apresentado um lento crescimento econômico e demográfico do estado, conforme Padis (1981) e Razente (1983; 2003). Mesmo assim o governo procurou melhorar a infraestrutura. Em 1933 foram finalizadas as melhorias no Porto de Paranaguá, com a

construção de cais adequado, equipamentos e sistema de armazenagem para a exportação de café. Em 1935 foi iniciada a Estrada do Cerne, pavimentada com macadame. Finalizada em 1940 juntamente com a ferrovia que passava pelo Norte Pioneiro, o ramal Paranapanema, estabeleceu a ligação da região com a Capital e o porto paranaense, permitindo iniciar a exportação da produção regional. Entre a década de 1930 até o final da Segunda Guerra, o Norte Pioneiro foi o maior produtor de café do Paraná, elevando progressivamente a exportação da produção paranaense pelo Porto de Paranaguá e a arrecadação do Estado após o término da infraestrutura viária.

Mesmo com a conjuntura desfavorável, a partir da década de 1930 teve início a colonização do Norte Novo, situado a oeste do Rio Tibagi, o que foi possível com a implantação de uma ferrovia, a São Paulo–Paraná, no prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana a partir de Ourinhos (SP), em direção ao oeste do Paraná e, paralelamente a esta, a abertura de uma estrada, sem pavimentação. A colonização teve na extração e exportação da madeira, de imediato, e no cultivo do café, logo na sequência, as atividades econômicas impulsionadoras, mesmo durante a conjuntura de depressão. Os agricultores mantinham outras culturas, intercaladas ao café, ou grandes áreas de matas intocadas, no caso dos grandes proprietários, além de pastagens, o que possibilitava, em certa medida, a “quase” autossuficiência das fazendas.

A mão de obra era conseguida com os pequenos e médios proprietários que precisavam complementar seu ganho com serviços prestados aos grandes proprietários. Além dessa forma de acesso à força de trabalho, havia também os colonos, parceiros e meeiros, que geralmente faziam o trabalho de abrir a mata e plantar as lavouras, ficando com uma parte da produção. O trabalho assalariado

ainda não havia sido disseminado na região. A alta produtividade proporcionada pela plantação logo após a retirada da mata nativa e a fecundidade da terra roxa presente em grande parte da região atraíam compradores para os lotes que as companhias colonizadoras colocavam progressivamente à venda, sendo esse um dos negócios mais lucrativos para as empresas, conforme Joffily (1985).

Pelas razões alinhavadas é que se defende que a região não se integrou imediatamente ao mercado nacional, mesmo estabelecendo uma relação inicial com o mercado paulista, principalmente. A economia do Norte Novo era praticamente isolada em relação à Capital paranaense, que não apresentava uma ligação física, uma infraestrutura viária que conectasse as duas regiões com eficácia.

Em termos macroeconômicos, entre as décadas de 1930 e 1950 o Estado brasileiro estabeleceu os marcos institucionais, implantou as indústrias de base e a infraestrutura básica de apoio ao crescimento industrial com uma política de substituição de importações. São Paulo liderou o processo de industrialização brasileiro, implantando um parque industrial com capacidade produtiva para suprir grande parte das necessidades nacionais, iniciando a unificação do mercado nacional. (SCHIFFER, 1992).

No entanto, a colonização da região norte do Paraná aconteceu de forma lenta até o final da Segunda Guerra, mas houve uma gradual e progressiva expansão da cafeicultura e vários outros produtos agrícolas, juntamente com o crescimento populacional, paralelamente à implantação de um sistema de vias vicinais articuladas às cidades que foram sendo formadas, e às principais vias de escoamento da região, que se dava em direção ao porto de Santos.

A relação da região Norte Novo paranaense se fazia muito mais com São Paulo do que com Curitiba, sendo ela objeto de preocupação da elite estadual, devido à evasão de renda do Estado e da ameaça de perda de território, em razão de movimentos separatistas que afluíam no norte. A criação do Território do Iguaçu, desmembrando o sudoeste e oeste do Paraná, em 1943, reavivou na memória da elite o “fantasma” da divisão do estado, que atuou na Assembleia Constituinte de 1946, conseguindo aprovar sua extinção.

As eleições de 1955 chamaram a atenção da elite estadual para o peso econômico e político que o norte do Paraná começava a esboçar; ao final da década de 1950 a região norte detinha a maioria da população e quase dois terços do PIB estadual. No entanto, nenhuma medida concreta para alterar esse panorama foi tomada até a década de 1960, inclusive em relação à infraestrutura.

Um plano geral de rodovias, elaborado em 1951, mostrava a intenção do Estado em constituir uma rede viária interligando o interior do estado à Capital, mas sua execução foi lenta, não atendendo às necessidades da época. A construção da Estrada de Ferro Central do Paraná, que possibilitaria ligar efetiva e eficientemente a região norte com o porto de Paranaguá, ficou muito tempo sem obras ou progredia lentamente, sem perspectivas de finalização.

A energia elétrica era outra fonte de preocupações, sendo pequena a quantidade produzida pelo estado ou pelas concessionárias particulares e a distribuição ineficiente. (UFPR/DH, 1994). Os governos estavam mais interessados na arrecadação proporcionada pela venda dos lotes do que com as atividades produtivas, até o esgotamento das fronteiras agrícolas no final da década de 1950.

Na região norte a falta ou precariedade da infraestrutura eram motivos de críticas constantes ao governo estadual que acabavam resultando em agitações separatistas. O Estado paranaense nesse período era controlado por poucas famílias do “Paraná Tradicional” que se revezavam no poder, oriundas principalmente das atividades madeireiras e do mate.

A década de 1960 é o marco representativo das alterações estruturais que foram implementadas no estado do Paraná. Foi eleito um governador desconhecido da grande maioria da região norte, cujas ligações com a elite estadual eram ignoradas. O candidato percebeu a força política e econômica do norte e prometeu mudanças em relação às políticas que os governos tinham empreendido até então, conseguindo uma boa votação na região, o que permitiu ganhar as eleições.

Estudo encomendado por esse novo governo detectou que o Paraná apresentava áreas com funções econômicas ou sociais desintegradas, isoladas ou tributárias de sistemas extra-estaduais, enfraquecendo a unidade administrativa e recomendou a institucionalização de uma nova subdivisão administrativa e a abertura de vias, interligando à Capital as duas grandes e novas regiões que haviam se formado nas últimas décadas: norte e oeste-sudoeste. (SAGMACS, 1963).

Seguindo as recomendações do estudo, o governo criou uma nova estrutura administrativa e viabilizou recursos através de imposto compulsório, que possibilitou construir uma estrada, a Rodovia do Café, ligando a região norte ao Porto de Paranaguá, passando por Curitiba, que foi finalizada em 1965. A rodovia abriu uma nova

perspectiva de exportação para a região norte paranaense com o porto de Paranaguá, tornando-se o maior exportador de café do Brasil no segundo quinquênio da década de 1960.

O governo reorganizou ainda o setor de produção e distribuição de energia, passando a investir diretamente na construção de hidroelétricas, como objetivo de industrializar o estado. Institucionalizou uma política de financiamento destinada à industrialização, tentando inicialmente reproduzir a política de substituição de importações, com incentivos direcionados para a criação de pequenas e médias indústrias de capital paranaense. Verificando que os resultados não eram satisfatórios, pois não tinha como competir com a indústria paulista, o Governo seguinte redirecionou os financiamentos para buscar a complementaridade àquela economia. Estimulou também a industrialização de produtos primários, apoiando as cooperativas a criarem empresas que transformassem os produtos da sua região, surgindo as primeiras agroindústrias de grande porte.

Ainda na década de 1960, em função dos enormes estoques e da colheita de café que apontava na perspectiva de uma superprodução, o Governo Federal, apoiado pelo Governo Estadual, iniciou um programa de erradicação e substituição dos cafezais por produtos que possibilitassem a mecanização da lavoura e a concentração da propriedade rural, através de crédito subsidiado para a aquisição de tratores e implementos e da introdução de insumos para aumentar a produtividade agrícola (CANCIAN, 1977), provocando a liberação de mão de obra do campo. O programa acabou invertendo as migrações na região norte e desmantelando definitivamente o colonato, os meeiros e as parcerias (SCHIFFER, 1989), que eram importantes formas de exploração da força de trabalho agrícola regional.

Já, nessa mesma década, cerca de cinquenta e um municípios da região norte apresentaram decréscimo populacional, embora a região como um todo ainda tenha apresentado aumento da população total, conforme mostrou Carvalho (2002), evidenciando o início dos resultados da política implementada.

A “modernização do campo” fez parte do processo mais amplo de inserção capitalista do Brasil na nova divisão do trabalho do capitalismo mundial a partir da década de 1960. O Paraná mudou da monocultura do café para a produção de outras mercadorias, atendendo a demandas e à conjuntura do mercado internacional de *commodities*. Para tal teve que arcar com a importação de equipamentos e insumos, que atrelou a agricultura “moderna” aos interesses do comércio e da indústria internacional de máquinas, equipamentos e de insumos.

Os produtos agroindustrializados eram então produzidos principalmente para exportação, como o caso de uma das indústrias de café solúvel implantada na década de 1960 e em atividade até o presente, e responsável pela exportação de 60% do café solúvel brasileiro, mesmo após a grande erradicação dos cafezais da região norte. Os produtos substitutos, a soja, o milho e outros, e respectivos derivados semi-industrializados também são produzidos para atender principalmente às demandas internacionais e à produção pecuária que também tem como destino o mercado externo.

A pavimentação da Rodovia dos Cereais – BR 369 – em meados da década de 1950, que permitiu acessar o Porto de Santos, e a abertura e pavimentação da Rodovia do Café – BR 376 –, finalizada em 1965, interligando a região norte a Curitiba e ao Porto de Paranaguá, juntamente com a generalização do assalariamento, inseriram

definitivamente a região norte na economia capitalista nacional, permitindo inclusive a progressiva articulação desta à “economia paranaense”.

No período do “milagre econômico”, entre 1967 e 1973, o Paraná dispunha de órgão de apoio e instrumentos de financiamento às indústrias que permitiram sua articulação às estratégias nacionais, definidas em programas e Planos Nacionais, e a ação estadual passou a ser pautada pela atração de empresas de maior porte, incluindo estrangeiras.

A implantação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), no início da década de 1970, e a infraestrutura rodoviária, de energia e comunicações, facilidade de acesso ao Porto de Paranaguá, entre outros diferenciais estruturantes, inclusive com o apoio intensivo do governo paranaense, foram atrativos que resultaram na implantação das primeiras montadoras em Curitiba.

A aliança entre empresários industriais e os governantes do Paraná facilitou as ações junto ao governo federal para atrair investimentos para a Capital, conforme demonstraram Lourenço (2003), Loeffler (2009) e Oliveira (2001), resultando na implantação de uma petroquímica em Araucária, na Região Metropolitana de Curitiba, estabelecendo novas possibilidades para a atração de empresas. As regiões agrícolas, notadamente a norte, foram incentivadas a exportar os produtos primários, com pouca ou nenhuma transformação inicial, através de políticas nacionais, privilegiando a melhoria das estradas consideradas “Corredores de Transporte”, ligando as regiões produtoras aos portos.

O II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), elaborado

pelo governo federal para o período 1974-78, embora tenha sido apenas parcialmente implementado até meados de 1976, teve efeitos na agricultura de exportação e na desconcentração, ainda que limitada, da industrialização brasileira, principalmente pela melhoria das estradas que ligavam as áreas de maior produção agrícola, em particular as que produziam para exportação, fruto do programa denominado “Corredores de Exportação”. Pode-se afirmar ainda que a industrialização de Curitiba teve nessa política nacional seu ponto de apoio inicial.

O Governo paranaense, entre 1972 e 1973, realizou estudo para elaborar sua Política de Desenvolvimento Urbano (PDU), que apontou, entre outras, a possibilidade de desenvolver três eixos industriais no estado: 1) Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá, 2) Londrina-Maringá e, 3) Cascavel-Toledo-Guaíra. Na década de 1970 foi iniciado o estudo específico referente ao eixo Londrina-Maringá, a Metrópole Linear do Norte do Paraná (METRONOR), que após mais de uma década de trabalhos resultou apenas na construção de um desvio rodoviário, contradizendo a proposta inicial de integração da região. Concluindo pela potencialidade da integração da região o estudo registrou que “o poder de decisão das atividades econômicas básicas está situado fora do âmbito regional” (PARANÁ, 1979). A implantação da METRONOR foi minada, na década de 1980, com a disputa entre os órgãos estadual (escritório METRONOR) e federal (UAS) pelo controle do projeto e dos recursos que ele receberia. (CUNHA, 2007).

Enquanto no estadual o mando era do MDB, cujo governador era oriundo do interior e ainda não articulado à elite estadual, no federal estava a ARENA, controlada pelo ex-governador e Ministro da Educação, relacionado diretamente com a elite estadual. Pode-se inferir

que a elite desejava ter a hegemonia sobre qualquer possibilidade de desenvolvimento no estado, que procurou manter mesmo quando esteve momentaneamente sem o controle da máquina estatal paranaense.

O PDU identificou a força política e econômica do norte do Paraná e a ameaça que representava para a elite, deixando claro que Curitiba era a única área economicamente forte do Estado que poderia contrabalançar a força que se esboçava no interior, principalmente no norte. O estudo de Integração dos Polos Agroindustriais do Paraná identificou a dificuldade para adotar “comportamentos e ações políticas e administrativas mais consequentes para a superação do referido atraso relativo”. (PARANÁ, 1975). Este estudo alertava ainda que a forma de atuação dos representantes políticos do Estado em relação aos interesses setoriais e regionais e seu alinhamento aos nacionais, quando apoiavam programas federais que reservavam ao estado “funções primário-exportadora, sem compensador apoio ao avanço industrial”, diminuía as possibilidades de desenvolvimento econômico paranaense. (PARANÁ, 1975).

Estes alertas certamente orientaram a elite estadual, pois se observa que o Estado passou a agir mais agressivamente no âmbito nacional, procurando levar para Curitiba indústrias que estruturaram um parque industrial mais dinâmico, reservando para o interior as que agregam menor valor, colocando essa possibilidade como a realização da “vocalização agrícola” do interior (PARANÁ, Mensagem, 1976). Foram destinados diferenciadamente os recursos para infraestrutura de energia e rodovia, sendo priorizado o eixo Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá, bem como o financiamento para a implantação de indústrias para Curitiba (AUGUSTO, 1978), contando com entidades

que atuaram decisivamente para privilegiar a Capital, como o Centro de Desenvolvimento Industrial do Paraná (CENDI) e a Associação dos Empresários da Cidade Industrial de Curitiba (AECIC). (SCHWARTZ, 1997; OLIVEIRA, 2001).

A partir da década de 1970, sucessivos planos e programas foram implementados pelos governos paranaenses, alguns financiados pelo Governo Federal e outros por organismos internacionais. Os objetivos explicitados desses planos foram de conter as migrações do interior para a Capital. Enquanto o Programa de Ação Municipal (Pram) propunha conter as migrações nas pequenas cidades, o Programa Estadual de Desenvolvimento Urbano (PEDU) estabelecia que as migrações deveriam ser contidas nas maiores, visando concentrar investimentos e “equilibrar a rede urbana”, abrindo a possibilidade de investimentos nas “cidades polos” regionais, através de investimentos em infraestrutura urbana. Entretanto, grande parte dos recursos destinou-se ao próprio Governo Estadual e, mesmo propondo tornar os municípios mais autônomos, acabou por deixá-los mais dependentes do Governo Estadual. (RAZENTE, 2003).

Com investimentos que acabaram se direcionando para atender as camadas de maior renda dos Municípios, em função da necessidade imposta pelos organismos financeiros internacionais de pagamento dos empréstimos contratados, houve o aumento da arrecadação de impostos municipais e a marginalização da população mais pobre, pois estes programas não previam investimentos em geração de renda e empregos locais. À população de menor renda restavam as alternativas de morar em favelas, mesmo em pequenas cidades, ou migrar para as maiores cidades onde, pelo menos, existia a possibilidade de emprego.

Mesmo o programa Paraná Urbano, que ainda merece uma análise mais aprofundada, não chegou a apresentar resultado muito diferente dos anteriores, a se considerar os dados populacionais dos municípios menores e o empobrecimento da população em parcela considerável dos municípios paranaenses. Essa população, se direcionou para as maiores cidades do Estado e principalmente para Curitiba e Região Metropolitana, constituindo-se em reserva de força de trabalho para as indústrias, notadamente para as da Capital e respectiva região, alterando ainda a correlação de forças políticas entre as diversas regiões do Estado.

O discurso dominante, na segunda metade do século XX, propunha a “industrialização do Paraná” como forma de enfrentar os problemas da falta de emprego, devido à liberação do trabalhador agrícola, seja pela perda dos postos de trabalho resultante da mecanização da lavoura, ou pela concentração fundiária ocorrida entre meados da década de 1960 e 1980. Entretanto, com os diferenciais criados para Curitiba, a industrialização aconteceu mais concentradamente nesta cidade, atraindo grande parte da população do interior, principalmente das regiões norte e oeste do Estado. Diferenciais estes que foram ocultados no discurso oficial, que sempre apresentou sua política como sendo para todo o Paraná.

O processo de industrialização de Curitiba, que teve início na década de 1960, levou quatro décadas para se consolidar, resultando na concentração demográfica e de capital em Curitiba e Região Metropolitana, sendo o outro lado, o esvaziamento populacional e econômico do interior, principalmente do norte e oeste do Estado, afastando definitivamente a ameaça separatista e a possibilidade de perda de controle político e econômico do Estado.

Em termos demográficos, o eixo formado por Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá detinha em 2000, 32% da população e 58% da produção do estado, enquanto o eixo Londrina-Maringá, na região norte, passou a ter pouco mais de 16% da população e apenas 9% da produção; na região oeste, o eixo Cascavel-Guaíra-Foz do Iguaçu, com 8% da população, detinha também 9% da produção. Juntos concentravam 24% da população e 18% da produção do estado. (PRDE, 2006). Comparativamente a 1960 essas regiões detinham 66% da população e 61% da produção do estado conforme visto.

A concentração de população e produção em Curitiba e Região Metropolitana continuou a partir do início do século XXI e ainda não se apresenta nenhum indicador mostrando a possibilidade de alteração da tendência, principalmente porque o eixo Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá, além de ter a melhor infraestrutura do Paraná, tem recebido apoio do Estado para a implantação de novos empreendimentos industriais. Recente declaração do atual governador explicitou esse diferencial ao revelar que “as indústrias preferem o eixo Curitiba-Ponta Grossa em virtude da disponibilidade de infraestrutura” e reafirmando a ideia de que as agroindústrias devem ser implantadas no interior, pois corresponde à sua “vocação”.

A institucionalização de duas regiões metropolitanas no interior, a de Londrina e a de Maringá, ao invés de atender interesses regionais, sinaliza a aplicação da máxima de “dividir para governar”. A mesma tática empregada pela ditadura militar para desarticular e acabar com a Metrópole do Norte, na década de 1980, agora foi utilizada para consolidar a separação regional e afastar as possibilidades de uma integração que poderia reavivar a região.

A fragmentação do território em pequenos municípios disseminou o poder entre uma diversidade de interesses e permitiu estabelecer outras formas de controle, como as Associações de Municípios. Ao mesmo tempo em que elas têm a possibilidade de desempenhar um papel de fortalecimento dos Municípios, podem ser capturadas para cumprir objetivos que, mesmo atendendo às suas necessidades imediatas, ficam amarradas a outros interesses ao dependerem de verbas dos escalões superiores para o desenvolvimento de seus projetos e, portanto, suscetíveis ao controle Estadual e Federal, conforme as articulações em torno de verbas e do poder.

Ao longo do período analisado, foi possível observar várias iniciativas que mantiveram a articulação de uma elite local – tanto a tradicional, de Curitiba, quanto a do norte do estado – ajustada à elite nacional hegemônica, nos vários setores da economia, com seus respectivos desdobramentos no território. Um sinal significativo foi o processo de concentração da propriedade fundiária, patrocinada por créditos subsidiados, que beneficiou os grandes cafeicultores do norte do estado. Outro, foi a mudança da política de industrialização, ocorrida na década de 1970, em que o estado do Paraná mudou a diretriz de financiar as pequenas empresas paranaenses, para qualquer empresa, direcionando ainda os investimentos às grandes empresas.

O Estado paranaense, ao assumir as dívidas do Município de Curitiba referentes à implantação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), também evidenciou a escolha que contribuiu para consolidar a Capital econômica e politicamente, frente ao restante do Paraná. A atração de montadoras para a CIC e da refinaria para Araucária foram outras evidências da direção que a elite estadual adotou, a partir da década de 1970, em que o Governo Estadual utilizou todos os recursos

possíveis e disponíveis para efetivar a vinda dessas empresas, recursos estes que não foram utilizados na mesma intensidade e magnitude para o interior.

Mesmo o projeto desenvolvimentista paranaense não se realizando como inicialmente imaginado na década de 1960, promoveu as articulações com o desenvolvimento capitalista brasileiro, entre as décadas de 1970 e 1980, observando-se que na “combinação de altas taxas de crescimento econômico com um Paraná urbanizado apesar de ter tido a menor taxa de crescimento populacional de todo o País” (RAZENTE, 2003, p. 128) é que se encontram as evidências explicativas da dinâmica populacional e das novas relações estabelecidas.

Pode se afirmar que a elite tirou proveito da própria lógica do capitalismo, da tendência à concentração do capital, escolhendo Curitiba e Região Metropolitana para receber a maior fatia dos recursos, pois poderia resolver tanto o problema da perda de poder econômico quanto do político da Capital em relação ao restante do Estado, uma vez que a industrialização gera riqueza através da agregação de valor e requer grande contingente de mão de obra concentrada espacialmente.

A crise da década de 1980, que era a exaustão do estágio extensivo do capitalismo no Brasil implicando na própria exaustão da acumulação entravada, conforme argumentou Deák (1999), não mudou a tendência que emergiu no Paraná, verificada nos dados do censo de 1980.

As articulações para atrair indústrias para Curitiba continuaram, ficando para o interior o papel de supridor de alimentos para o mercado interno e de produtos primários ou semielaborados para exportação, produzidos pelas agroindústrias cooperativas, objetivando a geração

de divisas para o pagamento da dívida externa. Em meados dos anos 1980, a indústria passou a responder por 35,5% da renda gerada no Estado, enquanto a agricultura atingia apenas 23,9%, afirmou Trintin (2005).

A Mesorregião Metropolitana de Curitiba passou a responder por 40% do PIB estadual, conforme mostrou Lourenço (2003). No entanto, o Paraná se manteve no mesmo ritmo do crescimento brasileiro do período, que foi pequeno. A infraestrutura produzida no período priorizou melhorias nas vias próximas a Curitiba e em direção ao porto, melhorando sua condição como alternativa de localização e ao mesmo tempo o acesso da Capital com as várias regiões no interior. Além de novas ligações entre sedes de municípios com as principais rodovias que ligavam à Capital, o período foi destinado à manutenção das estradas, conforme definiu Roncaglio (1996).

Do ponto de vista da energia somente uma nova usina entrou em operação, quase dobrando o potencial instalado, mas ainda pouco frente às necessidades, pois permitia somente diminuir a dependência de fatores climáticos. A infraestrutura brasileira e, conseqüentemente a paranaense, foi sucateada nesse período até os primeiros anos da década de 1990. O Governo Federal iniciou, na década de 1990, alterações significativas na economia brasileira, com os processos de privatização. O Paraná não aderiu imediatamente à direção que o Governo central empreendeu, mas a partir de meados da década atuou fortemente no sentido da privatização das empresas e da infraestrutura paranaense e federal. As rodovias foram privatizadas e pedagiadas, assim como a maioria das empresas e alguns órgãos que foram considerados secundários como a FAMEPAR, SANEPAR,

BANESTADO, entre outros. As privatizações das rodovias entregaram a infraestrutura estadual para sete empresas privadas que assumiram a manutenção das rodovias estruturais do estado, tendo assegurado em contrato altas taxas de retorno do capital.

A economia brasileira não teve progresso significativo nesse período, mas o Paraná soube tirar proveito da saturação dos grandes centros brasileiros, da abertura do mercado e do regime automotivo implantado pelo Governo Federal e, utilizando vários atrativos, como a participação acionária nas empresas, além da disponibilização de infraestrutura viária e de energia, entre outros incentivos, conseguiu atrair novas multinacionais, agora para a Região Metropolitana de Curitiba, consolidando as mudanças iniciadas quatro décadas antes. A Mesorregião Metropolitana de Curitiba chegou a ter 49,1% do PIB total do estado nessa década e o Valor Adicionado Fiscal do setor secundário alcançou 51,74% em relação ao Paraná. Realizou-se assim o maior desejo da elite estadual: ter o domínio econômico do estado.

A economia brasileira do início do século XXI revelou o lado perverso dessa política concentracionista, quando o Paraná experimentou uma queda do PIB estadual bem maior que o brasileiro em 2002. A busca pela industrialização a qualquer custo, empreendida pelos sucessivos governos paranaenses com o objetivo de diminuir a dependência do Estado das crises do mercado agroexportador internacional, acabou resultando na maior dependência das crises econômicas mundiais e das decisões dos segmentos industriais tomadas fora do país.

Por fim, Curitiba, “a única área forte do Estado que poderia contrabalançar a força que se esboçava no interior”, foi apresentada

como a “cidade modelo”, “cidade ecológica”, “cidade planejada”, entre outros qualificativos, ao longo dessas quatro décadas e escondeu o crescimento da pobreza, aumento da violência urbana, os problemas com o abastecimento de água, a doação de recursos e de áreas protegidas para as multinacionais, na floresta Atlântica, para instalarem suas plantas industriais globais e estacionarem, em gigantescos pátios impermeabilizados, os veículos destinados ao mercado mundial.

O grupo dominante estadual foi capaz de tirar proveito das situações conjunturais e estruturais, contrabalançar, manter e ampliar o controle econômico e político sobre o território. Com o esvaziamento do norte paranaense, foram reduzidos o poder de influência e barganha dos representantes políticos da região, com a alteração da forma e do lugar da acumulação. (RAZENTE, 2003). A elite não perdeu o controle econômico e político para o norte, ou qualquer outra região do interior, mas não consegue esconder mais as desigualdades que concentrou nos seus arredores e mesmo em vastas áreas do interior e a entrega aos grupos internacionais do segmento mais dinâmico da economia estadual, reproduzindo no Paraná a acumulação entravada.

Nos dias atuais, o território está integrado, mas as diferenças continuam, e até aumentam. Não se observa desde a década de 1980 nenhuma manifestação separatista no norte do estado, podendo-se concluir que este espaço, do norte do Paraná, se encontra plenamente integrado e incorporado ao espaço paranaense e nacional, com uma economia agroexportadora e de serviços, articulada ao papel que lhe foi reservado, supridora de produtos primários, geralmente com pouca transformação tanto do mercado nacional quanto internacional, sendo que a infraestrutura implantada foi fundamental para sua consolidação.

A integração do norte do Estado sob controle da elite teve no aumento da infraestrutura próximo à Capital um componente decisivo. Tanto as rodovias quanto a disponibilidade de energia privilegiaram Curitiba e Região Metropolitana, com maior concentração no eixo Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá. Enquanto as ligações da região norte com a Capital eram precárias, seu crescimento econômico e demográfico foram superiores em relação a Curitiba. Após a efetivação da ligação rodoviária, combinada com as políticas conduzidas por sucessivos governos, a região perdeu população para a Capital e Região Metropolitana. O aumento de uma, a partir da década de 1960, está relacionado ao esvaziamento da outra, como pode ser verificado nos dados levantados.

Em síntese, percebe-se que concomitantemente à implantação da infraestrutura de energia e transporte, se estabeleceu e consolidou ao longo das quatro últimas décadas do século XX uma divisão regional do trabalho, a qual reservou para Curitiba e Região Metropolitana sediar as empresas dos ramos de maior valor agregado e ao interior as atividades e empreendimentos predominantemente relacionadas ao setor agropecuário e, em geral, de menor valor agregado, e os serviços estão distribuídos entre as principais cidades do estado. A incorporação do espaço norte paranaense ao nacional deu-se inicialmente através das relações estabelecidas com São Paulo, para, depois, passar a acontecer predominantemente com a Capital paranaense, a partir da década de 1960, possibilitadas pela infraestrutura implantada.

REFERÊNCIAS¹

AGLIETTA, M. **Regulacion y crisis del capitalismo**: la experiencia de los E.U.A. México, DF: El Siglo Vinteuno, 1979. (Traduzido por Juan Bueno da 1ª ed. Francês).

ALBUQUERQUE, J.A. **O racismo silencioso em escolas pública de Curitiba**: planejamento urbano, poder e exclusão social. Florianópolis: In: II SEMINÁRIO INTERNACIONAL: Educação intercultural, gênero e Movimentos sociais. Identidade, diferença, mediações, 2., 2003. **Anais...** Florianópolis: UFSC, 2003. Disponível em: <http://www.rizoma.ufsc.br> . Acesso em: 19 Fev. 2011.

AOKY, Y. S.. **O cooperativismo e a consolidação do complexo agroindustrial em Maringá**. 2003. Dissertação (Mestrado.) - PPGG - Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2003.

ARAÚJO, T. B. de; BEZERRA, M. L. **Experiência recente em planejamento regional**: os casos das Associações de Municípios do Setentrão e do Oeste do Paraná. Curitiba : PARANACIDADE; SEDU, 1999. (Série Técnica).

ARBIX, G. Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro. **Revista de Ciências Sociais**. Rio de Janeiro, v. 43 n.1, IUPERJ, jul., 2000. Disponível em: <http://www.arbix.pro.br/wp-content/uploads/dados.pdf>. Acesso em: 24 Jan. 2012.

ARIAS NETO, J.M. **O Eldorado**: representações da política em Londrina, 1930/1975. 2. ed. Londrina: EDUEL, 2008.

AUGUSTO, M.H.O. **Intervencionismo estatal e ideologia desenvolvimentista**. São Paulo: Símbolo, 1978.

BALHANA, A.P.; MACHADO, B.P.; WESTPHALEN, C.M. **História do Paraná**. Curitiba: Grafiar, 1969. v.1.

BATISTA Jr. P.N.B. **A economia como ela é**. São Paulo: Boitempo: 2. ed., 2001.

BATISTA, J.C. A estratégia de ajustamento externo do Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento. **Revista de Economia Política**, v. 7, n. 2, p. 66-80, abr.-jun., 1987.

BENJAMIN, C. et al. **A opção brasileira**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1998.

BERGOC, G.J.. **Associações de Municípios do Estado do Paraná**: cooperação e planejamento para o desenvolvimento regional. 2001. 274 f. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

BIGG-WITTHERR, T.P. **Novo caminho no Brasil Meridional**: a província do Paraná, três anos de vida em suas florestas e campos – 1872-1875. Rio de Janeiro: J. Olympio/UFPR, 1974.

BIONDI, A. **O Brasil privatizado**: um balanço do desmonte do Estado. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2003.

BRASIL. Ministério do Interior. SUDESUL. **II Plano Nacional de Desenvolvimento**: Programa de Ação de Governo para a região sul 1975 – 1979. Porto Alegre, 1975b.

BRASIL. Presidência da República. **I Plano Nacional de Desenvolvimento 1972 – 1974**. Rio de Janeiro, 1971.

BRASIL. Presidência da República. **II Plano Nacional de Desenvolvimento 1975 – 1979**. Rio de Janeiro: Graf. IBGE, 1974.

BRASIL. Presidência da República. **II Plano Nacional de Desenvolvimento**: Programa de Ação de Governo na Área do Desenvolvimento Urbano 1975 – 1979. Brasília, 1975a.

BRASIL. Presidência da República. **Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social**: 1963-1965. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1962.

BRASIL. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Privatização**

no Brasil: 1990-1994/1995-2002. Rio de Janeiro : BNDES, 2002. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Publicacoes/Consulta_Expressa/Setor/Privatizacao/200207_3.html. Acesso em: 24 Jan. 2012.

CANCIAN, N. A. **Cafeicultura paranaense**: 1900-1970 – estudos de conjunturas. 1977. 497 f. Tese (Doutorado) – DCS, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1977.

CANO, W. **Desconcentração produtiva regional do Brasil 1970-2005**. São Paulo: Ed. UNESP, 2008.

CANO, W. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930-1970**. 3. ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2007.

CAPUTO, A. C. **Desenvolvimento econômico brasileiro e investimento direto estrangeiro**: uma análise da instrução 113 da SUMOC – 1955/1963. 2007. 114 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

CARVALHO, J.F. de. O cenário brasileiro em 2006. In: CARVALHO, J.F. de. et al. (Org.). **O Brasil é viável? Uma análise de aspectos críticos da realidade brasileira, seguida de esboço de diretrizes estratégicas para um projeto nacional**. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CARVALHO, M.S. de. Os mitos da reforma agrária e da geada no norte do Paraná. In: FRESCA, T.M.; SALVI, R.F.; ARCHELA, R.A. (Orgs.). **Dimensões do espaço paranaense**. Londrina: Eduel, 2002.

CASTELNOU NETO. A.M.N. **Arquitetura londrinense**: expressões de intenção pioneira. Londrina: Midiograf, 2002.

CASTRO, A. B. de. **7 ensaios sobre a economia brasileira**. 2.ed. Rio de Janeiro: Forense, 1972. v.1

CASTRO, A. B. de. **7 ensaios sobre a economia brasileira**. Rio de Janeiro: Forense, 1971. v.2

CASTRO, A. B. de. Ajustamento X Transformação: a economia brasileira de 1974 a 1984. In: CASTRO, A. B. de.; SOUZA, F.E.P. de. **A economia brasileira em marcha forçada**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

CASTRO, H. de. **O drama das estradas de ferro no Brasil**. 1981. São Paulo: LR Editores, 1981.

CESÁRIO, A.C.C.. **Industrialização e pequenos empresários em Londrina**. Curitiba: Grafipar, 1981.

CHAUÍ, M. **O que é ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 1982

CMNP - Companhia Melhoramento Norte do Paraná. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. São Paulo: CMNP, 1977.

COLIN, D. R. A.; FOWLER, M. B.; MANCINO, S. . Globalização, municipalidades e direitos: o impacto nas políticas sociais da Região Metropolitana de Curitiba. In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. de F. (Orgs.). **Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba**. Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.

COPEL. **História da Copel**. Disponível em: <http://www.copel.com/hpcopel/root/nivel2.jsp?endereco=/hpcopel/acopel/pagcopel2.nsf/docs/6505401715872FAA032573FA0069734F>. Acesso em: 26 Ago. 2010.

COPEL. **História da energia no Paraná**. Disponível em: <http://www.copel.com/hpcopel/root/nivel2.jsp?endereco=%2Fhpcopel%2Froot%2Fpagcopel2.nsf%2F0%2F938F473DCEED50010325740C004A947F> acessado em 05/02/2012.

CRUZ, P. **Porque as indústrias vão para Curitiba e Ponta Grossa**. Londrina: NOMOMENTO, 2012. Disponível em: <http://www.nomomento.jor.br/novo/nomomento/beto-explica-por-que-as-industrias-preferem-curitiba-e-pg>. Acesso em: 10 Jan. 2012.

CUNHA, F.C.A. Metronor – Metrópole linear do Norte do Paraná: um resgate do planejamento regional no norte do Paraná nas décadas de 1970 e 1980. **Revista de Geografia**, Londrina, v. 16, n. 1, jan./jun., 2007.

DEÁK, C. **À busca das categorias da produção do espaço**. São Paulo: FAU/USP, 2001. (Livre Docência)

DEÁK, C. Acumulação entravada no Brasil e a crise dos anos 90. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R. (Orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: FUPAM/EDUSP, 1999.

DIAS, S.I.S. A arquitetura do desejo: o discurso da nova identidade urbana de Curitiba. In: SEMINÁRIO DE CIDADE CONTEMPORÂNEA: Curitiba de Amanhã 40 anos depois (1965-2005), 1., 2005, Curitiba. **Anais ...**, Curitiba, 2005.

DIAS, S.I.S.; HENRIQUES, M.J.R. O dialogismo em Bakhtin: estudos sobre a identidade. A formação da identidade urbana de Curitiba. In: SEMINÁRIO

NACIONAL EM ESTUDOS DA LINGUAGEM, 1., 2008, Cascavel. **Anais...**, Cascavel: Unioeste, 2008. Disponível em: <http://www.fag.edu.br/professores/solange/PRODUCAO%20CIENTIFICA/1%20SEMINARIO%20ESTUDOS%20LINGUAGEM%20-%20CVEL/ARTIGO%20-%20SEMIN%20RIO%20LINGUAGEM%20-%20UNIOESTE.pdf>. Acesso em: 18 Fev. 2011.

DINIZ, C.C. **Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira**. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1981.

DUQUE, H.M. **Luta pela modernização da economia cafeeira: assim agem as multinacionais**. São Paulo: Alfa-Omega, 1976.

FAJARDO, S. Complexo agroindustrial, modernização da agricultura e participação das Cooperativas Agropecuárias no Estado do Paraná. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, v. 9, n. 27, Set.. p.31-44, 2008. Disponível em <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html> : Acesso em 12/11/2011.

FAJARDO, S. O novo padrão de desenvolvimento agroindustrial e a atuação das cooperativas agropecuárias no Paraná. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, n. 17, Fev. p.31-47, 2006. Disponível em <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html> : Acesso em 12/11/2011.

FARACO, J.L.. **Planejamento urbano no Paraná**: a experiência de Curitiba. 2002. 386 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

FERRARA, L.D'A. Modelar a cidade. In: FERRARA, L.D'A. ; DUARTE, ; F. CAETANO, K.E. (Orgs.). **Curitiba**: do modelo à modelagem. São Paulo: Annablume / Curitiba: Champagnat, 2007.

FERREIRA, J. C. V. **O Paraná e seus municípios**. Maringá: Memória Brasileira, 1996.

FIGUEIREDO, M.J. A concessão de rodovias paranaenses: uma análise à luz das teorias da regulação. In: ECOPAR., 2, 2003, Maringá, **Anais...** Maringá: UEL/UEM/EUPG/UNIOESTE/IPARDES, 2003. p. 43-55.

FONSECA, P.C.D.; MONTEIRO, S.M.M. O Estado e suas razões: o II PND. **Revista de Economia Política**, v. 28, n. 1, p. 28-46, jan./mar., 2007.

FORTES DE SÁ Jr. A. **Ney Braga**: tradição e mudança na vida política. Curitiba: s/ Editora, 1996.

FRESCA, T.M.. **A rede urbana do norte do Paraná**. Londrina: Edel, 2004.

FRESCA, T.M.; SALVI, R.F.; ARCHELA, R.A. (Orgs.). **Dimensões do espaço paranaense**.

Londrina: Eduel, 2002.

GARCIA, F.E.S. **Cidade espetáculo**: política, planejamento e city marketing. Curitiba: Ed. Palavra, 1997.

ÇONÇALVES, R.; POMAR, V. **A armadilha da dívida**. São Paulo: Ed. Fund. Perseu Abramo, 2002. (Coleção Brasil Urgente)

HERMÓGENES, L. **Paraná**: terra de todas as gentes de muita história. Francisco Beltrão: Ed. Grafit, 2003.

IPARDES, Curitiba, PR. **Análise conjuntural**, . Curitiba, v.14, n.11-12, p.3-9, nov./dez., 1992.

IPARDES, Curitiba, PR. **Análise conjuntural**, . Curitiba, v.14, n.1-2, p.3-6, jan./fev., 1992.

IPARDES, Curitiba, PR. **Dinâmica recente da economia e transformações na configuração espacial da Região Metropolitana de Curitiba**. Curitiba, 2004.

IPARDES, Curitiba, PR.. **Economia Paranaense**: desempenho recente e cenários de curto prazo. Curitiba, 1991.

IPARDES, Curitiba, PR. **Estabelecimentos rurais no Paraná crescem, concentração de terras permanece**. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&cod_noticia=186. Acesso em: 08 Out. 2009.

IPARDES; Fundação Edison Vieira. **O Paraná reinventado**: política e governo. Curitiba, 1987.

IPARDES, Curitiba, PR. **Os vários Paranas**: identificação de espacialidades socioeconômico-institucionais como subsídio a políticas de desenvolvimento regional. Curitiba, 2006b.

IPARDES, Curitiba, PR. **Paraná**: diagnóstico social e econômico. Curitiba, 2003.

IPARDES, Curitiba, PR.. **Paraná**: diagnóstico social e econômico - sumário executivo. Curitiba, 2003.

IPARDES, Curitiba, PR. **Paraná**: economia e sociedade. 2. ed. Curitiba, 2006a.

IPARDES, Curitiba, PR. **Política de reconversão**: critérios e parâmetros para a formulação de um projeto de reconversão. Brasília: IPARDES/IPEA, 1994. (Estudos de política agrícola. Documento de trabalho, 19).

IPARDES, Curitiba, PR. **Recursos naturais e estrutura fundiária**. Curitiba: IPARDES/Min. INTERIOR / SUDESUL / SEP-PR, 1979. v.1

IPARDES, Curitiba, PR. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. n. 95 : jan./abril, 1999.

IPEA, Brasília, DF. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes urbanas regionais – região sul**. Brasília: IPEA/IBGE/NESUR/UNICAMP/IPARDES, 2000. v.6.

IPEA; IBGE; UNICAMP/IE/NESUR; IPARDES. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes regionais: Sul**. Brasília: IPEA, 2000. v.6.

JOFFILY, J. **Londres – Londrina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

KARAM, R. **A concessão de rodovias paranaenses sob a ótica da regulação**. 2005. 170 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2005. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1884/1845> acessado em 26/01/2012.

KLEINKE, M.L.U.; DESCHAMPS, M.V.; MOURA, R. Movimento migratório no Paraná (1986-91 e 1991-96): origens distintas e destinos convergentes. **Revista Paranaense de Desenvolvimento. Economia, Estado e Sociedade**, Curitiba, n. 95, jan./abr., p. 27-50, 1999.

KROETZ, L.R. **As estradas de ferro do Paraná 1880-1940**. 1985. 262 f. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

LAMPARELLI, C. M.; CAMARÇO, A. R.; GEORGE, P. C. S. **Nota introdutória sobre a construção de um objeto de estudo: o urbano**. São Paulo: USP:FAU:AUH:LAP, 1997. (Cadernos de Pesquisa do LAP, 17).

LIMA, C.A. A ocupação urbana em área de mananciais na RMC – Região Metropolitana de Curitiba: uma análise da evolução do parcelamento do solo nos municípios de Pinhais, Piraquara e São José dos Pinhais. In: MENDONÇA, F. (Org.) **Cidade, desenvolvimento e meio ambiente**: a abordagem interdisciplinar de problemática socioambientais urbanas de Curitiba e Região Metropolitana. Curitiba: Ed. UFPR, 2004. p. 77-106.

LIMA, C.A. Sustentabilidade e gestão urbana na Grande Curitiba: considerações sobre instrumentos de gestão, planos e propostas de planejamento e a dimensão social da sustentabilidade. In ENCONTRO DA ANPAS – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 2., 2004, São Paulo.

Anais : São Paulo, 2004. Disponível em: http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/index.html. Acesso em: 18 Fev. 2011.

LOPES, A.Y.D.P. **Pioneiros do Capital**: a colonização do Norte Novo do Paraná. 1985. Tese (Doutorado) – DCSFFLCH – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.

LOURENÇO, G. M. **A economia paranaense em tempos de globalização**. Curitiba: Ed. do Autor, 2003.

LOURENÇO, G. M. **Economia brasileira**: da construção da indústria à inserção na globalização. Curitiba : Ed. do Autor, 2005.

LUNA, FV.; KLEIN, H.S. **O Brasil desde 1980**. São Paulo: Girafa Editora, 2007.

LUZ, N.V. **A luta pela industrialização do Brasil**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1961.

MAACK, R. **Geografia física do estado do Paraná**. Curitiba: Banco de Desenvolvimento do Paraná, 1968.

MAÇALHÃES, M.V.. A migração no Paraná nas duas últimas década: um balanço preliminar. **Análise conjuntural**, Curitiba, v.14, n.11-12, p.3-9, nov./dez., 1992.

MAIA, S.F.; MEDEIROS, N.H. de. (Orgs.) **Transformações recentes na economia paranaense**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2005.

MANTEGA, G. **A economia política brasileira**. São Paulo: Polis, 1984.

MARANDOLA, M.E.; LUGNANI, A.C.. Cooperativas no Norte do Paraná: crescimento e capitalização da Valcoop e da Corol no período 1970-98. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 101, p.53-70, jul/dez. 2001.

MARANHO, E.J.; CIMINELLI, R.R. As luzes da cidade. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.90, jan./abr., p. 3-13, 1997.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: HUCITEC/Polis, 1984.

NAKAÇAWARA, Y. Questões agrárias e urbanas: Interdependência e subordinação – o caso norte-paranaense. **Revista Terra e Cultura**, Londrina. v. 1, n. 1, p. 93-115, jan. 1981.

OLIVEIRA, D. de. **Urbanização e Industrialização no Paraná**. Curitiba : SEED, 2001.

OLIVEIRA, F.A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista. **Cadernos Cebrap**, v.2, p. 5-98, 1972..

OLIVEIRA, F.J.G. de. **Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

PADIS, P.C. **Formação de uma economia periférica**: o caso paranaense. São Paulo: Hucitec / Curitiba : Secretaria da Cultura e do Esporte do Governo do Estado do Paraná, 1981.

PARANÁ. CODEPAR, Curitiba, PR. Ação e Desenvolvimento. Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná – Codepar. **Relatório 1966**. In: BALHANA, et al, **História do Paraná**, 1969.

PARANÁ. DER, Curitiba, PR. História (das Rodovias do Paraná). Disponível em: <http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=7>. Acesso em: 10 Fev. 2010.

PARANÁ. Governo do Estado, Curitiba, PR. **Encontros Regionais – ciclo interativo. PRDE**: Plano Regional de Desenvolvimento Estratégico do Estado do Paraná. Curitiba: Governo do Paraná/SEDU/PRANACIDADE/SEPL/IPARDES/ UFPR, 2006.

PARANÁ. Governo do Estado, Curitiba, PR. **Estudo de integração de polos agro-industriais do paraná. terceira fase**: conclusões e recomendações. Curitiba: Min. Planejamento/Gov.PR./IPARDES, 1975. v. 1, v. 2.

PARANÁ. Governo do Estado, Curitiba, PR. **Paranacidade**. Disponível em: <<http://www.paranacidade.org.br/>> Acesso em: 29 out. 2000.

PARANÁ. Governo do Estado, Curitiba, PR. **PDU – Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Paraná**. Curitiba: Governo do Estado do Paraná/ SUDESUL/SERFHAU/UFPR, 1973. (Sinopse).

PARANÁ. Governo do Estado, Curitiba, PR. **Plano diretor do eixo viário Londrina-Maringá**: relatório preliminar. Londrina: SUDESUL/SEPL/UDEL/UEM, 1979. v. I-I e v. I-II.

PARANÁ. Governo do Estado, Curitiba, PR. PRDE – **Plano regional de desenvolvimento estratégico**. Curitiba: SEDU/IPARDES/UFPR, 2003.

PARANÁ. Governo do Estado, Curitiba, PR. **PRDE – Planos regionais de desenvolvimento estratégico**. Curitiba: SEDU/IPARDES/UFPR, 2006.

PARANÁ. Programa Paraná Urbano, Curitiba, PR. **Mais qualidade de vida para todos os paranaenses**: onde quer que eles se encontrem. Curitiba: SEDU: Ed.

Natugraf, 2001.

PARANÁ. Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Curitiba, PR. **Política urbana no estado do Paraná: lições da experiência e desafios para o futuro**. PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Curitiba : Projeto BRA/95/005, 1997a.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano, Curitiba, PR. **Associações de municípios: uma proposta de união e desenvolvimento**. Curitiba : SEDU/PNUD Projeto BRA/95/005, 1997b.

PERIS, A.F. **Trilhas, rodovias e eixos: a dinâmica econômica dos eixos Cascavel-Guaíra e Cascavel-Foz do Iguaçu**. 2001. 184 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2001. Disponível em: http://www.geocities.ws/periconsultoria/p_publicacoes.htm . Acesso em: 22 Dez. 2011.

PERIS, A.F.; LUGNANI, A.C. Um estudo sobre o eixo Cascavel-Foz do Iguaçu, na região oeste do Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.104, p.79-102, jan./jun., 2003.

PINHEIRO, A.C.. O Setor Privado na Infra-Estrutura Brasileira. **Revista do BNDES**. Rio de Janeiro, v. 3, n.5 p. 87-104, junho, 1996.

POZZOBOM, I. **A epopéia do café no Paraná**. Londrina: Grafmarke, 2006.

QUEIROZ, M. V. de. **Messianismo e conflito social - a guerra sertaneja do Contestado: 1912/1916**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

RAZENTE, N. **Acordo de cooperação Paraná/BIRD: recriando as relações intergovernamentais através do financiamento do desenvolvimento urbano**. 2003. 358 p. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

REGUEIRA, K.W.S. A política fiscal nos anos 90 e a alocação de recursos produtivos: guerra e renúncia fiscal. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba, n. 104, p. 61-78, jan./jun., 2003.

REIS, João José. Presença negra: conflitos e encontros. **Brasil: 500 anos de povoamento**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. p. 91. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/brasil500/index2.html> Acesso em: 21 Jul. 2008.

RIBEIRO Jr. A. **A privatária tucana**. São Paulo: Geração Editorial, 2011.

RODRIGUES, R.L.; GUILHOTO, J.J.M.; MORETTO, A.C.. Análise setorial da

estrutura produtiva paranaense: as cooperativas agropecuárias nos anos 1990. In: RODRIGUES, R.L.; MORETTO, A.C. (Orgs.) **Economia paranaense: diagnóstico e dinâmica recentes**. Londrina: Edel, 2006.

RODRIGUES, R.L.; MORETTO, A.C. (Orgs.) **Economia paranaense: diagnóstico e dinâmica recentes**. Londrina: Edel, 2006.

RONCAGLIO, C. **Das estradas às rodovias: meio século do rodoviarismo do Paraná**. Curitiba: DER/DEAP, 1996.

ROSANELI, A.F. **Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias no Norte do Paraná**. São Paulo: Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

ROSANELI, A.F.; BERGOC, G.J. Curitiba: cidade brasileira. In: ENCONTRO TECNOLÓGICO DA ENGENHARIA CIVIL E ARQUITETURA DE MARINGÁ, 2., 2001, Maringá, 2001. **Anais...** Maringá: UEM, 2001.

SAGMACS – Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais. **Plano de desenvolvimento do Paraná: documento preliminar elaborado pela SAGMACS**. Curitiba : PLADEP, 1963.

SCHIFFER, S.R. (Org.) **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: Fapesp/Hucitec, 2004.

SCHIFFER, S.R. **A territorialidade revisitada: Brasil pós II PND**. São Paulo: FAPESP/USP, 1992. (Livre Docência)

SCHIFFER, S.R. **As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista: 1955-1980**. 1989. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

SCHIFFER, S.R. São Paulo como pólo dominante do mercado nacional. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R. (Orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: FUPAM/EDUSP, 1999.

SCHREINER, D.F. **Entre a exclusão e a utopia: um estudo sobre os processos de organização da vida cotidiana nos assentamentos rurais. (Região Sudoeste/Oeste do Paraná)**. 2002. 440 p.. + anexos. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas – Departamento de História. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

SCHWARTZ, W. **Poder emergente no sertão**. Londrina: Midiograf, 1997.

SCHWARTZMAN, S. Representação e cooptação política no Brasil. **Dados**, Rio de Janeiro, n. 7, p.9-41, 1970.

SEREIA, V.J.; CAMARA, M.R.G.; NOGUEIRA, J.M. O comportamento das exportações do complexo agroindustrial paranaense. In RODRIGUES, R.L.; MORETTO, A.C. (Orgs.) **Economia paranaense: diagnóstico e dinâmica recentes**. Londrina: Eduel, 2006.

SETTI, E. O. **Cooperativismo paranaense**: Ocepar 35 anos - mais de um século de história. Curitiba: Ocepar, 2006.

SILVA M.C. **As rodovias no contexto sócio-econômico paranaense: 1946-1964**. 1984. 144 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1984.

SILVA, J.G. A estrutura agrária do Estado do Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 87, p.175-195, 1996.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. 9.ed. São Paulo: Brasiliense, 1983.

SKIDMORE, T. E. **Brasil**: de Castelo a Tancredo. 6.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SOARES, M.D.; AZZOLINI, R.N. Notas sobre os resultados preliminares do Censo de 1991. **Análise conjuntural**, Curitiba, v.14, n.1-2, p.3-6, jan./fev., 1992.

SOUZA, M.A.A. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DÉAK, C. E SCHIFFER, S. R. (Orgs.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999.

SOUZA, N.R. de. Planejamento urbano em Curitiba: saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, n. 16, jun., 2001. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-44782001000100008&script=sci_arttext Acesso em: 19 Fev. 2011.

STECA, L. C. e FLORES, M. D. **História do Paraná**: do século XVI à década de 1950. Londrina: Eduel, 2002.

STÉDILE, J.P. O MST e a luta pela terra. **Teoria e Debate**. São Paulo, n. 24, p. 51-53, 1994. Disponível em: <http://www.fpabramo.org.br/o-que-fazemos/editora/teoria-e-debate/edicoes-antiores/trabalhadores-o-mst-e-luta-pela-terra>. Acesso em: 21 Dez. 2011.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SUL. ASSOCIAÇÃO

DOS MUNICÍPIOS DO VALE DO IVAÍ, Curitiba, PR. **Planejamento micro-regional**: termos de referência. Curitiba: SUDESUL; AMUVI, 1973.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SUL. ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO SUDOESTE DO PARANÁ, Curitiba, PR. **Termo de referência do plano de desenvolvimento microrregional integrado**: Associação dos Municípios do Oeste do Paraná – AMOP. Curitiba: SUDESUL; AMOP, 1974.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO SUL. ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO OESTE DO PARANÁ, Curitiba, PR. **Planejamento micro regional**: termos de referência. Curitiba: SUDESUL; AMSOP, 1974/75.

SUZUKI Jr. J.T. **A economia paranaense e sua representatividade no âmbito nacional**. Curitiba: IPARDES, 2009. (Nota Técnica)

SUZUKI, J. **Idealizações de modernidade**: arquitetura dos edifícios verticais em Londrina. 1949-1969. Londrina: Kan, 2011.

TAVARES, L.A. **Campesinato e os faxinais do Paraná**: as terras de uso comum. 2008. 756 f. 2 v. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Departamento de Geografia – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

TOMAZI, N.D. **Norte do Paraná: história e fantasmagorias**. 1997. 343 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1997.

TOMAZI, N.D. **Certeza de lucro e direito de propriedade**: o mito da Companhia de Terras Norte do Paraná. 1989. 257 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Estadual de São Paulo, Assis, 1989.

TORRES, C.E.G.; FERREIRA, S.R.A. A importância da produção de energia no desenvolvimento econômico recente do Paraná. In: RODRIGUES R.L. E MORETTO, A.C. (Orgs.) **Economia Paranaense: diagnóstico e dinâmica recentes**. Londrina: Eduel, 2006.

TRINTIN, J.G. Transformações recentes na economia paranaense: nem especialização nem risco de fragmentação. In: MAIA, S.F.; MEDEIROS, N.H. de. (Orgs.) **Transformações recentes na economia paranaense**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2005.

TSCHÁ, O.C.P.; RIPPEL, R.; LIMA, J.F. **Transformação produtiva, urbanização, industrialização e migração no Oeste do Paraná**. In: XVII ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, ABEP, 2010. Caxambu-MG. Anais... Caxambu, 2010. Disponível em: http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2010/docs_pdf/

tema_6/abep2010_2132.pdf Acesso em: 22 Dez. 2011.

UFPR/DH. **Um século de eletricidade do Paraná.** Curitiba: Companhia Paranaense de Energia, 1994.

VIOTTI da Costa, E. Introdução ao Estudo da Emancipação Política. In: MOTTA, C. G. da (Org.). **O Brasil em Perspectiva.** São Paulo: Difel, 1968.

WACHOWICZ, R. C.. **História do Paraná.** Curitiba: Ed. Dos Professores, 1967.

ZANI, A.C. **Arquitetura em madeira.** Londrina: Eduel; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2003.

ZANI, A.C. **Repertório arquitetônico e sistema construtivo das casas de madeira de Londrina.** 1989. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo, São Carlos, 1989.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada pelo Exmo. Sr. Governador Manoel Ribas à Assembléia Legislativa do Estado ao instalar-se a 2ª Sessão Ordinária da 1ª Legislatura da Segunda República** em 1º de setembro de 1936. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense, 1936.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada pelo Exmo. Sr. Governador Manoel Ribas à Assembléia Legislativa do Estado ao instalar-se a 1ª Legislatura da Segunda República** em 16 de maio de 1935. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense, 1935.

MIP, 1931. **Mensagem dirigida pelo Interventor Federal do Paraná, General Mario Tourinho, ao Chefe do Governo Provisório da República Dr. Getúlio Vargas.** 5 de outubro de 1931. Curitiba, 1931.

MIP, 1932-1939. **Relatório apresentado a S. Excia. o Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República pelo Interventor Federal no Estado do Paraná Sr. Manoel Ribas.** Exercício de 1932 a 1939. Março de 1940. Curitiba, 1940.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da Sessão Legislativa de 1948 pelo Senhor Moyses Lupion, Governador do Paraná.** Curitiba, 1948.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da 3ª Sessão Ordinária da 4ª Legislatura pelo Senhor Ney Aminthas de Barros Braga, Governador do Estado do**

Paraná. 1º de maio de 1961. Curitiba, 1961.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado pelo Senhor Paulo Pimentel, Governador do Estado do Paraná.** 31 de março de 1970. Curitiba, 1970.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná pelo Presidente, Dr. Affonso Alves de Camargo, ao instalar-se a 2ª Sessão da 19ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1929. Curitiba, 1929.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná pelo Presidente, Dr. Affonso Alves de Camargo, ao instalar-se a 1ª Sessão da 20ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1930. Curitiba, 1930.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada pelo Exmo. Sr. Governador Manoel Ribas, à Assembléia Legislativa do Estado do Paraná ao instalar-se a 1ª Legislatura da Segunda República** em 16 de maio de 1935. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense, 1935.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada pelo Exmo. Sr. Governador Manoel Ribas, à Assembléia Legislativa do Estado do Paraná ao instalar-se a 2ª Sessão Ordinária da 1º Legislatura da Segunda República,** em 1º de setembro de 1936. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense, 1936.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem apresentada pelo Governador Manoel Ribas, à Assembléia Ordinária do Estado do Paraná** em 18 de maio de 1935. Curitiba, 1935.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Exmo. Sr. Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque, Presidente do Estado ao instalar-se a 2ª Sessão da 12ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1915. Curitiba: Typ. d' "A República", 1915.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Affonso Alves de Camargo, Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a 2ª Sessão da 13ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1917. Curitiba: Typ. d' "A República", 1917.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Affonso Alves de Camargo, Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a 2ª Sessão da 13ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1919. Curitiba: Typ. d' "A República", 1919.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr.**

Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a IIª Sessão da 16ª Legislatura em 1º de fevereiro de 1923. Curitiba, 1923.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a Iª Sessão da 17ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1924. Curitiba, 1924.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a IIª Sessão da 17ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1925. Curitiba, 1925.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a Iª Sessão da 18ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1926. Curitiba, 1926.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a 2ª Sessão da 18ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1927. Curitiba, 1927.

MPCL. PARANÁ, **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a 1ª Sessão da 19ª Legislatura** em 1º de fevereiro de 1928. Curitiba, 1928.

RSQP. PARANÁ, 1924. **Relatório da Secretária Geral do Estado do Paraná. Apresentado à sua Excellencia o Senhor Doutor Caetano Munhoz da Rocha, Digníssimo Presidente do Estado por Alcidez Munhoz, Secretário Geral d'Estado**, referente aos serviços do exercício financeiro de 1923 a 1924. Curitiba, 31 de dezembro de 1924. Livraria Mundial: Curitiba, 1924.

RSQP. PARANÁ, 1925. **Relatório da Secretária Geral do Estado do Paraná. Apresentado à sua Excellencia o Senhor Doutor Caetano Munhoz da Rocha, Digníssimo Presidente do Estado por Alcidez Munhoz, Secretário Geral d'Estado**, referente aos serviços do exercício financeiro de 1924 a 1925. Curitiba, 31 de dezembro de 1925. Livraria Mundial: Curitiba, 1925.

ANEXOS

ANEXO 1 - Tabela 27 - Valor Adicionado Fiscal - Total (R\$1,00) – 1997 A 2008

LOCALIDADE	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Centro-Occidental Paranaense	881.728.560	855.481.178	1.037.344.898	1.028.551.885	1.487.361.751	1.951.523.711
Norte Central Paranaense	4.724.819.538	4.982.841.714	5.877.466.667	6.555.887.346	7.944.574.981	9.483.630.747
Norte Pioneiro Paranaense	1.124.666.316	1.120.140.915	1.239.908.707	1.331.913.898	1.651.501.265	1.972.317.395
Centro-Oriental Paranaense	2.059.239.879	2.195.293.463	2.905.585.502	3.582.602.944	4.852.169.830	5.534.494.351
Oeste Paranaense	4.583.147.316	4.712.722.463	6.210.917.274	6.462.131.468	8.481.834.368	10.684.130.239
Sudoeste Paranaense	1.396.835.522	1.433.096.058	1.791.151.722	2.050.020.040	2.812.326.005	3.223.857.215
Centro-Sul Paranaense	1.291.278.187	1.330.375.955	1.383.053.302	1.498.613.554	2.162.573.495	2.180.172.828
Sudeste Paranaense	843.328.638	819.425.349	970.849.778	1.103.629.635	1.378.294.575	1.594.838.955
Metropolitana de Curitiba	12.878.897.318	13.881.850.770	16.343.274.639	20.636.197.198	25.190.892.904	28.298.111.465
Noroeste Paranaense	1.288.771.599	1.339.577.183	1.568.660.674	1.711.142.096	1.979.027.444	2.409.230.091
Total	31.072.712.873	32.670.805.048	39.328.213.163	45.960.690.064	57.940.556.618	67.332.306.997
(continua)						
(continuação)						
LOCALIDADE	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Centro-Occidental Paranaense	2.532.121.940	2.723.640.618	2.273.770.974	2.293.947.425	2.847.286.390	3.518.435.452
Norte Central Paranaense	11.658.258.721	14.190.285.699	13.748.271.631	14.704.715.860	16.534.438.847	18.593.959.409
Norte Pioneiro Paranaense	2.410.869.256	2.843.932.297	2.672.101.563	2.791.570.828	3.201.846.290	3.856.502.625
Centro-Oriental Paranaense	6.812.909.621	8.342.651.663	8.003.425.555	8.021.657.631	8.599.472.039	10.016.987.444
Oeste Paranaense	11.668.683.968	12.226.161.021	12.327.961.038	12.116.387.079	14.590.141.836	16.970.619.935
Sudoeste Paranaense	4.259.777.629	4.910.603.889	4.843.989.822	4.865.174.692	5.917.104.377	7.107.405.184
Centro-Sul Paranaense	2.780.016.370	3.196.256.929	3.002.456.287	3.087.869.629	3.518.797.269	4.166.586.017
Sudeste Paranaense	1.978.392.850	2.526.640.065	2.455.532.655	2.571.380.032	2.795.324.358	3.228.617.932
Metropolitana de Curitiba	32.586.032.845	39.947.651.970	42.521.208.307	45.543.813.833	50.525.100.997	57.987.944.567
Noroeste Paranaense	3.429.336.393	4.020.410.968	4.012.519.425	4.398.843.684	4.906.174.987	5.782.846.293
Total	80.116.399.593	94.928.235.119	95.861.237.257	100.395.360.693	113.435.687.390	131.229.904.858

Fonte: IPARDES/BDE, 2010. Acessado em 01/08/2010.

ANEXO 2 - Tabela 28 - Condição da malha pavimentada
(Federal e Estadual) do Paraná. 1990 a 2003

Classificação do pavimento	Extensão total da malha (%)							
	1990	1992	1994	1995	1996	2000	2002	2003
BOM	58	46	28	37	53	54	34	29
REGULAR	31	21	54	32	40	22	28	34
RUIM	11	33	16	29	4	10	27	27
PÉSSIMO	-	-	2	2	3	14	11	10

Fonte: DNIT - 9ª UNIT e DER/PR

ANEXO 3 - Tabela 29 -
 Taxas geométricas
 de crescimento anual da
 população, por microrregião -
 1960 a 2007

Microrregião Geográfica	1960	1970	1980	1991	2000	2007
Paranavaí	–	1,19	-1,58	-0,45	0,31	-18,57
Umuarama	–	13,31	-2,91	-1,90	-1,29	-15,83
Cianorte	–	6,04	-3,19	-0,84	0,59	-9,55
Goioerê	–	25,41	-3,98	0,14	-1,94	-7,37
Campo Mourão	20,28	3,70	-1,64	-0,81	-0,77	-10,63
Astorga	21,43	-1,86	-2,46	-0,36	0,35	-7,85
Porecatu	3,09	0,74	-2,50	-1,13	-0,27	-0,59
Floraí	–	19,96	-6,96	-1,50	-0,17	9,13
Maringá	4,94	2,04	2,06	3,51	2,50	-15,41
Apucarana	0,48	2,82	-0,64	1,02	1,78	-9,87
Londrina	4,98	3,76	2,28	2,25	1,83	-17,52
Faxinal	–	5,75	-4,42	-2,36	-1,38	6,96
Ivaiporã	–	10,89	-0,90	-1,63	-1,92	-4,43
Assaí	4,89	-0,59	-3,24	-0,59	-0,73	3,14
Cornélio Procopio	3,60	1,46	-3,27	0,20	-0,26	-4,44
Jacarezinho	1,91	0,94	-1,10	0,05	-0,01	-0,10
Ibaiti	10,30	3,94	-0,98	-0,82	0,42	4,98
Wenceslau Braz	2,39	2,65	-0,64	-0,82	-0,03	2,57
Telêmaco Borba	-0,36	4,83	2,60	-0,55	0,49	-0,80
Jaguariaíva	0,14	2,41	1,28	2,19	1,82	4,24
Ponta Grossa	3,57	2,75	3,52	2,08	1,77	-8,80
Toledo	–	23,28	-0,66	-0,11	-0,14	-7,68
Cascavel	–	14,57	3,31	0,56	1,35	-7,74
Foz do Iguaçu	5,56	17,22	7,28	1,18	2,59	-7,81
Capanema	–	12,95	1,59	-1,51	-0,49	8,53
Francisco Beltrão	–	6,52	1,38	-0,85	-0,27	0,13
Pato Branco	–	3,44	1,86	-0,13	0,34	5,02
Pitanga	0,23	5,25	2,41	-2,60	-0,50	11,71
Guarapuava	3,26	2,99	5,21	1,07	0,96	-3,28
Palmas	-5,20	-0,06	2,29	1,25	0,81	12,31
Prudentópolis	0,11	1,06	0,88	1,38	0,69	11,81
Irati	-0,57	0,96	0,95	1,27	0,86	15,17
União da Vitória	5,64	2,18	2,08	1,04	1,26	14,17
São Mateus do Sul	-0,97	3,73	0,81	1,61	0,66	22,48
Cerro Azul	0,98	5,62	0,39	-0,35	-0,21	0,33
Lapa	1,04	-1,26	0,80	1,29	0,59	25,80
Curitiba	5,15	4,58	5,78	3,02	3,24	-15,36
Paranaguá	2,94	3,81	2,01	2,24	3,38	11,54
Rio Negro	4,21	1,98	0,88	1,87	1,43	44,05
Parana exceto M.R.H. de Curitiba	7,28	5,00	0,98	0,92	1,39	-2,68
Média do estado	7,24	4,98	0,98	0,93	1,39	0,73
Taxa Média de Crescimento Geométrico IBGE	7,16	4,97	0,97	0,93	1,40	–

ANEXO 4 - Tabela 30 - Comparativo do escopo de obras previstas nos PERs e respectivas alterações nas concessões do Paraná (lote 3) e federal (lote 2)¹

ANO/LOTE		LOTE 3 - GOVERNO DO PARANÁ				LOTE 2 - GOVERNO FEDERAL	UNIDADE
		1998	2000	2002	2004	2007	
Item	Tipo da Obra	Contrato Inicial	1.º Termo Aditivo	2.º Termo Aditivo	Comissão Paritária	Contrato Inicial	
1	Correções de traçado (inclusive OAEs) ⁽²⁾	28,11	0	0	0	1,00	km
2	Execução de ruas laterais em pista simples/ marginal	85,45	0	0	0	10,20	km
3	Melhoria em acessos	0	0	0	0	32	Acesso
4	Melhoria em interseções	31	12	12	12	7	Interseção
5	Implantação de trevo em desnível, com alças, em pista simples	10	0	0	0	1	Trevo
6	Implantação de trevos em desnível, com alças, em pista dupla	51	4	6	6	5	Trevo
7	Implantação de passagens em desnível inferior tipo galeria	2	2	2	2	2	Passagem
8	Implantação de passagem em desnível inferior tipo viaduto	0	0	0	0	1	Passagem
9	Execução de passarelas sobre pista simples	3	3	10	10	2	Passarela
10	Execução de passarelas sobre pista dupla	4	4	3	3	5	Passarela
11	Duplicações (inclusive OAEs)	⁽³⁾ 184,12	177,69	180,00	42,61	25,40	km
12	Execução de terceiras faixas	32,55	39,75	37,02	0	48,30	km
13	Recuperação - inicial, trechos de acesso (outorga)	71,84	71,84	71,84	71,84	0	km
14	Recuperação - inicial (rod. principais)	387,10	387,10	387,10	387,10	412,70	km
15	Restauração das rodovias principais	387,10	387,10	387,10	387,10	412,70	km
18	OAE - Alargamento / Recuperação	12	0	3	3	0	Ponte

FONTES: PARANÁ (1997b), BRASIL (2007b)

(1) Colaboração Superintendência Regional Oeste do DER/PR, Gerência de Contratos e Pedagiamento, Lote 3.

(2) Obras que, devido à sua complexidade e singularidade, exigem projetos especialmente concebidos para as mesmas. Exemplos de OAEs são os viadutos, túneis e pontes.

(3) Deste total, 25,19 quilômetros referem-se a obras de contorno urbano em pista dupla.

Mato Grosso do Sul

São Paulo

Paraguai

Oceano Atlântico

Argentina

Santa Catarina

Porto Rico

Paranavaí

Porecatu

Cambará

Maringá

Londrina

Jacarezinho

Cianorte

Apucarana

Wenceslau Braz

Umuarama

Campo Mourão

Figueira

Jaguariaíva

Guaira

Telemaco Borba

Toledo

Pitanga

Castro

Cascavel

Ponta Grossa

E.F. Ferrestal

Medianeira

Nova Laranjeiras

Guarapuava

Curitiba

Foz do Iguaçu

São Mateus do Sul

Lapa

Paranaguá

Francisco Beltrão

União da Vitória

Rio Negro

Barracão

Pato Branco

Palmas