



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

CARINA SALA DE MOREIS

**A INSERÇÃO ATUAL DE IBIPORÃ NA REGIÃO
METROPOLITANA DE LONDRINA - PR**

Londrina
2012

CARINA SALA DE MOREIS

**A INSERÇÃO ATUAL DE IBIPORÃ NA REGIÃO
METROPOLITANA DE LONDRINA - PR**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Departamento de
Geociências da Universidade Estadual de
Londrina, para obtenção do título de
Bacharel em Geografia

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Tânia Maria Fresca

Londrina
2012

CARINA SALA DE MOREIS

**A INSERÇÃO ATUAL DE IBIPORÃ NA REGIÃO METROPOLITANA
DE LONDRINA - PR**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Departamento de
Geociências da Universidade Estadual de
Londrina, para obtenção do título de
Bacharel em Geografia

Orientador: Prof^a. Dr^a. Tânia Maria Fresca
Universidade Estadual de Londrina

Prof^a. Dra. Márcia Siqueira de Carvalho
Universidade Estadual de Londrina

Prof. Dr. Edilson Luis de Oliveira
Universidade Estadual de Londrina

Londrina, ____ de ____ de ____.

AGRADECIMENTO (S)

Agradeço a minha orientadora Tânia Maria Fresca não só pela constante orientação neste trabalho, mas sobretudo pela sua amizade, agradeço a paciência e o carinho.

Aos professores que durante esse cinco anos, se dedicaram aos alunos de forma intensa, sempre com dedicação, e aqueles que ao longo dos anos construímos amizade como Nilson Cesar Fraga, Jeani Delgado Paschoal Moura, Margarida De Cássia Campos, Alice Yatiyo Asari e Lúcia Helena Batista Gratão.

Aos colegas que tiveram paciência com a minha pessoa, alguns passam e serão apenas colegas, mas outros serão amigos verdadeiros que sempre estiveram presente na minha vida.

Gostaria de agradecer também algumas pessoas que contribuíram para que este trabalho fosse realizado, a minha família, aos meus pais, José Aparecido de Moreis e Lucineia Sala de Moreis sem eles eu não conseguiria realizar nada, mas em especial para minha mãe que nunca deixou que eu largasse algo, sempre fez eu persistir, meu muito obrigada, amo vocês.

MOREIS, Carina Sala de. **A inserção atual de Ibiporã na Região Metropolitana de Londrina - PR**. 2012. 61. Trabalho (Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

RESUMO

Este trabalho tem objetivo caracterizar como ocorre a inserção de Ibiporã na Região Metropolitana de Londrina – RML - em 2012. Os conceitos de aglomeração urbana, região metropolitana, área metropolitana e de deslocamento pendulares, são norteadores nesta discussão, bem como os processos de institucionalização de regiões metropolitanas também são abordados. Verificou-se que a cidade de Ibiporã, mantém importantes ligações interurbanas com Londrina desde os anos de 1980, quando foi implantada uma linha de transporte metropolitana entre ambas, acompanhando tendências de expansão da aglomeração urbana entre Londrina, Cambém, Ibiporã, Rolândia e Jataizinho. Do ponto de vista das ligações interurbanas, verificou-se que estas se realizam com Londrina mediante deslocamentos pendulares para trabalho, estudo e consumo. Mas, estas ligações não ocorrem apenas com a cidade sede da Região Metropolitana, porque Ibiporã também mantém ligações importantes com Jataizinho, Assaí e Sertanópolis, todas integrantes da Região Metropolitana. Ibiporã atende em parte, demandas de consumo de bens e serviços destes últimos, demonstrando uma divisão do trabalho mais complexa no contexto da RML. Verificou-se ainda que Ibiporã coloca-se como uma cidade que desenvolve importantes atividades industriais, prestadoras de serviços e comerciais, denotando tratar-se de uma cidade que insere-se na RML de modo complexo.

Palavras-chave: Ibiporã, Região Metropolitana de Londrina, Aglomeração Urbana, Deslocamentos Pendulares, Produção Industrial.

MOREIS, Carina Sala de. **The insertion actual Ibiporã Metropolitan Region of Londrina**. 2012. Número 61. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2012.

ABSTRACT

This study aimed to characterize how the inclusion of Ibiporã occurs in the Metropolitan Region of Londrina - RML - in 2012. The concepts of urban agglomeration, metropolitan area, metropolitan area and displacement commuters are guiding this discussion, as well as the processes of institutionalization of metropolitan areas are also covered. It was found that the city of Ibiporã maintains important connections with intercity Londrina since the 1980s, when it was deployed a metropolitan transport line between the two, following trends of expansion of urban agglomeration between Londrina, Cambém, Ibiporã, and Rolândia Jataizinho. From the standpoint of long-distance calls, it was found that these are performed with Londrina by commuting to work, study and consumption. But, these links do not occur only at the city headquarters of the Metropolitan Region because Ibiporã also maintains important links with Jataizinho, and Assaí Sertanópolis, all members of the Metropolitan Region. Ibiporã serves in part, consumer demand for goods and services of the latter, showing a more complex division of labor in the context of RML. It was also found that Ibiporã positions itself as a city that has major industrial, service providers and commercial denotanto that this is a city that is part of the RML so complex.

Key words: Ibiporã, Metropolitan Region of Londrina, Urban Agglomeration, Commuting Offsets, Industrial Production.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Região Metropolitana de Londrina, 2012	32
Mapa 2 – Área Urbana das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho 1975	33
Mapa 3 – Área Urbana das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho 1981	34
Mapa 4 – Área Urbana das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho 1991	34
Mapa 5 – Área Urbana das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho 2001	35
Mapa 6 – Área Urbana das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho 2008	35

LISTA DE GRÁFICO

GRÁFICO 1 – Número de Trabalhadores na Indústria de Transformação nos Municípios da Região Metropolitana de Londrina, 2011.....	54
--	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Evolução da População Total e Urbana dos Municípios da Região Metropolitana de Londrina: 1970 - 2011.....	36
Quadro 2 – Total de Estabelecimentos e Trabalhadores de Setores Econômicos da Região Metropolitana de Londrina	38
Quadro 3 – Evolução do Número de Estabelecimentos e Trabalhadores por Setores de Iporã: 1985 - 2011	47
Quadro 4 – Deslocamentos para Trabalhadores e Estudo dos Municípios da Região Metropolitana de Londrina 2000.....	51
Quadro 5 – Pessoas Ocupadas na Semana de Referência, por Local de Exercício do Trabalho Principal Segundo os Municípios da Região Metropolitana de Londrina.....	51
Quadro 6 – Número de Pessoas que Realizam Deslocamentos Pendulares a Partir do Transporte Coletivo, de e para Iporã 2012.....	52
Quadro 7 – Total de Trabalhadores na Indústria de Transformação nos Municípios da Região Metropolitana de Londrina.....	55

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

GAM – Grupo de Áreas Metropolitanas

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

MTE – Ministério do Trabalho e Emprego

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais

RM – Região Metropolitana

RML – Região Metropolitana de Londrina

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 O PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL	14
1.1 Os Antecedentes.....	14
1.2 O Contexto Brasileiro dos Anos de 1970 e a Institucionalização das Regiões Metropolitanas: a resolução de alguns problemas.....	18
1.3 Mudanças na Institucionalização das Regiões Metropolitanas Após 1988.....	20
2. O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO NO NORTE DO PARANÁ: o caso de Londrina	26
2.1 A institucionalização da Região Metropolitana de Londrina.....	29
2.2 A Forma Metropolitana.....	30
2.3 As Atividades Econômicas no Contexto da Região Metropolitana.....	37
2.4 As Atividades Comerciais e Prestadoras de Serviços.....	43
3. A INSERÇÃO ATUAL DE IBIPORÃ NA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA ..	45
3.1 As Atividades Prestadoras de Serviços e as Articulações com as cidades da Região Metropolitana de Londrina.....	48
3.1.1 Saúde.....	48
3.1.2 Educação.....	49
3.2 Os Deslocamento Pendulares.....	50
3.3 A Produção Industrial.....	53
3.4 Comércio.....	56
CONCLUSÃO	58
REFERÊNCIAS	60

INTRODUÇÃO

Este trabalho objetivou entender a atual inserção do município de Ibiporã na Região Metropolitana de Londrina - RML, localizada no Norte do Paraná. Em outros termos e de modo específico, buscamos entender os deslocamentos pendulares para trabalho, saúde e estudo estabelecidos entre Ibiporã e as cidades da RML; caracterizar as atividades econômicas de Ibiporã, no sentido de apreender sua importância perante os demais municípios da RML do ponto de vista da produção industrial, atividades comerciais e prestadoras de serviços. De outro modo, buscamos entender algumas relações interurbanas que se realizam entre Ibiporã e as demais cidades desta região metropolitana.

Procuramos ainda compreender as atuais características socioeconômicas de Ibiporã, bem como sua evolução espacial no contexto da formação da aglomeração urbana entre esta, Londrina, Cambé, Rolândia e Jataizinho. Trata-se de uma aglomeração entre cidades localizadas ao longo da BR 369, e que integra a Região Metropolitana de Londrina.

Como justificativa para a realização do mesmo, temos inicialmente o fato da autora deste trabalho residir em Ibiporã e cotidianamente, deslocar-se para estudar e trabalhar em Londrina. Isso permitiu a observação empírica de diversas relações estabelecidas entre ambas cidades. Ao mesmo tempo, como moradora de Ibiporã, empiricamente observava que outras relações eram estabelecidas com Jataizinho, Assaí e Sertãoópolis, questionando-se tal fato, porque muitas destas relações se realizavam para consumo de bens e serviços em Ibiporã e não em Londrina.

Uma segunda justificativa vincula-se ao fato de que maioria das bibliografias, tratam Londrina como uma aglomeração urbana, questionando o fato de ser uma região metropolitana e isso chamava a atenção. Por que não é região metropolitana? O que precisa acontecer e ter para assim ser considerada?

Uma terceira justificativa vincula-se ao próprio processo de aprendizado, pois a elaboração de uma monografia é parte integrante do processo ensino-aprendizagem. A favor ainda, tem-se a facilidade de obtenção de dados, tendo em vista residir no local.

Do ponto de vista da metodologia, o trabalho baseou-se em bibliografias sobre a criação de regiões metropolitanas no Brasil, bem como a questão da legislação para essas institucionalizações e as críticas a este processo

após a Constituição de 1988, que delegou às unidades da federação, o poder para tal. Utilizou-se ainda fontes secundárias de dados referentes à população, atividades econômicas a partir do IBGE, Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outros. Também efetuou-se levantamentos de dados primários junto a diversas secretarias municipais de Ibiporã, bem como levantamentos qualitativos dos deslocamentos pendulares que se estabelecem entre Ibiporã e demais cidades da RML.

Para alcançar os objetivos, no segundo capítulo fez-se um resgate sobre a institucionalização das primeiras Regiões Metropolitanas no Brasil na década de 1970 e as mudanças neste processo após 1988. No segundo capítulo apresentou-se a a institucionalização da RML, caracterizando as atividades econômicas dos municípios que a compõem, bem como algumas das relações interurbanas que se realizam entre os mesmo.

E o terceiro e último capítulo, abordou as relações de Ibiporã com as cidades da RML, nas quais tem destaque aquelas estabelecidas com Londrina. Mas aquelas que se realizam com os municípios vizinhos de Ibiporã, também foram caracterizadas. Efetuou-se ainda uma discussão sobre a atividades econômicas da cidade, particularmente a indústria, comércio e serviços.

1. O PROCESSO DE INSTITUCIONALIZAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL

Este capítulo tem como objetivo entender aspectos do processo de institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil, estudos que foram realizados para que as mesmas fossem criadas, bem como entender os conceitos de regiões metropolitanas, áreas metropolitanas, conurbações e aglomerações urbanas. Para tanto, buscou-se apoio em bibliografias sobre o contexto dos anos de 1960 e 1970, quando foram institucionalizadas as nove primeiras regiões metropolitanas, bem como entender os motivos que permitiram estas criações no Brasil.

Seguidamente discutiremos as mudanças ocorridas no processo de criação das regiões metropolitanas no Brasil após 1988, quando a Constituição Brasileira (BRASIL, 1988), delegou tal poder às unidades da federação. A partir de então, novos caminhos foram adotados para estas institucionalizações.

1.1 Os Antecedentes

Nas décadas de 1960 e 1970, o Brasil encontrava-se em um processo acelerado de urbanização, que se intensificou após a Segunda Guerra Mundial (SANTOS, 1993) vinculado em parte ao processo de industrialização, que realizava-se principalmente nas maiores cidades do Sudeste e Sul do Brasil. No contexto de forte ampliação das cidades em termos de população, crescimento físico e geração de empregos até certo ponto, criava-se elementos para que um expressivo contingente populacional expulso do campo, migrasse em direção aos maiores centros urbanos, ampliando ainda mais a urbanização e a expansão das metrópoles. Pesquisadores do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) iniciaram nos anos de 1960, estudos sobre metrópoles, áreas metropolitanas e aglomerações urbanas, com o objetivo de entender como ocorreu a estruturação destes espaços, as interações, os fluxos de mercadorias e a dinâmica da população brasileira. Rápido e intenso o crescimento populacional em certas regiões, cuja expressão mais visível era o aumento dos problemas de transporte, saneamento básico, poluição do ar e das águas, bem como o enorme problema da ausência de moradia para parcela considerável da população que nestas áreas residia. Tanto assim que Galvão et. al (1969, p. 54) colocava que:

No Brasil o problema está se tornando, também, consciente a tal ponto que já se atingiu, de um lado, a compreensão da necessidade de instituições que possam atender aos problemas comuns de unidades administrativas, abarcadas pelo processo de metropolização, e de outro sente-se a necessidade do estudo do papel destas metrópoles no país, na sua área de influência e na sua área e região metropolitana, uma vez que elas constituem centros de decisão da vida nacional, nos seus vários aspectos. O crescimento da população metropolitana em nosso país tem sido grande, uma vez que representava 17% da população nacional em 1950, 21% em 1960 e atingirá cerca de 25% em 1970, para quando está previsto uma população de quase 24 milhões de habitantes.

Foi a partir do agravamento das condições gerais de vida da população que residia nestas metrópoles e da ausência de infraestrutura que atendesse as demandas do processo de produção e reprodução do capital, que no final dos anos de 1960, foi criado no interior do IBGE, um Grupo de Áreas Metropolitanas – GAM – que deveriam realizar:

Estudo e aplicação de critérios para identificação e delimitação de áreas de pesquisa, sobre as quais deverá ser feito um levantamento estatístico especial no Censo de 1970, para fins de determinação das áreas metropolitanas no País (GALVÃO et al, 1969, p. 53).

Estes estudos foram realizados para entender principalmente a dinâmica das áreas metropolitanas e tinham dois objetivos básicos:

1 – Definir preliminarmente uma área de pesquisa, para que no Censo de 1970 pudessem ser feitas tabulações especiais, que revelassem a verdadeira natureza dos processos e problemas que a expansão metropolitana cria. Para este objetivo tornava-se necessário estabelecer um conjunto de critérios que definissem esta área, em termos conceituais e em termos práticos, função de dados existentes.

2 - Realizar pesquisas nas áreas definidas, procurando interpretar os problemas que a expansão metropolitana vai criando e buscando uma compreensão do processo de metropolização, tanto em termos nacionais como em termos regionais. Ao tentar definir o processo e seus estágios eventuais, procurar-se-á identificar a natureza atual e prospectiva dos problemas comuns dentro de cada área, conceituando, de forma precisa, o que se vier a entender por termos

como metrópole, área metropolitana e região metropolitana, embora esteja implícita a natureza preliminar desta conceituação (GALVÃO et al, 1969, p. 54). et al, 1969, p. 54).

Os estudos foram realizados em etapas, e a primeira consistiu em entender o processo de metropolização e conceituar o que seria metrópole, área metropolitana e região metropolitana; na segunda etapa foram definidos os critérios para caracterização das áreas metropolitanas; a terceira foi a aplicação dos critérios aos municípios das nove metrópoles (GALVÃO et. al, 1969). Aqui importa salientar que, mesmo antes da realização do Censo de 1970 em que seriam obtidos dados especiais para os estudos das regiões metropolitanas, já haviam sido estabelecidos as nove áreas metropolitanas, que futuramente seriam institucionalizadas como tal. Assim colocado, importa entender como foram entendidos conceitualmente o processo de metropolização, bem como os conceitos acima colocados. Desta maneira,

Uma metrópole é, antes de mais nada, uma grande cidade, em termos de volume populacional. Neste documento tomamos este volume como sendo da ordem de 400 000 habitantes. Uma metrópole é também uma cidade grande, por suas funções urbanas bastantes diversificadas e especializadas. O volume de população nela concentrado dá margem a uma grande divisão de trabalho e conseqüentemente a produção de bens e serviços variados, que lhe permitem alcançar uma vasta área de influência, a qual, por sua vez, contribui para o desenvolvimento de suas funções urbanas pelo mercado que representa (GALVÃO et. al, 1969, p. 55).

A área metropolitana por sua vez,

[...] seria um conjunto de municípios integrados econômica e socialmente a uma metrópole, principalmente por dividirem com ela uma estrutura ocupacional e uma forma de organização do espaço característica e por representarem, no desenvolvimento do processo, a sua área de expansão próxima ou remota. Um conjunto de problemas de interesse comum, principalmente os de infraestrutura econômica e social, criam as motivações para a organização de instituições que procurem resolver ou orientar a solução dos problemas que tal concentração populacional pode criar (GALVÃO et. al, 1969, p. 55-56).

Como a concepção de área metropolitana envolve um conjunto de municípios, os autores explicitam que a análise precisa ser realizada sob dois pontos de vista: o das relações da cidade principal com a vida nacional ou regional do ponto

de vista econômico e funcional e o das relações intrametropolitanas, do ponto de vista da organização de seu espaço interno e de sua estrutura institucional e ocupacional.

Desta perspectiva analítica emerge para os autores, a noção de região metropolitana, que inclui além da área metropolitana supra citada “[...] uma faixa periférica que tende a ser metropolitana em uma ou duas décadas” (GALVÃO et al., 1969, p. 57-58). Em outras palavras, a região metropolitana envolve a área metropolitana e cidades que podem ser incorporadas ao processo de metropolização. Portanto, uma área mais ampla, ligada ao avanço do sistema de transporte urbano, podendo estender-se por muitos quilômetros e sobre a qual o governo deve estar atento no sentido de prever e ofertar serviços comuns e infraestrutura.

Mas é necessário ainda entender a noção de conurbação no processo de formação do espaço metropolitano, tido como importante para tal processo. A conurbação refere-se a um processo de crescimento urbano de duas ou mais cidades que acabam por juntar-se. Mas, neste processo de crescimento físico-territorial as cidades mantêm certa independência entre si, mesmo que uma delas tenha maior proeminência. Neste caso, a conurbação não envolve necessariamente o processo de metropolização, haja vista que as relações de integração entre as cidades, podem ser inexistentes ou muito fracas (DAVIDOVICH; LIMA, 1975).

Estabelecidos os conceitos para os estudos, foi necessário a determinação de critérios para que os mesmos fossem realizados e para tanto:

As áreas atingidas pelo processo de metropolização caracterizam-se simultaneamente, por um forte afluxo demográfico, por uma transformação de estrutura ocupacional, que passa a apresentar acentuada predominância dos setores secundário e terciário e por um sistema de integração, que se traduz por um movimento alternado de pessoas entre as diferentes unidades, complementando e suplementando o mercado de trabalho. O processo se inicia, em geral, no núcleo urbano com função de capital regional, quando só ele funciona como mercado de trabalho. Por isso o crescimento urbano é inicialmente mais acentuado na cidade central. Depois ele se propaga para os municípios vizinhos que funcionam, ou como núcleos ‘dormitórios’, para uma população que se desloca para o centro maiores, a fim de se beneficiar das oportunidades de trabalho, ou como áreas de expansão industrial, onde as condições favoráveis locais dão lugar à instalação de diferentes tipos de indústrias (GALVÃO et al., 1969, p. 59-60).

Posto de outro modo, os critérios envolviam características demográficas, estruturais e de integração. Na primeira estavam o tamanho da cidade principal, densidade demográfica da cidade principal e das demais; enquanto nas características estruturais estavam a questão ocupacional em termos de atividades econômicas, com destaque para a industrial; e nas características de integração estavam os índices vinculados aos deslocamentos pendulares.

A partir destes elementos, foram realizados diversos estudos sobre as áreas metropolitanas e em 1973 e 1974 foram formalmente institucionalizadas as primeiras regiões metropolitanas no Brasil. A Lei Complementar Federal nº 14, de 8 de junho de 1973, estabeleceu as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi instituída pela Lei Complementar nº20, de 1º de julho de 1974, após a fusão dos antigos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara.

1.2 O Contexto Brasileiro dos Anos de 1970 e a Institucionalização das Regiões Metropolitanas: a resolução de alguns problemas

Entre o final dos anos de 1960 e início dos anos de 1970, o Brasil passava por uma fase de acelerado crescimento econômico, denominada de Milagre Brasileiro, mediante as elevadas taxas de crescimento. Particular importância nesta etapa foi à produção industrial, que atingia outros patamares de produção, produtividade, bem como da implantação de outros segmentos ainda ausentes no Brasil.

Se por um lado, o crescimento econômico era dos mais significativos, por outro lado, as repercussões sociais do mesmo eram das mais graves. A começar pela concentração de renda e pobreza no país, particularmente nas grandes cidades.

Entre as décadas de 1960 e 1970, o processo de urbanização no Brasil se intensificava mediante fortes transformações pelas quais a agropecuária passava, em direção à modernização dolorosa (GRAZIANO DA SILVA, 1982). Processo esse que impôs forte expulsão da população rural para as cidades, denominado de êxodo rural. Tratava-se pois de um processo em que a população rural não tinha outra alternativa a não ser buscar nas cidades, condições para sua sobrevivência, na qual inclui-se emprego, saúde, educação, etc. Como apontam Andrade e Serra (1998, p.

8) “[...] as migrações inter-regionais de caráter rural-urbano, responsáveis não só pelo início do processo de desruralização da população brasileira, como também pela explosão das duas metrópoles nacionais [...]” foram muito significativas no período referido.

Foi neste período que a população urbana no Brasil, ultrapassou a população rural, e as grandes cidades e metrópoles foram as principais no recebimento deste afluxo populacional, já que eram as maiores ofertadoras de empregos, fossem eles na produção industrial, no comércio e serviços. Mas, nem todos tiveram acesso aos mesmos, ampliando assim, o subemprego no país. Neste sentido Brito e Souza (2005, p. 224) apontam que:

A grande concentração espacial do desenvolvimento da economia brasileira, comandada pelo processo de industrialização no Rio de Janeiro e, principalmente, em São Paulo, ampliou os desequilíbrios regionais e sociais, impulsionando as migrações internas, que transferiram a população do campo para as cidades, assim como a redistribuíram entre os estados e entre as diferentes regiões do Brasil.

Essa maciça redistribuição da população modificou o perfil da própria população urbana. Em 1970, mais da metade da população urbana já residia em cidades com mais de cem mil habitantes [...]

Conforme Brito e Souza (2005) a industrialização foi fator importante nas alterações da distribuição populacional brasileira, de rural para urbana, mas precisa se levar em conta o processo de modernização da agricultura brasileira em direção a se tornar cada vez mais um ramo da indústria. Camarano e Abramovay (1998 p. 45) comentam que “[...] A importância do êxodo rural é confirmada, quando se examinam os dados dos últimos cinquenta anos: desde 1950, a cada dez anos, um em cada três brasileiros [...] vivem nas cidades.

A rápida e intensa urbanização ocorrida no país, transformou a configuração das cidades, agravando as condições de vida da população trabalhadora pela ausência de infraestrutura, serviços públicos, bem como de empregos. A moradia sem dúvida era uma das faces mais perversas da exclusão social e da concentração de rendas. De outro lado, também a produção industrial necessitava de condições gerais para sua realização, que também estavam defasadas.

Estes elementos apontados, permitem entender alguns aspectos para que fossem criadas as regiões metropolitanas em 1973 e 1974, principalmente quando a própria Lei colocava que:

Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região:

I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;

II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;

III - uso do solo metropolitano;

IV - transportes e sistema viário;

V - produção e distribuição de gás combustível canalizado;

VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;

VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

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

Parágrafo único - É facultado ao Poder Executivo federal, incluir, entre as diretrizes e prioridades a que alude o art. 25, § 1º, alínea a da Constituição, a participação dos Municípios na execução do planejamento integrado e dos serviços comuns da região metropolitana (BRASIL, 1973).

Torna-se claro que a legislação sobre as regiões metropolitanas tinha como um de seus objetivos, a dotação de infraestrutura básica, que de certo modo, atenderia tanto aos trabalhadores, como aos donos dos meios de produção, particularmente os industriais. Outro aspecto importante, refere-se a questão orçamentária, em que o Governo Federal foi o principal provedor de recursos financeiros para a execução das obras referidas na legislação.

Do ponto de vista da moradia, esta não foi contemplada na Lei de criação das Regiões Metropolitanas, porque foi encaminhada anteriormente, nos anos de 1960, com a criação do sistema Financeiro da Habitação e do Banco Nacional da Habitação.

1.3 Mudanças na Institucionalização das Regiões Metropolitanas Após 1988

A partir a promulgação da Constituição Federal Brasileira em 1988, a institucionalização das regiões metropolitanas passou da esfera federal para a estadual. Com esse poder atribuído constitucionalmente às unidades da federação, os estados passaram a criar as regiões metropolitanas. O primeiro a criar regiões metropolitanas foi o Paraná em 1998, com a institucionalização das Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá.

No que antecede a promulgação da Constituição Federal de 1988, segundo Hotz (2000), essa estava no âmbito federal o direito de criação das regiões metropolitanas, porém, no contexto em que estavam atuando o governo federal, este não conseguiria atender as diversas demandas. Isto porque as fortes transformações econômicas que foram se realizando desde meados dos anos de 1970, afetaram profundamente a dinâmica econômica nacional. Destaque para as crises do petróleo em 1973 e 1978, cujos choques nos preços deste produto afetaram a economia capitalista mundial, a partir das quais, outros processos foram sendo implantados na direção de solucionar as crises econômicas. As repercussões da crise atingiram o Brasil com maior vigor a partir do início dos anos de 1980, e que não permitiram a continuidade de seu desenvolvimento. Inflação, pagamento dos juros da dívida externa, instabilidade monetária, vários planos econômicos para controle da inflação, dentre outros, são alguns dos elementos que denotam a perda de ritmo de crescimento e que caracterizaram os anos de 1980 como a década perdida.

Neste contexto, o governo federal foi fortemente afetado e não tinha mais condições orçamentárias de atender as demandas colocadas pelas regiões metropolitanas em termos de infraestrutura e serviços coletivos.

Assim, a Constituição de 1988 transferiu aos estados o poder de criar e manter suas regiões metropolitanas, culminando no afastamento do governo federal destas atribuições. Contudo, é preciso entender alguns aspectos desta outra etapa do processo de criação de regiões metropolitanas pelas unidades da federação, principalmente no que se refere às questões orçamentárias para execução de obras civis nos municípios que as integram.

De modo geral, o que se tem verificado, conforme apontam autores como Soares (2006), Moura, Libardi, Barion (2006), dentre outros, é que a institucionalização não tem se configurado em um caminho efetivo para transformações essenciais para a dinâmica econômica e social das novas regiões metropolitanas. Especialmente pelo fato de que os governos estaduais não estão efetivamente dispendo de recursos financeiros para os investimentos em demandas reprimidas em termos de infraestrutura. Porque é disso que tem se tratado a

institucionalização das regiões: oferta de diversas condições necessárias para a produção e reprodução do capital, bem como alguns elementos que atendam aos trabalhadores. E como parcela dos problemas não tem sido solucionados, um dos mecanismos que os municípios encontraram foi a criação dos consórcios intermunicipais, cujo melhor exemplo no contexto da RML, tem sido o de saúde.

Embora em termos legais o poder conferido aos estados para criações de regiões metropolitanas não esteja sendo traduzido efetivamente em melhorias nestas áreas, é preciso entender que o processo de metropolização continua no Brasil. Este deve ser entendido de modo mais amplo, como um processo em direção a transformar cidades em metrópoles, da criação de aglomerações urbanas, das cidades principais de aglomerações urbanas apresentando características que até então eram exclusivas das metrópoles (LENCIONI, 2006). Neste sentido, entender o processo de metropolização única e exclusivamente como a criação de metrópoles, pode se tornar um caminho que gere poucos resultados em direção ao entendimento da dinâmica urbana brasileira.

Assim, a formação de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas no Brasil, tem sido processo constante, principalmente depois da expansão da industrialização, que intensificou, por um lado, o processo de urbanização. Santos (1993, p. 77), coloca que:

[...] Desde a revolução urbana brasileira, consecutiva à revolução demográfica dos anos 1950, tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número – e da população respectiva – dos núcleos com mais de 20 mil habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermediário, para alcançarmos, depois, o estágio da metropolização [...]

A partir das políticas adotadas para que houvesse ampliação da industrialização no país, ocorreu uma aceleração da urbanização com a formação de aglomerações urbanas, até chegar ao último estágio, o da metropolização. De acordo com Santos (1993) as cidades com mais de 100 mil habitantes tiveram após os anos de 1970, aumento não somente de população, mas da economia e comenta que:

[...] A expansão e a diversificação do consumo, a elevação dos níveis de renda e a difusão dos transportes modernos, junto a uma divisão do trabalho mais acentuada, fazem com que as funções do centro

regional passem a exigir maiores níveis de concentração demográfica e de atividades (SANTOS, 1993, p. 82)

Neste sentido, a diversificação na oferta de bens e serviços, foi um dos fatores para o aumento demográfico nas maiores cidades, ao qual acrescentamos também a geração de empregos vinculadas à sua participação na divisão territorial do trabalho que amplia-se no Brasil. É neste contexto que o autor referido coloca que tem-se verificado o aumento sucessivo de cidades milionárias ou quase, ampliada ainda se levar-se em conta as aglomerações ou quase-conurbações. Para Santos (1993) trata-se da realidade da macrourbanização ou da metropolização em que “[...] a palavra metrópole tem sido timidamente utilizada no Brasil, quando as novas realidades da mundialização ampliam o processo de sua criação como ‘locus por excelência das relações sociais e econômicas’” (SANTOS, 1993, p. 75).

De acordo com Santos (1993, p. 75):

As atuais Regiões Metropolitanas têm como pontos comuns dois elementos essenciais: a) são formadas por mais de um município, com o município núcleo – que lhes dá o nome – representando uma área bem maior que as demais; b) são objeto de programas espaciais, levados adiante por organismos regionais especialmente criados, com a utilização de normas e de recursos em boa parte federais. São, na verdade, regiões de planejamento, onde, todavia, o que é feito não atende à problemática geral da área, limitando-se a aspectos setoriais.

Mas acrescenta que “[...] o fenômeno da metropolização vai muito além da denominação legal” (SANTOS, 1993, p. 75), explicitando que inúmeras cidades que deveriam ser acrescentadas na realidade da metropolização, dentre as quais citava Londrina – PR.

Outro fator que acelera o processo de metropolização no Brasil, são as migrações pendulares, que segundo Brito e Souza (2005, p. 230):

A migração intrametropolitana, ou seja, a mobilidade da população entre os seus diferentes municípios é um bom indicador do grau de interação entre eles e, portanto, da densidade social do espaço metropolitano construído por meio dos vetores de expansão. [...] A mobilidade pendular é uma função, principalmente, da migração intrametropolitana determinada pela expansão dos vetores urbanos e metropolitanos [...].

Um ponto que precisa ser destacado nas migrações pendulares, são os transportes, pois traduz um dos aspectos da integração das cidades de uma região metropolitana, conforme já apontava Galvão et. al (1969). Este fluxo diário de pessoas faz com que uma metrópole expanda sua área de influencia, com isso torna-se possível agregar novos municípios em sua região metropolitana. Por outro lado, se estes deslocamentos pendulares ocorrem em um aglomerado urbano com continuidade ou descontinuidade territorial, e são cada vez mais intensificados, demonstra a necessidade e possibilidade da população procurar trabalho, educação, saúde, consumo, dentre outros.

No que se diz respeito à Região Sul do Brasil, em 2010 de acordo com o IBGE (2010) havia 12 regiões metropolitanas, além da existência de vários projetos tramitando nos respectivos legislativos dos estados para criação de outras, à exemplo de Umuarama no Paraná. Eram elas: Curitiba, Londrina e Maringá no estado do Paraná; Norte e Nordeste Catarinense, Florianópolis, Chapecó, Carbonífera, Tubarão, Lages, Foz do Rio Itajaí e Vale do Itajaí em Santa Catarina; no Rio Grande do Sul apenas Porto Alegre.

Para Moura (2002 p. 34):

A ordem de fenômenos econômicos, socioculturais e ambientais determinantes de tais espacialidades não se traduz nos conceitos concebidos pelos projetos de institucionalização. Ademais, o caráter político indutor da formalização de unidades regionais não supera o conflito existente entre os limites definidos oficialmente e a natureza e os contornos das espacialidades resultantes dos processos aglomerativos. Tampouco as unidades criadas se ancoram em um arcabouço institucional que efetivamente estruture sua complexa dinâmica.

Na região Sul do país existem três formas de relações entre as metrópoles e suas regiões, segundo Moura (2000 p. 50):

- 1) a forma em que o limite legal da unidade instituída é menor que o recorte da dinâmica de sua espacialidade: isso se verifica no complexo metropolitano rio grandense, que constitui o processo aglomerativo mais dinâmico da Região Sul, envolvendo a aglomeração urbana metropolitana de Porto Alegre, assim como a aglomeração urbana de Caxias do Sul. O processo de institucionalização absorve apenas parte dos municípios desse complexo na Região Metropolitana de Porto Alegre e na Aglomeração Urbana da Região Nordeste Riograndense.
- 2) A forma na qual o limite legal da unidade instituída é maior do que o recorte da dinâmica de sua espacialidade: ocorrência mais comum

nas institucionalizações sulinas, como na Região Metropolitana de Curitiba. Repete-se no complexo urbano do leste catarinense, que articula com uma dinâmica comum à aglomeração pré-metropolitana de Florianópolis e as aglomerações urbanas de Joinville, Itajaí e Blumenau. Nesse complexo incidem as três unidades regionais institucionalizadas como: a de Florianópolis, a do Vale do Itajaí, polarizada por Blumenau, e a do Norte/Nordeste Catarinense, polarizada por Joinville. Reproduz-se também na Região Metropolitana de Maringá, no complexo urbano do norte paranaense, que compõe-se de vários municípios não integrados à dinâmica da aglomeração, desrespeitando o parecer técnico ao projeto de lei, que se opôs a essa inserção por possuírem deficiente ligação rodoviária com o pólo, base econômica tipicamente agropecuária e por não compartilharem de sua problemática urbana (Paraná, 1998).

3) A forma em que a espacialidade não vem contemplada por instrumento de institucionalização como unidade regional, como ocorre nas espacialidades que foram identificadas como aglomerações urbanas com continuidade de mancha de ocupação entre municípios e forte integração econômico-social (Ipardes, 2000): Cascavel, Foz do Iguaçu, Itajaí, Criciúma e Chapecó. Para Cascavel, assim como para Toledo, integrado na mesma aglomeração, foram cogitados projetos de lei no âmbito metropolitano envolvendo os seus municípios do entorno; e para as aglomerações catarinenses, o estudo que define os critérios para identificação das unidades regionais no estado já as aponta como potenciais aglomerações urbanas (Santa Catarina, 1993).

Independente das críticas que se possa efetuar ao processo de criação das regiões metropolitanas em termos de critérios, ou melhor, ausência de critérios explícitos para todas e das diversas recomendações técnicas para sua institucionalização ou não, o fato é que proliferam estas criações, principalmente nos últimos anos. Isto se deve em parte, ao fato dos governos estaduais continuarem com ausência ou mediante políticas deliberadas de não ofertar recursos para as diferentes cidades ou aglomerações urbanas. E como uma das formas de inseri-las em projetos federais para obtenção de moradia, saneamento, infraestrutura, dentre outras, é estar inseridas em regiões metropolitanas, os governos ampliam o número de regiões.

Mas por outro lado, essas novas criações metropolitanas representam uma dinâmica econômica, social e urbana bastante complexa, onde aprofunda-se a divisão territorial do trabalho, que por certo necessitam de mais investimentos em diversas áreas.

Diante do exposto, saliente-se que a criação de novas regiões metropolitanas não significa que a cidade principal de cada uma delas seja metrópole, pois como coloca Soares (2006, p. 30):

[...] As metrópoles são lugares de inovação e experimentação: política, econômica, social, cultural, lingüística, artística, arquitetônica, tecnológica. É na metrópole que a força avassaladora do capital aparece com maior propriedade, justapondo, aniquilando ou subordinando espaços e tempos que não se movimentam no seu ritmo, na sua lógica.

Neste sentido, pode entender que a cidade principal de cada uma das novas regiões, seja importante e complexa, mas não apresentam em princípio, uma funcionalidade em que o poder de decisão na escala nacional seja importante.

2 O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO NO NORTE DO PARANÁ: o caso de Londrina

O processo de metropolização no norte do Paraná, entendido enquanto processo que dota o território de características que antes eram exclusivas da metrópole, vem sendo realizado desde os anos de 1980 (FRESCA, 2011). Neste sentido, as análises de Lencioni (2003) são importantes porque a autora indica que o novo fundamento do urbano é a compreensão da metropolização do espaço, entendido enquanto processo que imprime ao território, características que até então eram exclusivas das metrópoles (LENCIONI, 2003). Para a autora, um processo socioespacial que imprime características metropolitanas ao espaço como “[...] alta densidade em termos relativos, de fluxos imateriais e freqüentes e significativas relações com outras metrópoles”, as chamadas cidades globais (LENCIONI, 2006, p. 47). Em outros termos, Lencioni (2006) refere-se a um processo que transforma cidades em metrópoles, bem como um processo social que impregna o espaço com características metropolitanas.

Desta forma, o processo de metropolização do espaço implica em um “[...] território no qual os fluxos de pessoas, mercadorias ou de informações são múltiplos, intensos e permanentes. Aí é comum a presença de cidades conurbadas bem como a concentração das condições gerais necessárias às particulares condições da reprodução do capital (LENCIONI, 2006, p. 48). Com relação a concentração das condições gerais necessárias à reprodução do capital, vale ressaltar que os serviços superiores colocam-se como uma destas condições, voltados predominantemente à administração e gestão do capital das grandes empresas; serviços ligados ao setor financeiro – bancos, carteiras de créditos, seguradoras, etc; os da administração pública, notadamente aqueles articulados ao controle político; outros serviços que funcionam como indústrias à exemplo da informação, marketing, propaganda, além das auditorias, consultorias, tecnologia, serviços de telecomunicações e informática, dentre outros (LENCIONI, 2006). Trata-se portanto, de uma gama diversificada de atividades ligadas ao trabalho imaterial.

Assim entendido, importa frisar que no estudo realizado pelo IPEA (2000), sobre a caracterização da rede urbana do Brasil, entendeu que na Região Sul, e particularmente no Norte do Paraná, as principais configurações espaciais com

áreas de forte concentração populacional e de atividades econômicas urbanas, inicia-se nos anos de 1970:

[...] Os anos 70 constituem o marco dessa reestruturação, com as mudanças ocorridas no setor agropecuário gerando o esvaziamento de extensas áreas rurais e direcionamento do processo migratório para diversos centros urbanos – alguns dos quais carentes de sustentação econômica para manter o acréscimo populacional. Em um processo seletivo, alguns consolidam-se em áreas de elevada densidade, sem romper o equilíbrio na rede de cidades (IPEA, 2000, p. 39).

Por isso, o IPEA coloca a existência de áreas com grande concentração populacional que ocorre mediante o esvaziamento do campo e uma densidade demográfica elevada nas cidades. Assim, no censo demográfico de 1991 (IBGE, 1991), o Paraná apresentava 24 centros urbanos com mais de 50 mil habitantes e 62% da sua população urbana; em 1970 (IBGE, 1970), 40% da população paranaense viva nas cidades, demonstrando a rapidez com a qual houve a expansão populacional urbana. Nos anos de 1970 e 1980, as cidades de Londrina e Maringá já apresentavam-se como as cidades de maiores concentrações econômicas e populacionais no norte do estado (IPEA, 2000, p. 52).

A área referida apresenta dois eixos urbanos de grande representatividade que são os municípios de Londrina e Maringá. Estas duas cidades foram consideradas polos regionais, devido sua forte centralidade em termos de oferta de bens e serviços.

[...] Londrina forma com Ibiporã e Cambé, uma mancha de ocupação contígua. Continuamente, sua aglomeração integra os municípios de Apucarana, Arapongas, Jandaia do Sul e Rolândia, com níveis de centralidade significativa, de forte para médio até de médio para fraco, além de Tamarana e Jataizinho. [...] Esse conjunto configura a principal aglomeração urbana do Paraná, na qual a polarização concorrente entre Londrina e Maringá exerce grande força em todo o interior do estado, penetrando no Mato Grosso do Sul (região de Dourados) e São Paulo (região de Presidente Prudente e Assis). Deve-se ressaltar a importância regional de Londrina por oferecer funções que se equiparam a Curitiba no atendimento a demandas de alta e baixa complexidade. Concentrando a segunda maior população urbana do estado, seguramente essas aglomerações vêm exercendo o papel de principais, absorvedoras. Interioranas do movimento intra-estadual. [...] o conjunto pode ser considerado como o mais importante do interior, com peso elevado de participação das atividades urbanas – especialmente as de comércio e serviços,

sediando as duas mais importantes universidades estaduais – e um setor industrial caracterizado por uma estrutura diversificada, com predominância agroindustrial (IPEA, 2000, p. 70-71).

No referido estudo, Londrina foi considerada com uma centralidade muito forte, mas também foi considerada uma aglomeração urbana não metropolitana. De acordo com o estudo, esta distingue-se:

[...] ora por configurar manchas caracteristicamente de ocupação contínua, ora por guardar uma proximidade geográfica, serem densas, populosas, porém com descontinuidade de mancha de ocupação - sendo, contudo, fortemente articuladas na mesma dinâmica econômica -, ora por decorrer de eixos menos populosos ou densos mas também fortemente articulados numa mesma dinâmica econômica com relevância na base produtiva dos estados (IPEA, 2000, p.58).

Quando analisa esta aglomeração urbana não metropolitana, chama a atenção para o fato, desta ser de grande importância, se equiparando com Curitiba no que tange a oferta de bens e serviços de elevada e baixa complexidade. Considerou ainda seu papel de absorvedora de movimentos migratórios intraestaduais; o peso de sua economia com elevada participação nas atividades urbanas – comércio, serviços e indústria (IPEA, 2000, p. 70-71).

Em percurso analítico semelhante, Moura, Libardi, Barion (2006) entenderam Londrina como uma aglomeração metropolitana polarizada, que seria o processo que antecede a criação da região metropolitana. As autoras também referem-se ao nível de intensidade nas relações entre os municípios da aglomeração urbana.

As RMs de Londrina e Maringá configuram aglomerações com pequeno número de municípios integrados à dinâmica urbana do aglomerado, como evidencia a presença de apenas dois municípios classificados entre os níveis médio e muito alto, em ambas as RMs – Cambé e Ibiporã, na primeira [...] (MOURA, LIBARDI, BARION, 2006, p. 137).

Para que haja uma aglomeração, os municípios que a constituem devem se integrar socioeconomicamente, segundo Moura, Branco e Firkowski (2005), e as relações que os mantêm, apresentar alto nível de intensidade.

Desta maneira, verifica-se que há muito vem sendo estabelecido caminhos que conduziram à fortes concentrações populacionais e de atividades econômicas

em Londrina e ao mesmo tempo, foi sendo estabelecido um processo de aglomeração urbana com as cidades adjacientemente localizadas, principalmente com Ibiporã e Cambé, localizadas a leste e oeste de Londrina respectivamente.

2.1 A Institucionalização da Região Metropolitana de Londrina

A Região Metropolitana de Londrina – RML - foi criada em 1998 pela Lei Complementar nº. 81 do estado do Paraná, formada pelos municípios de Cambé, Jataizinho, Ibiporã, Londrina, Rolândia e Tamarana. Posteriormente foram inclusos os municípios de Bela Vista do Paraíso e Sertanópolis nos anos de 2000 e 2002 respectivamente. Pela Lei Complementar 175/2010 foram inseridos os municípios de Primeiro de Maio, Alvorada do Sul e Assai; e pela Lei Complementar 129/10 foram inclusos Sabáudia, Jaguapitã e Pitangueiras; e em 2012 pela Lei Complementar 126/2012 foram inclusos os municípios de Florestópolis e Porecatu, totalizando em novembro de 2012 dezesseis municípios.

A inclusão sucessiva de municípios na RML ocorreu para atender diversos interesses:

O processo de inclusão de outros municípios na RML, atendeu diversos interesses políticos, principalmente no âmbito dos deputados estaduais que procuravam ampliar suas bases eleitorais na medida em que a inclusão dos mesmos na RML, permitiria a obtenção de maiores recursos para habitação, educação, saúde, infraestrutura, dentre outros (FRESCA, 2011, p. 87)

Muitas cidades que mantem uma forte relação com Londrina não foram inserida no primeiro momento na RML, devido a principalmente interesses políticos como apontou a referido autora e como coloca Cunha (2005 p.204):

Inserir na Região Metropolitana de Londrina cidades como Tamarana, Sertanópolis e Bela Vista do Paraíso e não Arapongas e Apucarana, onde as relações com Londrina são mais intensas, demonstra este descompasso juntamente com os interesses políticos, já que a cidade de Apucarana já pleiteou, sem sucesso, instituir sua própria região metropolitana. O desejo de *status* de se tornar uma Região Metropolitana, ou de fazer parte dela e a crença de conseguir recursos para as localidades inseridas nestas regiões leva a uma corrida político-partidária que visa buscar estas institucionalizações.

Como toda região Metropolitana desde os anos de 1970, a RML tem um Conselho Deliberativo e Consultivo, que permite a administração e gestão da mesma.

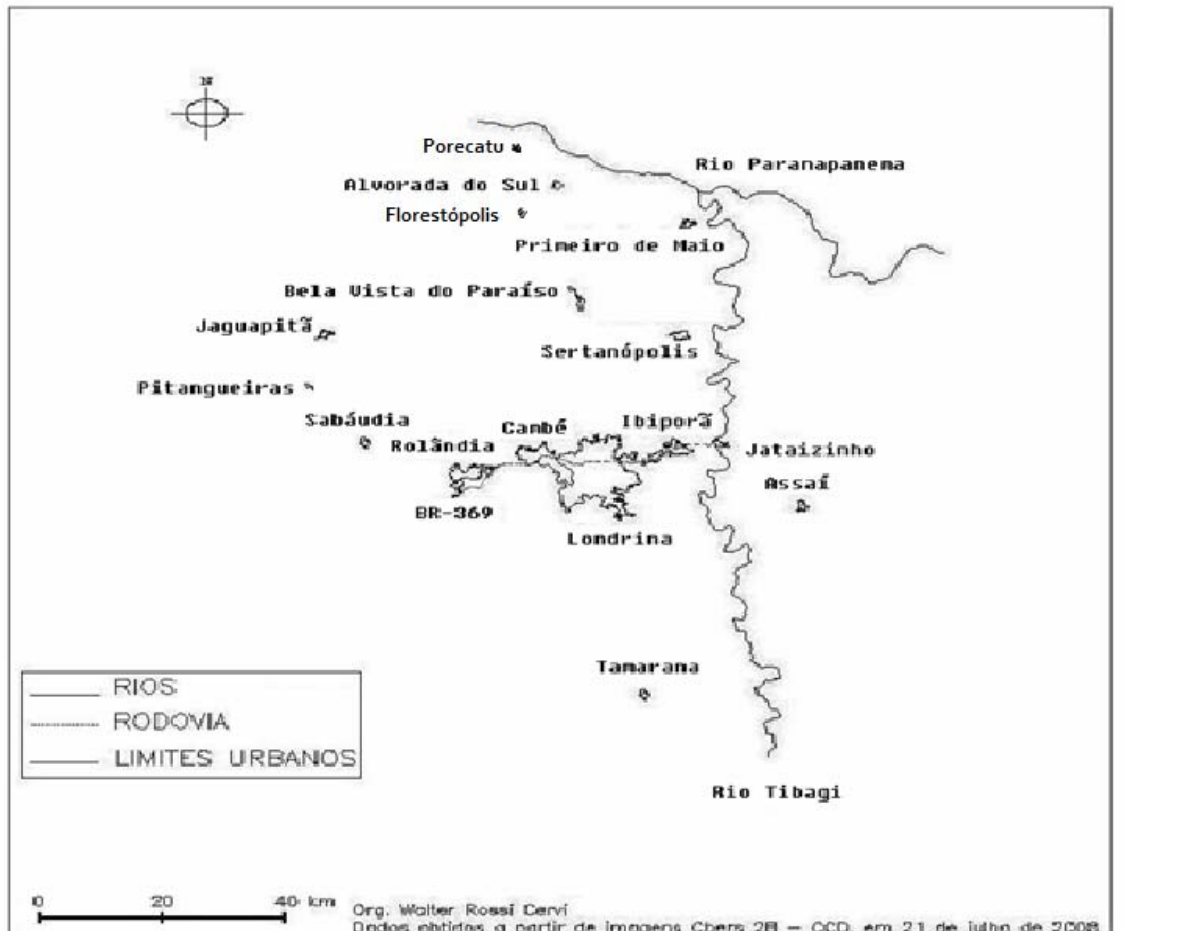
Contudo, criada em 1998 - cuja lei previa a instalação do conselho consultivo e deliberativo e suas competências, além de determinar os serviços comuns aos municípios que a integram - até 2006 não havia ainda sido oficialmente estabelecida. Em outras palavras, até 2006 a RML tinha seu conselho consultivo e deliberativo instalado em Curitiba e não havia nenhuma dotação orçamentária ou escritório para gestão da mesma em Londrina (FRESCA, 2011, p. 87).

Entre 2007 e 2008 foram realizadas diversas reuniões com os prefeitos da então RML para que a Coordenadoria da Região Metropolitana – Comel - fosse efetivamente instalada em Londrina, que se sucedeu a partir de 2008, ainda na gestão do governo Roberto Requião e tendo à frente da mesma, a ex- vereadora Elza Corrêa. No entanto, os resultados da ação da Comel foram poucos, em parte devido a ausência de recursos financeiros para a gestão da mesma. A situação foi mais agravada ainda no ano de 2012, quando a Comel – agora sob o Governo de Beto Richa – foi praticamente transferida novamente para Curitiba. Não deixa de ser estranho o fato da Comel não ter mais site próprio, e pior ainda, as informações sobre as mesmas estarem no *site* da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano sediada em Curitiba. As informações colocadas deixam em evidencia que mais uma vez, o governo do estado paranaense, não envida esforços para que efetivamente a RML possa caminhar em direção a melhor atuação, atendendo demandas de uma área que apresenta importante crescimento.

Embora haja problemas políticos e econômicos para a gestão da RML, importa entender aspectos da dinâmica da mesma, para posteriormente entendermos a inserção de Ibiporã nesta Região Metropolitana.

2.2. A Forma Metropolitana

Inicialmente apresenta-se o mapa 1 com a localização da Região Metropolitana de Londrina.



Mapa 1: Região Metropolitana de Londrina, novembro de 2012.

Fonte: Fresca, 2012.

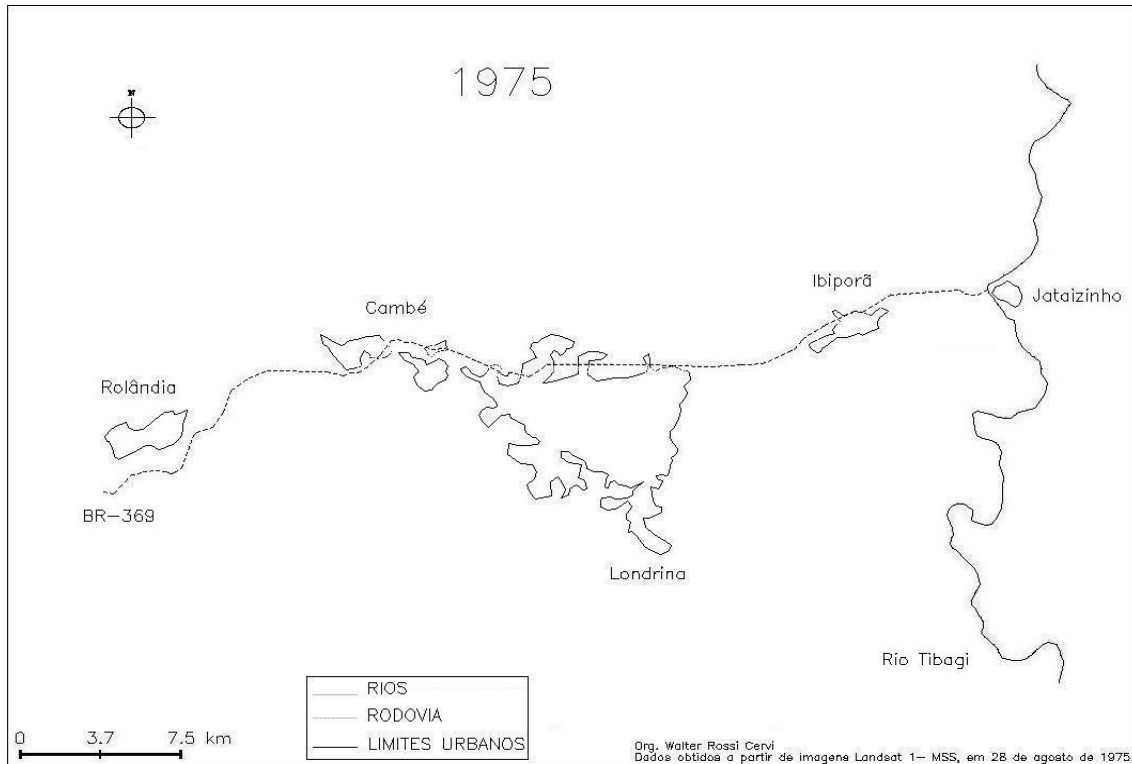
No mapa 1 é possível observar a existência de uma aglomeração urbana ao longo da BR 369, envolvendo as cidades de Londrina, Cambé, Ibiporã, Rolândia e Jataizinho. As demais cidades, localizadas predominantemente ao norte da BR 369, estão relativamente distantes da cidade principal, com distância média em torno de 40 Kms. Exceção é Tamarana, a única localizada ao sul de Londrina e dista-se cerca de 50 Kms.

Discutir a forma metropolitana implica entender um dos aspectos da organização espacial da RML, a partir da qual pode-se compreender algumas das relações interurbanas como um dos elementos fundamentais de uma região metropolitana.

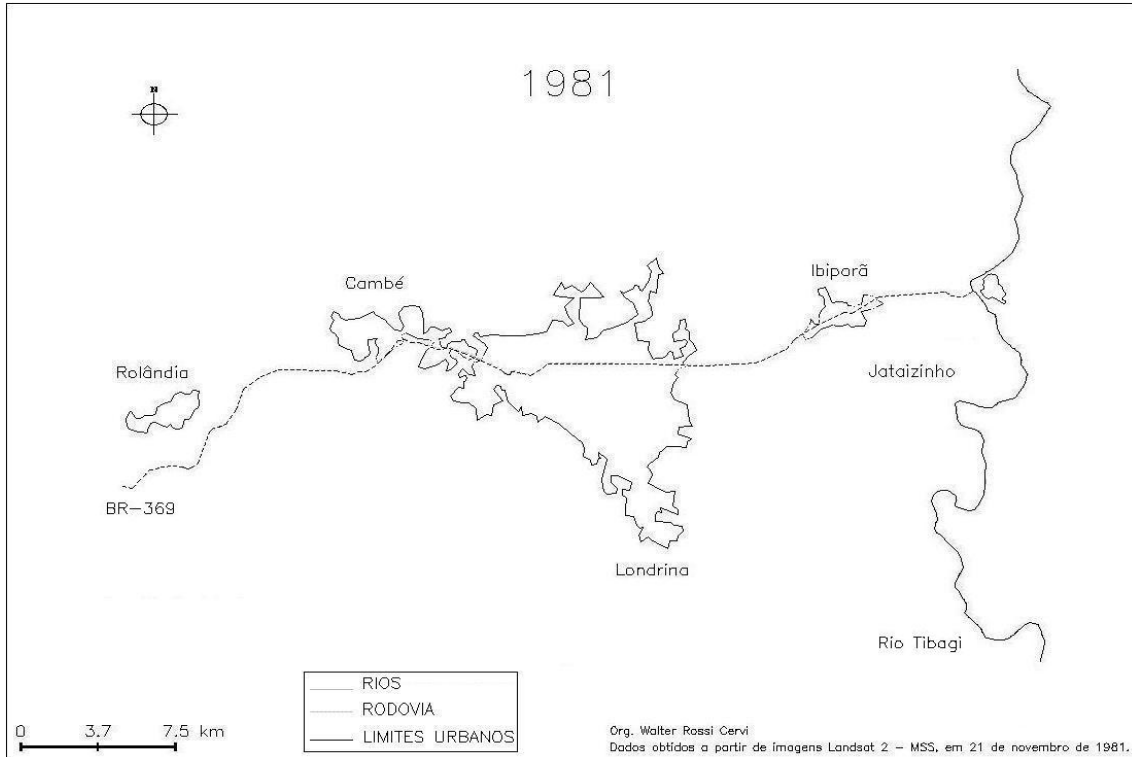
Assim, o processo de conurbação e a transformação deste em uma aglomeração urbana são fatores que estão diretamente relacionadas com a forma metropolitana. Neste sentido, a conurbação refere-se ao processo de expansão

física de uma ou duas cidades, eliminando entre elas, áreas de uso rural ou vazios urbanos existentes. Mas a conurbação não implica necessariamente na existência de relações interurbanas através, por exemplo, de deslocamentos pendulares.

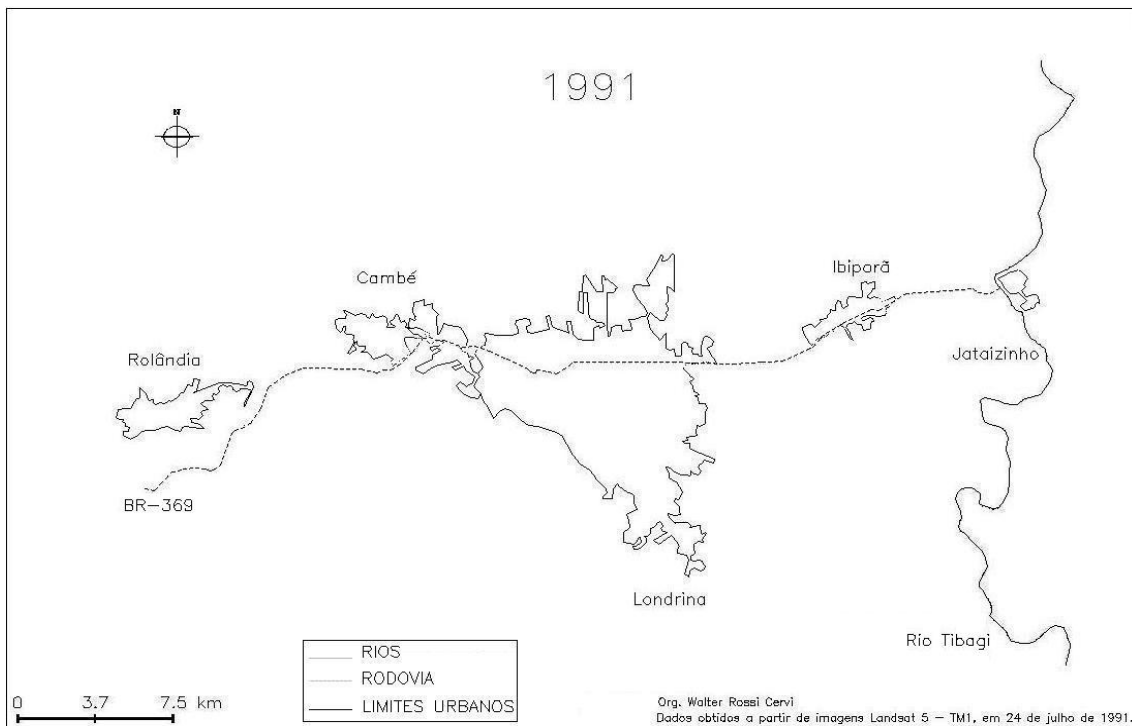
Os mapas apresentados a seguir permitem entender a evolução da aglomeração urbana no contexto da RML entre 1975-2008.



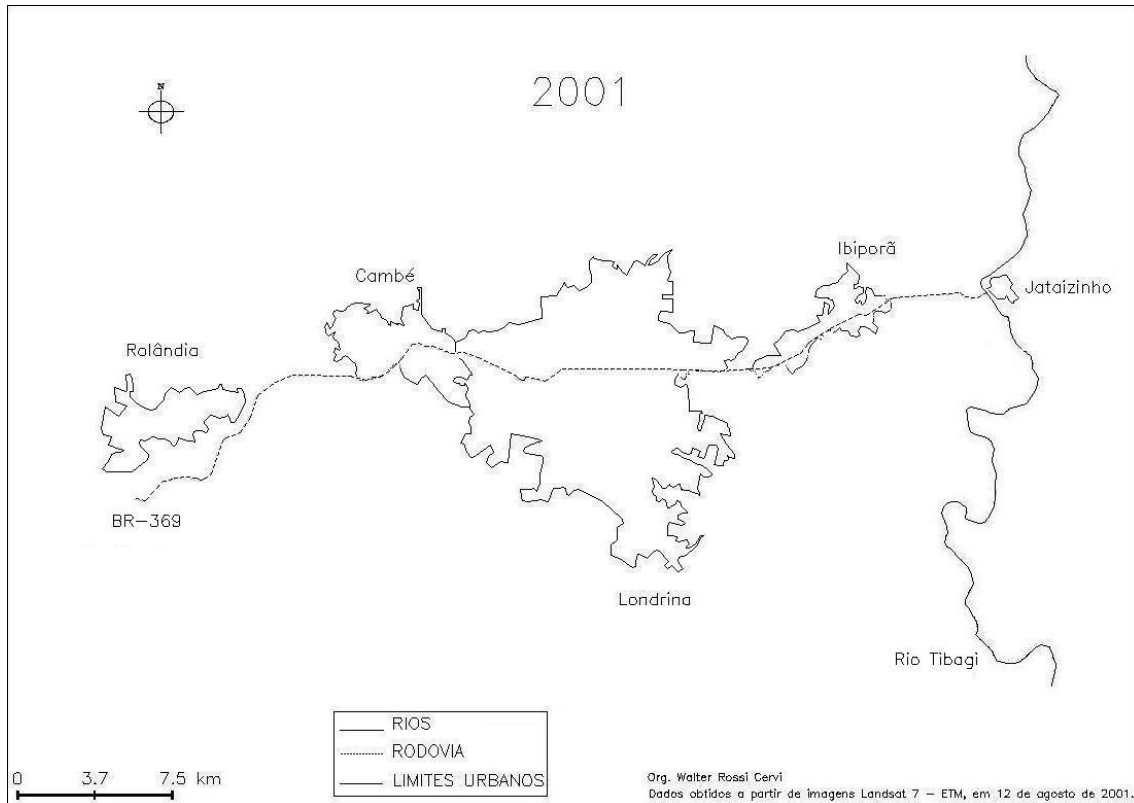
Mapa 2: Área Urbana Efetivamente Ocupada das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho, 1975.
Fonte: Fresca, T.M. 2011.



Mapa 3: Área Urbana Efetivamente Ocupada das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho, 1981.
Fonte: Fresca, T.M. 2011.

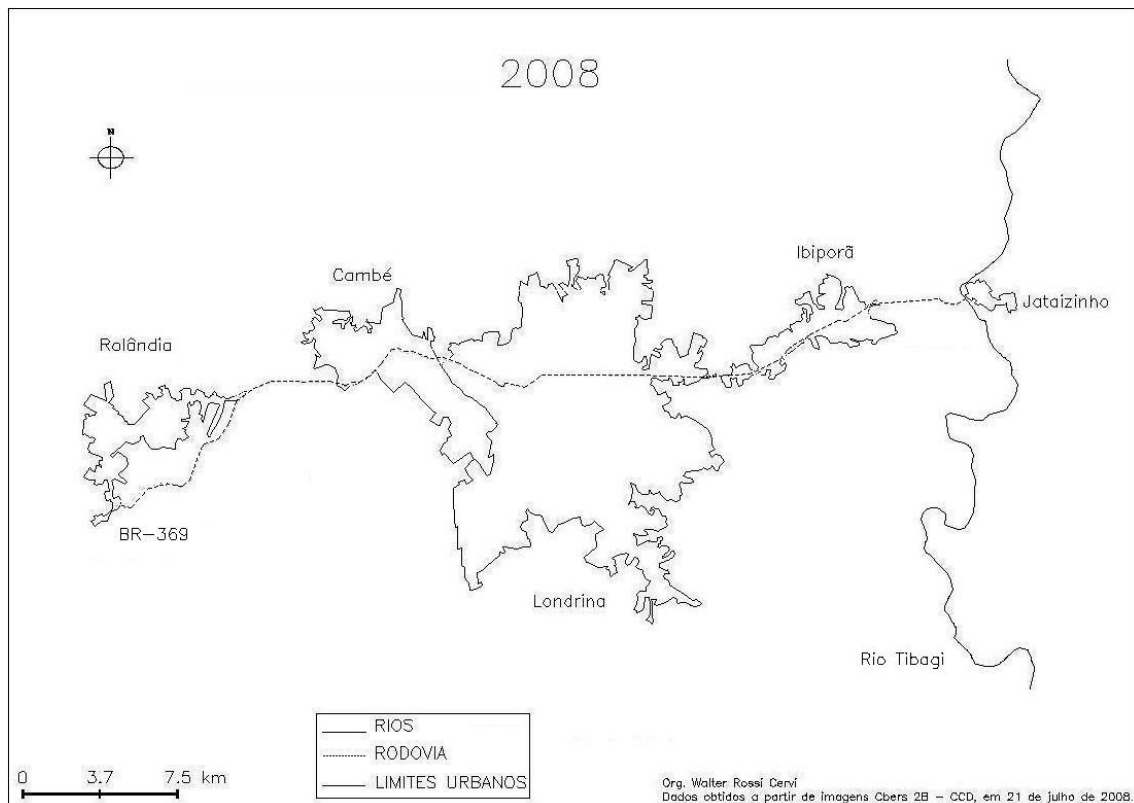


Mapa 4: Área Urbana Efetivamente Ocupada das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho, 1991.
Fonte: Fresca, T.M. 2011.



Mapa 5: Área Urbana Efetivamente Ocupada das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho, 2001.

Fonte: Fresca, T.M. 2011.



Mapa 6: Área Urbana Efetivamente Ocupada das Cidades de Londrina, Cambé, Rolândia, Ibiporã e Jataizinho, 2008.

Fonte: Fresca, T.M. 2011.

Na representação cartográfica de 1975, Cambé era o município que mais se aproximava com Londrina, enquanto os de mais estavam ainda distante do processo de conurbação. Já no mapa de 1981, Cambé tem importante expansão em direção à Londrina, em direção a uma efetiva conurbação, enquanto Ibiporã, Rolândia, e Jataizinho não apresentam importante crescimento. No ano de 1991 tem-se a efetiva conurbação entre Londrina e Cambé; expansão das cidades de Rolândia e Ibiporã, e discreto crescimento de Jataizinho. Em 2001, o mapa demonstra maior expansão física de Ibiporã em direção à Londrina, repetindo-se o mesmo em relação à Rolândia – em direção à Cambé, enquanto Jataizinho permanece similarmente ao mapa de 1991. Fresca (2011, p. 91) fez análise do mapa de 2008 e explica que:

[...] Em 2008 a ocupação urbana avançava para Rolândia, Cambé, Londrina e Ibiporã, enquanto Jataizinho apresentava expansão em direção à Ibiporã. Até o presente, os mapas evidenciam tratar-se de um significativo processo de crescimento territorial, conformando uma grande área urbana ao longo da BR 369. Neste processo, importa entender os deslocamentos pendulares estabelecidos entre diversas cidades desta área urbana.

A forma urbana apresentada nos mapas mostra que as cidades que fazem parte da aglomeração urbana de Londrina, estão quase todas conurbadas. As cidades de Cambé e Ibiporã cresceram em direção à Londrina, Jataizinho cresceu em direção à Ibiporã, enquanto Rolândia cresceu em direção à Cambé. Londrina também estendeu seus limites ao longo de todo o período considerado. Pelos mapas percebe-se que as cidades que localizam-se ao longo da BR – 369 , foram as que apresentaram maior crescimento.

Vale a pena notar, que Davidovich & Lima (1975) já referiam-se à integração econômica e social das cidades que futuramente integrariam a RML, indicando um fluxo intenso de habitantes entre os municípios, separando o município em que trabalha do que reside. No trabalho “Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil” , as autoras supra citadas dão destaque para Londrina, pela tendência de formar um eixo urbano em uma região agrícola, como pode – se observar a seguir:

Deve-se mencionar, também, a interdependência que se vem desenvolvendo, ao Norte do Paraná, entre cidades localizadas em municípios próximos, mas não necessariamente contíguos, permitindo indicar uma tendência a eixo em região agrícola, como o de Londrina – Arapongas – Apucarana – Maringá. Outra referência diz respeito aos critérios adotados para definir aglomerações. Várias

cidades de tamanho populacional superior a 100.000 habitantes, de acordo com os critérios adotados, não chegaram ainda a constituir aglomerações. Contudo, em determinados casos, alguns dos municípios a elas contíguos já denotam sinais de integração [...] Cambé e Ibiporã em relação a Londrina. [...] (DAVIDOVICH; LIMA, 1975, p.63).

Esta expansão física das cidades deve ser correlacionada à população das cidades que integram a RML.

Quadro 1: Evolução da População Total e Urbana dos Municípios da RML: 1970-2010.

Cidade	1970		1980		1991		2000		2010	
	Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana
Londrina	215.576	156.352	292.790	257.899	381.474	355.347	447.065	433.369	506.645	493.457
Cambé	35.621	13.399	53.856	44.714	73.842	66.817	88.186	81.942	96.735	92.956
Rolândia	40.657	16.716	41.452	25.096	43.776	35.276	49.410	44.650	57.870	54.758
Ibiporã	27.193	12.999	27.624	20.064	35.168	30.728	42.153	39.141	48.200	45.896
Jataizinho	10.826	3.990	9.558	6.646	10.428	8.390	11.327	10.317	11.859	11.037
B. V. Paraíso	18.097	7.299	14.998	9.227	15.098	13.070	15.031	13.860	15.080	14.198
Assaí	29.090	8.567	22.096	10.124	20.325	12.969	18.045	13.517	16.368	13.601
Sertanópolis	21.877	5.887	16.480	7.970	14.291	9.998	15.147	12.609	15.637	13.716
Alvorada do Sul	15.871	2.715	12.564	5.208	9.685	5.922	9.253	7.015	10.298	7.349
Primeiro de Maio	25.738	5.199	13.214	7.170	11.910	9.773	10.728	9.728	10.832	10.083
Tamarana	12.525	2.081	8.921	3.148	8.626	4.059	9.713	4.719	12.232	5.857
Jaguapitã	16.710	12.282	12.001	5.220	10.613	7.474	10.932	8.733	12.256	10.412
Sabáudia	8.323	1.380	4.935	1.814	5.293	2.980	5.413	4.032	6.095	5.096
Pitangueiras	4.845	582	2.835	659	2.295	1.204	2.418	1.641	2.814	2.040
Porecatu	18.276	6.118	21.469	13.205	17.102	11.961	15.881	12.372	14.183	11.440
Florestópolis	9.774	7.065	12.146	6.316	11.998	8.545	12.190	10.238	11.220	10.546
Total	492.902	255.332	551.941	415.253	656.826	571.443	747.861	694.023	848.324	802.442

Fonte: IBGE, 2010.

Org.: Fresca, T. M.

Pelos números apresentados no quadro 1, os municípios com maiores populações, são os que formam a aglomeração urbana de Londrina. As cidades de Cambé e Rolândia na última década apresentaram um crescimento populacional de quase 10 mil habitantes, enquanto Londrina teve um aumento de mais de 50 mil habitantes e Ibiporã teve um crescimento menor, com apenas 6 mil habitantes.

O quadro 1 apresenta a evolução da população total e urbana dos municípios que compõem a RML em 2012, no período de 1970 a 2010 (IBGE, 1970-2010). Os municípios que fazem parte do aglomerado urbano apresentaram maior crescimento de sua população total e urbana ao longo dos últimos 40 anos, enquanto os demais municípios passaram por momentos de crescimento negativo de sua população total, embora a urbana tenha sido crescente para quase todos, com exceção de Jaguapitã, que apresentou crescimento negativo para a população urbana em 1980, comparativo à 1970.

Dentre os 16 municípios que integram a RML, os municípios que formam a aglomeração urbana - Londrina, Cambé, Rolândia e Ibiporã - apresentaram crescimento importante em termos de população total e urbana, de 1970 até 2010. Alguns municípios perderam população principalmente nos anos 1980, mas voltaram a crescer nas décadas seguintes, como é o caso de Jataizinho que entre os anos de 1970 a 1980 perdeu cerca de 1.200 habitantes; a partir de 1991, voltou a apresentar discreto crescimento de sua população total e urbana, esta última representando 93% da população total. Sertanópolis também perdeu população total no período 1980-91, com crescimento a partir de 2000; a população urbana, no entanto, sempre apresentou crescimento positivo, assim como os municípios de Bela Vista do Paraíso, Alvorado do Sul, Tamarana e Sabáudia. Pitangueiras perdeu população total a partir de 1980 e só apresentou aumento no período 2000 – 2010. Os municípios de Assaí, Porecatu e Primeiro de Maio, apresentaram perda de sua população total entre 1980 - 2010, enquanto a população urbana apresentou crescimento. Florestópolis por sua vez, oscilação em termos de crescimento populacional, pois apresentou crescimento da população total em 1980 comparativo a 1970; teve taxa negativa em 1990 comparativo a 1980; crescimento positivo em 2000, comparativo a 1990; crescimento negativo em 2010, comparativo a 2000; a população urbana apresentou crescimento positivo a partir de 1991.

Do ponto de vista da população total e urbana dos municípios que integram a RML, verifica-se que no período considerado este foi positivo para ambos, com

taxas elevadas de crescimento: em 1980 a população total apresentou crescimento de 11,97% em relação a 1970; em 1990, comparativo a 1980, apresentou crescimento de 19%; em 2000 comparativo a 1990, o crescimento foi de 13,85%; em 2010, comparativo a 2000, a taxa foi de 13,45%. Do ponto de vista da população urbana, esta foi crescente em todo o período, atingindo uma taxa de urbanização na RML de 94,59% em 2010.

2.3 As Atividades Econômicas no Contexto da Região Metropolitana de Londrina

As atividades econômicas na RML são diversificadas, com representatividade em todos os setores. Desde sua criação, o setor econômico sempre foi foco de estudo, pois no primeiro momento entre os anos de 1970-80, o setor primário junto com a introdução da agroindústria, foram os principais geradores de renda nesta região. Mas, a partir de meados dos anos de 1990, o setor industrial ganha destaque, enquanto a prestação de serviço nas maiores cidades também amplia sua representatividade.

No quadro 2 estão representados os 16 municípios que constituem a RML, com o total de trabalhadores e de estabelecimentos por setores de atividades econômicas. O município de Londrina é o que apresenta os maiores números tanto de estabelecimentos quanto de trabalhadores nas atividades comerciais, prestadoras de serviços e indústria de transformação. Os demais municípios que compõem a aglomeração urbana estão na sequência em termos de geração de empregos, Cambé, Rolândia e Ibiporã. Do ponto de vista das atividades mais importantes nestes três últimos municípios, tem-se a indústria para Cambé e Rolândia, enquanto em Ibiporã é a segunda maior, perdendo para a prestação de serviços. Esta atividade é a maior geradora de empregos em Londrina e nas demais cidades, também é a segunda, com exceção de Ibiporã. As atividades comerciais ocupam o terceiro lugar em Cambé, Rolândia e Ibiporã, enquanto em Londrina esta ocupa o segundo lugar. Dentre os demais municípios, importante notar a participação expressiva do setor industrial no total de cada município, como é caso de Assaí com o ramo industrial metalúrgico e mecânico; em Bela Vista do Paraíso; em Florestópolis; em Jaguapitã com as indústrias de mesas para bilhar e maior

geração de empregos na alimentícia através das agroindústrias avícolas; em Porecatu com as agroindústrias sucroalcooleiras.

Quadro 2: Total de Estabelecimentos e Trabalhadores de Setores Econômicos Seleccionados da Região Metropolitana de Londrina, 2010.

Municípios	Indústria de Transform.		Comércio Varejista		Comércio Atacadista		Serviços		Construção Civil		Agric, Criad. Animais, Ext. veg. e min.	
	Est.	Trab.	Est.	Trab.	Est.	Trab.	Estab.	Trab.	Estab.	Trab.	Est.	Trab.
Alv.do Sul	17	144	140	314	20	46	140	798	12	13	90	202
Assaí	71	1.331	273	561	26	61	273	925	14	8	109	139
B. V. Paraíso	96	1.082	304	436	32	116	259	953	16	12	95	190
Cambé	649	8.048	1.522	3.391	271	1.371	1.090	5.214	192	694	243	526
Florestópolis	8	1947	110	235	1	11	26	426	8	59	7	18
Ibiporã	276	3.297	741	1.554	115	449	655	3.686	74	397	109	337
Jataizinho	47	504	170	175	18	76	151	781	6	12	65	108
Londrina	3.238	28.305	13.533	33.834	2.758	6.273	14.094	75.736	1.675	9.673	952	3.054
Prim. Maio	38	248	167	260	18	49	143	1.277	9	17	95	145
Rolândia	580	10.155	1.336	2.704	283	1.187	1.090	4.323	140	338	250	1.210
Sertanópolis	132	892	372	686	47	340	305	1.404	26	37	186	384
Tamarana	30	318	218	169	22	72	158	591	15	53	76	198
Jaguapitã	52	2.906	107	376	5	149	78	720	10	13	111	302
Pitangueiras	8	48	16	36	3	14	18	192	3	5	23	124
Porecatu	8	3084	126	419	9	51	61	729	10	7	12	19
Sabáudia	35	393	40	310	26	114	69	1.129	2	8	65	247
Total	5285	62702	19175	45460	3654	10379	18610	98884	2212	11346	2488	7203

Fonte: Brasil. MTE/RAIS, 2010.

Org.: Fresca, T. M.

Isso denota que no contexto da RML, onde há municípios e respectivas sedes municipais com diferentes tamanhos e participação na divisão territorial do trabalho, verifica-se que a presença do setor industrial tem sido importante em diversos deles, conforme apontado acima. Mas em termos de totais de empregos par aos municípios da RML, em primeiro lugar tem-se a prestação de serviços, seguido pela prestação de serviços, comércio varejista, construção civil, comércio atacadista e atividades agropecuárias e extrativistas.

Do ponto de vista da produção industrial, vale notar que o Norte do Paraná e a RML, foram áreas para as quais ocorreu importante processo de transferência industrial a partir dos anos de 1990, principalmente daquelas localizadas na Região Metropolitana de São Paulo. Este processo, também denominado de desconcentração industrial que ocorreu da metrópole paulista para outras áreas, é ao mesmo tempo é favorável e desfavorável: primeiro porque ao se instalarem em outras cidades, mesmo que constituam uma região metropolitana, a geração de emprego é elevada e os benefícios que chegaram à determinada cidade também podem ser consideráveis; por outro lado, a metrópole perdeu empregos, mas ainda

mantém os escritórios desta indústrias/corporações, conforme aponta Carlos (2009, p. 303)

[...] um movimento de diminuição dos estabelecimentos industriais – e, portanto, de desconcentração industrial – com centralização do capital, isto é, as indústrias se deslocam para outras áreas (muitas delas dentro do próprio Estado de São Paulo), mas mantêm na metrópole suas sedes.

Se por um lado a metrópole perde trabalho, contingente esse considerável, por outro lado, os níveis de empregos agora oferecidos devem ser altamente qualificados. Carlos (2009) chama este fenômeno de desconcentração produtiva, já que a metrópole perde indústrias, mas ao mesmo tempo em que essas saem, outras chegam, principalmente as indústrias de capital estrangeiro como a autora já referida aponta:

[...] Os dados do *Anuário Exame* (2001), referente às 500 maiores empresas no Brasil, nos ajudam a detectar dois comportamentos opostos em relação ao movimento dos estabelecimentos industriais na metrópole: enquanto o número de empresas brasileiras concentradas em São Paulo diminuiu, no período 1990-2000, de 141 para 76, o número de empresas estrangeiras aumentou de 89 para 130, no mesmo período. Ainda mais significativa é a informação sobre o faturamento em vendas dessas empresas, uma vez que em ambos os casos o número é ascendente. As empresas brasileiras apresentam aumento de US\$ 32,4 para US\$ 37,7 bilhões em seu faturamento, enquanto as estrangeiras passaram de US\$ 35,6 para US\$ 91,3 bilhões, um aumento substantivo. Por sua vez, as mudanças no setor econômico apontam de forma inequívoca a expansão do setor de serviços (pela prestação dos mais variados serviços) com crescimento acentuado do setor bancário (CARLOS, 2009 p. 303)

Esse movimento de desconcentração produtiva ocorreu no Brasil principalmente a partir de meados da década de 1990, quando indústrias que estavam instaladas principalmente na cidade de São Paulo e sua região metropolitana, se transferiram para outras cidades e regiões do país, como Londrina, Natal, Maceió entre outras. E Carlos (1999 p. 311) explica quais são as consequências desta desconcentração:

[...] a) marca a desconcentração do setor produtivo e a acentuação da centralização do capital na metrópole, bem como cria um outro conteúdo para o setor de serviços (basicamente o que se desenvolve é o financeiro e de serviços sofisticados e, com ele, uma série de outras atividades de apoio como aqueles de informática, serviços de telecomunicações, consultorias); b) sinaliza um novo momento do processo produtivo no qual novos ramos da economia ganham

importância – trata-se, particularmente, do que se chama de “nova economia”, contemplando o setor do turismo e lazer, bem como a redefinição de outros setores, como é o caso do comércio e serviços para atender ao crescimento dessas atividades; c) estabelece o movimento de transformação do dinheiro em capital, que percorre agora, preferencialmente, outros caminhos [...] f) redefine a centralidade da metrópole no território nacional; g) efetua o aprofundamento da desigualdade socioespacial, uma vez que, no plano da metrópole, a transformação do espaço em mercadoria, condição da extensão do mundo da mercadoria, entra em conflito com as necessidades de realização da vida urbana. Aqui defronta-se o espaço como valor de troca – o espaço produtivo – como momento necessário à reprodução do capital no momento de transformação do setor industrial, como prioritário de realização da acumulação

Na década de 1990, segundo Fresca (2004, p. 199) iniciou-se o processo de transferência industrial para o Norte do Paraná, discutindo também as implicações e estratégias adotadas por alguns segmentos produtivos de capital de origem local/regional.

A desconcentração Industrial para o Norte do Paraná, segundo Fresca (2004, p. 204) se realizou por diversos caminhos:

Inicialmente reforça-se o fato do norte do Paraná estar tornando-se uma área com maior presença industrial nos anos de 1990 comparativa aos períodos precedentes.

1) Pelo caminho da consolidação de iniciativas nos anos 1960 e 1970, e que nas décadas subseqüentes, sob condições recessivas, foram capazes de implantar estratégias de manutenção e expansão de suas produções e mercadorias [...].

2) Pelo caminho dos processos de transferência industrial de unidades produtivas da região metropolitana de São Paulo para cidades norte-paranaense, quer indústrias de capital nacional ou estrangeiro. Nova localização tornou-se uma das possibilidades para o rebaixamento de custos produtivos para fazer frente a recessão que impôs redução do mercado e aumento da concorrência nos anos 1990 [...].

3) Pela implantação de indústrias na área mediante processos de compra ou fusão de unidades preexistentes, por grupos estrangeiro – [...]. Redução de custos e localização privilegiada em relação ao mercado nacional e para a América do Sul, foram os pontos ressaltados para suas presenças na área.

Estes foram alguns motivos abordados pela autora para explicar a transferência de indústrias de outras regiões do Brasil para o Norte do Paraná e cidade da RML.

Vinculado ao processo explicado anteriormente, que seria a transferência de indústrias para outras áreas, implicando em transformações no conjunto das

atividades econômicas tanto das metrópoles, como das cidades que receberam as plantas industriais, as atividades prestadoras de serviços também foram afetadas. Isto porque, áreas e cidades que receberam muitas indústrias, criaram demandas em relação a uma gama variada de serviços, que para muitas cidades reforçaram este setor. Esse processo já havia sido apontado por Gottmann (1976, p. 8), ao explicar que a expansão da produção industrial:

[...] Em qualquer país onde se processa a industrialização moderna, essa evolução leva, também, ao rápido aumento do número de empregados de escritório, mais do que do número de operários, e á constante transformação de uma grande proporção de trabalho no que chamei de ocupações quaternárias [...]

Para Gottmann (1976), os serviços quaternários correspondem a um conjunto de atividades ligadas a escritórios de consultoria, de auditorias, de serviços de telecomunicações, serviços bancários especializados, atividades culturais, bibliotecas, dentre outros. Para Gottman (1976, p. 8 – 9):

[...] Isso ajuda a explicar a relativa facilidade com que as indústrias se deslocaram para fora das grandes cidades e o crescimento contínuo dos centros metropolitanos nos países desenvolvidos, apesar dessa desconcentração.

[...]. Não se poderia explicar de outra maneira o enorme crescimento e a atual distribuição do uso das terras em cidades tais como São Paulo (agora uma aglomeração de oito milhões de pessoas), Rio de Janeiro (cinco milhões) e Hong Kong (quatro milhões) [...].

O deslocamento da produção industrial para fora dos principais centros é, certamente, uma antiga tendência motivada por uma variedade de circunstâncias, algumas delas políticas e financeiras, além do simples fato do congestionamento na antiga posição (intramuros). Com a facilidade cada vez maior de transporte e com a rapidez e relativa segurança do comércio mundial, a redistribuição das funções econômicas no espaço pode se desenvolver seja na escala nacional ou internacional. [...]

Nos trechos acima Gottman (1976) explica como ocorreu a desconcentração das indústrias das metrópoles para cidades de sua região metropolitana, bem como para outras áreas.

Deve-se enfatizar o fato de que, na cidade, as pessoas ligadas às ocupações quaternárias necessitam de um tipo de instrumento, material e até mesmo modo de vida que é essencialmente diferente daquele tipo de que a vasta maioria da população ativa necessitava no passado. A atividade quaternária consiste basicamente de transações abstratas. A categoria mais importante de materiais por ela manipulada e processada pode ser definida com *informação*. [...]

[...] O crescimento da atividade econômica numa cidade que tenha, pelo menos, uma função principal de natureza quaternária, pode ser estabelecido como regra dinâmica urbana moderna. [...] (1976, p. 9 – 10)

Contudo, o autor supracitado, está referindo-se a um processo que ocorreu principalmente nos EUA, em países da Europa Ocidental e ao mesmo tempo o que estava ocorrendo nas metrópoles brasileiras nos anos de 1970. De lá até o presente, o processo de transferência das plantas industriais foi bastante ampliado e no caso da RML, este se agregou a um setor já presente.

É neste contexto que se pode entender a significativa importância das atividades prestadoras de serviços, particularmente em Londrina, que teve ampliada e diversificada estas atividades, em parte para atender demandas da produção industrial e demandas da população.

3. A INSERÇÃO ATUAL DE IBIPORÃ NA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA

Como o objetivo do presente capítulo é caracterizar a inserção de Ibiporã na Região Metropolitana de Londrina, inicialmente se faz necessário explicar alguns aspectos de sua evolução para demonstrar que o mesmo é um município e respectiva sede urbana, com dinâmica econômica e social própria, mas, complexificada pela sua inserção na RML.

Ibiporã teve sua gênese em 1934 no contexto da expansão das frentes pioneiras no norte do Paraná. Mas o loteamento das terras de uso rural e a criação da cidade foram dinamizados pela proximidade com as terras que pertenciam à CTNP. Assim, no contexto das frentes pioneiras, Ibiporã teve sua incorporação à produção através da agricultura, baseada predominantemente em pequenos e médios estabelecimentos rurais, com mão de obra familiar, cultivando café, matérias primas e alimentos.

A cidade também foi fruto do processo de loteamento, com planta em tabuleiro de xadrez.

Ibiporã é um centro urbano planejado em todos os seus detalhes. A área reservada para a cidade era de 163 hectares, dos quais, 62 hectares foram destinados a ruas, praças, campo de esportes, faixas marginais e esplanada da estrada de ferro, igreja, grupo escolar, estrada de rodagem, etc. A área restante de 101 hectares constituiu a zona dividida e em processo de demarcação em lotes urbanos, cuja superfície média era de 600m² (BISOTTO, 2010, p. 189).

Neste sentido é importante salientar que a criação das cidades no Norte do Paraná, principalmente nas áreas à oeste do Rio Tibagi, onde vigorou com intensidade a ocupação mediante loteamentos rurais e urbanos, as cidades eram todas criadas com distância média entre elas em torno de 10 a 15 Km. Isto porque, cada loteamento de gleba deveria ter uma distância reduzida entre os proprietários rurais e a nascente cidade, de modo a facilitar o atendimento de suas demandas. Dessa maneira, a proximidade entre Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, dentre outras, traduz uma das formas encontradas pelo capital naquele momento de viabilizar os grandes empreendimentos fundiários.

Do ponto de vista da dinâmica econômica urbana, esta cidade bem como a maioria daquelas criadas neste contexto, era condição fundamental para o avanço

da ocupação efetiva das terras, além de ser necessária para o atendimento de demandas da população e produção do campo, e de sua ainda restrita população urbana. Caracterizava-se então, pela oferta de máquinas de beneficiamento da produção rural - café, algodão e arroz; pela presença do transporte, principalmente o ferroviário – que atingiu a cidade em 1935 - que era o elo fundamental para garantir o transporte da produção em direção à exportação; do comércio varejista, representado pelos armazéns de secos e molhados, dos armarinhos, das lojas de roupas e calçados, farmácia, posto de gasolina, dentre outros. Do ponto de vista de outros serviços, estes foram ampliados após a elevação da cidade à condição de sede municipal na hierarquia urbana estadual em 1947, como foi o caso dos bancos e de filiais de rede nacional como o caso das Casas Pernambucanas.

Em linhas gerais, pode-se colocar com base em Fresca (2004), que até os anos de 1960, a dinâmica econômica e social de Ibiporã foi marcada pela forte produção agrícola e pela cidade atendendo demandas desta produção, da população rural e de sua restrita população urbana. Em 1960 a população total do município era de 25.936 habitantes, dos quais 19.396 habitantes eram rurais, e no urbano 6.560 habitantes (IBGE, 1960).

Contudo, esta dinâmica foi fortemente alterada a partir dos anos de 1960 e prosseguiu ao longo dos anos de 1970. A começar pelas alterações na produção agrícola, onde o principal produto até então, entrou em fase de erradicação forçada pelo governo federal, como mecanismo de controlar a produção e os preços. Ao mesmo tempo em que se erradicava o café, criavam-se outras políticas agrícolas em direção à implantação de outros cultivos como a soja, o trigo e o milho. Cultivos altamente mecanizados, com reduzida necessidade de mão de obra, com fortes articulações ao sistema bancário via financiamentos, dentre outras.

Nesse sentido, a dinâmica populacional foi alterada, e inicialmente ocorreu a expulsão da população rural que atuava como trabalhadores assalariados na produção do café, via êxodo rural. Se em 1960 a população de Ibiporã era majoritariamente rural, em 1970, conforme dados anteriormente apresentados, a população total foi ampliada para 27.193 habitantes, enquanto a população urbana passou a representar 47,80% da total. A inversão da distribuição da população só ocorreu em 1980, quando a população urbana passou a representar 72,63% da total, que apresentou discretíssimo crescimento comparativo a 1970. Foi a partir dos

anos de 1990 até 2010, que a população total e urbana teve maior crescimento, conforme quadro 3.

Neste contexto, a cidade também passou por alterações, a começar pela expansão física da área urbana, a atender demandas de moradia da população urbana que se ampliava.

Quadro 3: Evolução do Número de Estabelecimentos e Trabalhadores por Setores de Ibiporã: 1985-2011.

Setores	1985		1990		1995		2000		2005		2011	
	Total Estab.	Total Trab.	Total Estab.	Total Trab.	Total Estab.	Total Trab.	Total Estab.	Total Trab.	Total Estab.	Total Trab.	Total Estab.	Total Trab.
Extrativa Mineral	3	55	4	58	2	41	7	73	3	31	2	75
Indústria de Transformação	52	562	83	1037	81	1394	107	1878	136	2766	175	3428
Utilidade Pública					1	63	1	73	1	135	1	94
Construção Civil	3	149	16	128	12	52	19	177	19	261	74	359
Comércio	101	414	126	423	149	466	194	824	297	1221	393	2176
Serviços	71	568	84	578	98	551	140	1067	199	1573	280	2576
Administração Pública	5	411	5	692	7	820	5	978	5	1092	3	1251
Agropecuária	3	26	4	49	116	240	103	281	114	338	104	231
{ñ class}	3	5	60	225	3	61	0	0	0	0	0	0
Total	241	2190	382	3190	469	3688	576	5351	774	7417	1032	10190

Fonte: Brasil, 1985-2011
Org. Moreis, C. S.

O quadro 3 permite verificar que as atividades econômicas do município entre 1985 e 2011, passaram por expressivo crescimento, com destaque para o comércio (varejista e atacadista), para as atividades prestadoras de serviços e para a indústria de transformação. Ora, é necessário entender que Ibiporã configura-se como um município que apresenta dinâmica econômica própria e importante, a atender demandas de sua população e produção. No entanto, a seguir veremos como a sua proximidade à Londrina e sua inserção na RML, contribuíram para a expansão de algumas atividades, particularmente a industrial. A atividade industrial foi o setor onde houve o maior crescimento tanto com relação ao número de estabelecimentos quanto ao número de trabalhadores, com exceção em 1995, quando ocorre um decréscimo no total de estabelecimentos, mas há um aumento no número de trabalhadores. A construção civil em Ibiporã também aumentou seus números em 2011 com relação aos outros anos que estão em análise. Quase todos os setores cresceram no município, exceto o setor de utilidade pública que em 2011 apresentou

uma diminuição no total de trabalhadores com relação a 2005; mas os outros setores todos apresentaram um aumento considerável na dinâmica econômica de Ibiporã.

3.1. As Atividades Prestadoras de Serviços e as Articulações com Cidades da RML.

Quando se estuda a RML, um dos municípios com destaque em termos de atividades produtivas e articulações interurbanas é Ibiporã. Este não tem um caráter de cidade dormitório, relacionando-se com cidades da RML, através de variadas atividades urbanas. Segmentos com grande influência dentro da RML são as indústrias, permitindo que Ibiporã apresente crescimento não só por sua privilegiada localização em relação ao sistema de transporte e proximidade com Londrina, mas pelas suas políticas públicas voltadas para atração de atividades industriais, comerciais, dentre outras. Assim, alguns elementos foram estudados como a saúde, a educação, os deslocamentos pendulares para trabalho e estudo e a participação da indústria municipal no contexto da RML.

3.1.1. SAÚDE

A saúde de Ibiporã pode ser considerada como de atendimento intermediário, na qual inclui-se desde os básicos como clínica geral, passando por pediatria e obstetrícia, e também atende o básico em casos de urgência e emergência. Seus estabelecimentos de saúde são compostos por: 02 hospitais, sendo um público e um privado; 08 Unidades Básicas de Saúde; 03 laboratórios de análises clínicas; 01 Centro de Especialidades Médicas com atendimento nas áreas de ortopedia, dermatologia, cardiologia, oftalmologia e gastrologia. Conta com uma frota de cinco ambulâncias para o socorro médico, das quais 01 do SAMU, 01 do SIATE e 03 municipais, segundo dados fornecidos pela Secretária Municipal de Saúde de Ibiporã.

Ibiporã faz parte do Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paranapanema – CISMEPAR, sediado em Londrina devido ao sistema de saúde que é prestado por este município e pela gestão pública, atendendo 21 municípios em diferentes especialidades médicas de elevada complexidade. Para cada município é destinada um número de vagas, dependendo da quantidade de habitantes e dos recursos financeiros que o município possui para a saúde. Segundo levantamentos

de dados junto à Secretária Municipal de Saúde, em Agosto de 2012, o município de Londrina, através do CISMEPAR, atendeu 920 pacientes do município de Ibiporã, nas mais diversificadas áreas de especialidades médicas. Importante observar que este número foi bastante ampliado quando comparado com aqueles que Fresca (2012) levantou para o ano de 2011, que totalizava em média, 500 pacientes mês.

No entanto, o sistema de saúde municipal não atende somente sua população, pois, segundo a Secretária Municipal de Saúde, se o caso for de urgência e o cidadão estiver dentro dos limites de Ibiporã, os serviços médicos serão prestados e o mesmo será encaminhado até o município em que reside. Porém informalmente descobriu-se que pessoas dos municípios vizinhos como Jataizinho e Sertanópolis, utilizam os serviços de saúde de Ibiporã, através de comprovante de residência de terceiros, que residem na cidade.

A utilização dos serviços de saúde pelos habitantes de Ibiporã em Londrina, mediante Sistema Único de Saúde – SUS – é realida apenas para especialidades, como o uso de Unidade de Terapia Intensiva – UTI, transplantes, tratamento de câncer, tratamento de HIV, dentre outros, pois o município não conta com este serviço em nenhum dos seus hospitais. Ainda há alguns habitantes de Londrina, que deslocam-se para Ibiporã, para realizarem cirurgias (como partos e cirurgias plásticas), pois tais serviços de saúde de Ibiporã, segundo informações, tem preços e condições de pagamento muito mais vantajosos que em Londrina.

Portanto a saúde de Ibiporã pode ser considerada qualitativa, pois oferta uma gama variada de serviços, atendendo parcela importante das demandas de sua população. No entanto, estamos abordando apenas o aspecto quantitativo da presença destes serviços, não cabendo no presente trabalho, a discussão sobre a qualidade dos mesmos.

3.1.2 EDUCAÇÃO

A educação em Ibiporã também pode ser considerada de qualidade, pois no que se refere ao ensino municipal, segunda a Secretária Municipal de Educação, 2806 crianças são atendidas pelo município em 2012 (1º ao 5º ano). Ibiporã conta com 13 Escolas Municipais distribuídas em todas as regiões da cidade e quanto à população rural, esta é atendida na cidade, através da ação da prefeitura que efetua o transporte destes estudantes.

Quanto ao ensino fundamental fornecido pelo estado, Ibiporã conta com 07 escolas públicas de ensino fundamental (6º ao 9º ano), 03 privadas, totalizando 4.446 matriculados em 2012 (IPARDES, 2012). Quanto ao ensino médio em Ibiporã há 05 escolas públicas e 02 privadas, que totalizam 1.966 alunos matriculados em 2012; com relação ao ensino médio ofertado pelas escolas privadas, estas atendem alunos das cidades de Jataizinho, Assaí e Londrina. O município também conta com uma instituição de ensino superior privado, reconhecida pelo MEC, com aulas presenciais, totalizando em agosto de 2012, cerca de 180 alunos matriculados em seus dois cursos, administração e pedagogia. Foi criada no segundo semestre de 2005 entre os meses de julho/agosto, segundo dados fornecidos pela própria faculdade.

Importante frisar que a educação em seus diferentes níveis, atende alunos de cidades da região como Jataizinho, Sertanópolis, Assaí e Londrina, especialmente pelas instituições de ensino privado. Tal fato vincula-se pela inexistência em algumas cidades como é o caso de Jataizinho - não há ensino médio privado; por uma questão de busca de melhor ensino por parte de alunos de outras cidades que em Ibiporã encontram atendimento de suas demandas; pela presença de ensino superior na cidade, atraindo alunos Assaí, Jataizinho e Sertanópolis; contudo, alguns estudantes de Londrina vão estudar em Ibiporã, pela facilidade de transporte, onde muitos residem mais próximos de escolas de Ibiporã do que em Londrina.

Ibiporã também tem um contingente de alunos que procura o serviço de educação em Londrina, nos níveis médio e superior. Uma empresa privada especializada em transporte escolar trabalha com 08 ônibus, que transportam os estudantes de Ibiporã para Londrina, em dois turnos, o matutino o noturno. Cada ônibus tem 42 assentos ou seja uma média diária de 336 estudantes que utilizam o serviço de uma única empresa. Mas há os estudantes que fazem uso do transporte coletivo, outros alunos utilizam de veículos próprios. A relação entre Ibiporã – Londrina e Ibiporã – com as cidades de Assaí, Sertanópolis e Jataizinho advém em parte, de relações estabelecidas em vários segmentos da prestação de serviços.

3.2 Os Deslocamentos Pendulares

Como vimos anteriormente, há um importante conjunto de deslocamentos pendulares no contexto dos municípios que integram a RML. Em 2000 os dados do IBGE (2000) indicavam que mais de 10% da população total do município, deslocava-se para trabalhar ou estudar em outro município do Estado., No entanto, conforme os dados do IBGE, não é possível identificar para quais municípios a população deslocava-se, mas chama-se a atenção para esta representatividade conforme quadro 4.

Quadro 4: Deslocamentos para trabalho e estudo de Ibiporã, 2000.

Município	Pop. Total	Não Trab. nem Estuda	Trab. e Est. no Mun. de Resid.	Trab. e Est. em outro Mun. do Estado	Trab. e Estud. em outro Estado	Trab. e Estuda em outro País
Ibiporã	42.153	22.966	14.517	4.344	309	8

Fonte: IBGE, 2000.
Org. Fresca, T.M.

Em 2010, a forma de coleta de dados pelo censo (IBGE, 2010) apresentou algumas alterações, não sendo possível comparar similarmente com os dados de 2000. No entanto, o quadro 4 permite verificar que 5.651 habitantes exerciam suas atividades trabalhistas em outro município, representando 11,72% da população total de Ibiporã, denotando-se aumento em relação ao ano de 2000.

Quadro 5: Pessoas ocupadas na semana de referência, por local de exercício do trabalho principal, em Ibiporã, 2010.

Municípios	Pop. Total	Pessoas ocupadas na semana de referência						
		Total	Local de exercício do trabalho principal					
			Município de residência			Outro mun.	País estrangeiro	Mais de um mun. ou país
			Total	Domic. de residência	Fora do domicílio de residência			
Ibiporã	48 200	22 035	15 928	4 357	11 572	5 651	13	444

Fonte: IBGE, 2010.
Org.: Fresca, T.M.

No entanto, neste item, damos atenção especial aos deslocamentos pendulares realizados por habitantes de Ibiporã e ao mesmo tempo, de habitantes de outras cidades que se deslocam para Ibiporã. Trata-se de um levantamento qualitativo, que teve como objetivo apenas identificar as tendências gerais dos

deslocamentos, tendo em vista que realizar um levantamento com base estatística por representatividade, não seria possível em termos de tempo.

Desta maneira, os levantamentos foram realizados em setembro e outubro de 2012; nos pontos de ônibus de transporte metropolitano e na estação rodoviária; em horários variados: pela manhã, na hora do almoço e no final da tarde; procurando sempre descobrir os motivos dos deslocamentos daqueles que partiam e daqueles que chegavam. A metodologia utilizada para a realização da pesquisa foi em horários alternados entrevistas com os passageiros que embarcavam e desembarcavam em Ibiporã, para obter a resposta sobre os deslocamentos em Ibiporã e os deslocamentos de Ibiporã. Foram entrevistados 129 usuários, dos quais 56 pessoas foram entrevistadas no período da manhã, com grande intensidade de pessoas deslocando-se de Ibiporã para Londrina, para trabalharem; no período da tarde foram 30 entrevistas, com pessoas dos municípios de Jataizinho e Sertanópolis deslocando-se para Ibiporã para consumo no comércio e saúde neste horário. Houve 02 pessoas procedentes de Assaí e estavam em Ibiporã para consumo; no final da tarde foram 43 pessoas entrevistadas, grande parte vinda de Jataizinho, Sertanópolis e Londrina e o motivo era trabalho. O quadro 06 abaixo representa os resultados desta pesquisa. Os traços no quadro estão representando a ausência de informação. As pessoas que participaram da entrevista representam em sua maioria, força de trabalho e a intensidade de como os deslocamentos ocorrem. Ainda há as pessoas que se deslocam com o próprio veículo como carro, moto e ainda tem uma indústria que disponibiliza um ônibus, contratado pela mesma, para fazer o deslocamento de seus trabalhadores que residem em Londrina.

O quadro 6 deixa evidente que os maiores deslocamentos ocorrem entre Ibiporã - Londrina, Sertanópolis - Ibiporã e Jataizinho – Ibiporã; os motivos dos deslocamentos são predominantemente para o trabalho em todos os municípios apontados, com exceção de Sertanópolis, que recorre à Ibiporã em maior quantidade para o consumo de bens. Ao mesmo tempo, os dados levantados apontam a existência de deslocamentos pendulares para diferentes cidades partindo de Ibiporã, indicando que há uma divisão do trabalho mais intensa do que os dados do IBGE apontavam para 2010.

Quadro 6: Número de pessoas que realizam deslocamentos pendulares a partir do transporte coletivo, de e para Ibiporã, 2012.

Cidade	Razões dos deslocamentos (número de pessoas)				
	Consumo no Comércio	Lazer	Saúde	Trabalho	Total
Londrina - Ibiporã	-	-	-	07	07
Cambé - Ibiporã	-	-	-	02	02
Jataizinho - Ibiporã	06	-	02	12	20
Sertanópolis - Ibiporã	11	04	03	08	26
Assaí - Ibiporã	02	-	-	03	05
Ibiporã - Londrina	-	-	09	48	57
Ibiporã - Cambé	-	-	-	12	12

Fonte: Levantamento de Campo.
Org. Moreis, C.S. – 2012

No processo de metropolização, os deslocamentos pendulares ocupam papel de destaque, tendo em vista que representam em parte, uma das formas de relações interurbanas no contexto de uma região metropolitana. Estes deslocamentos estão atrelados a presença de um sistema de transporte coletivo. No caso de Ibiporã vale ressaltar que a implantação de uma linha de transporte metropolitano entre esta e Londrina, foi criada em 1988, denotando que desde aquele momento já havia uma demanda por este serviço. Mas outras linhas de transporte metropolitano articulando Jataizinho, Assaí e Sertanópolis com Londrina, também passam por Ibiporã, o que auxilia no entendimento destes deslocamentos pendulares (FRESCA, 2012). Mais importante ainda, é entender que os mesmos não são unidirecionais para a cidade principal da RML, mas se fazem em várias direções, articulando de maneira distintas Ibiporã com outras cidades da RML.

3.3 A Produção Industrial

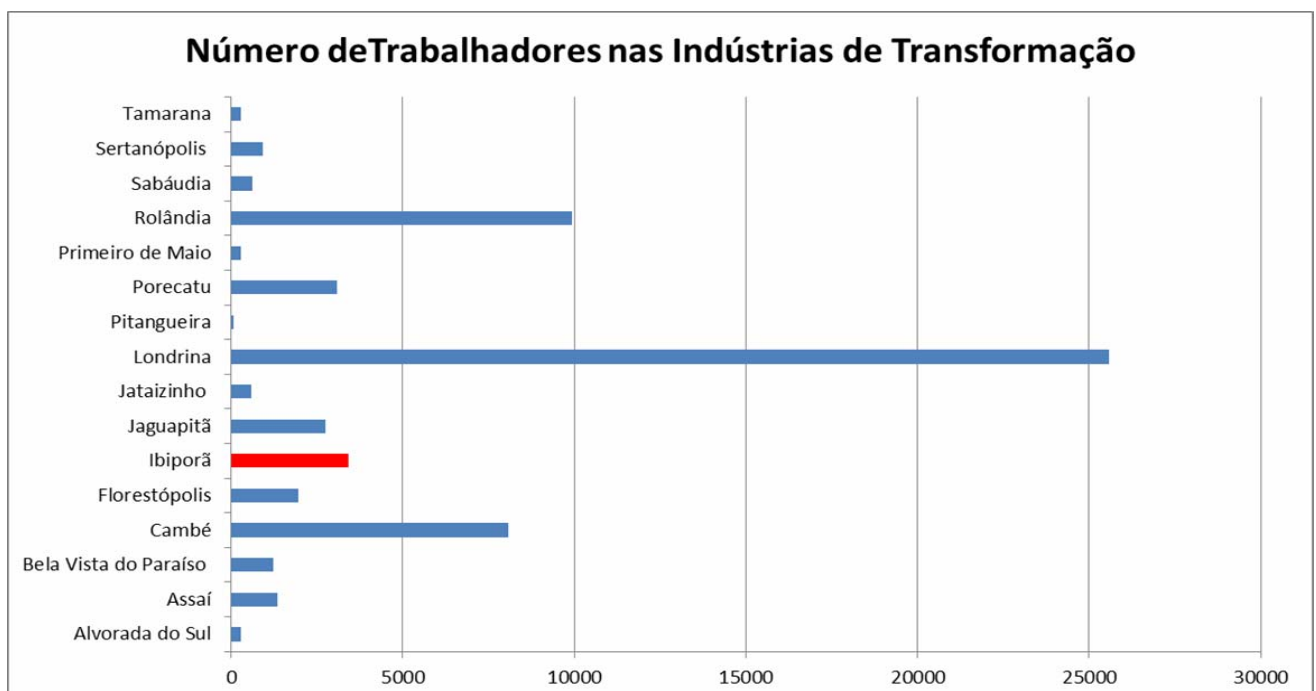
A produção industrial de Ibiporã configura-se em uma importante atividade no contexto municipal. Os dados apresentados com o número de trabalhadores em 2011, demonstram que na cidade havia o total de 3406 trabalhadores na indústria da

transformação, representando cerca de 33% do total de empregos municipais e 5,04% total industrial da RML.

Importa notar, que partir de meados dos anos de 1990, começou a ocorrer um processo de desconcentração de indústrias da Região Metropolitana de São Paulo, algumas das quais transferiram suas plantas para Londrina e cidades de sua Região Metropolitana. Ao mesmo tempo, a guerra fiscal ainda em vigor naqueles anos, tornou-se um elemento atrativo para que muitas unidades produtivas fossem instaladas em Ibiporã e Cambé, quer fossem as transferidas da Região metropolitana de São Paulo, como da própria cidade de Londrina. A favor ainda da transferência ou implantação de indústrias em cidades da RML, está o fato de que Londrina apresenta alguns problemas relacionados à disponibilidade de áreas, elevado preço do solo urbano, bem como problemas políticos municipais que afetam o município desde os anos de 2000, envolto em sucessivos escândalos.

Assim, o gráfico 1 demonstra o número de trabalhadores na indústria de transformação nas cidades da RML em 2011. Em primeiro lugar temos Londrina, seguida por Rolândia, Cambé, Ibiporã, Porecatu, Jaguapitã, Florestópolis, Assaí, Bela Vista do Paraíso, Sertanópolis, Sabaúdia, Jataizinho, Primeiro de Maio, Tamara, Alvorado do Sul e Pitangueiras. Os municípios com maior importância são os que constituem o aglomerado urbano de Londrina.

Gráfico 1: Número de Trabalhadores nas Indústrias de Transformação por Municípios da RML, 2011.



Quadro 7: Total de Trabalhadores na Indústria de Transformação no Município de Iporã, 2011.

Segmentos Industriais	Total de Trabalhadores
Extração de Pedra, Areia e Argila	75
Abate e Preparação de Produtos de Carne e de Pescado	537
Laticínios	7
Moagem, Fabricação de Produtos Amiláceos e de Rações Balanceadas para Animais	79
Fabricação de Outros Produtos Alimentícios	125
Fiação	13
Fabricação de Artefatos Têxteis, Incluindo Tecelagem	4
Fabricação de Artefatos Têxteis a Partir de Tecidos Exceto Vestuário e de Outros Artigos Têxteis	1
Confecção de Artigos do Vestuário	250
Fabricação de Acessórios do Vestuário e de Segurança Profissional	7
Curtimento e Outras Preparações de Couro	194
Fabricação de Artigos para Viagem e de Artefatos Diversos de Couro	53
Desdobramento de Madeira	35
Fabricação de Produtos de Madeira, Cortiça e Material Trançado Exceto Móveis	2
Fabricação de Embalagens de Papel ou Papelão	4
Fabricação de Artefatos Diversos de Papel, Papelão, Cartolina e Cartão	18
Impressão e Serviços Conexos para Terceiros	6
Fabricação de Produtos Químicos Orgânicos	20
Fabricação de Produtos Farmacêuticos	76
Fabricação de Sabões, Detergentes, Produtos de Limpeza e Artigos de Perfumaria	7
Fabricação de Tintas, Vernizes, Esmaltes, Lacas e Produtos Afins	47
Fabricação de Produtos e Preparados Químicos Diversos	5
Fabricação de Produtos de Plástico	868
Fabricação de Artefatos de Concreto, Cimento, Fibrocimento, Gesso e Estuque	2
Fabricação de Produtos Cerâmicos	64
Aparelhamento de Pedras e Fabricação de Cal e de Outros Produtos de Minerais Não metálicos	37
Metalurgia de Metais Não ferrosos	2
Fabricação de Estruturas Metálicas e Obras de Caldeiraria Pesada	9
Forjaria, Estamparia, Metalurgia do Pó e Serviços de Tratamento de Metais	8
Fabricação de Artigos de Cutelaria, de Serralheria e Ferramentas Manuais	20
Manutenção e Reparação de Tanques, Caldeiras e Reservatórios Metálicos	1
Fabricação de Produtos Diversos de Metal	19
Fabricação de Máquinas e Equipamentos de Uso Geral	20
Fabricação de Tratores e de Máquinas e Equipamentos para a Agricultura, Avicultura e Obtenção de Produtos Animais	35
Fabricação de Máquinas ferramenta	1
Fabricação de Máquinas e Equipamentos de Uso na Extração Mineral e Construção	10
Fabricação de Outras Máquinas e Equipamentos de Uso Específico	19
Fabricação de Eletrodomésticos	17
Fabricação de Aparelhos Receptores de Rádio e Televisão e de Reprodução, Gravação ou Amplificação de Som e Vídeo	72
Fabricação de Aparelhos e Instrumentos para Usos Médicos hospitalares, Odontológicos e de Laboratórios e Aparelhos Ortopédicos	1
Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques	393
Fabricação de Peças e Acessórios para Veículos Automotores	174
Fabricação de Artigos do Mobiliário	59
Fabricação de Produtos Diversos	10

Total	3406
-------	------

Fonte: Brasil, 2011.

Org.: Fresca, T. M.

No quadro 7, é possível verificar que os segmentos com maior representação em termos de empregos são: plásticos; alimentício; fabricação de cabines, carrocerias e reboques; vestuário; curtimento e outras preparações de couro e peças e acessórios para veículos automotores. Outro aspecto a considerar é que, o total de trabalhadores de Ibiporã representava em 2011, 5,6% do total da RML.

3.4 Atividades Comerciais

O comércio em Ibiporã tem se destacado com mais intensidade desde os anos 2000, com um aumento de 56% de trabalhadores em relação a 1995, permanecendo desde a última data em fase de crescimento e de forma diversificada na oferta de produtos. O quadro 2 apresentado anteriormente, mostra o total de trabalhadores e estabelecimentos comerciais de Ibiporã; o comércio varejista é o quarto maior setor econômico em geração de empregos, colocando-se com importância para Ibiporã e cidades da RML, especialmente aquelas localizadas mais próximas de Ibiporã: Assai, Jataizinho e Sertanópolis. Neste caso vale a pena citar que há estabelecimentos de capital local e filiais de redes nacionais como: Magazine Luiza, O Boticário, Casa Pernambucanas; filiais de redes regionais: Super Muffato, rede paranaense de supermercado, apresentando uma loja na cidade e uma central de distribuição de produtos; Daron e Romera, ambas de móveis de eletrodomésticos; Viscardi e Almeida, redes regionais de supermercados; Vale Verde e Drogamais no ramo de farmácias, dentre outros.

A cidade apresenta ainda uma central de distribuição da Companhia de Bebidas das Américas – AMBEV e uma central de distribuição do Magazine Luiza, ambos localizados às margens da BR – 369. Esta última atende 126 cidades do estado do Paraná, desde cidades como Jacarezinho até Foz do Iguaçu, além de atender cidades do estado de São Paulo como Ourinhos, Marília, Araçatuba e Presidente Prudente; cidades do estado do Mato Grosso do Sul como Campo Grande e Dourados. A capital do estado do Paraná era atendida pela central do

Magazine Luiza de Ibiporã até pouco tempo atrás, mas por causa da logística, esta cidade passou a ser atendida pela central de Navegantes – SC.

A área ainda disponível entre as cidades de Ibiporã e Londrina, o preço mais baixo da terra, facilidades em termos de acesso à rodovia, tornaram-se atrativos para as empresas que procuravam local para se instalar e atender grande mercado consumidor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A primeira região metropolitana criada no Brasil após 1988 foi a de Londrina, onde se insere o município de Ibiporã, objeto de estudo deste trabalho de conclusão de curso.

A inserção de Ibiporã na RML é complexa, porque é uma cidade com um desenvolvimento econômico e social que lhe garante certo nível de “independência” em relação à cidade de Londrina. Em outras palavras, a independência refere-se ao fato de que a mesma apresenta um conjunto de atividades como prestação de serviços, comércio varejista e produção industrial que lhe garante geração de empregos para parcela significativa de seus habitantes, impostos, atendimento de demandas diversas, dentre outros. Neste sentido, os empregos gerados em 2010, representavam mais de 20% da população total na data referida.

As atividades como prestação de serviços e industrial tem representatividade não só para o município, mas também para habitantes dos municípios vizinhos, pois parcela da população de Assaí, Jataizinho e Sertanópolis, fazem uso destas atividades, seja trabalhando, estudando ou consumindo. Verifica-se ainda, ligações de Londrina com Ibiporã mediante trabalho, estudo, saúde e deslocamentos, como se pode ver no terceiro capítulo. Pode-se citar dois exemplos de comerciantes que transferiram suas lojas para a cidade: um foi uma loja de móveis que tinha sua sede em Assaí; após a abertura de filial em Ibiporã e decorrido algum tempo, a loja de Assaí foi fechada e somente a de Ibiporã funciona, atraindo deste modo, consumidores também de Assaí. Outro caso semelhante ocorreu com uma loja de vestuário de Jataizinho, que abriu uma filial em Ibiporã. A loja de Ibiporã tornou-se a sede, apresentando os melhores produtos, enquanto a de Jataizinho tornou-se filial com produtos de preços mais acessíveis. Isso implica no fato de que as relações interurbanas de Ibiporã com municípios da RML não são unidirecionais, isto é, direcionadas fundamentalmente para Londrina, mas com diferentes intensidades de relações entre Ibiporã e outras cidades. Isto significa que há um nível de divisão do trabalho entre as cidades da RML, que ainda não está pesquisado e discutido.

Uma das formas assumidas por essas relações interurbanas no contexto da RML, não exclusivamente, são os deslocamentos pendulares que

ocorrem diariamente entre estes municípios e Ibiporã, assim como de Ibiporã para as outras cidades da RML, em busca de trabalho, educação, saúde e consumo. Embora os dados do IBGE (2010) indiquem que cerca de 11% da população de Ibiporã se desloque para outros municípios para trabalhar, isso deve ser interpretado como um acentuado processo de integração entre este município com os da RML, dentre outros.

Este fato está, em parte, correlacionado à localização privilegiada de Ibiporã no contexto da RML, porque se insere na aglomeração urbana, além de contar com transporte coletivo metropolitano desde o final dos anos de 1980, indicando que suas relações com Londrina vêm sendo intensificada há muito tempo.

Do mesmo modo, sua inserção na aglomeração e na RML, permitiu que Ibiporã se tornasse uma cidade privilegiada do ponto de vista da localização de plantas industriais de capital regional, nacional ou internacional. Como Londrina apresenta certa ausência de áreas disponíveis para implantação de indústrias, problemas políticos de diversas ordens, ausência de implantação de uma política de incentivo à indústria, dentre outros, muitas empresas acabam por instalar suas unidades em Ibiporã, dentre outras.

Neste sentido, o trabalho mostrou que Ibiporã tem dinâmica econômica e social complexa, seja pelas atividades nela presentes, seja pelas relações interurbanas que realiza com diferentes cidades da RML e de diferentes intensidades.

REFERENCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023**: referências: elaboração. Rio de Janeiro, ago. 2002a.

BENKO, G. Mundialização da economia, metropolitana do mundo. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, p. 45 – 54. 2002.

BISOTTO, M. L. S. **Nosso gente, nossa história**: uma ideia posta em prática. Londrina, 2010, v. 1, p. 435.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 1991.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973**. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília: diário Oficial da União, de 11 de junho de 1973.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Base estatística RAIS**: Relação anual de informações sociais, 2009. Brasília, 2009. CDROM.

BRITO, F.; SOUZA, J. Expansão urbana nas grandes metrópoles o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v.19 n.4 out./dec. 2005.

CAMARANO, A. A.; ABRAMOVAY, R. Êxodo Rural, envelhecimento e masculinização no Brasil: panorama dos últimos cinquenta anos. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, Brasília, v. 15, n. 2, p.45-65, 01 mar. 1998.

CARLOS, A. F. A.. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. **Estudos Avançados**, São Paulo, p.303-314, 02 jun. 2009.

CUNHA, F. C. A. **A metrópole de papel**: a representação “Londrina metrópole” na institucionalização da região metropolitana de Londrina. 2005. 239 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista – Unesp, 2005.

DAVIDOVICH, F. A propósito da relação global/local: a metrópole do Rio de Janeiro em questão. **Geosul**, Florianópolis, v. 16, n. 31, p.49-67, jan/ jun. 2001.

FAISSOL, S. A estrutura Urbana Brasileira: Uma Visão do Processo Brasileiro de Desenvolvimento Econômico. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 3, 1972. p. 19 – 122.

FRESCA, T. M. A estruturação da rede urbana do norte do Paraná. In: CARVALHO, M. S; FRESCA, T. M (Org.). **Geografia e Norte do Paraná: um resgate histórico**. Londrina: Humanidades, 2007. v. 2, p. 201 – 250.

FRESCA, T. M. Industrialização no Norte do Paraná na década de 1990: transferência industrial e estratégia de crescimento. **Ciência Geográfica**, Bauru. v. 10, n. 10, p. 195 – 205, set. – dez. 2004.

FRESCA, Tânia Maria. As dimensões espaciais de Londrina – PR. Relatório Final de Atividades Pós-Doutorais. Rio de Janeiro: UFRJ, 2011. Inédito.

FRESCA, T. M. Uma discussão sobre o conceito de metrópole. **Revista da ANPEGE**. v. 7, n. 8, p. 31 – 52, ago. – dez. 2011.

GARSON, S.; RIBEIRO, L. C. Q.; RODRIGUES, J. M. Regiões Metropolitanas do Brasil. **Observatório das Metrópoles**: Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, Rio de Janeiro, p.1-8, 2010.

GALVÃO, M. V. FAISSOL, S. LIMA, O .M. B. ALMEIDA, E. M. J. M. Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 31, n. 4, 1969. p. 53 – 127.

GRAZIANO DA SILVA, J. **A modernização dolorosa**: estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

GOTTMAN, J. A dinâmica das cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 244, p. 5 – 15. out/dez. 1976.

HOTZ, F. E. A organização metropolitana pós-constituição de 1988. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v. 14, n. 4, out. – dez. 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400010> Acesso em: 20 maio 2012.

IBGE. Censo Demográfico de 1960. Disponível em: <
http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/CD1960/CD_1960_Parana.pdf>. Acesso em : 28/10/2012

IBGE. Censo Demográfico de 1970. Disponível em: <
http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/CD1970/CD_1970_PR.pdf>. Acesso em : 28/10/2012

IBGE. Censo Demográfico de 1980. Disponível em: <
http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/CD1980/CD_1980_Dados_Distritais_PR.pdf>. Acesso em : 28/10/2012.

IBGE. População residente, por situação do domicílio e a localização da área, segundo as Regiões Metropolitanas, as Regiões Integradas de Desenvolvimento - RIDEs, os municípios e o sexo – 2010. Disponível em:<
http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse/sinopse_tab_rm_zip.shtm>. Acesso em 25 de novembro de 2012.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Redes urbanas regionais**: Sul. Brasília: 2000. v. 6.

LENCIONI, Sandra. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, Ana F. A.; LEMOS, Amália I. (Org). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 35-44.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, A. da; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, J. G. **Metrópole**: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006.

MOURA, R. Lacuna institucional da metropolização: considerações sobre a Região Sul. **Cadernos MetrÓpole**, São Paulo, n. 8, p.33-57, jun/dez. 2002.

MOURA, R.; BRANCO, M. L. G. C.; BRANCO, M. L. G. C. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p.1-10, out - dez. 2005.

MOURA, R.; LIBARDI, D.; BARION, M. I. INSTITUCIONALIZAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS: qual o sentido? **Revista Paranaense De Desenvolvimento**. Curitiba, n. 111, p.129-143, jul/dez. 2006.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 3.ed. São Paulo: Hucitec, 1996.
157p.

Secretaria de Cultura do Município de Ibiporã: Disponível em:<
<http://www.fcibipora.com.br/principal>>. Acesso em : 28/10/2012

SOARES, P. R. R. Metamorfoses da metrópole contemporânea: considerações sobre Porto Alegre. **GEOUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, n, 20. p. 129 – 146. 2006.