

## A CIDADE DE MARINGÁ NO CONTEXTO DA DISCUSSÃO METROPOLITANA<sup>1</sup>

*Diane BELUSSO*

Doutoranda em Geografia pela Universidade  
Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".

Bolsista da Capes.

E-mail: dianebelusso@yahoo.com.br

**RESUMO:** O exemplo de Maringá, uma importante cidade do Norte do Paraná, neste artigo, visou compreender o significado do fenômeno metropolitano em relação à institucionalização de regiões metropolitanas, além de contribuir em termos de revisão bibliográfica sobre os temas metrópole e cidade.

**PALAVRAS-CHAVE:** região metropolitana, fenômeno metropolitano, geografia urbana.

**ABSTRACT:** In order to comprehend the meaning of metropolitan phenomenon, considering your relationship with the institutionalization of metropolitan regions, the case of Maringá city, a important city of Paraná State, is presented. Beyond, is made a literature review about cities and metropolitan regions.

**KEYWORDS:** metropolitan region, metropolitan phenomenon, urban geography.

## INTRODUÇÃO

[...] Maringá, reconhecida pela sua beleza urbanística – reflexo do seu planejamento – e pelas incontáveis áreas verdes (parques, praças e extensos canteiros centrais arborizados). Essa cidade também é um forte núcleo prestador de serviços especializados, se destacando como um importante centro educacional, comercial e agroindustrial. Sua população, segundo o censo 2000 realizado pelo IBGE, é de 288.653 habitantes. É conhecida como uma cidade que possui excelente qualidade de vida (embora essa qualidade possua um sentido muito relativo e particular). Dentre todos os municípios do norte do Paraná, Maringá foi classificada pela ONU (Organização das Nações Unidas) como detentora do melhor Índice de Desenvolvimento Humano dentre as cidades da região. E considerando o mapa da pobreza publicado pelo IPARDES (1997), o referido município aparece como o segundo menos carente do estado (15,43%), só perdendo para Curitiba (BORGES & ROCHA, 2004, p.09).

Realmente, algumas cidades são mais conhecidas do que outras por diversos fatores: *marketing*; *ranking*; influência regional; sede de eventos ou campeonatos esportivos; universidades etc, este é o caso de Maringá. Quantas pessoas ouviram falar de Maringá ou conhecem imagens da cidade sem nunca terem visitado-a? Diante dos potenciais evidenciados na citação acima, quem não gostaria de morar nela?<sup>2</sup>

Esses questionamentos, pertinentes à discussão, aparentemente não importam para o assunto restrito: contexto da metropolização. “O cidadão não se deve render às aparentes belezas construídas para seduzi-lo, levando-o a crer que habita um lugar desejado por todos, sendo ele um privilegiado” (BORGES & ROCHA, 2004, p.19).

Apesar do início “romântico”, porém interessante, esse texto pretende compreender e diferenciar o contemporâneo processo ou fenômeno de metropolização da institucionalização das regiões metropolitanas – no caso específico, a “Região Metropolitana de Maringá” – sem a pretensão de esgotar a temática proposta, mas problematizar o assunto.

De imediato, o que é uma metrópole? Conforme o dicionário, metrópole é uma cidade principal ou capital de província ou Estado; centro de civilização ou comércio (BUENO, 2000). Entretanto, ao considerar a cidade no interior do processo de globalização e de um conjunto de exemplos referentes às grandes urbes européias e latino-americanas, por exemplo, vários autores, de acordo com Mattos (2004), consideraram necessário propor novas denominações para aludir à cidade emergente:

Nesse sentido foram propostas novas denominações, como *cidade informacional* (CASTELLS, 1989), *cidade difusa* (INDOVINA, 1990), *cidade global* (SASSEN, 1991), *metápole* (ASCHER, 1995), *cidade pós-moderna*

(AMENDOLA, 1997), *metrópole desbordada* (GEDDES, 1997), *cidade reticular* (DEMATTEIS, 1998), *pós-metrópole* (SOJA, 2000), ou *cidade dispersa* (MONCLUS, 1998) etc (MATTOS, 2004, p.158).

Tais “semânticas” foram inspiradas por uma mesma realidade em termos da função que as cidades / metrópoles desempenham no âmbito mundial, porém, estas denominações se acrescentam ou se diferenciam em determinados aspectos porque em nível local uma mesma realidade assegura rebatimentos particulares.

Trata-se de sua posição estratégica em redes de fluxos, seja nos de telecomunicações e de informação, seja nos transportes e no aparelho portuário. A metrópole representaria o elo, por excelência, das articulações que se processam com a globalização da produção, do consumo e dos circuitos financeiros. Na reorganização urbana do capitalismo contemporâneo, as metrópoles em designação genérica têm sido identificadas com a multiplicação de aglomerações urbanas com mais de 1 milhão de habitantes – elas somam cerca de 300 centros, dos quais pelo menos 20 com população superior a 10 milhões de pessoas – e incluem as de São Paulo e do Rio de Janeiro. O aumento do número de concentrações urbanas constitui, assim, uma dinâmica particular da produção do espaço na era global, acarretando desafios novos para a gestão (DAVIDOVICH, 2004, p.200-201).

Segundo Castells e Borja (1996), as cidades (como atores políticos) são protagonistas da vida cotidiana dos cidadãos no que se refere: à recuperação do patrimônio, à promoção de grandes transformações urbanísticas, à criação de empregos e de serviços básicos etc; e também quanto às relações internacionais: atração de investimentos, promoção do turismo e de grandes eventos etc. A cidade contemporânea “[...] assume responsabilidades diante da sociedade e da União, representa, enfim um pólo central na articulação entre a sociedade civil, a iniciativa privada e as diferentes instâncias do Estado” (CASTELLS & BORJA, 1996, p.152).

A cidade é sujeito e tem vida própria? Segundo Lefebvre (1999), o espaço é considerado produto que resulta das relações de produção a cargo de um grupo atuante (por exemplo, os urbanistas) que interfere na ordenação dos estabelecimentos humanos no território. “Existem diversos urbanismos, o dos humanistas, o dos promotores imobiliários, o do Estado, e dos tecnocratas” (LEFEBVRE, 1999, p.139).

Os urbanistas parecem ignorar ou desconhecer que eles próprios figuram nas relações de produção, que cumprem ordens. Executam quando acreditam comandar o espaço. Obedecem a uma *commande* [encomenda] social que não concerne a este ou àquele objeto, nem a este ou àquele produto (mercadoria), mas a um objeto global, esse produto supremo, esse último objeto de troca: o

espaço. O desenvolvimento do mundo da mercadoria alcança o continente dos objetos. Esse mundo não se limita mais aos conteúdos, aos objetos no espaço. Ultimamente, o próprio espaço é comprado e vendido. Não se trata mais da terra, do solo, mas do espaço social como tal [...] (LEFEBVRE, 1999, p.142)

Entre modelos de planejamento urbano se verifica o *planejamento estratégico*, difundido no Brasil e na América Latina, inspirado em conceitos e técnicas do planejamento empresarial sistematizados na Harvard Business School e defendido por agências multilaterais (BIRD) e consultores internacionais (sobretudo catalães como Jordi Borja e Manuel Castells, anteriormente citados), que entendem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas (VAINER, 2000). Ainda, conforme Vainer (2000, p.77), o discurso do planejamento estratégico urbano “[...] se estrutura basicamente sobre a paradoxal articulação de três analogias constitutivas: a cidade é uma *mercadoria*, a cidade é uma *empresa*, a cidade é uma *pátria* [...]”.

Em síntese, a cidade é uma *mercadoria* de luxo destinada a um grupo de elite de potenciais compradores (capital internacional, turistas e usuários solváveis); a cidade é uma *empresa* como agente econômico que atua no contexto de um mercado e que possibilita transpor o planejamento da corporação privada para o território (público) urbano; a cidade é *pátria* como resultado e condição ao sucesso do planejamento e instauração de um discurso de *patriotismo de cidade* – sentimento de efeito útil para uma trégua nos conflitos internos (VAINER, 2000).

[...] políticas locais são cada vez mais formuladas para intensificar vantagens competitivas, incentivar a instalação de novas empresas, aperfeiçoar o ambiente econômico para empresas locais e tornar o clima local de negócios mais atrativo para o capital móvel. [...] Com efeito, desde que os incentivos para a intervenção criativa são maiores para aquelas áreas metropolitanas afluentes que apostam no jogo da competição global, as políticas competitivas locais agem freqüentemente contra a eqüidade entre regiões (SCOTT et al, 2001, p.19)

Neste raciocínio, Santos (2002) diferencia as atitudes de concorrer e de competir: a concorrência pode ser saudável para empreender uma tarefa e obter melhores resultados, pois exige o respeito para certas regras de convivência preestabelecidas ou não; ao contrário, a competitividade é uma disputa (uma guerra) pela melhor posição, e sua prática pode provocar um convite ao exercício da violência. A necessidade de competir é legitimada por uma ideologia, na medida em que a desobediência às suas regras implica perder posições ou até desaparecer do cenário econômico (SANTOS, 2002).

## REGIÕES METROPOLITANAS E O FENÔMENO METROPOLITANO

Borges & Rocha (2004), ao se referirem ao eixo Londrina-Maringá, o qual denominam de complexo pré-metropolitano do norte paranaense, revelam que existe entre estas duas cidades uma rixa insuperável.

Frente às políticas adotadas pelos municípios, as quais denunciam uma concorrência pela hegemonia regional, se encontram as referentes ao tráfego aéreo. Nesse contexto, o aeroporto Santos Dumont de Londrina detém  $\frac{3}{4}$  do movimento aéreo do complexo pré-metropolitano do norte paranaense. Embora esteja consolidada essa posição há muitos anos, uma conhecida publicação, em um jornal da região, mencionava que 40% do movimento desse aeroporto pertencia a passageiros de Maringá e seu entorno (porção noroeste do estado). Contemporaneamente a essa publicação, o novo aeroporto regional de Maringá estava sendo inaugurado, possuindo esse uma maior capacidade e recursos do que o antigo supracitado aeroporto londrinense. Em pouco tempo, saiu outra publicação de que a Infraero, órgão que administrava o aeroporto de Londrina, [iniciaria] uma ampliação e modernização no seu terminal de passageiros [...] (BORGES & ROCHA, 2004, p.13).

Com relação aos meios de transporte, de acordo com a mesma referência, poderia haver um esforço e uma consciência estratégica de desenvolvimento direcionado ao contexto regional, por exemplo, com a construção de um aeroporto internacional, entre Maringá e Londrina<sup>3</sup>, que operaria com maior número de vôos e instauraria uma centralidade em território nacional<sup>4</sup>. Assim, embora considerado um corredor de oportunidades que legitimam uma unidade dinâmica regional, o eixo Londrina-Maringá se apresenta segregado politicamente por duas Regiões Metropolitanas<sup>5</sup> (BORGES & ROCHA, 2004).

Diante de tal cenário econômico, onde as cidades são chamadas a desempenhar novos agentes e novos objetos para a acumulação de capital (BIENENSTEIN, 2003), a gestão metropolitana é encarada como um desafio que se renova, pois, a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras teve origem no início dos anos de 1970, simultaneamente ao acelerado processo de urbanização (NEGREIROS, 2001). “A criação dessas entidades constituiu uma estratégia do regime autoritário, como suporte de uma geopolítica de integração do território nacional e de desenvolvimento econômico [...]” (DAVIDOVICH, 2004, p.198).

Para Davidovich (2004), a institucionalização mais recente das regiões metropolitanas (hoje são 26, enquanto eram nove na década de 1970) condiz aos interesses contemporâneos do capital financeiro que tende a privilegiar a articulação de cidades-região. “Na agenda de política urbana do Banco Mundial para a década de 1990 [...]

a metrópole foi focalizada como motor do crescimento econômico, não mais estigmatizada como uma expressão de patologia urbana” (DAVIDOVICH, 2004, p.201).

A explicação para esse fato decorre em parte da trajetória política implementada pelo governo federal, no período anterior aos anos 90, ao dar prioridade de investimentos e propor programas exclusivos para as nove regiões metropolitanas, então existentes, e ao definir esses espaços como áreas de incidência exclusiva de algumas pesquisas de caráter socioeconômico. A adoção dessa postura alijou parte significativa de municípios de participarem como beneficiários dos programas especiais de investimento, especialmente no tocante à infra-estrutura urbana. Como conseqüência, registra-se uma proliferação de regiões metropolitanas, que nem sempre expressam a ocorrência de fenômenos urbanos metropolitanos que permitam identificá-las como tal (NEGREIROS, 2001, p.81).

“A partir da Constituição Federal de 1988, a atribuição de criação e de institucionalização das Regiões Metropolitanas passou a ser dos estados. Essa nova atribuição resultou na criação de mais doze Regiões Metropolitanas [...]” (NEGREIROS, 2001, p.82).

A criação das regiões metropolitanas recentes tem sido objeto de crítica, com base na idéia de que a maioria delas não preenche critérios específicos de metrópole, como a magnitude da população aglomerada, o grau de densidade demográfica, a extensão da área urbanizada – envolvendo o território de mais de um município, ou seja, o processo de conurbação – a integração econômica e social deste agregado, e assim por diante (DAVIDOVICH, 2004, p.208).

Além das dificuldades quanto à identificação de fenômenos efetivamente metropolitanos, outras restrições dizem respeito aos modelos de gestão metropolitana à realidade brasileira:

No caso brasileiro, por se tratar de um regime federativo, essa gestão conta com a presença de dois e até três níveis de governo, que nem sempre mantêm relações harmoniosas entre si. [...].

Outro aspecto de conflito na gestão metropolitana está ligado ao princípio constitucional do regime federativo, que resgata a autonomia política e fiscal do município [...]

Da mesma forma, as políticas federais recentes, em especial as de cunho social, particularmente as de educação (Fundef) e de saúde (EC nº 29/00), são dirigidas aos municípios sem considerar o aspecto metropolitano que envolvem [...]

Outro limite posto à gestão metropolitana decorre da visão política dos prefeitos no trato dos problemas de sua cidade, como se ela não fizesse parte de um contexto regional metropolitano (NEGREIROS, 2001, p.86).

Do exposto, se instiga a discussão sobre a precisão e a pertinência da institucionalização das Regiões Metropolitanas brasileiras, na atualidade, ao verificar a falta de compatibilidade entre a institucionalização e a espacialidade do fenômeno de metropolização, na medida em que as Regiões Metropolitanas brasileiras “[...] encontram-se atreladas, muito mais a interesses de ordem política do que a ocorrência do fenômeno” (FIRKOWSKI & MOURA, 2001, p.37)

Identificam-se, portanto, duas instâncias para análise. A primeira, que considera a institucionalidade, por meio da qual um conjunto de municípios alça à categoria legal de Região Metropolitana, e a segunda, que considera a dimensão da espacialidade produzida, seja constricta ao interior da Região Metropolitana, seja extrapolando os seus limites, seja ainda manifestando-se em locais onde a institucionalidade não se faz presente (FIRKOWSKI & MOURA, 2001, p.35).

No caso de Maringá, por exemplo, não significa que a cidade não apresente um mínimo de espacialidade de caráter metropolitano, mas que há um “[...] desconhecimento quanto ao fato urbano-metropolitano por parte do legislativo e da própria sociedade, permitindo que [...] se imponham projetos meramente formais” (FIRKOWSKI & MOURA, 2001, p.32) e frágeis quanto aos critérios para a seleção dos municípios incluídos nesses projetos.

A Região Metropolitana de Maringá, além dos municípios limítrofes ao pólo, inclui vários outros não integrados à dinâmica da aglomeração, a despeito do parecer técnico ao projeto de lei, que opôs-se à sua inclusão por possuírem deficiente ligação rodoviária com o pólo, base econômica tipicamente agropecuária e por não compartilharem de uma mesma problemática urbana (PARANÁ apud FIRKOWSKI & MOURA, 2001, p.40).

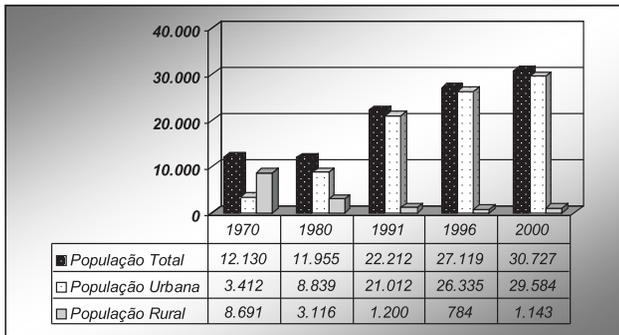
A legalização da Região Metropolitana de Maringá seria resultante da tendência de institucionalizar regiões metropolitanas em torno de uma cidade que concentra população, funções diversificadas e desempenha papel de pólo regional? Este é o caso de Maringá, mas, principalmente, o fenômeno de metropolização se daria pela integração internacional, pela constituição de espaços urbanizados “[...] vastos, heterogêneos, descontínuos, formados a partir de diversas grandes cidades, cada vez menos ligadas a uma economia regional [...]” (ASCHER apud FIRKOWSKI & MOURA, 2001, p.36).

Apenas 6,2% dos municípios da Mesorregião Norte Central Paranaense concentram 54,7% da população total da mesorregião em questão. No caso da região em estudo as populações se concentram em metrópoles regionais que, começam a sentir as conseqüências do fluxo de população que aumenta ano a ano. Este desequilíbrio traz dificuldades para a gestão e planejamento do território (ROCHA, 1999, p.74).

Ao considerar a Região Metropolitana de Maringá, formada pelos seguintes municípios: Maringá, Ângulo, Iguaraçu, Mandaguacú, Paiçandu, Sarandi, Mandaguari e Marialva far-se-á uma observação (Gráfico 1 e Gráfico 2) do movimento populacional de dois municípios (Paiçandu e Sarandi) que, junto com Marialva, compõem o Aglomerado Urbano de Maringá.

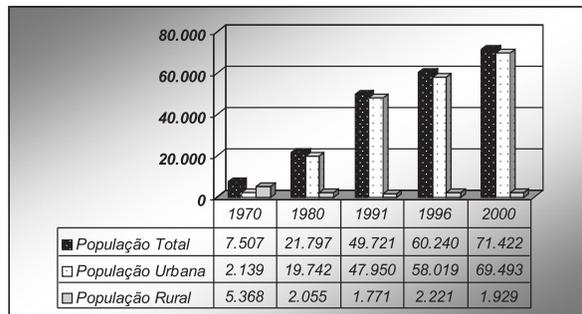
A inversão do local de residência da população, do campo para a cidade<sup>6</sup>, ficou evidente, mas, sobretudo, se evidenciou o aumento gradativo da população urbana e total, nestes dois municípios. Todavia, entre 1970 e 1980, o Paraná começou a perder sua característica de absorvedor de migrantes de outros estados; principalmente os municípios do norte e do noroeste paranaense passaram a formar áreas de forte evasão (MOURA, 2004). “Em contrapartida, focos concentradores já estavam se definindo: além da área metropolitana de Curitiba, emergiam os núcleos de Londrina e Maringá e se afirmavam centralidades nas várias regiões” (MOURA, 2004, p.39). Desta forma, um pólo de atração de migrantes passou a ser uma capital, uma cidade média ou mesmo um pequeno município da periferia de uma região metropolitana (FIGUEIREDO, 1997).

**GRÁFICO 1 – Movimento Populacional do Município de Paiçandu**



FONTE: IBGE apud NEGRI (2001, P.48).

**GRÁFICO 2 – Movimento Populacional do Município de Sarandi**

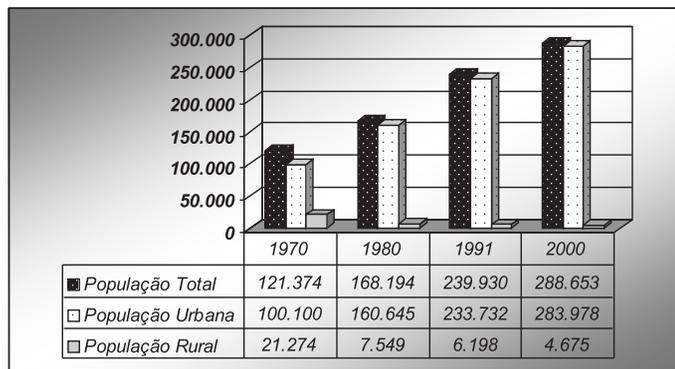


FONTE: IBGE apud FIGUEIREDO (1997) e CONCEIÇÃO (2003).

Nesta perspectiva, Maringá se constituiu como um foco de atração de população, que também cresceu gradativamente (Gráfico 3), assim como nos municípios limítrofes: Paiçandu e Sarandi.

Segundo Negri (2001), a cidade de Maringá começou a crescer territorialmente em direção a Paiçandu por causa da implantação de agroindústrias nesta área; ao mesmo tempo, entre Maringá e Paiçandu, surgiram grandes loteamentos (bairros operários) destinados aos trabalhadores destas agroindústrias, o que produziu o fenômeno de periferização.

**GRÁFICO 3 – Movimento Populacional do município de Maringá**



FONTE: IBGE apud MENDES (1992) e CONCEIÇÃO (2003)

Com o intenso processo de urbanização em Maringá e diante da consequente especulação imobiliária, grande parte da população não suportou o custo mais caro de habitação, dos serviços urbanos etc. “As cidades que orbitam em torno de Maringá, abrigam uma população pobre, que foi empurrada para a periferia, mas que diariamente dirige-se a ela para trabalhar” (FIGUEIREDO, 1997, p.05).

Esta população precisa morar perto do local de trabalho como meio de garantir a viabilidade da reprodução da sua força-de-trabalho. Ao contrário, “[...] os conceitos fundamentais de globalização, economia da informação e telemática sugerem que o lugar não importa mais e que o único tipo de trabalhador que conta é o profissional com sólida formação” (SASSEN, 1998, p.19). Entretanto, a mesma autora explica que “[...] O rápido crescimento da indústria financeira e de serviços altamente especializados gera não apenas empregos [...] de alto nível, como também empregos que não exigem qualificação e que apresentam baixa remuneração” (SASSEN, 1998, p.18).

As cidades ressurgiram não apenas como objeto de estudo, mas também como lugares estratégicos para a teorização de um amplo conjunto de pro-

cessos sociais, econômicos e políticos, fundamentais para a era presente: a globalização econômica e a migração internacional, a emergência de serviços e finanças especializadas como os setores que mais crescem nas economias adiantadas e novos tipos de desigualdade (SASSEN, 1998, p.20).

De Maringá, e de outros municípios do Norte do Paraná, migra em direção a Sarandi e Paiçandu uma classe de renda mais baixa que busca um local mais acessível em relação ao custo social da habitação urbana. Conforme Negri (2001, p.138), “[...] o papel principal de Paiçandu em relação a Região Metropolitana de Maringá é a de ‘cidade dormitório’, ou seja, fornecedora de mão-de-obra barata e não qualificada [...]”.

Portanto, ao iniciar esse artigo, se colocava o questionamento: quem não gostaria de morar em Maringá? Ou, como sugere Lefebvre (2004), mais do que o direito à moradia, quem não gostaria de ter o direito à cidade? Todos gostariam de morar próximos aos parques mais equipados; de ter acesso aos mais ágeis meios de transporte e de comunicação; cursar uma faculdade; conseguir o trabalho mais bem remunerado. Todavia, quem gostaria de ainda se locomover de charrete, de habitar os bairros periféricos, próximos, por exemplo, do aterro sanitário, da penitenciária ou sob a rota para o aeroporto? No entanto, são estruturas importantes que precisam ocupar uma localidade. No mesmo sentido, o que estaria atrelado ao local de moradia de um e de outro cidadão maringaense?

O aumento do uso de veículos motorizados (principalmente carros particulares), incidiu significativamente na redução da influência da distância nas decisões de localização residencial e produtiva de um crescente número de famílias e de empresas (MATTOS, 2004).

Sendo o espaço a expressão territorializada da sociedade, o maior ou o menor acesso a certos padrões de consumo se dá, em grande parte, pela segregação no espaço das diversas classes ou frações de classe. Isso se verifica basicamente em decorrência da capacidade diferencial que cada grupo social tem de pagar pela residência que ocupa, cuja característica é definida não só pelo tipo-qualidade como pela localização (TRINDADE JR., 1996, p.136).

Mesmo diante de uma tendência para o aumento do uso de veículos motorizados, se observou charretes e bicicletas trafegando no centro da cidade de Maringá (Fotos 1, 2, 3 e 4) em decorrência da capacidade diferencial que cada grupo social possui para escolher seu meio de transporte, por exemplo. Se os tipos de veículos utilizados numa cidade também são critérios para averiguar o fenômeno metropolitano, as charretes e bicicletas, neste caso, não seriam típicas de uma metrópole, ao contrário, lembrariam o trânsito pacato de uma pequena cidade.<sup>7</sup> Neste aspecto, compreenderíamos uma contradição do fenômeno ou uma incompatibilidade para a denominação: “Região Metropolitana” de Maringá.



**Foto 1** – Charrete na Avenida Duque de Caxias.

FONTE: Pesquisa de campo, 2005.

**Foto 2** – Charrete trafegando na Avenida Brasil.

FONTE: Pesquisa de campo, 2005.



**Foto 3** – Ciclistas na Avenida Duque de Caxias.

FONTE: Pesquisa de campo, 2005.

**Foto 4** – Ciclistas na Avenida Paraná.

FONTE: Pesquisa de campo, 2005.



Há diferentes usos de frações da cidade, produzindo eventos que atendem as necessidades próximas e longínquas, assim, o território metropolitano não tende a se homogeneizar, pois os espaços da globalização são extremamente seletivos (BERNARDES, 1996). Que tipos de ambientes são construídos e para quem são úteis? São questões que podem ser colocadas para entender: o crescimento metropolitano; a globalização e a nova arquitetura produtiva; as redes produtivas e as novas centralidades metropolitanas etc (MATTOS, 2004).

Mattos (2004) destaca configurações relevantes que repercutem na recente paisagem metropolitana: espaços comerciais diversificados e especializados como os *shoppings centers*; prédios corporativos e conjuntos empresariais; hotéis de luxo e locais para realizar feiras internacionais, conferências e grandes eventos etc.

“O cidadão é não raro ensombrecido pelo usuário e pelo consumidor, afastando para muito depois a construção do homem público. Daí a busca de privilégios em vez de direitos” (SANTOS, 1993, p. 109). “É também assim que as lealdades coletivas se enfraquecem e o sentimento de comunidade não chega a se afirmar, dificultando o exercício da cidadania e da democracia” (SANTOS, 1993, p.110).

[...] Na nova geografia da cidade-região global, as distâncias sociais assim como as distâncias econômicas entre aqueles que possuem e os que não possuem ainda cresce firmemente.

A reorganização sócio-espacial das cidades-regiões globais teve ainda mais conseqüências negativas. Como estas cidades cresceram e se estenderam para fora e como suas populações tornaram-se mais diversificadas, um conjunto complexo de disfunções espaciais na localização dos empregos, moradias e equipamentos de locomoção surgiram, resultando em efeitos adversos sérios para a qualidade de vida assim como (indiretamente) em muitos impactos ambientais negativos (SCOTT et al, 2001, p.18).

Segundo Sassen (1998, p.17), as hierarquias globais e regionais das cidades como significados da globalização econômica, constituem as novas geografias da centralidade, que ultrapassa a antiga divisão entre países pobres e ricos, “[...] bem como a marginalidade, cada vez mais evidente no mundo menos desenvolvido e igualmente nos países altamente desenvolvidos”.

Como contraponto à dinâmica de modernização, a urbanização da sociedade brasileira recria o atraso através de novas formas; conserva raízes da sociedade patrimonialista e clientelista que marcam decisivamente a produção das cidades (MARICATO, 2001).

A título de considerações finais, acerca das institucionalizações incompatíveis com a espacialidade do fenômeno metropolitano, se evidencia a necessidade e a viabilidade de uma condizente gestão metropolitana, porém, esta pretensão depen-

de, antes de tudo, de uma gestão democrática e da compreensão que a sociedade dela possuiu. Daí, a oportunidade de reforçar a função e a responsabilidade do profissional da geografia em apreender a complexidade de aspectos do espaço em questão. É certo que o conhecimento sobre o espaço urbano metropolitano, neste caso específico, é trunfo na mão daqueles que o manipulam para a manutenção de interesses. É conhecimento que também liberta para uma visão além do que nos acostumamos a aceitar como norma ou lei; quando, aparentemente, pouco importa o limite estipulado ou o limite “palpável” da institucionalizada região metropolitana ou da nomeada liderança que ocupa o cargo político; quando se está diante da ação cotidiana que a sociedade desempenha para garantir, em primeiro lugar, a sua sobrevivência ou os seus privilégios, e isto, muito importa para a configuração do espaço atual.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Trabalho realizado como requisito à disciplina “Metrópole e Região Metropolitana: marco conceitual e pertinência para a análise espacial”, ministrada pela Prof. Dr. Olga Lucia C. de F. Firkowski, na Universidade Estadual de Maringá, em 2005.
- <sup>2</sup> Tais considerações levam em conta uma abrangência no máximo nacional; na escala estadual principalmente.
- <sup>3</sup> Cerca de 100 Km é a distância entre as duas cidades.
- <sup>4</sup> Talvez, não seria o caso de um aeroporto internacional, pois demandaria uma avaliação de sua real viabilidade, mesmo assim, poderia unir esforços para um aeroporto nacional de maior porte; transporte de cargas etc.
- <sup>5</sup> No dia 17 de julho de 1998 o então governador Jaime Lerner sancionou a Lei complementar nº 81 (Região Metropolitana de Londrina) e lei nº 83 (Região Metropolitana de Maringá), instituindo essas regiões.
- <sup>6</sup> Por motivos bastante conhecidos como a “modernização da agricultura” e o incremento da atividade industrial.
- <sup>7</sup> “Teríamos que entender a realidade das metrópoles nos países pobres, com base na dialética do velho e do novo (Santos, 1985), e as contradições e oportunidades aí gestadas” (BERNARDES, 1996, p. 116).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERNARDES, A. (1996) O fato metropolitano na América Latina: flexibilidade em tempos de rigidez. In: CARLOS, A. F. A. (org.) **Ensaio de Geografia Contemporânea** Milton Santos: obra revisitada. São Paulo: Hucitec, pp. 113-122.

BIENENSTEIN, G. (2003) Acumulação de capital e espaço urbano: Novos Agentes e Novos Objetos nas Metrôpoles Brasileiras. In: X Encontro Nacional da Anpur, **Anais**, 2003, pp. 01-16.

BORGES, W. A. & ROCHA, M. M. (2004) Eixo dinâmico Londrina/Maringá competitividade e cooperação no caminho para o desenvolvimento regional sustentável. **Boletim de Geografia**, 22 (1): 01-20.

BUENO, F. da S. (2000) **Silveira Bueno**: minidicionário da língua portuguesa. São Paulo: FTD, p.511.

CASTELLS, M. & BORJA, J. (1996) As cidades como atores políticos. **Novos estudos cebrap**, 45: 152-166.

CONCEIÇÃO, R.J. da. (2003) **População**. Informações Socioeconômicas do Município de Maringá, 2, (1): 33.

DAVIDOVICH, Fany. (2004) A “volta da metrópole” no Brasil: referências para a gestão territorial. In: **Metrôpoles**: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito, RIBEIRO, L. C. de Q. (org). São Paulo, Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, pp. 197-229.

FIGUEIREDO, L. C. (1997) A Expansão Urbana de Sarandi: Algumas Considerações, **Boletim de Geografia**, 15 (1): 01-12.

FIRKOWSKI, O.L.C. de F. & MOURA, R. (2001) Regiões metropolitanas e metrôpoles, reflexões a cerca das espacialidades e institucionalidades no Sul do Brasil, **RA'EGA**, 5: 27-46.

LEFEBVRE, H. (1999) **A revolução urbana**. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 178p.

LEFEBVRE, H. (2004) **O direito à cidade**. 3ed. São Paulo, Centauro, 145p.

MARICATO, E. (2001) Na periferia do mundo globalizado: metrôpoles brasileiras. In: **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana, MARICATO, E. Petrópolis, Vozes, pp.15-45.

MATTOS, C. A. de. (2004) Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In: **Metrôpoles**: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito, RIBEIRO, L. C. de Q. (org). São Paulo, Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro, FASE, pp. 157-196.

MENDES, C. M. (1992) **O edifício no jardim**: um plano destruído. A verticalização de Maringá. São Paulo, USP (Tese de Doutorado).

MOURA, R. (2004) Paraná: Meio Século de Urbanização, **RA'EGA**, 8: 33-44.

NEGREIROS, R. (2001) Gestão Metropolitana: um desafio que se renova. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, 100: 79-90.

- NEGRI, S. M. (2001) **A expansão da periferia na região metropolitana de Maringá-PR**: cidade de Paçandu; um estudo de caso. Maringá: UEM, 180p. (Dissertação de Mestrado).
- ROCHA, M. M. (1999) Distribuição Populacional na Mesoregião Norte Central Paranaense – O Perfil Concentrador Resultante de um Modelo de Desenvolvimento Econômico. **Boletim de Geografia**, 17 (1): 73-80.
- SAN TOS, M. (1993) **A urbanização brasileira**. São Paulo, Hucitec, 157p.
- SANTOS, M. (2002) **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro, Record, 174p.
- SASSEN, S. (1998) O lugar e a produção na economia global. In: SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo, Nobel, pp. 13-21.
- SCOTT, A., AGNEW, J., SOJA, E., STORPER, M. (2001) Cidades-regiões globais. In: **Espaço e debates**: Aliança e competição entre as cidades. São Paulo, NERU, n.41, pp. 11-25.
- TRINDADE JR., S. C. da. Estrutura, processo, função e forma: aplicabilidade à análise do espaço intra-urbano. In: CARLOS, A. F. A. (org.) **Ensaio de Geografia Contemporânea** Milton Santos: obra revisitada. São Paulo: Hucitec, pp. 133-140.
- VAINER, C.B. (2000) Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento. In: ARANTES, O. et al. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos,. Petrópolis, Vozes, pp. 75-103.