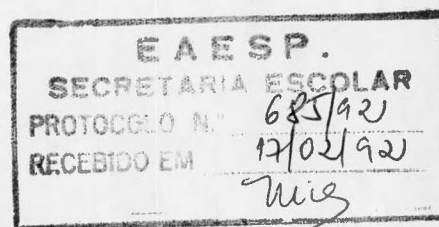




**ANÁLISE DOS MECANISMOS ADMINISTRATIVOS PARA A GESTÃO
URBANA DAS CIDADES GÊMEAS DOS ESTADOS DO PARANÁ
E SANTA CATARINA**

21

GILDA AMARAL CASSILHA



PROFESSOR ORIENTADOR: EUGÊNIO AUGUSTO FRANCO MONTORO

**ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO DA
FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS**

GILDA AMARAL CASSILHA

**ANÁLISE DOS MECANISMOS ADMINISTRATIVOS PARA A GESTÃO
URBANA DAS CIDADES GÊMEAS DOS ESTADOS DO PARANÁ
E SANTA CATARINA**

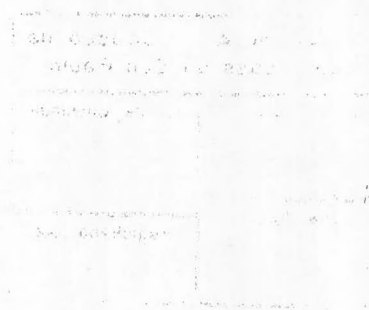
**Dissertação apresentada no Curso de Pós Graduação da
EAESP/FGV, Área de Concentração: Planejamento Urbano,
como requisito para obtenção do título de mestre em
Administração.**

**São Paulo
1992**

Escola de A. de S. Paulo	
Empresas de S. Paulo	
17 07	711.4
N.º Volume	Registrado por
680/92	JCR

711.4:352 (076.5)
 711.2
 304::33:316.334.56 (076.5)
 711.4

SP-00004960-7



A memória de meu pai, e
para os que mais amo:
Cais, Marina, Bianca e Simone

AGRADECIMENTOS:

Aos mestres da FGV.

Aos colegas da FGV, principalmente a José Luiz de Almeida e Maria José Foregato.

À Rosilda Basile, uma grande amiga.

Aos meus colegas da FAMEPAR.

Aos técnicos da Rede Ferroviária S.A.

Aos técnicos das prefeituras de União da Vitória-PR e Porto União-SC.

Ao Prof. Eugênio Montoro.

Aos Profs. Cândido Malta e Celso Daniel.

Ao Prof. Joel Souto Maior Filho - Universidade Federal da Paraíba.

À minha família.

À CAPES e CNPQ.

Registro aqui meus agradecimentos a todas as pessoas que diretamente ou indiretamente contribuíram para que pudesse concluir este trabalho.

Agradeço ao Governo do Estado do Paraná e à Fundação de Assistência aos Municípios do Estado do Paraná, por me proporcionarem condições para que pudesse realizar o Curso de Mestrado.

APRESENTAÇÃO

O tema desta dissertação de mestrado surgiu do interesse que possuo, como Arquiteta, acostumada ao estudo da Administração Pública e do Planejamento Urbano e como técnica da Fundação de Assistência aos Municípios do Estado do Paraná, desde 1978. Vislumbrei a possibilidade de me aprofundar neste estudo, através do Curso de Mestrado em Administração Pública, e escolhi como tema de dissertação um assunto que sempre teci reflexões.

O contexto da análise é o das cidades gêmeas, que assim são conhecidas porque, apesar de possuírem duas estruturas administrativas, suas áreas urbanas se fundem, além de terem sido criadas na mesma data.

Dentro disto, e acreditando poder estar buscando caminhos que auxiliem a gestão pública municipal, dentro das minhas limitações tento argumentar algumas questões existentes nas duas cidades e principalmente a questão de que os problemas municipais devam ser equacionados por todos os segmentos envolvidos.

A dissertação desenvolve-se em dois capítulos. O primeiro é sobre a pesquisa teórica, relacionada ao tema, e o segundo é sobre a pesquisa "in loco" do quadro real das cidades. Procuro também avaliar um pouco da atuação do poder público na área urbana desta aglomeração, e apresento algumas conclusões a respeito.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS:.....	iv
APRESENTAÇÃO.....	v
INTRODUÇÃO.....	viii
CAPÍTULO 1	1
1.1 DEFINIÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO.....	2
1.2 QUADRO REFERENCIAL TEÓRICO	3
1.3 CONCEITUAÇÃO SOBRE ESPAÇO REGIONAL.....	4
1.4 ASPECTOS DA TEORIA DA LOCALIZAÇÃO	5
1.5 INTERRELACIONAMENTOS URBANOS	7
1.6 MOVIMENTOS SOCIAIS URBANOS	11
1.7 BENS DE CONSUMO COLETIVOS E OS MEIOS DE PRODUÇÃO	14
1.8 CONTRIBUIÇÃO TEÓRICA PARA A DISSERTAÇÃO	19
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	19
CAPÍTULO 2	22
2.1 APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO.....	23
2.2 HISTÓRICO.....	24
2.3 CARACTERIZAÇÃO REGIONAL	26
2.4 ASPECTOS URBANOS	27
2.5 EIXOS DE OCUPAÇÃO	29
2.6 ASPECTOS NATURAIS.....	30
2.7 ASPECTOS DEMOGRÁFICOS.....	31
2.8 COMPONENTES DO DESENVOLVIMENTO	33
2.9 ASPECTOS ECONÔMICOS	34
2.10 SISTEMA HIDROGRÁFICO	35
2.11 AS ENCHENTES	36

2.12	ESTRUTURA FORMAL DE PORTO UNIÃO DA VITÓRIA	40
2.12.1	A CIDADE DE UNIÃO DA VITÓRIA - PR.....	40
2.12.2	A CIDADE DE PORTO UNIÃO-SC.....	45
2.13	ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO A NÍVEL LOCAL	48
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	51
CAPÍTULO 3		53
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	64
	BIBLIOGRAFIA	65
ANEXOS.....		71

INTRODUÇÃO

O conceito de comunidade urbana é hoje de uso generalizado. Pode estar referenciado a uma amplitude regional, como aos domínios de um quarteirão de uma cidade.

Ao se iniciar uma análise urbana devemos dimensionar a comunidade para a qual a cidade serve. A primeira coisa que importa é proceder a uma nítida identificação da problemática urbana. Essa tarefa requer sobretudo a compreensão da distribuição espacial da atividade humana.

No cerne das questões para o dimensionamento da comunidade urbana está o poder público e sua organização formal.

A presente dissertação pretende colocar em evidência os conceitos de interesse local e de interesse comum das comunidades urbanas, independentemente da sua situação geopolítica, traduzida nas organizações físico-territoriais e institucionais formais das cidades.

Entendemos que as questões urbanas devam ser equacionadas por todos os envolvidos, pois do contrário a erosão política, social e econômica dominará crescentemente sem que hajam reações.

Estas reflexões que a atividade acadêmica oportuniza, podem conduzir a ações práticas que muitas vezes viabilizam caminhos que sem passarem pelo discurso conduzem a soluções eficientes.

CAPÍTULO 1

QUADRO TEÓRICO

1.1 DEFINIÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

O objeto central deste trabalho é o estudo de duas cidades, ou seja: duas administrações municipais diferentes pertencentes a duas administrações estaduais distintas, e pertencentes ao mesmo País. Porém estas duas cidades, na realidade, formam apenas uma cidade, pois ao nos depararmos com esta comunidade urbana, e não soubermos que, entre elas existe uma linha imaginária denominada "divisa estadual", jamais colocaríamos em questão o fato de formarem duas cidades distintas.

Contudo, ao analisarmos as questões urbanas pelo prisma da atuação do poder público imediatamente há uma transformação em nossa percepção, pois existem disparidades estruturais entre as duas cidades.

A explicação, portanto, resulta da síntese de dois movimentos analíticos. Um, sincrônico, que capta a simultaneidade do quadro urbano num determinado momento: a distribuição da população no território, as relações sociais que estruturam a produção urbana e a produção agrária, a estrutura social, o quadro político-administrativo, a organização da vida urbana. O outro movimento analítico é diacrônico, e dá conta dos processos que engendram essa determinada situação histórica, no todo e na diversidade de suas expressões particulares.

Aceita-se portanto os conflitos dos interesses públicos e privados e os variáveis graus de intervenção governamental. Porém sabemos que no âmbito da economia urbana as estratégias dos agentes são mais incisivas, principalmente quanto as questões de prioridades.

Os conflitos entre os interesses do poder público e as outras forças que atuam nas cidades, principalmente as forças de mercado, aumentam, na medida, em que novos investimentos, novas experiências e novas formas tecnológicas vão se introduzindo.

Na realidade as questões intra-urbanas também se reproduzem a nível interurbano, e o tratamento da problemática urbana, em cidades contíguas vem a ser um tema interessante para a administração pública.

1.2 QUADRO REFERENCIAL TEÓRICO

O fenômeno da urbanização é, sem dúvida, uma das transformações mais expressivas experimentadas pela sociedade brasileira nos últimos anos. Espera-se que esse processo esteja associado com mudanças sensíveis no processo político-administrativo, principalmente aquele que se desenrola a nível local, e com as características básicas e atitudes dos indivíduos mais diretamente por ele atingidos.

Face à esses fatos, a preocupação com o processo de urbanização e seus efeitos tem merecido destaque em estudos acadêmicos e também a nível governamental.

Segundo o economista francês François Perroux (1955), a partir de uma indústria ou de um complexo industrial, há o poder de se desenvolver uma região ou uma cidade.

Também o padre dominicano Joseph Lebreton, colocou a questão da organização territorial para explicar o subdesenvolvimento de um país e as disparidades entre regiões de uma mesma nação ou entre cidades de um mesmo estado membro.

Concluíram estes estudiosos que para o surgimento e desenvolvimento de aglomerados urbanos há de existir condições gerais para a produção e consumo das mercadorias em geral, tanto a nível regional quanto a nível intra-urbano.

No entanto, o significado de região, em seu sentido mais universal nos parece um tanto controvertido; talvez pelo fato de que um mesmo conceito não possa satisfazer

ao mesmo tempo a geógrafos, cientistas políticos, economistas, antropólogos, planejadores urbanos e até mesmo à população.¹

1.3 CONCEITUAÇÃO SOBRE ESPAÇO REGIONAL

O conceito de região deve ser dinâmico, pois os limites da região, sua estrutura interna, ou ainda o conjunto das regiões se alteram com o decorrer do tempo.

Perroux desenvolveu um conceito de espaço econômico visando estudar as relações e interdependências econômicas num sentido genérico e abstrato, utilizando-se do instrumental matemático do espaço de "n" dimensões. De acordo com Perroux há uma diferença essencial entre os espaços econômicos e os espaços geoeconômicos ou espaços banais. Os espaços econômicos são "espaços abstratos", constituídos por conjuntos de relações que respondem a diversas questões sem envolver diretamente a localização de um ponto, figura ou de um corpo qualquer por meio de duas ou mais coordenadas. Os "espaços abstratos" não são localizados no sentido geográfico e, por conseguinte, as atividades econômicas, sociais e políticas são "deslocalizadas", tendo apenas uma dimensão econômica, social ou política.² Os diversos espaços econômicos se superpõem, e os pontos nesses espaços de "n" dimensões representam certas combinações de fluxos de mercadorias e serviços.

Perroux classifica os espaços econômicos em três categorias: 1) o espaço econômico definido por um plano ou programa de ação; 2) o espaço econômico como um campo de forças; e 3) o espaço econômico como um agregado homogêneo.

Outro economista, Jacques Boudeville, seguidor de Perroux, simplifica sua classificação e define os espaços econômicos em: 1) espaços homogêneos - no qual todas as suas partes apresentam características semelhantes; 2) espaços polarizados - que correspondem à noção de foco de desenvolvimento, e às ligações que os unem às periferias. É heterogêneo, e as diversas partes que o compõem são complementares, e mantêm trocas entre si e especialmente com o polo dominante de uma maneira muito mais intensa do que com os outros centros; 3) espaços definidos por um plano, ou espaços programas - que corresponde a áreas nas quais suas várias partes são dependentes de uma decisão central. Se referem às unidades do espaço econômico

que visam ao mesmo objetivo, que têm o mesmo plano e estão subordinadas à mesma coordenação.

Observando essa caracterização, conclui-se que há uma estreita relação entre a estrutura econômica predominante na sociedade e a estrutura de organização espacial da população. A região se caracteriza por ser essencialmente contínua, e o espaço se compõe de conjuntos de regiões, onde a progressiva transformação econômica corresponde ao gradual aumento da participação da população no conjunto.

Walter Christaller (1933)³ nos fornece uma sistematização completa do ponto de vista teórico, quanto à distribuição espacial dos centros urbanos, em trabalho que permanece até hoje como básico para todas as investigações do gênero; o estudo objetiva as conseqüências geográficas das funções particulares que apresentam os núcleos de povoamento e as relações entre cidade e campo.

Segundo Christaller devemos distinguir três tipos de povoamento que se apresentam distintos: a cidade, como sede do comércio, da administração e das atividades industriais menores; o campo, no sentido de ocupação agrícola e o núcleo industrial, quando a indústria assume proporções mais notáveis e aos efeitos do povoamento corresponde uma certa autonomia.

1.4 ASPECTOS DA TEORIA DA LOCALIZAÇÃO

Cada tipo de ocupação territorial, isto é, a localidade onde esta ocupação se dá, possui sua forma de localização particular. Existem grandezas típicas de cidade, como estão distribuídas estas cidades em determinada região, qual a característica espacial e qual a localização típica destas cidades. Em relação a isto há de se limitar o conceito de cidade, ou das cidades, tendo em vista as suas respectivas funções.

Permanecem, por certas razões, segundo Christaller, como funções verdadeiras e próprias das cidades, aquelas de prover com bens e serviços tipicamente urbanos uma região mais ou menos extensa. A essas funções se dedicam comerciantes, artesãos, pequenas empresas industriais, profissionais liberais; e também possuem escola, teatro, empresa de transporte e autoridade administrativa. Essas ocupações efetiva-

mente urbanas devem ser chamadas de "localidades centrais" e os bens e serviços devem se chamar "bens e serviços centrais".

As localidades centrais devem exercer integralmente a respectiva função de aprovisionamento, e no sistema de distribuição das localidades centrais cada componente se liga aos outros componentes do seu sistema. A estes sistemas corresponde praticamente a estrutura espacial dos estados e das paisagens e a eles se amoldam, mais ou menos, a divisão administrativa.

Porém, não é somente o fornecimento de bens ou serviços centrais que condiciona a grandeza, o número, a distância e a distribuição das localidades centrais. As vias de comunicação, ou seja, o sistema de circulação representa um importante componente de interligação no sistema de localidades centrais. Desta forma em sua formação interna típica, o sistema não é estático, rígido e imutável, mas sujeito a uma dinâmica acentuada; isto devido ao aumento ou diminuição da população, as mutações da atividade econômica, o progresso técnico, a melhoria no sistema de comunicações, as mudanças da vida social ou as flutuações dos preços das mercadorias.

Do ponto de vista científico quanto do interesse do planejamento prático, é através da análise da rede urbana regional que podemos destacar cidades que, devido às suas funções específicas e seu poder de atração e de oferecimento de bens e serviços a outras cidades, podem ser consideradas como "polos regionais".

Reportamo-nos então aos conceitos de Perroux, quando afirma que o crescimento econômico não se propaga difusamente pelo território de várias regiões de um país, mas sim inicia, com intensidades variáveis, em algumas cidades para gradativamente ir atingindo determinadas áreas regionais.

Em contrapartida, Perroux coloca a necessidade de se distinguir crescimento e desenvolvimento regional. O desenvolvimento é encontrado na "combinação de mudanças sociais e mentais da população, tornando-se apta a fazer crescer cumulativamente de forma durável seu produto real global", enquanto que o crescimento

"existe apenas quando há um aumento de produto global e, conseqüentemente, da renda per capita".

1.5 INTERRELACIONAMENTOS URBANOS

G. Collet B.⁴ comenta que a análise de uma determinada rede urbana não se deve limitar ao enfoque dos principais aspectos que explicam a formação da estrutura das cidades, tais como sua organização econômica, sua rede de transportes, esquemas de comportamento da população e organização territorial. Devem-se poder também estabelecer as relações entre os centros urbanos da área considerada. Dentre esses vínculos ou fluxos intercidades, pode-se analisar, por exemplo: as migrações diárias, representando os deslocamentos cotidianos residência-trabalho; as migrações definitivas, tal como o chamado êxodo rural; as relações comerciais em termos de comercialização dos produtos rurais e de distribuição dos produtos industriais; os vínculos de serviços, representados pela oferta de cultura, lazer, e outros, bem como a própria prestação de administração; as relações de trabalho em termos de oferta de emprego e absorção de mão-de-obra.

Analisando estas relações num determinado número de cidades, pode-se definir algumas áreas de influência e hierarquizar a rede urbana. Esta classificação das cidades é uma tentativa de agrupar itens - físicos, biológicos, econômicos e sociais, procurando mensurar similaridades e diferenças. Outros aspectos também são de importância fundamental na classificação das cidades que integram um sistema, como os fatores relacionados com as características físicas, com o uso do solo, transporte público e outros.

A teoria dos lugares centrais (Christaller-1933) considera amplamente esta classificação de cidades, na medida em que se conhece as inter-relações entre as funções dos vários centros e sua localização no espaço regional; Lösch (1939) analisa os centros urbanos pelos aspectos do grau de especialização; e modernamente Martin Beckmann, observando o tipo de negócios de uma cidade, concluiu que este aumenta exponencialmente com o nível hierárquico do centro.

Para Christaller os fatores mais importantes do surgimento de uma hierarquia urbana, são a administração, a economia e a circulação.

Na França, o conceito de sistema urbano é muito utilizado em estudo das cidades de uma região. A noção de estrutura urbana abrange um sistema de cidades a nível nacional e internacional. Assim a constatação da existência de serviços supra-regionais evidenciam a importância da estrutura urbana como fator indivisível para as ações governamentais.

Estudo elaborado por técnicos do IBGE⁵ identifica aglomerações de caráter urbano que, pela magnitude alcançada, tornam-se suscetíveis de apresentar problemas econômicos e sociais comuns, justificando a institucionalização de um mecanismo de planejamento e de ordenação de sua expansão. A metodologia adotada baseou-se em determinadas hipóteses: 1) possibilidade de identificar categorias metropolitanas de diferentes níveis hierárquicos; 2) possibilidade de identificar formas de concentração urbana de diferentes tipos, abaixo do nível metropolitano.

Nesta segunda hipótese encontra-se o item que particularmente nos interessa para o desenvolvimento deste trabalho acadêmico; isto é, aglomerações caracterizadas por um espaço urbanizado predominantemente contínuo, resultantes de uma integração decorrente do próprio sítio geográfico (cidades geminadas).

Numa tentativa de compatibilizar teoricamente a teoria do lugar central de Christaller, a teoria dos polos de desenvolvimento de Perroux e o estudo sobre aglomerações urbanas do IBGE, alinhamo-nos, assim ao pensamento de Castells,⁶ quando salienta que a via da teorização deve fundamentar-se em tentativas parceladas de explicação de processos; para tanto a validade das observações teóricas e empíricas e a importância da comunicação de linhas de experiência, são partes fundamentais de um fecundo processo de ensaio e erro.

Castells quando se refere a planejamento urbano como a intervenção do sistema político sobre o sistema econômico, a nível de sistemas sócio-espaciais específicos, aponta a política urbana como efeito emergente dos desajustamentos do sistema,

devendo portanto, fazer face às insuficiências geradas pelos processos econômicos a nível de consumo e particularmente de consumo coletivo. Identifica-se, assim, a problemas de gestão técnico-econômica e de controle sobre unidades espaciais cada vez mais complexas.

Dentro destes aspectos as aglomerações referidas no objeto de estudo deste trabalho estão certamente a indicar a necessidade de novas formas de organização social, institucional e administrativa, destinadas a esta nova escala de espaço urbano.

Para tanto, o estudo das tendências doutrinárias de Dupuy⁷, é bastante esclarecedor. As doutrinas "harmonistas" têm como ponto comum o fato de admitirem, sob diversas formulações, a existência de uma comunidade sem fronteiras. As doutrinas "estrategistas", ao contrário, acentuam o teor essencialmente conflitante do sistema de comunidades sem fronteiras e consideram inaceitável esta noção.

O erro comum dos autores, segundo Dupuy, que se filiam a essas duas doutrinas é querer apresentar uma cosmogonia jurídica, quando cada uma delas só é capaz de explicar alguns traços dos fenômenos estudados.

Assim, os harmonistas estão certos quando ressaltam a extensão dos domínios da cooperação entre municípios, estados ou nações, mas estão errados ao negligenciar a permanência do conflito; os estrategistas têm razão ao enfatizarem antagonismos e lutas, mas é de se lamentar que esse fator de conflito os torne cegos a todo o resto.

Reportando-nos ao objeto de estudo, e tecendo uma analogia à teorização de Dupuy, podemos dizer que tanto os harmonistas quanto os estrategistas cometem o mesmo desacerto, pois as comunidades não podem somente serem concebidas como um conjunto cujas partes se conciliam. Os harmonistas antecipam uma comunidade fraterna, que talvez jamais venha a existir. Os estrategistas, ao contrário, estão enganados ao pensar que comunidade pressupõe ausência de conflito; não podem conceber que conflito e comunidade não são incompatíveis.

Podemos até dizer que a unidade e o conflito são os dois extremos da tragédia. Assim, temos que introduzir na análise a permanência da interdependência e do antagonismo.

Nosso objetivo, neste trabalho, é estudar as oposições, os antagonismos que atuam na comunidade urbana interestadual, sem a preocupação com o resultado que as contradições poderiam ou podem levar.

Podemos analisar o raciocínio dialético de duas maneiras: por um lado a dialética que opõe a tese à antítese para produzir a síntese. É a dialética hegeliana e a de Marx. A síntese nos traz a promessa de um progresso, anuncia um futuro promissor; porém não podemos prever o futuro, e as contradições que possam surgir. Por outro lado a dialética que não produz síntese, permanece aberta e deixa a cargo de cada um chegar a uma síntese.

O que pretendemos portanto, é somente apreender e compreender a realidade presente e buscar a diversidade em todas as suas manifestações; o questionamento contínuo dos sistemas existentes, em favor de uma abordagem sempre renovada dos problemas. Estamos numa situação em que o progresso avança em meio aos escombros, a obstáculos sempre renovados; ou seja coexistem fatores de progresso e fatores de retrocesso. O exemplo disto temos a todo momento: quando em determinada região foi feito um grande esforço no sentido do desenvolvimento* e que, nessa região a comunidade começa a vislumbrar a possibilidade de uma liberação econômica e social, temos a informação de que, em outra região, a seca, a fome e a epidemia assolam a população que ali vivem. Desta forma podemos dizer que o progresso é paralelo a um retrocesso compensatório, e no instante que estudamos o primeiro não devemos fingir não ver o segundo.

* Desenvolvimento no sentido ditado por François Perroux.

Ao examinarmos os fatos jurídicos e constitucionais vigentes no País, tanto na Constituição Federal, Estaduais ou Leis Orgânicas Municipais, podemos destacar duas seqüências de observações: uma referente à estrutura das comunidades e outras às situações criadas para os estados e os municípios no sistema nacional vigente.

No plano estrutural vamos encontrar a conhecida oposição entre infraestruturas e superestruturas. Hoje, já não é mais preciso ser marxista para admitir que o direito provém destas últimas, e que os antagonismos que se verificam nos níveis econômicos e sociais pertencem ao embasamento do direito. Contudo, as superestruturas também atuam umas nas outras; é o caso das idéias políticas, dos fenômenos culturais cuja ação sobre o direito não pode ser ignorada.

Alguns autores estrategistas concentram a atenção no direito das relações entre os estados. Portanto uma organização interestadual é considerada por eles como um mecanismo secundário e perigoso. Secundário porque não dispõe de soberania, e ainda perigoso, não tanto porque aspire a dominar os estados-membros, mas porque é manipulada pelos grandes interesses econômicos.

Atualmente, essa concepção não corresponde de modo tão simples à nossa realidade; principalmente nas últimas décadas, a sociedade brasileira passou por profundas modificações comportamentais e até estruturais. Desta forma a questão de manipulação pelos "mais fortes" já não passa tão despercebida pela população, que após um longo período no qual as políticas nacionais, formuladas pelas burocracias do Governo Federal fracassaram e não conseguiram atender às questões, mais elementares de sobrevivência nas cidades, a população começou a reivindicar sua participação no planejamento e em programas de governo.

1.6 MOVIMENTOS SOCIAIS URBANOS

F. Oliveira⁸ assinala o caráter segregador e excludente do estado, também presente a nível urbano. De fato, enquanto as associações entre as grandes empresas e o poder público garantiam às primeiras as condições de infraestrutura e serviços necessários

à rápida rotação do capital e sua posterior valorização, a força de trabalho assistia a um processo de deterioração dos padrões urbanos de vida.

Surgiram assim os movimentos populares, que inicialmente sem possuir uma organização composta por muitos participantes, reivindicavam melhorias no sistema de abastecimento de água, implantação de rede de esgotos, pavimentação, extensão de linhas de transporte coletivo, construção de postos de saúde, creches ou iluminação pública.

"Ao demandarem melhoramentos urbanos, através de petições e abaixo-assinados, de caravanas a órgãos públicos, assembléias ou manifestações mais massivas, as aglutinações ganhavam visibilidade política na medida em que colocavam à luz do dia a ilegitimidade de um sistema que ignorava as necessidades mínimas de crescente contingente e se avolumava aos bairros pobres da cidade: chocando-se contra a excludente ordem instituída, algumas mobilizações adquiriram um caráter de desobediência civil, claramente manifesto na luta pela regularização dos loteamentos clandestinos, nas ações isoladas e parciais que iriam se aglutinar no movimento contra o aumento do custo de vida e sobretudo nas greves metalúrgicas..."⁹

Segundo Kowarick foram estes acontecimentos que fizeram com que as consciências soterradas pela repressão, num primeiro período, se mantivessem vivas e, num momento posterior, se reavivassem de maneira coletiva num movimento de reconquista de uma identidade contra o mundo dominante, que durante longos anos sistematicamente ignorou, desarticulou ou reprimiu as iniciativas que surgiam nos locais de trabalho e de moradia.

Contudo, os avanços ou retrocessos da participação popular vai depender das articulações que sejam feitas, tanto por parte dos próprios movimentos, em garantirem a efetiva participação tanto por parte do poder público em respostas objetivas e que permitam a representação política dos interesses sociais.

"A participação deve surgir num constante processo de interação entre executivo e cidadãos - onde a administração se configure como efetiva potencializadora da

ampliação das práticas comunitárias, através do estabelecimento de um conjunto de mecanismos institucionais que reconheçam direitos efetivamente exercíveis".¹⁰

Jacobi ressalta a necessidade de que na sociedade civil surjam interlocutores coletivos - grupos comunitários e movimentos sociais - que tornem possível sua participação ativa e representativa. Parecem ser duas as condições fundamentais para viabilizar a participação popular: a existência de organizações populares, com certa presença em nível local, e a ocupação de cargos políticos do município por partidos ou indivíduos favoráveis à mesma.

Um dos componentes importantes para Pedro Jacobi, é o acesso dos cidadãos à informação; que não só é necessária como deve comportar a possibilidade de comunicação, diálogo e interpretação como parte de um movimento permanente de interação entre Estado e cidadãos, usuários dos serviços públicos. A participação pode assumir um caráter dialógico, onde ambos os pólos dialogam e cooperam na gestão criando a possibilidade de desenvolver práticas inovadoras que representam avanços reais à gestão da coisa pública.

Jacobi crê que este é um desafio, e que requer a montagem de uma engenharia institucional assim como de um vontade política de abrir espaços, que não só questionem a dinâmica prevalecente, mas que garantam a incorporação de grupos e interesses sociais e de valores culturais diferentes, a partir da convivência de uma dialética de pluralismo e consenso, de confronto e negociação.

Alvaro Moisés¹¹ acha necessário reconhecer que a única garantia possível para a instauração de uma verdadeira ordem democrática, entendida como valores, cultura e instituições que assegurem o exercício da política com uma atividade própria das massas, só pode advir da qualificação de agentes sociais e políticos para os quais esse regime seja uma condição e uma exigência de melhores dias de existência. Dizendo de outro modo: a questão da democracia não pode mais se definir alheamente à questão social.

O poder público, hoje mais do que nunca, tem sido alvo de inúmeras reivindicações. Contudo, ressalta Kowarick,⁹ esta "luta urbana" poderá ser caracterizada como tal, na medida em que, ocorrendo numa base territorial circunscrita às cidades, coloque em xeque a questão da terra, habitação ou dos bens de consumo coletivo.

1.7 BENS DE CONSUMO COLETIVOS E OS MEIOS DE PRODUÇÃO

Marx,¹² ao definir bens de consumo coletivo, estabelece algumas questões. O consumo do trabalhador é duplo. No ato da produção ele consome, por seu trabalho, meios de produção a fim de convertê-los em produtos de valor superior ao que foi desembolsado pelo capitalista. Eis o seu consumo produtivo que é, ao mesmo tempo, consumo de sua força pelo capitalista ao qual ela pertence. Mas o dinheiro fornecido para a compra dessa força é gasto pelo trabalhador em meios de subsistência e é o que forma seu consumo individual. O consumo produtivo e o consumo individual são portanto perfeitamente distintos. No primeiro, o trabalhador age como força motriz do capital e pertence ao capitalista; no segundo, ele pertence a si mesmo e realiza funções vitais fora do processo de produção. O resultado do primeiro é a vida do capital; o resultado do segundo é a vida do próprio operário. Ao consumo produtivo opõe-se, na esfera do consumo individual, o consumo improdutivo de valores já produzidos. Desta forma os meios de consumo coletivos são colocados na esfera do consumo final e improdutivo.

Para Lojkin¹³ os meios de consumo coletivos possuem três características que os distinguem dos meios de consumo individuais: a) o valor de uso dos primeiros é coletivo, no sentido em que se dirige não a uma necessidade particular de um indivíduo mas a uma necessidade social que só pode ser satisfeita coletivamente: por exemplo, os transportes coletivos de passageiros, a assistência hospitalar ou o ensino escolar são valores de uso coletivo no sentido em que se dirigem ao consumo de uma coletividade social e ou territorial (estratos sociais definidos por sua renda, e ainda, classes sociais cujo modo de consumo está ligado ao lugar no processo de produção e de reprodução do capital); b) a mesma dificuldade de inserir os meios de consumo coletivos no setor das mercadorias aparece com a própria duração de seu consumo

- como destruição, consumação: o efeito da lentidão de sua renovação (uma habitação, uma escola, um hospital duram várias dezenas de anos é uma diminuição da rotação do capital não produtivo no setor do consumo e por conseguinte, uma rentabilidade capitalista muito fraca, a menos que se modifique o próprio valor de uso, o que significa quase sempre uma mutilação do seu valor de uso (casas pré-fabricadas transformando-se logo em pardieiros, prédios escolares sem nenhuma segurança contra incêndio, etc.); c) valores complexos de uso (dificilmente visíveis), duráveis, imóveis, os meios de consumo coletivos têm enfim a característica de não possuir valores de uso que se coagulem em produtos materiais separados, exteriores às atividades que os produziram. Edifícios escolares, hospitalares, culturais, equipamento ferroviário para transporte de viajantes, água, gás, eletricidade, etc., esses equipamentos materiais, produtos separados do processo de "produção" dos meios de consumo coletivos, não devem ser confundidos com os serviços e com as prestações de serviço das quais são o suporte físico.

No entanto um dos componentes básicos para se definir o processo de consumo é a definição do conjunto da comunidade e as relações sociais diversas existentes e o relacionamento destes com os meios de consumo.

Preteceille¹⁴ em sua pesquisa sobre equipamentos coletivos e consumo social, revela que a questão dos equipamentos coletivos assume uma importância social e política que se manifesta sob múltiplas formas: dos discursos sobre a qualidade da vida aos movimentos sociais urbanos passando pelos debates sobre a política dos estados, à parte dos equipamentos coletivos nas despesas públicas.

Com referência à dimensão da comunidade atingida pela noção de equipamento coletivo, a abordagem econômica tradicional é mais pertinente do que a abordagem sociológica. Preteceille¹⁴ afirma que a abordagem sociológica interessou-se essencialmente pelo lugar dos equipamentos coletivos na vida cotidiana, pelo consumo das diferentes camadas e classes sociais, e a abordagem econômica, ao contrário, tende a englobar tanto os aspectos relacionados à produção como os relacionados ao consumo. A noção de equipamento coletivo ultrapassa, com efeito, a esfera unicamente do consumo, na medida em que designa um conjunto de valores de uso onde

encontramos, ao mesmo tempo, meios de produção, ou suportes da circulação e da troca, e meios de consumo. Esta distinção é no entanto fundamental, do ponto de vista econômico e sociológico, pois se é verdade que os equipamentos coletivos vinculados à produção e à circulação participam do movimento geral de socialização, eles devem ser analisados dentro da esfera onde produzem seus efeitos concretos.

Sabemos também que esta análise deve considerar o fato de que um consumo individual pode depender de um meio de consumo coletivo e vice-versa. Este é o caso de um transporte individual que se utiliza do sistema viário público, ou o caso de um time de futebol que se utiliza do desempenho individual de cada jogador.

Desta forma, a complexidade que nos apresenta a análise das relações entre as características dos equipamentos de consumo e o valor de uso de cada um deles, nos leva à abordagem econômica do meio de uso; e conforme diz Preteceille:¹⁴ o consumo individual e o consumo coletivo não se opõem, pelo contrário, muitas vezes são amplamente complementares. Além disso, a existência de um processo coletivo é, o mais freqüentemente, a condição do desenvolvimento do consumo individual.

Entendemos, à vista destas questões que as necessidades coletivas possam ser adequadas ou supridas, na medida em que são reivindicadas pelos movimentos sociais, apesar dos interesses econômicos e políticos existentes no meio.

O interesse portanto, no presente momento, é a análise do que podemos denominar de espacialização e consumo dos serviços e equipamentos coletivos e a organização das práticas de consumo sociais, numa comunidade urbana onde a existência de dupla forma de exercício de poder estabelece confrontos sociais e políticos na medida em que resultam em desequilíbrios na provisão dos bens públicos.

D. Harvey¹⁵ distingue três diferentes situações políticas na provisão de bens públicos. A primeira refere-se a bens que produzem benefícios para todos os indivíduos. Aqui, o objetivo político é assegurar que o bem seja provido (por ação privada ou pública) em quantidade e qualidade suficientes, nas locações corretas, para se obter um objetivo distributivo específico. O segundo caso é o de bens públicos impuros (tais

como os poluidores de ar), que impõem custos através do consumo "involuntário". Aqui, o problema político é regular os padrões de locação para minimizar a incidência desses custos e controlar seus efeitos distributivos. O terceiro caso (e este é, provavelmente, o mais comum) refere-se a uma situação mista na qual um bem produz ao mesmo tempo ganhos e perdas.

Vemos portanto que a organização físico-territorial da cidade se faz dentro de uma lógica de satisfação dos reais interesses da comunidade, ou de sua preferência pelos serviços públicos ofertados. Na verdade a localização da população e das atividades econômicas na área urbana está diretamente relacionada com os níveis de poder aquisitivo desta população. Assim é que os movimentos sociais urbanos questionam, sobretudo, a política urbana local e o direito do cidadão de acesso aos serviços urbanos.

C.Malta¹⁶ ressalta que o atendimento concreto das condições de vida que o cidadão urbano tem direito, é dificultado enormemente pela forma como está organizado o espaço nas cidades, especialmente devido à especulação com a terra. E é dificultado também pelas estruturas político-administrativas que impedem o atendimento ao direito do cidadão de participar da gestão da sua cidade.

Na busca de soluções para a problemática urbana há de se destacar os papéis a serem desempenhados pelo poder público e pelos setores privados da cidade. Este é um problema que entendemos ser possível equacionar por todos os envolvidos.

Uma das principais questões que devem ser harmonizadas é a dos interesses do capital imobiliário com o interesse da população. O poder público não pode ficar alheio à solução deste problema. De qualquer forma o que deve ser levado em consideração no equacionamento dos problemas urbanos são os interesses locais, principalmente, como nos apresenta os vários modos de reprodução na cidade.

Não queremos dizer com isto, que a questão da inserção das comunidades como estratégia de participação, na consecução de uma política local de desenvolvimento

urbano, seja a superação de todos os "males", a resolução de todas as questões e problemas.

"O objetivo da participação, portanto, é o de elevar o bem-estar econômico e social das comunidades urbanas, principalmente daquelas de menor renda, através de seu acesso às instâncias decisórias".¹⁷

Nossa preocupação neste trabalho acadêmico, é antes de tudo, a preocupação com a formulação de políticas globais de desenvolvimento urbano tendo em vista:

- 1) que uma comunidade urbana não possa ser seccionada por linhas imaginárias (divisa estadual);
- 2) que os interesses da comunidade devam estar acima dos interesses econômicos ou políticos;
- 3) que o poder público tanto a nível municipal quanto a nível estadual deva estar preparado para aceitar mudanças a nível organizacional;
- 4) vontade política para "encarar" as mudanças.

As decisões a nível local sobre a distribuição dos meios de consumo coletivo (escolas, postos de saúde, creches), afetam a estrutura funcional da comunidade, na medida em que os segmentos da população desprovidos destes bens tem que encontrar alternativas de sobrevivência quando não dispõe destes meios de consumo. As decisões políticas são certamente responsáveis pelo funcionamento do aparelho administrativo municipal.

As decisões emanadas da prefeitura constituem o resultado de entrechoques de um sem-número de micropolíticas que recortam, de cima a baixo, o poder político local¹⁸. Contudo, a combinação desse conjunto de procedimentos e entrechoques, revela uma unidade, derivada do princípio da hierarquia, que confere ao Governo, por assim dizer, a palavra final.

1.8 CONTRIBUIÇÃO TEÓRICA PARA A DISSERTAÇÃO

A análise portanto que pretendemos realizar requer a observação de toda a conceitualização teórica anteriormente citada assim como a distinção de dois fatores que incidem sobre o funcionamento institucional, administrativo e de gestão das entidades municipais. Estes fatores podem ser tantos internos - estruturas formais administrativas públicas, e externos - legislação, política urbana, legitimação, articulação interinstitucional.

Desta forma as condições da realidade sobre a qual se quer atuar requer que se faça reflexões a respeito do quadro de dispersão de esforços da administração pública assim como hoje ela nos está à apresentar.

Apesar das teorias analisadas até o momento, serem voltadas mais para explicações de fenômenos isolados, os conceitos teóricos para a análise da questão urbana em estudo, serão utilizados em conjunto, visto que a explicação somente através de uma só teoria não se torna suficiente para a análise do conjunto das situações encontradas em nosso objeto de estudo.

Os conceitos teóricos em que mais apoiamos nossa análise são os de espaço regional, localidade central, interrelacionamentos urbanos, participação popular, equipamentos coletivos e estruturas administrativas formais.

O ponto de partida de nosso estudo é a existência de uma só comunidade urbana, sua organização espacial, traduzidas nas zonas comerciais, residenciais e na formação de setores específicos devido a investimentos externos.

Colocamos em questão portanto estes fatos reais, que possam ser explicados teoricamente e que se manifestam numa localidade por nós identificada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. B. HIGGINS. The scope and objectives of planning for underdeveloped regions. *Regionalización* (Rio de Janeiro, APEC, 1969). Publ. Comissão de Geografia do Instituto Pan-Americano de Geografia y História - México.

2. FRANÇOIS PERROUX. Economic Space: theory and applications, in John Friedmann e William Alonso, *Regional Development and Planning*. Cambridge. The MIT Press - 1969.
3. CRISTALLER W. Die zentralen orte in süddeutschland, IENA - 1933.
4. GILDA COLLET BRUNA. Rede urbana e polarização. Estudo básico para as propostas de planejamento do espaço regional, in *Questões de Organização do Espaço Regional* - 1983.
5. FANY RACHEL DAVIDOVICH, OLGA MARIA BUARQUE DE LIMA. Contribuição ao estudo das aglomerações urbanas no Brasil. IBGE - 1975.
6. MANUEL CASTELLS. Problemas de investigação em sociologia urbana. Lisboa - 1975.
7. RENE - JEAN DUPUY. La communauté internationale entre le mythe et l'histoire - França - 1986.
8. FRANCISCO DE OLIVEIRA. Acumulação capitalista, estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes. São Paulo - 1979.
9. LUCIO KOWARICK. Lutas urbanas e movimentos populares: alguns pontos para reflexão - 1983.
10. PEDRO JACOBI. Demandas sociais e participação. São Paulo - 1989.
11. ALVARO MOISES. Crise política e democracia, a transição difícil. São Paulo - 1980.
12. KARL MARX. O Capital. Paris - 1867.
13. JEAN LOJKINE. O Estado Capitalista e a Questão Urbana. Paris - 1977.
14. EDMOND PRETECEILLE. Equipements collectifs et consommation sociale. Londres - 1977.

15. DAVID HARVEY. A justiça social e a cidade. Baltimore - 1973.
16. CANDIDO MALTA CAMPOS FILHO. Cidades brasileiras: seu controle ou o caos. São Paulo - 1989.
17. Conferência sobre participação popular em planejamento - referências técnicas. Viena - 1983.
18. CELSO DANIEL. Poder local no Brasil urbano. São Paulo - 1988.

CAPÍTULO 2

QUADRO EMPÍRICO UM ESTUDO DE CASO

2.1 APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

"Porto União da Vitória"* é o principal centro urbano de uma área de importância regional para os Estados do Paraná e de Santa Catarina, destacando-se pela função industrial e pela prestação de serviços à extensa área de influência. Esta aglomeração representaria potencialmente um pólo social-econômico-cultural para aproximadamente 24 municípios, de interferência direta ou indireta nos dois estados:

- influência direta - União da Vitória, Porto Vitória, Cruz Machado, Paula Freitas, Paulo Frontin, General Carneiro, Bituruna, Palmas, Mallet, São Mateus do Sul, São João do Triunfo - no Estado do Paraná, e Porto União, Irineópolis, Matos Costa, Canoinhas, Três Barras, Caçador - no Estado de Santa Catarina.

- influência indireta - Irati, Inácio Martins, Rebouças, Rio Azul, no Estado do Paraná, Major Vieira, Lebon Regis e Rio das Antas, no Estado de Santa Catarina**.

* Representa a aglomeração urbana de União da Vitória-PR e Porto União-SC. Nome dado à freguesia de União da Vitória, quando em 27.03.1890 foi elevada à categoria de Vila (ou seja, cidade) - Hermógenes Lazier. Origem de Porto União da Vitória - Os vários nomes do povoado - 1985.

** Ver Anexo 1 - Localização Geográfica

2.2 HISTÓRICO

"Porto União da Vitória" é o resultado do processo inicial de ocupação do Paraná, efetuado através do tropeirismo, com a criação de pousos, invernadas, freguesias, iniciadas na Região Sul da Província de São Paulo. Com a ocupação dos Campos de Curitiba, dos Campos Gerais (Ponta Grossa - PR), bem como no século XIX dos Campos de Guarapuava - PR e Palmas - PR, veio a constituir o "Paraná Tradicional".

O tropeirismo constituiu-se em um ciclo econômico de grande importância histórica na ocupação do Paraná e Santa Catarina, pois no transporte de animais das terras gaúchas para a sua comercialização em São Paulo, surgiram vários entrepostos* de suporte às tropas que posteriormente com a ocupação e penetração nas terras, de colonizadores vindos da região litorânea e dos campos de Curitiba, fizeram surgir povoados no chamado "Paraná Tradicional".

Em 1769, por ordem do Governador Geral da Capitania de São Paulo, partiu dos Campos de Curitiba o Capitão Antonio da Silveira Peixoto, com o objetivo de explorar as Regiões do Sul e Oeste, da, na época, 5^a.Comarca de São Paulo. Navegando o Rio Iguaçu, Silveira Peixoto atingiu a localidade onde hoje acham as cidades de União da Vitória - PR e Porto União - SC, fundando neste local o entreposto de Nossa Senhora da Vitória, e deixando ali, parte de sua comitiva.

O entreposto militar de Nossa Senhora da Vitória, localizado às margens do Rio Iguaçu, possibilitou então a instalação de um Porto, que incentivou o transporte fluvial das mercadorias da Região, principalmente da erva-mate e madeira, assim como serviu de base para as incursões aos Campos de Guarapuava e Palmas.

* Entrepasto - ponto de parada, onde as expedições se abasteciam, faziam roças, construíam cabanas e canoas, enfim, se proviam do que lhes era necessário para continuar a exploração (IBGE).

Pela importância adquirida, em 1771 foi enviado pelo Governo de São Paulo o Sargento-mór Francisco José Monteiro, que veio assumir o comando e chefia do entreposto.

Em 1863 o povoado já merecia alguma consideração, contando com 10 famílias já instaladas e dedicando-se ao cultivo da terra e ao desenvolvimento da localidade.

Em 1880 chega a Porto União da Vitória o verdadeiro povoador da região, com o intuito de fundar uma cidade no lugar onde se encontravam esses moradores. Era o Coronel Amazonas de Araújo Marcondes, natural de Palmas, e filho mais velho do fazendeiro Francisco Inácio de Araújo Pimpão, dos Campos de Palmas - PR que o enviara visando facilitar a comunicação entre aquela Região e a Cidade de Curitiba. Para isso mandou que Amazonas se estabelecesse em determinado ponto da margem esquerda do Rio Iguaçu, instalando-se então em Porto União da Vitória. Ali ficou como adquirente das mercadorias transportadas por jangadas e balsas, verificando desde logo, ser esse um meio de transporte obsoleto e antiquado. Em vista disso, Amazonas de Araújo Marcondes resolveu organizar uma empresa de transportes fluviais, tendo adquirido no Rio de Janeiro um vapor, batizado com o nome de "cruzeiro", estabelecendo um percurso entre Porto União da Vitória e Porto Amazonas - Pr.

Além da iniciativa de modernizar o transporte fluvial, Amazonas Marcondes trouxe consigo muitos agregados, que foram considerados moradores propriamente ditos. Por essa época, Palmas - Pr foi elevada à categoria de Vila e Porto União da Vitória à freguesia, pela Lei Provincial nº 615 de 22 de abril de 1880.

Tendo adquirido vasta gleba de terras, o Coronel Amazonas Marcondes iniciou a cultivá-la, com pessoal contratado, contribuindo para a efetiva ocupação daquele território.

A partir de 1881, a povoação começou a abrigar o contingente de imigrantes europeus, atraídos pelo clima e topografia semelhantes aos seus lugares de origem.

Ucranianos, poloneses, alemães, holandeses, e outros, contribuíram desta maneira para a diversificação da cultura do solo, além do cultivo da erva-mate e extração da madeira, atividades essas, que ainda hoje caracterizam a economia da região.

A 27 de março de 1890, a freguesia de Porto União da Vitória foi elevada à categoria de vila pelo Decreto nº 54, e pelo Decreto nº 55 do mesmo dia e ano, foi elevada à categoria de Município, desmembrando-se do Município de Palmas-Pr.

Em 1905 os trilhos da estrada de ferro São Paulo - Rio Grande do Sul atingiram Porto União da Vitória, sendo inaugurada a estação ferroviária.

Pela Lei Estadual nº 744 de 11 de março de 1908, foi elevada à condição de cidade, e devido ao tratado de limites, celebrado entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, a cidade foi dividida em duas, passando, a parte paranaense a denominar-se União da Vitória, e a parte catarinense Porto União.

Desta forma, o que hoje denominamos "conurbação de Porto União da Vitória",* é na realidade apenas a divisão de uma só cidade, que até 1908 foi assim considerada e que após essa data sofreu uma divisão política-administrativa, passando a constituir-se em duas cidades diferentes, pertencentes a dois municípios distintos e ainda a dois estados-membros do Brasil.

2.3 CARACTERIZAÇÃO REGIONAL

Esta, assim chamada, "conurbação", é atualmente um entroncamento rodoviário e ferroviário, interligando-se com os três Estados do sul do Brasil através da BR-476. Desde Curitiba - PR, da BR-154 até Passo Fundo-RS pela BR-280 ao Sudoeste do Paraná, Oeste de Santa Catarina e Litoral de Santa Catarina. Também interliga-se por ramais ferroviários ao estado do Rio Grande do Sul, Estado de São Paulo, além

* Conurbação - em termos urbanísticos significa o fenômeno que praticamente junta, interliga uma cidade noutra. (Dicionário da Língua Portuguesa - Aurélio Buarque de Hollanda).

de Ponta Grossa-PR, Curitiba-PR e o Porto de São Francisco do Sul no Litoral Catarinense.*

Estas potencialidades descritas mostram a importância de Porto União da Vitória como uma comunidade de importância regional em área de crescente economia, com base na extração do xisto betuminoso, na extração vegetal, reflorestamento, beneficiamento da madeira, na agricultura e pecuária.

No ambiente físico dessa região, vêm ocorrendo modificações, em consequência do acelerado processo de desenvolvimento econômico e social. Estas modificações aparecem principalmente devido ao crescimento demográfico, à expansão desordenada de áreas urbanas, ou ainda pelo uso indiscriminado do solo, fazendo com que os problemas de conservação e utilização, principalmente dos recursos hídricos assumisse especial importância nos últimos anos.

Em vista disto, o aglomerado vem sendo sucessivamente castigado por enchentes do Rio Iguaçu, que deixa como saldo grande parte da população desalojada, sendo que a maior enchente em julho de 1983, atingiu 80% da área urbana do aglomerado.

2.4 ASPECTOS URBANOS

Observa-se que Porto União da Vitória constitui-se no maior núcleo urbano ao longo do Rio Iguaçu - uma das principais bacias hidrográficas com enorme importância para os Estados da região sul, dada as possibilidades que oferece ao aproveitamento hidroelétrico, suprimento de água para uso doméstico e irrigação**.

Considerando todo o aglomerado urbano de Porto União da Vitória, pode-se observar que hoje conta com um contingente populacional na ordem de 60.000 habitantes

* Ver Anexo 2 - Interligações Físicas.

** Ver Anexo 3 - Bacia Hidrográfica do Rio Iguaçu

(dados preliminares do censo demográfico do IBGE - 1991). Para os padrões da política estadual para o desenvolvimento urbano do Estado do Paraná trata-se de uma área urbana potencialmente média; já para os padrões da política de desenvolvimento regional e urbano para o Estado de Santa Catarina trata-se de área urbana de grande porte. Estes critérios levam em consideração a população urbana total do aglomerado.

Ao avaliar-se a comunidade urbana de "Porto União da Vitória", depara-se com a cidade de União da Vitória - PR situada numa curva à esquerda, reversa, do rio Iguaçu, sendo que a área comercial da cidade desenvolve-se dentro do "cabo" (acidente geográfico) formado pela citada curva do rio. A margem direita do rio está situado o bairro de São Cristóvão, essencialmente residencial de baixa renda e sobre uma área predominantemente sujeita a inundações. A cidade de Porto União - SC está situada entre a ferrovia, o começo da curva esquerda do Rio Iguaçu e o Morro da Cruz. Parte da cidade desenvolve-se no meandro entre o Pico do Morro da Cruz e o Rio Iguaçu até o Rio Pintado, em área sujeita a inundações.*

Essas duas cidades, que constituem uma só área urbana, são chamadas "gêmeas do Iguaçu" e estão situadas na altitude média de 752 m acima do nível do mar. Apenas uma faixa de 30 metros, ao longo de aproximadamente 5.000 metros, ocupada pela ferrovia, divide os setores urbanos de Porto União e União da Vitória. Contudo essa aglomeração urbana é administrada por governos municipais distintos por tratarem-se de municípios autônomos e integrantes de dois Estados da federação; porém os problemas de interferências a nível urbano são semelhantes ou até comuns.

Tanto é verdade que nesta aglomeração pulsa uma só cidade é o fato de que em 1984 o prefeito de Porto União - SC lançou uma campanha objetivando a "catarinização" de seu município. Porto União é menor do que União da Vitória e durante muitos anos foi discriminada pelo Estado de Santa Catarina, não recebendo os benefícios

* Ver anexo 4 - Situação Urbana.

que merecia. Com isto ocorreu um esvaziamento da cidade, em termos inclusive de receitas. Até os jornais que circulavam em Florianópolis (capital do Estado de Santa Catarina) não chegavam até lá, somente os jornais de circulação no Estado do Paraná; até mesmo a programação de televisão. Desta forma a população não ficava sabendo das notícias de seu próprio Estado.

Alguns fatos curiosos marcam a vida desta aglomeração. Um deles é que em 1984 o prefeito de União da Vitória possuía sua residência em Porto União; assim como muitos industriais catarinenses que moravam em Porto União mas suas indústrias estavam instaladas em solo do Paraná. Outro fato, era que, se fosse realizada uma enquete entre os moradores de Porto União e até mesmo junto aos professores, para que dissessem o nome de 5 deputados de Santa Catarina, eles não saberiam dizer; porém se fosse perguntado o nome de 20 deputados do Paraná, saberiam responder.

Anteriormente a este fato, outro prefeito de Porto União já havia esboçado uma campanha em prol da anexação de Porto União ao município de União da Vitória.

Observa-se portanto uma integração histórica entre as duas cidades, sendo que a população da cidade catarinense serve-se do comércio mais diversificado de União da Vitória e dos serviços públicos de saúde, educação, cultura, assim como da maior oferta de empregos. Face a estrutura de comércio e serviços existentes, cidades como Palmas-PR, Canoinhas-SC e São Mateus do Sul-PR são atraídas para Porto União da Vitória.

2.5 EIXOS DE OCUPAÇÃO

Porto União da Vitória teve três eixos principais de ocupação. Um deles foi a rodovia de ligação entre Palmas-PR e Palmeira-PR, passando pelo vau* em Porto União. Em 1842, o sertanista Pedro de Siqueira Côrtes, após descobrir o vau, abriu uma picada,

* Vau - trecho do rio onde a água é pouco funda e que se pode passar a pé ou a cavalo -
Dicionário da Língua Portuguesa - Aurélio Buarque de Hollanda.

com cerca de 11 léguas, do vau até Palmeira. Mais tarde, em 1846, os fazendeiros de Palmas abriram uma picada ligando Palmas até o vau, com cerca de 20 léguas, a picada tornou-se estrada e teve grande movimento, principalmente com tropas de gado e cargueiros de burro. A estrada ligava os campos de Palmas ao Campos Gerais (Ponta Grossa-PR e Guarapuava-PR). Foi ao longo dessa estrada que surgiram os primeiros núcleos urbanos, entre eles Porto União da Vitória.

O segundo eixo de ocupação foi o Rio Iguaçu e teve início em 1882, com o vapor cruzeiro. Foi o eixo principal da colonização européia no Vale do Iguaçu. Surgiram muitos núcleos populacionais nas margens do rio e Porto União da Vitória teve novo e gigantesco impulso.

O terceiro eixo do povoamento foi a estrada de ferro* . Porto União da Vitória foi ligada por estradas de ferro em 1909 com o país e em 1915 com o mar. Surgiram novos polos populacionais e Porto União da Vitória foi mais uma vez beneficiada em seu crescimento e povoamento, pois tornou-se um entroncamento ferroviário.

Foram ao longo desses eixos que se localizaram os primeiros habitantes.

2.6 ASPECTOS NATURAIS

- Clima - o clima da região onde está situado a comunidade urbana de Porto União da Vitória caracteriza-se como temperado, sempre úmido, com mais de 5 geadas noturnas por ano.

Situa-se na região dos campos limpos, com suas ilhas de matas de araucárias, capões e matas ciliares de córregos e rios, matas de declives de escarpas e as matas da região das araucárias do primeiro e segundo planaltos do Paraná.

Caracteriza-se o clima como subtropical, superúmido, sem estação seca, sendo o mês de outubro o mais chuvoso e abril o mais seco.

* Ver Anexo 5 - RFFSA - Interligações

- Vegetação - Porto União da Vitória está localizada na região das araucárias. Porém as araucárias, com exceção de alguns remanescentes, estão quase que totalmente desaparecidas e exploradas. Assim sendo, outros elementos de características especiais se associam regularmente à essas matas:

Lauráceas - canela

Leguminosas - caviúna, jacarandá, monjoleiro

Miliáceos - cedros, canjeranas

Mirtáceas - eucaliptos

Coníferas - cedros

Palmáceas - palmeiras

Maurítias

Paineiras - painas

Arbustos e ervas - taquara, liliáceas

2.7 ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

O Censo Demográfico de 1960 revelou um percentual de 0,007% da população do Estado do Paraná residindo em União da Vitória, e um percentual de 0,015% da população do Estado de Santa Catarina residindo em Porto União.

Em 1960 foram recenseados 30.592 habitantes no Município de União da Vitória, sendo 55% residentes em área urbana e 45% em zona rural. No mesmo ano, em Porto União foram recenseados 32.552 habitantes, sendo 37% residentes em área urbana e 63% em zona rural.

Em União da Vitória, da população recenseada em 1970, 77% residiam em área urbana e 23% em zona rural. Em Porto União 65% residiam em área urbana e 35% em zona rural. Foram recenseados 29.750 habitantes em União da Vitória e 19.532 habitantes em Porto União.

No Censo Demográfico de 1980 foi revelado um percentual de 0,005% da população do Estado do Paraná residindo em União da Vitória (39.631 habitantes), e um percentual de 0,007% da população do Estado de Santa Catarina residindo em Porto União (27.711 habitantes).

No período de 1960 a 1980 houve um acréscimo percentual da ordem de 29,50% na população total do Município de União da Vitória; no mesmo período em Porto União, houve um decréscimo percentual de 17,47% da população total, devido principalmente aos desmembramentos e criação dos municípios de Mattos Costa e Irineópolis.

A população urbana, por sua vez, no período de 1960 a 1980, sofreu um acréscimo de 110,30% e a população rural decresceu em 333,05% em União da Vitória. Já em Porto União, no mesmo período, a população urbana teve um acréscimo de 62,92% e a rural decresceu em 255,94%.

Em União da Vitória, da população recenseada em 1980, 89,6% residiam em área urbana e 10,4% em zona rural; em Porto União 71,2% residiam em área urbana e 28,8% em zona rural.

De acordo com os dados preliminares do Censo Demográfico do IBGE - 91, União da Vitória possui uma população total de 43.949 habitantes e Porto União, 29.717 habitantes.

Estima-se portanto, segundo estes dados que a aglomeração urbana de Porto União da Vitória* possua em torno de 60.000 habitantes.

* Ver Anexo 6 - Quadro Populacional.

2.8 COMPONENTES DO DESENVOLVIMENTO

"O desenvolvimento de Porto União da Vitória alicerçou-se em três fatores principais: no Rio Iguaçu com suas belezas e sua importância econômica, na erva-mate e no pinheiro".*

O Rio Iguaçu, nos 300 km que compreende entre Porto Amazonas - PR e Porto União da Vitória, com um declive total de 25 metros, não apresenta nenhum grande obstáculo e constituem a única porção navegável. Foi através do Rio Iguaçu que o vapor "cruzeiro" em 1884, que a primeira caldeira para montagem da primeira serraria, chegou a Porto União da Vitória.

Durante muito tempo os vapores transportavam erva-mate e outras mercadorias produzidas na região e levavam para o aglomerado urbano, sal, açúcar, ferragens, querosene, etc. Os vapores maiores transportavam até 1.400 sacos de erva-mate, 400 dúzias de tábuas. Mais tarde começaram a transportar também passageiros.

A navegação fluvial do Rio Iguaçu foi de grande valia para o desenvolvimento das gêmeas do Iguaçu.

A erva-mate foi outro fator de grande importância para o desenvolvimento de Porto União da Vitória. A erva-mate era uma grande fonte de renda, pois no início do século uma arroba de erva-mate valia o mesmo que um pinheiro.*

Com o comércio do mate, surgiu na região a indústria da embalagem; inicialmente produziam-se bolsas de couro - os surrões, depois veio o cesto de taquara forrado de folhas, e mais tarde vieram as barricas de pinho. Surgiu, assim, outra atividade importante, a dos barriqueiros, que possuíam oficinas típicas que fabricavam barricas.

* Hermógenes Lazier. Origem de Porto União da Vitória.

O pinheiro foi, sem dúvida, a história e a vida de Porto União da Vitória - o pinhão servia de alimento, a madeira usava-se para erguer casas e fazer móveis, porém o pinheiro não foi devidamente preservado e outros tipos de madeira foram sendo utilizados mais tarde.

2.9 ASPECTOS ECONÔMICOS

A economia de Porto União da Vitória está estruturada no setor primário, na indústria extrativa, agricultura e pecuária.*

- Setor primário - embora a economia dos dois municípios esteja apoiada na agricultura, a pecuária mantém uma grande parcela de contribuição, sendo que no município de União da Vitória a extração vegetal é bastante significativa.
Em União da Vitória, em 1980 a agricultura ocupava 20,80% da área total do município, a pecuária 24,53% e a extração vegetal 13,47%.
Em Porto União, em 1980, a agricultura ocupava 25,71% da área total do município, a pecuária 23,41% e a extração vegetal 4,77%.
- Setor secundário - a atividade industrial nos dois municípios está relacionada principalmente à madeira, tanto quanto ao beneficiamento quanto à indústria de mobiliário.

Considerando os dados do Censo Industrial do IBGE - 1985, é a seguinte a situação dos dois municípios:

- União da Vitória:
 - . Número de empresas - 108
 - . Número de estabelecimentos ligados ao setor - 141
 - . Pessoal ocupado total - 4.563
 - . Pessoal ligado à produção - 4.050

* Ver Anexo 7 - Situação Econômica.

- Porto União:
 - . Número de Empresas - 50
 - . Número de estabelecimentos ligados ao setor - 60
 - . Pessoal ocupado total - 1.233
 - . Pessoal ligado à produção - 1.091.
- Setor terciário - o setor comercial e de prestação de serviços tem características de atendimento regional, suprimindo desta forma as necessidades básicas da população local e dos municípios da área de influência de Porto União da Vitória.

2.10 SISTEMA HIDROGRÁFICO

A Bacia do Rio Iguaçu drena uma área aproximada de 69.350 km², dos quais 56.100 km² situam-se em território paranaense, 11.270 km² em território catarinense e 1980 km² em território argentino. Suas maiores sub-bacias por ordem decrescente são: Rio Negro - 10.026 km², Rio Chopim - 7.635 km², Rio Jordão - 5.072 km² e Rio da Areia - 2.058 km².

A Bacia possui 560 km de comprimento por 198 km de largura. A cabeceira está situada a 1.200 m de altitude e sua foz desce para 80 m de altitude.

Ao longo do eixo de 1.275 km de extensão, desde as suas cabeceiras, no setor ocidental da Serra do Mar, até sua foz, no Rio Paraná, o Rio Iguaçu percorre o Estado do Paraná até São Mateus do Sul no sentido Nordeste/Sudoeste onde nesse município toma o rumo oeste. Deste ponto até Porto União da Vitória, faz divisa com o Estado de Santa Catarina; posteriormente penetra novamente no Estado do Paraná, por onde segue até o município de Capanema, quando passa a fazer fronteira com a Argentina. Atravessa deste modo, diferentes regiões naturalmente individualizadas pelo geomorfologia, geologia, solos, clima e vegetação.

A característica geográfica do Rio Iguaçu - rio de planalto, é que desde suas nascentes até a cidade de Porto Vitória - PR (cerca de 28 km a jusante de Porto União da Vitória)

seu vale é muito plano. Em consequência as enchentes são relativamente demoradas, principalmente no trecho descendente da onda cheia, o tempo decorrente do pico das enchentes até o nível normal, que é da ordem de 30 a 60 dias. Por isso, os intervalos de cheias do Rio Iguaçu em Porto União da Vitória, duram geralmente 2 a 3 meses, como pode ser verificado nas grandes enchentes desta região.

A partir do município de Porto Vitória-PR, portanto a jusante daquela cidade, o Rio Iguaçu penetra na região de basalto, aumentando consideravelmente a sua declividade média, apresentando muitos saltos e corredeiras. Esta característica física-geográfica demonstra um desnível considerável em relação ao trecho de Porto União da Vitória.*

2.11 AS ENCHENTES

É muito "forte" a presença do Rio Iguaçu em Porto União da Vitória; ontem, muito mais do que hoje. Foi a razão do surgimento da aglomeração urbana.

Porém, as enchentes que periodicamente assolam importantes áreas urbanas da bacia do Rio Iguaçu, principalmente Porto União da Vitória, deixam inaproveitadas extensas áreas rurais, prejudicando o abastecimento d'água às populações e indústrias, interfere no destino conveniente e na diluição do esgoto, de forma a obstar a continuação da poluição que hoje atinge muitos rios existentes na área. A destinação de áreas verdes a parques naturais capazes de fornecer melhores condições de vida e lazer, são também alguns dos problemas que estão intimamente ligados ao planejamento da bacia hidrográfica do Rio Iguaçu.

No livro intitulado "Apontamentos Históricos de União da Vitória (1768-1933), de autoria de Cleto da Silva, estão registradas as maiores enchentes a partir de 1891.

* Ver Anexo 8 - Bacia do Rio Iguaçu - Estações Pluviométricas.

- 1891* - Em julho de 1891, transborda o Rio Iguaçu, em consequência dos grandes temporais, causando sérios prejuízos aos moradores de suas margens. Tanto cresceram as águas que o vapor "cruzeiro" foi ancorado em frente à residência do Sr. Francisco Neumann, na Rua Coronel Amazonas (cota 750,00 m), numa ponte de madeira ali existente. Os terrenos fronteiriços ficaram inteiramente alagados; um pequeno mar levantava furiosas ondas. Um velho depósito que existia na margem esquerda, faltou pouco para ser totalmente coberto pelas águas.
- 1905* - Em maio de 1905, o Rio Iguaçu crescido de águas, transborda. Os moradores das margens desse Rio e de seus afluentes, fogem da fúria da correnteza que arrasta casas, depósitos e ranchos. Vários trechos da estrada de ferro São Paulo - Rio Grande ficaram debaixo d'água por muitos dias. Os aterros e pontilhões ficaram imensamente danificados.
- 1911* - Em setembro de 1911, uma grande enchente do Rio Iguaçu inunda as suas margens, quase cobrindo a tarefa e a casa de moradia do Sr. Serafim Schefer, em União da Vitória e mais habitações das baixadas da localidade. Só houve prejuízos materiais.
- 1935 - Os registros relatam o nível do Rio Iguaçu pela altitude sobre o nível do mar. A cota das águas chegou a 747,80 m sobre o nível do mar.
- 1957 - O nível das águas do Rio Iguaçu chega na cota 746,90 m., acima do nível do mar.
- 1970 - Penúltima enchente de grande porte. Começou no mês de dezembro. A cota do mês de dezembro chegou a 746,00 m sobre o nível do mar.
- 1983 - 8 de julho. As águas do Rio Iguaçu sobem rápidas e furiosas. O Rio alcança 10,42 m (o normal são 3,00 m) e a sua cota vai a 750,03 m. sobre o nível do mar. Houveram grandes prejuízos.

* Cleto da Silva. Apontamentos Históricos de União da Vitória, páginas 64, 90 e 108 - 1933.

A cronologia apresentada demonstra a periodicidade do fenômeno, porém, há que se considerar as enchentes de menos intensidade que anualmente ocorrem em Porto União da Vitória, atingindo principalmente as populações periféricas.

Considerando as dezenove maiores cheias nas duas cidades desde 1932 à 1983, ou seja, num período de 51 anos, os níveis atingidos foram os seguintes.*

cota 750,00 m	uma vez	18.07.83
cota 747,00 m	duas vezes	
cota 746,00 m	oito vezes	
cota 745,00 m	dezenove vezes	

De acordo com estudo hidrológico, realizado pelo DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento e Copel - Companhia Paranaense de Energia, resultam as seguintes possibilidades de recorrência dessas enchentes:

Tempo de recorrência	vazão	cota
2 anos	1.400 m ³ /seg	744,59 m
3 anos	1.650 m ³ /seg	745,11 m
5 anos	1.980 m ³ /seg	745,72 m
10 anos	2.360 m ³ /seg	746,39 m
20 anos	2.750 m ³ /seg	747,01 m
30 anos	2.920 m ³ /seg	747,27 m

* COPEL - 1983 - Cheia de Porto União e União da Vitória
COPEL - Companhia Paranaense de Energia.

Portanto o evento da enchente do mês de julho de 1983 não se restringiu à região do alto e médio Iguaçu, mas atingiu toda a sua bacia e a de diversos outros rios da região sul do Brasil.

"A cheia de julho de 1983 em Porto União da Vitória foi causada por condições de precipitação excepcionais que atingiram, com grau de excepcionalidade equivalente, diversas bacias como a do Rio Itajai-Açu, em Blumenau-SC, a do Rio Uruguai, e outras". *

As cheias estão sendo registradas desde 1930 e a Copel possui a seguinte estatística:

Ano	Cota de Enchente	Tempo de Recorrência	Probabilidade Anual
1935	747,8 m	-	-
1957	746,9 m	26 anos	4%
1970	746,0 m	-	-
1983	750,0 m	2.500 anos	0,04%

Devido, portanto, às condições naturais de escoamento da bacia do Rio Iguaçu na região de Porto União da Vitória, as cheias representam um problema crônico.

A uma distância de aproximadamente 100 km a jusante da aglomeração urbana de Porto União da Vitória, e em operação desde 1979, está a usina hidrelétrica de Foz do Areia, mais especificamente no ponto do Rio Iguaçu onde é a Foz do Rio Areia. Possui cota de operação 742,00 m, enquanto que a da corredeira, entre ela e o

* Relatório Anual da Copel - 1983.

alomerado urbano, é de 742,50 m que por sua vez quase coincide com o nível considerado normal nas cidades, ou seja 742,10 m.*

2.12 ESTRUTURA FORMAL DE PORTO UNIÃO DA VITÓRIA

Como consequência do acordo de limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina, Porto União da Vitória foi dividida e assim está até hoje: dois Municípios, dois Governos, duas orientações, ligadas a dois Estados diferentes.

2.12.1 A CIDADE DE UNIÃO DA VITÓRIA - PR**

Localiza-se no Sul Paranaense e é a cidade polo da micro-região 15 de planejamento do Estado do Paraná. A altitude da sede urbana é de 752,00 m a área do Município é de 721,170 km² e a área urbana possui 80 km². A cidade dista 210 km, por rodovia, de Curitiba, capital do Estado do Paraná.

A área delimitada pelo perímetro urbano é suficiente para abrigar todo o continente populacional, e engloba espaços adequados e inadequados ao assentamento urbano.

Atualmente (JAN 1992) está em fase final de aprovação o Plano Diretor da cidade, que procura rever a questão do uso e ocupação do solo urbano.

A cidade possui lei do perímetro urbano - Lei nº 700 de 02.04.1970, e que foi atualizada em 17.11.1977; prevê áreas de expansão urbana. Possui, porém, uma lei de uso e ocupação do solo urbano, que está em processo de aprovação pela Câmara Municipal.

* Ver anexo 9 - Perfil Esquemático do Rio Iguaçu.

** Dados fornecidos pela Prefeitura Municipal
Ver Anexo 10 - PAFI/91

Em termos de zoneamento, ao longo dos corredores comerciais, zonas comerciais e residenciais, existem a delimitação de "manchas", sendo que ao longo dos corredores comerciais são permitidos coeficientes de ocupação mais elevados.

Nas áreas sujeitas à inundações não existe legislação que regule a ocupação; somente é observada a cota 744,50 m como limite mínimo para ocupação, e que foi estabelecido pela Copel em função da barragem de Foz do Areia.

Existe para a cidade uma lei de parcelamento do solo urbano - Lei nº 698 de 02.04.70; mas não existe previsão de área mínima para lotes, assim como a declividade máxima para parcelamento. Também esta lei não prevê larguras das faixas de preservação de fundos de vale está sendo aprovada nova lei.

Desta forma, existem muitos loteamentos irregulares e clandestinos na cidade.

A cidade possui código de obras e código de posturas, respectivamente de 1975 e 1983, e que foram atualizados e estão em fase de aprovação.

Apesar da legislação ser falha, os valores imobiliários estão definidos pela "lei da oferta e da procura". Partindo das zonas mais centrais, que em termos de valorização financeira têm seu custo mais alto, e seguindo em direção às áreas periféricas os valores sofrem alternâncias em razão dos fluxos migratórios, dos terrenos sujeitos às enchentes e aos loteamentos indevidos.

Não existe lei do sistema viário, mas alguns dispositivos são praticados. A cidade possui um sistema viário satisfatório em sua área mais adensada, que está delimitada por um anel de contorno, externo; e outro, interno, central. A conexão entre eles se faz através de vias centrais, possuindo ruas que são exclusivas para pedestres. Esta rede se comunica com a cidade vizinha de Porto União e bairros adjacentes, através das vias coletoras e auxiliares. Existem ainda as vias locais e a implantação de ciclovias ao longo, e margeando a linha férrea.

O sistema viário urbano desenvolve-se em xadrez, e procura adaptar-se à topografia local. O eixo viário principal (Av. Manoel Ribas) corta a cidade e estende-se até a divisa com a cidade de Porto União, onde há continuidade deste eixo.

A cidade conta com a lei muito antiga (1.959) que regulamenta cemitérios e serviços funerários mas que segundo a Prefeitura é eficiente. Existem quatro cemitérios, na cidade.

Não conta a cidade com regulamento para funcionamento de matadouros. Já no caso de feiras livres existe a Lei nº 1280 de 17.11.1983 que define as características dos equipamentos e as condições de higiene. Existe também regulamento para Mercado Municipal.

O serviço de limpeza pública é regulamentado pela Lei nº 1293 de 21.12.1983, e é operado pela própria Prefeitura, através de contrato com empresa particular. A coleta é feita por caminhões compactadores, e o lixo é depositado a céu aberto em aterro sanitário com um tratamento adequado para o volume coletado. Existe também sistema de varrição de ruas.

O transporte coletivo é regulamentado pela Lei nº 1063 de 11.07.1977, porém, no ano de 1984, tendo em vista a correção de diversas distorções foi elaborado um estudo de reordenamento e racionalização. Este estudo foi implantado em parte.

Existe na cidade um terminal rodoviário que é regulamentado pela Lei nº 1603 de 04.09.89.

A pavimentação da área central da cidade apresenta uma boa conservação. A maioria das vias são pavimentadas com paralelepípedos, por ser abundante na região; somente os acessos viários apresentam revestimento em concreto asfáltico. Nos bairros o revestimento predominante é o de macadame, onde nas áreas sujeitas à inundação há graves problemas de desgastes. Existem no perímetro urbano um total de 294,8 km de vias das quais somente 55,8 km possuem algum tipo de revestimento.

Quanto ao sistema de distribuição de energia elétrica, 95% da malha urbana é atendida pelos serviços da Copel - Companhia Paranaense de Energia.

A cidade de União da Vitória não conta com atendimento adequado quanto ao sistema de esgotos sanitários. O recurso mais utilizado é o de fossas sépticas, que inadequadamente estão acopladas às galerias de águas pluviais ou a córregos e valetas. Não existe sistema de tratamento de esgotos que são lançados, em bruto, no Rio Iguaçu. A Sanepar*, está elaborando um plano de atendimento para equacionar gradativamente o problema até o ano 2.005.

Quanto a drenagem natural da área urbana é feita pelo Rio Iguaçu e seus afluentes, que absorvem, até certo ponto (vide itens 2.10 e 2.11, deste Capítulo), as vazões oriundas das chuvas. Já o sistema de galerias de águas pluviais existem na cidade, estão localizadas somente nas vias centrais e em locais mais críticos, sendo que necessita todo o sistema existente ser recuperado e expandido.

A cidade conta com o atendimento da Sanepar quanto ao sistema de abastecimento de água. A captação é feita no Rio Iguaçu, num ponto a 4 km a montante da ponte da ferrovia, sendo a partir daí conduzida ao complexo de acumulação, tratamento, reservação e distribuição para a rede e usuários.

A Telepar** opera o sistema de telefonia urbana, interurbana e de telex na cidade, com mais de 3 mil aparelhos comerciais e residenciais instalados. A cidade é servida por canais de televisão, emissora de rádio (inclusive 3 locais), posto de correios e telégrafos.

Conta com serviço de combate à incêndios, delegacia de polícia - militar e civil.

* SANEPAR - Companhia de Saneamento do Paraná

** TELEPAR - Companhia de Telecomunicações do Paraná

Basicamente o atendimento médico-hospitalar na cidade de União da Vitória é realizado em três hospitais e dois postos de saúde, contando também com profissionais autônomos na área de saúde como médicos, dentistas, enfermeiros e farmacêuticos.

O sistema de ensino é composto por 20 escolas situadas na área urbana, com cursos de 1º e 2º graus. Possui também dois estabelecimentos de ensino de 3º grau: Faculdade de Administração e Economia e Faculdade de Filosofia Ciências e Letras, que oferecem os cursos de História, Geografia, Pedagogia, Ciências, Letras, Administração de Empresas e Ciências Econômicas. Quanto à assistência social conta com várias instituições que atuam a nível de promoção social (creches, albergue, orfanato).

Quanto aos equipamentos sócio-culturais existem na cidade um cinema, quatro bibliotecas, dois estádios de futebol, vários ginásios de esportes, canchas esportivas e clubes associativos. Possui também vários espaços públicos para lazer e recreação.

Quanto aos aspectos econômicos, atualmente a extração de areia do Rio Iguaçu, começa a ser fonte de divisas para União da Vitória. Rica na produção de madeira, as madeireiras exploram a araucária, a imbuia, o cedro, a canela e o pinus. Outro setor que começa a se desenvolver é o da indústria do mel de abelhas, com a exportação do produto "in natura" e até mesmo seus derivados, à Argentina e Chile.

A agropecuária, é baseada no feijão, arroz, mandioca, uva e fumo; os rebanhos predominantes são de suínos, eqüinos e ovinos. A indústria ervateira, de móveis, de artefatos de cimento, metalúrgica mecânica, cerâmicas, curtumes e calçados são predominantes atualmente.

Funcionam na cidade 5 agências bancárias.

2.12.2 A CIDADE DE PORTO UNIÃO-SC*

Localiza-se na zona fisiográfica de Canoinhas, no planalto norte catarinense. A altitude da sede urbana é de 753,00 m; a área do município é de 947.000 km² e a área urbana possui em torno de 12 km²**. A cidade dista 450 km, por rodovia, de Florianópolis, capital do Estado de Santa Catarina.

Possui um perímetro urbano de reduzidas dimensões, visto a topografia local, composta de morros e várzeas, que limita as possibilidades de expansão; conta também com lei de zoneamento urbano que define áreas comerciais e residenciais. As duas leis possuem data de 1972, e segundo técnicos da Prefeitura Municipal necessitam, urgentemente, de uma revisão e atualização.

Não existe preocupação por parte do poder público em legislar sobre as áreas que estão sujeitas às cheias do Rio Iguaçu.

Como a lei de parcelamento do solo é falha e desatualizada, é utilizada a Lei Federal 6766/79, que versa sobre parcelamento do solo, e com isto tem sido relativamente fácil controlar a implantação de novos loteamentos.

Porto União possui código de obras e código de posturas do ano de 1972.

Na área central da cidade, ao norte do Morro da Cruz, está a maior densidade populacional, devido principalmente ao comércio e a proximidade com União da Vitória. A leste, em direção às várzeas do Rio Iguaçu, existe mais um local com média densidade, devido principalmente à proximidade da BR-280 (Rodovia que faz ligação

* Dados fornecidos pela Prefeitura Municipal.

** A Prefeitura Municipal não possui o cálculo exato da área urbana.

com Canoinhas-SC e Joinville-SC). Com baixa densidade estão os assentamentos a oeste, paralelamente aos morros e encostas, prolongando-se ao sul e sudeste.

De acordo com o plano diretor, foram definidas algumas questões para a malha viária urbana: vias de penetração, vias coletoras - ligações entre bairros, vias secundárias - acesso aos centros vicinais dos bairros, vias locais - de importância local e vias especiais - pelas marcantes características comerciais. O desenho dessa malha desenvolve-se em xadrez, e como em União da Vitória, procura adaptar-se à topografia da área.

Não existe regulamento para funcionamento de cemitérios, matadouros e mercados municipais. O regulamento para feiras livres foi atualizado em 1990.

O serviço de limpeza pública é operado pela Prefeitura Municipal. Quanto ao aspecto de coleta, é a Prefeitura quem realiza, mas quanto à disposição final, é feito pagamento por tonelada para ser realizada no local do aterro sanitário de União da Vitória.

Em 1990 o código tributário de Porto União sofreu uma atualização, onde foram inseridos alguns tributos que o município não praticava, assim como foram revistas as alíquotas utilizadas.

Para o sistema de transporte coletivo não existe regulamentação, sendo que cobre uma extensão de 20 km, procurando atender os conjuntos habitacionais mais distantes da área central. Existem dois terminais de transporte, um para o transporte municipal e outro para o transporte inter-municipal e interestadual, cuja regulamentação data de 1990.

A pavimentação urbana é em grande parte executada com paralelepípedos, que é abundante na região; e segundo informações de técnicos da Prefeitura Municipal, a área pavimentada corresponde aproximadamente a 60% das vias totais. O restante da malha viária urbana apresenta vias com revestimento primário em macadame

hidráulico, e com a estação das chuvas há um aumento de vias com problemas de erosão.

Não existe na cidade sistema de coleta e tratamento de esgotos sanitários, sendo que a população utiliza-se do sistema de fossas sépticas aliadas as valas a céu aberto e córregos para despejo das águas servidas. Informações obtidas na Prefeitura Municipal de Porto União, no próximo mês de março de 1992, será assinado convênio com a Sanepar* para implantação de sistema de coleta de esgotos sanitários.

A drenagem natural da área urbana é feita pelo Rio Iguaçu e seus afluentes, como o Rio Vermelho, que sofreu uma retificação em seu curso natural, e que está situado a leste da cidade.

O sistema de abastecimento de água está sendo operado pela Sanepar, que atende praticamente a área urbana, com um percentual de atendimento de 97%**. Na realidade a Sanepar opera como se as duas cidades fossem uma só cidade.

Como no caso da Sanepar, a Telepar e a Copel operam o sistema de telefonia e energia elétrica, respectivamente, considerando as duas cidades como uma só aglomeração.

A cidade possui dois hospitais e um Posto de Saúde, e conta também com médicos especialistas em diversas áreas da saúde.

O sistema de ensino é composto por escolas de 1º grau, 2º grau e 3º grau, possuindo uma Faculdade de Ciências Sociais ligada à Universidade do Vale do Contestado-SC. No âmbito da assistência social conta com creches e instituições de promoção social.

* SANEPAR - Companhia de Saneamento do Paraná.

** Informação da Prefeitura Municipal de Porto União-SC.

Existem em Porto União vários clubes associativos: Clube Concórdia, Clube Aliança, Clube Militar e a Associação Atlética do Banco do Brasil.

Quanto aos equipamentos de comunicação conta com uma emissora de rádio, posto de correios, telégrafo e capta vários canais de televisão.

No ano de 1990 o cadastro técnico municipal foi informatizado, sendo que para 1993 a Prefeitura pretende melhorar ainda mais o sistema, com o objetivo de entregar através do correio os carnês do IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano.

De acordo com a pesquisa realizada pudemos constatar, através de informações em órgãos municipais, e estaduais com representação na cidade de Porto União, que o perfil econômico do município está mudando. Antes o que estava concentrado basicamente na exploração da madeira, hoje representa 60% da produção de leite de toda a bacia leiteira, representada por municípios do sul do Paraná e norte de Santa Catarina. A produção mensal de leite do município de Porto União é de 400.000 litros de leite.

Também o município hoje representa para o Estado de Santa Catarina o 4º produtor de mel. Também existe uma significativa produção do bicho da sêda e criação de peixes.

2.13 ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO A NÍVEL LOCAL.

A rigor, a atuação dos poderes públicos federal, estadual ou municipal no espaço interurbano nas cidades de Porto União-SC e União da Vitória-PR tem afetado a estruturação dos sistemas das cidades e, em última análise, a unidade individualmente.

Considerando o setor urbano globalmente, a atuação das diversas esferas decisórias governamentais em um ou nos dois setores urbanos, numa cidade ou nas duas cidades, permite esquematizar algumas questões: a implantação de conjunto habitacional ou a melhoria da rede hospitalar numa das cidades; o planejamento dos investimentos

em infraestrutura urbana e de uso do solo numa das cidades; investimentos de acordo com políticas estaduais específicas - cidades de determinado tamanho ou com funções definidas (pólos regionais, por exemplo), e como as unidades urbanas controlam individualmente apenas parte de seu processo de desenvolvimento, a intervenção governamental pode, desta forma, induzir, ampliar ou atenuar desníveis intra-urbanos.

No caso dos recursos para investimentos específicos, provenientes de transferências federais ou estaduais, cria situações paradoxais, pois às vezes a cidade recebe recursos para escolas e suas deficiências recaem em infraestrutura (exemplo: sistema de esgotos sanitários). Assim o Governo atua através de suas empresas públicas como: DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento, e outras. Cabe então ressaltar, que por menor que seja a característica do investimento urbano, com recursos federais, por exemplo uma ligação rodoviária, ele afeta profundamente o aglomerado urbano como um todo.

Notamos em nossa pesquisa, que as intervenções a nível urbano, principalmente, por parte do poder público, em todas as esferas, e em especial do poder público municipal, não têm contemplado as interações que podem haver nas duas cidades.

A estrutura econômica, principal vetor de desenvolvimento e organização espacial das cidades, não tem sido contemplada como análise interativa, na definição de políticas econômicas de desenvolvimento. Também os controles sobre o zoneamento, uso do solo ou sistemas setoriais de preços, assim como o código de obras e posturas de uma cidade não são levados em conta na própria definição de ações para o ordenamento urbano da outra cidade.

Notamos também que a cidade de Porto União possui a algum tempo um plano diretor, e que recentemente a cidade de União da Vitória elaborou o seu plano diretor sem levar em consideração o plano da outra cidade. Como podemos ter então, no mesmo espaço urbano, duas orientações distintas, duas visões para um planejamento

to? Por que a duplicidade de ações e investimentos se a comunidade urbana, na verdade é uma só?

"Enquanto identificarmos o urbanismo com a entidade física da cidade, encarando-o meramente como rigidamente delimitado no espaço, e procedermos como se as características urbanas cessassem abruptamente de se manifestarem além da linha fronteira arbitrária, provavelmente não chegaremos a nenhum conceito adequado de urbanismo como um modo de vida. Os desenvolvimentos tecnológicos no transporte e na comunicação, que virtualmente assinalam uma nova época na história humana, acentuaram o papel das cidades como elementos dominantes na nossa civilização e estenderam enormemente o modo de vida urbano para além dos limites da própria cidade". *

* Louis Wirth. O urbanismo como modo de vida. The American Journal of Sociology - 1938 - The University of Chicago Press.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- HERMÓGENES LAZIER. Origem de Porto União da Vitória. Coleção Vale do Iguaçu, nº 51 - 1985.
- CLETO JOSÉ DA SILVA. Apontamentos históricos de União da Vitória (1768 - 1933). Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense. Curitiba - 1977.
- ALVIR RIESEMBERG. A instalação humana no Vale do Iguaçu. Curitiba - 1973.
- VALMIR DE FRANÇA. Anatomia de uma enchente - 1983.
- FAMEPAR - Fundação de Assistência aos Municípios do Estado do Paraná. Porto União da Vitória. Um estudo. Curitiba - 1984.
- COPEL - Companhia Paranaense de Energia. Cheia de Porto União e União da Vitória. Curitiba - 1983.
- PAFI/91 - Plano de ação financeira e institucional. Governo do Estado do Paraná - Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Curitiba - 1991.
- Ministério da Irrigação - DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento. Plano Diretor de Relocação da População atingida pelas cheias da bacia do Rio Iguaçu - 1984.
- Prefeitura Municipal de União da Vitória. Estudo de Transportes Urbanos - 1984.
- Prefeitura Municipal de União da Vitória. Plano Diretor - 1991.
- Prefeitura Municipal de Porto União. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - 1972.
- LOUIS WIRTH. O urbanismo como modo de vida, in O fenômeno urbano. Otávio Guilherme Velho (Org) - 1987.

- JOSEF BARAT. Política de Desenvolvimento Urbano: Aspectos Metropolitanos e Locais. IPEA/RJ - 1979.
- ALAOR CAFÉ ALVES. Planejamento Metropolitano e Autonomia Municipal. São Paulo - 1981.

CAPÍTULO 3

CONCLUSÕES GERAIS

Pretendemos aqui, analisar o caso concreto da aglomeração urbana de Porto União da Vitória, utilizando-se do instrumental teórico do Capítulo 1 e a correlação entre o Capítulo 2 dessa dissertação.

Ao organizarmos nosso projeto de pesquisa empírica, procuramos adotar uma metodologia única para as duas cidades. Dividimos então nossa pesquisa em três fases distintas: a primeira consistiu em levantamentos junto a órgãos oficiais do Governo, a nível federal e estadual, quanto aos aspectos de planos, projetos e investimentos realizados para as cidades de Porto União-SC e União da Vitória-PR; também foram pesquisados dados referentes à economia local, dados demográficos e pessoal ocupado; a segunda fase consistiu em levantamentos junto às duas administrações municipais, onde nos utilizamos de questionário e documentação existente; a terceira fase consistiu em entrevistas informais com pessoas da comunidade inclusive políticos, defesa civil, para detectarmos opiniões a respeito da situação das cidades.

Cabe ressaltar aqui, que desde o ano de 1984 vimos observando e pesquisando os tipos de investimentos realizados nas cidades, os planos urbanos, a postura dos dirigentes municipais, da população, dos empresários e do Governo dos Estados do Paraná e Santa Catarina. Desta forma a problemática urbana do aglomerado e as especificidades de cada uma das cidades e seus conflitos interurbanos e intra-urbanos são por nós familiares.

Os resultados obtidos na 1ª fase da pesquisa, que fazem parte do anexo desse documento, nos dizem o seguinte: atualmente a população total do Estado de Santa Catarina, representa 54% da população do Estado do Paraná (dados preliminares do censo/91); a população total do Município de Porto União-SC representa 67% da

população do Município de União da Vitória-PR; já a área total do Município de União da Vitória-PR representa 76% da área total do Município de Porto União-SC.

Quanto à base econômica dos municípios, vemos que em União da Vitória, pelo censo de 80, haviam 412 estabelecimentos ligados à agricultura, e em 85 só haviam 246; já em Porto União, pelos dados do censo de 80 haviam 600 estabelecimentos ligados à agricultura e em 85, 622 estabelecimentos. Quanto ao aspecto da extração vegetal, em 80, União da Vitória possuía 62 estabelecimentos e no ano de 85, 86 estabelecimentos; já em Porto União em 1980 haviam 44 estabelecimentos que se dedicavam à extração vegetal e em 1985 haviam somente 40 estabelecimentos.

Ao analisarmos historicamente os dados econômicos, vimos que foi grande a mudança do perfil econômico relativamente às duas cidades. Ao surgirem, a economia era voltada à extração da madeira e ao cultivo da erva mate; com a escassez destas duas atividades, foram surgindo as indústrias de móveis e a agricultura foi se diversificando. Até mesmo o Rio Iguaçu que servia de meio de transporte fluvial, em consequência da extração da madeira foi se assoreando. O mesmo ocorreu com a estrada de ferro, que além de movimentar a madeira e a erva mate, também transportava passageiros.

Atualmente a madeira está escassa, a erva mate praticamente desapareceu, o Rio representa um perigo constante de inundações e a estrada de ferro ameaça desativar suas "poucas" funções*.

Ainda se tudo isso não bastasse, vemos os poucos recursos públicos serem aplicados em paralelo, tanto numa cidade como na outra, em investimentos duplicados, e por esta razão sem atender satisfatoriamente o conjunto da população.

União da Vitória-PR por ter tido sua área urbana mais atingida por enchentes do que Porto União-SC, vem sendo, desde 1983, à época da maior enchente ocorrida na

* Ver Anexo 11 - RFFSA - Movimento em Porto União da Vitória - DEZ 1991

associações, as comunidades de cidadãos nas várias áreas, zonas e bairros, não apenas como são, mas como poderiam evoluir, devem ser transformados em organismos de participação direta.

Como se governa? Com (ou para) poucos ou muitos?

A afirmação de Marx e Engels³, baseada no realismo político, de que, "quem governa, governa em função dos interesses da classe dominante", nos faz refletir quanto à situação real e atual, e, urgentemente cuidar do problema institucional.

Cada uma das administrações municipais, tanto de União da Vitória, quanto de Porto União, tem consciência dos problemas que afligem suas cidades. No entanto se veem sempre resolvendo os problemas pontualmente, pulverizando esforços e recursos, ao invés de somá-los.

Tomando o que diz Guiducci - que o problema da cidade está indissolivelmente ligado ao da sociedade - como podemos admitir um plano diretor para parte da sociedade? Como podemos ter duas orientações administrativas para uma "mesma cidade"?

O que pensamos, seria a adoção de um tratado de direito entre as duas comunidades; mas como exercê-lo?

Em nossa pesquisa, onde buscamos desde experiências metropolitanas à questões de fronteiras internacionais, encontramos os "comitês de fronteira"⁴, estabelecidos entre a Argentina e o Paraguai: são organismos oficiais, que promovem a cooperação e o desenvolvimento regional nas áreas de fronteira e devem proporcionar soluções ágeis e práticas aos problemas fronteiriços. Resultam, também, em fóro adequado para o estudo de soluções aos problemas e conflitos fronteiriços, tentando escolher as alternativas e as opções que podem surgir em matéria de decisões políticas e jurídicas. Em última análise, resultam em instrumentos de integração regional, entre os dois países.

Bacia do Rio Iguaçu, alvo de várias propostas a nível urbano, até mesmo por parte do Governo Federal através do DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento. Na verdade parte da área urbana de Porto União, localizada entre o Morro da Cruz e o Rio Vermelho, que é afluente do Rio Iguaçu, possui problemas de enchentes.

Como pudemos detectar em nossa pesquisa, os sucessivos governos municipais têm se preocupado em elaborar estudos intra-urbanos - estudos de transporte urbano (1984), plano diretor de relocação das populações atingidas pelas cheias da Bacia do Rio Iguaçu (1986), Plano Diretor (1991) - mas que somente contemplam a área urbana de União da Vitória, porém, somente o plano de 1986 foi elaborado também para Porto União, por ter sido com recursos do Governo Federal.

Já em Porto União, a preocupação com o ordenamento físico-territorial ficou restrita a um Plano Diretor de 1972, e que está totalmente desatualizado.

Em termos de trabalho conjunto, a nível governamental, nunca nenhum estudo contemplou o aglomerado como uma só comunidade, e esta sente a necessidade de soluções conjuntas, principalmente quanto aos aspectos de melhorias nos equipamentos urbanos. O que acontece com a população é que esta se move e se fixa numa ou noutra cidade de acordo com suas conveniências. Por exemplo: Há algum tempo, mais precisamente em 1982, segundo o relato de um morador, "as pessoas de Porto União-SC tiravam sua carteira de motorista em União da Vitória-PR porque ficava pronta em 24 horas e em Porto União-SC demorava até 30 dias"; um empresário catarinense possuía sua indústria no Paraná "porque os impostos eram mais baratos"; outro entrevistado nos disse não fazer distinção entre uma cidade e outra "para mim é tudo igual, é como se fosse só uma cidade"; outra moradora nos fala: "eu e minha mãe moramos aqui (em União da Vitória) mas como os terrenos lá (em Porto União) estavam mais baratos, meu irmão construiu uma casinha e foi morar lá"; segundo outro morador de Porto União, a esposa quando foi dar à luz, preferiu o Hospital Regional (em União da Vitória) por ser melhor equipado.

Se considerarmos a sociedade como uma só, e levarmos em conta o conceito de aglomeração urbana, em seu sentido de cooperação - os homens cooperando uns com os outros para satisfazer suas necessidades, se, compartimentarmos esta aglomeração, significa que estaremos segregando suas funções de cooperação entre os indivíduos. Nos referimos assim à cooperação econômica; mas de outro lado, nos reportando à cooperação administrativa, ou seja de gestão, também compartimentada, nos leva a crer que o conflito de interesses sobre a mesma aglomeração tende a ser um ponto de grande complexidade.

A questão que se coloca não é a de desvinculação das ações dos governos, mas que a problemática interurbana possa ser operada dentro de si mesma com a máxima eficácia. Acreditamos que há funções indelegáveis do governo, na democracia - de velar pelo interesse público, através do poder normativo e regulamentador, do planejamento, avaliação e controle.

Porém, Bobbio¹ diz que democrático é o sistema de poder no qual as decisões que interessam a todos - e que por isso mesmo são coletivas - são tomadas por todos os membros que integram uma coletividade.

As formas de Governo, portanto, não são apenas modos diversos de organizar a vida política de um grupo social, mas modos de organização da vida coletiva, pois os melhores intérpretes do interesse coletivo são os próprios interessados. Como princípio então, novas formas de estruturas de experiência institucional, devem ser propostas para enfrentamento dos problemas comum, coletivos da aglomeração de Porto União da Vitória. Nos parece então que os comitês ou conselhos, com a participação de todos os segmentos da comunidade urbana devem dar o primeiro significado para a aglomeração, e criar as primeiras eficiências sociais.

R. Guiducci² coloca que a sociedade cria a cidade. O problema da cidade está indissolúvelmente ligado ao da sociedade. O urbanismo, como todas as ciências humanas, não é apenas um problema técnico, mas em grande parte social e político. A partir de suas raízes autênticas e democráticas, os comitês, os conselhos, as

Cabe ressaltar aqui, que entre o Brasil e o Paraguai, existem organismos com o mesmo caráter, porém, somente para atuar quanto à questão do trânsito fronteiriço de pessoas, veículos e mercadorias. (Puerto Iguassu - Foz do Iguaçu, Pedro Juan Caballero - Ponta Porã e Salto de Guairá - Guaíra).

Inicialmente estes comitês promoviam a intensificação do intercâmbio turístico, cultural, esportivo, artístico e o desenvolvimento das comunicações. Porém as comunidades envolvidas propuseram outros temas como saúde, educação sanitária, agricultura, comercialização conjunta, como também problemas relacionados com as inundações e catástrofes comuns, assim como aspectos relacionados ao tráfico de drogas e roubos de automóveis.

De qualquer maneira, quando os comitês não podem atuar por impedimento das legislações específicas de um ou dos dois países, os comitês têm atuado como forum de estudos dos problemas, encaminhando as reivindicações aos setores competentes e cumprindo com a fundamental função de esclarecer o caminho das eventuais opções a seguir.

Esses comitês vem funcionando desde 1985, e atualmente existem cinco comitês de fronteira, entre a Argentina e o Paraguai, em atividades.

Os comitês de fronteira são presididos pelos cônsules da circunscrição (ou jurisdição administrativa) dos respectivos países; fazem parte dos comitês, representantes do setor público de ambos os países. Porém são admitidos como observadores ou ainda assessores, representantes do setor privado, que podem expressar seus pontos de vista através de requerimento às autoridades dos comitês. Neste sentido as associações comerciais, câmaras de indústria e comércio, setores empresariais, clubes esportivos, Rotary e Lyons, têm se manifestado para incorporar-se como membros de pleno direito nos comitês; da mesma forma têm se dirigido aos poderes públicos nacionais dos dois países para obterem representação formal junto aos comitês. Porém isto não é possível visto a legislação que rege as atividades dos comitês. Cabe ressaltar que a

maior parte das sugestões que têm tido parecer favorável, são as encaminhadas pelo setor privado.

Os presidentes dos comitês, são alternadamente argentinos e paraguaios, isto é, quando as sessões são na Argentina os presidentes são paraguaios e quando são no Paraguai os presidentes são argentinos. Esses presidentes, que são os cônsules da circunscrição, ao exercerem a presidência do comitê, se tornam representantes dos órgãos do Estado estrangeiro no Estado receptor.

Esse exercício das funções político-diplomáticas dos cônsules têm conseqüências de enorme importância: são expressão de uma política de unidade integracionista; são negociadores dos atos de autoridade que a própria função diplomática por direito lhes proporciona; a função consular tem um aumento do status; e a partir disso os ministros das relações exteriores se veem na obrigação de formar funcionários consulares com aptidão para desenvolver com idoneidade as funções de presidentes dos comitês de fronteira e desenvolverem atividades de agentes de integração regional.

O importante é o seguinte: a existência de problemas urgentes obriga a soluções urgentes e isto resulta da capacidade negociadora do cônsul.

Quando foram colocados em funcionamento os primeiros comitês de fronteira, foi redigido e aprovado um regulamento que explicitaria direitos e obrigações, jurisdição, autoridades, atribuições, regime das sessões, quorum, funcionamento e outros pontos. Porém como este se mostrou inconveniente à cooperação regional, desta forma o regulamento foi abandonado e foi elaborado um "modus operandi", estabelecendo pautas gerais e que "cabe no espaço de meia página". Desta forma foi possível avançar em diversos assuntos.

Ao se criarem os comitês só existiam consenso a cerca dos objetivos integradores e dos problemas que eram preciso solucionar: superação dos problemas do tráfego fronteiro, superar algumas tensões de conflito e promover acordos comuns para as

áreas de desenvolvimento: econômico, comercial, turístico, artístico, cultural, e outras.

Para se chegar às políticas de cooperação e integração foram vários anos de desentendimentos e frustrações. Somente com a vontade política integradora foi possível o impulso e o avanço desta cooperação. No entanto a experiência obtida neste espaço de tempo de funcionamento, têm sido objeto de desenvolvimento de idéias, metodologias, e formas próprias e originais com referência à integração das áreas fronteiriças. Da mesma maneira surgiram propostas válidas para solucionar as situações conflitivas e problemas locais.

O avanço considerável dos comitês de fronteira tem sido, sobretudo, pela decisão política dos respectivos governos nacionais e a decisiva participação das províncias e comunidades locais, demonstrando assim a vocação política integradora dos dois países.

Para o comitê de fronteira a única diferença entre fronteira e limite, é o caráter geoambiental; a fronteira deve proteger contra as pressões externas e resguardar a soberania nacional.

Os comitês de fronteira não têm recursos próprios e nem exigem uma burocracia complexa e onerosa. As despesas são efetuadas pelos próprios consulados. Os folhetos educativos e as cartilhas de divulgação tem sido custeadas por instituições privadas ou públicas.

Periodicamente todos os comitês de fronteira argentinos - paraguaios participam de reunião conjunta, afim de que hajam trocas de experiências sobre a resolução dos problemas enfrentados.

Através dos comitês, inúmeros acordos entre empresários têm sido realizados.

Vimos portanto, ser possível somar esforços para resolver problemas que digam respeito a dois países diferentes. Assim é possível montar um sistema de planejam-

to que possa contemplar as duas áreas urbanas de Porto União da Vitória, pois entendemos que a organização da vida de uma comunidade possa ser determinada conforme o lugar e a época. As bases de representação da coletividade junto ao poder local devem gradativamente passar por mudanças: não apenas política, mas também econômica, não só de proletários, mas de todos os produtores; não apenas representativa, mas também direta; não só parlamentar, mas de comitês ou conselhos. A administração pública deve estar a serviço da população, pois na medida em que descentraliza suas decisões, amplia sua legitimidade.

Acreditamos que em Porto União da Vitória possamos implantar um comitê de cooperação Paraná-Santa Catarina e que possa vir a ser reproduzido em dois outros pares de cidades que possuem as mesmas características: Rio Negro-PR e Mafra-SC e Barracão-PR, Dionísio Cerqueira-SC e Bernardo Yrigoyen - Argentina, onde neste último caso, o comitê de fronteira seria perfeitamente válido.

O comitê de cooperação Paraná-Santa Catarina, poderia desde já, iniciar suas atividades analisando e dimensionando principalmente os equipamentos de saúde, de educação, de assistência social e habitação; também, a questão do planejamento urbano integrado é um tema de grande urgência. Desta forma, e com dados numéricos, é que poderiam ser conseguidas formas de negociação com os poderes públicos locais, conciliando valores, necessidades e interesses, e administrando os conflitos dos vários segmentos da comunidade que disputam os benefícios da ação governamental.

Um dos aspectos mais importantes que devem ser estudados e analisados são os custos de urbanização. Para isso precisamos dimensionar os equipamentos de uso coletivo, a infraestrutura urbana e cruzar este dimensionamento com os dados demográficos. Também precisa ser analisado o grau de dependência da população à esses equipamentos.

Em Porto União da Vitória isto só será possível, na medida em que possamos analisar a comunidade como um todo e planejar para o conjunto da aglomeração urbana, pois sabemos que a população de uma cidade se apropria dos equipamentos da outra. Então como dimensionar estes equipamentos somente para uma das cidades?

O comitê de cooperação Paraná - Santa Catarina, que ora propomos, deverá debater essas questões e examinar a conveniência em implantar, ampliar ou suprimir, se for o caso, os equipamentos de uso coletivo ou a infraestrutura urbana, ou ainda debater qualquer outro assunto de interesse da comunidade.

Desta forma acreditamos que possa haver um melhor e maior controle, por parte da comunidade, das ações do poder público, e também que os investimentos não sejam pulverizados nas duas áreas urbanas, separadamente, mas que possam ser racionalizados no sentido de um planejamento integrado, baseado na participação da comunidade nas decisões e na solução das questões comum às duas cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. NORBERTO BOBBIO. A Teoria das Formas de Governo. Itália - 1975-76.
2. ROBERTO GUIDUCCI. A Cidade dos Cidadãos. Milão - 1975.
3. Citado de MARX E ENGELS. O Partido e a Internacional.
4. GREGORIO RECONDO. Los Comites de Frontera Argentino-Paraguayos y la cuenca del Plata. Buenos Aires - 1986.

BIBLIOGRAFIA

- ALVES, ALAOR CAFÉ. Planejamento Metropolitano e Autonomia Municipal. Editora José Bushatski. São Paulo, 1981.
- BARAT, JOSEF. Introdução do Editor à Primeira Edição. In: Vários Autores: Política de Desenvolvimento Urbano: Aspectos Metropolitanos e Locais. Josef Barat, Ed. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1979.
- BOBBIO, NORBERTO. A teoria das formas de Governo na História do Pensamento Político. Brasília, Ed. Universidade de Brasília, 1980.
- BORJA, JORDI. Descentralización: Una cuestión de método. In: Revista Mexicana de Sociologia. Out/Dez, 1984.
- BRUNA, GILDA COLLET. Rede Urbana e Polarização. Estudo Básico para as propostas de planejamento do espaço regional. In: Vários Autores: Questões de Organização do espaço regional. São Paulo, Nobel, Ed. da Universidade de São Paulo, 1983.
- CAMPOS FILHO, CÂNDIDO MALTA. Cidades Brasileiras: Seu Controle ou o Caos. São Paulo, Nobel, 1989.
- CASTELLS, MANUEL. A Questão Urbana. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983.
- ———. Problemas de Investigação em Sociologia Urbana. Lisboa, 1975.
- CHRISTALLER, WALTER. A Teoria das Localidades Centrais. IENA, 1933.
- DANIEL, CELSO. Poder Local no Brasil Urbano. In: Espaço e Debates 24. São Paulo, Neru, 1988.
- DAVIDOVICH, FANY RACHEL. Urbanização Brasileira: Tendências, Problemas e Desafios. In: Revista Espaço e Debates. São Paulo, Neru - nº 13, 1984.

- DAVIDOVICH, FANY RACHEL E BUARQUE DE LIMA, OLGA MARIA. Análise de Aglomerações Urbanas no Brasil. In: Revista Brasileira de Geografia. Ano 38, nº 4, 1976.
- ————— Contribuição ao Estudo de Aglomerações Urbanas no Brasil. In: Revista Brasileira de Geografia. Ano 37, nº 1, 1975.
- DELLE DONNE, MARCELLA. Teorias sobre a Cidade. São Paulo, Martins Fontes, 1979.
- DUPUY, RENE-JEAN. La Communauté Internationale entre Le Mythe et L'Histoire. França, 1986.
- FISCHER, TÂNIA. A Gestão do Município e as Propostas de Descentralização e Participação Popular. In: Revista de Administração Municipal nº 183. Rio de Janeiro, IBAM, 1987.
- FRANÇA, VALMIR DE. Anatomia de uma Enchente. União da Vitória, Uniponto Gráfica e Editora Ltda, 1983.
- GRAU, EROS ROBERTO. Regiões Metropolitanas - Regime Jurídico. São Paulo, José Bushatsky Ed., 1974.
- GUERREIRO RAMOS, ALBERTO. A Modernização em Nova Perspectiva: Em Busca do Modelo da Possibilidade. In: Revista de Administração Pública nº 17. Rio de Janeiro, 1983.
- GUIDUCCI, ROBERTO. A Cidade dos Cidadãos. Um Urbanismo para Todos. São Paulo, Brasiliense, 1980.
- HARVEY, DAVID. A Justiça Social e a Cidade. São Paulo, Editora Hucitec, 1980.

- HILL, L.C. Relações Públicas no Governo Municipal. Rio de Janeiro, EBAP, 1954 (Cadernos de Administração Pública, 24).
- JACOBI, PEDRO E NUNES, EDISON. Movimentos Sociais Urbanos na Década de 80: Mudanças na Teoria e na Prática. In: Revista Espaço e Debates. São Paulo, Neru/Cortez - nº 10, 1983.
- KOWARICK, LÚCIO E BONDUKI, NABIL. Espaço Urbano e Espaço Político: Do Populismo à Redemocratização. In: Vários Autores: As Lutas Sociais e a Cidade. Lúcio Kowarick, Org. São Paulo, Paz e Terra, 1988.
- LAZIER, HERMÓGENES. Origem de Porto União da Vitória. Porto União, Uniporto Gráfica e Editora Ltda, 1985.
- LOJKINE, JEAN. O Estado Capitalista e a Questão Urbana. São Paulo, Martins Fontes, 1981.
- OLIVEIRA, DAURACI DE SENNA. Planejamento Municipal. Rio de Janeiro, IBAM, 1989 (Textos de Administração Municipal, 4).
- PERROUX, FRANÇOIS. Economic Space: Theory and Applications. In: John Friedmann e William Alonso. Regional Development and Planning. Cambridge, The Mit Press, 1969.
- PRETECEILLE, EDMOND. Equipamentos Coletivos e Consumo Social. Paris, Edward Arnold Publishers Ltd, 1977.
- RECONDO, GREGORIO. Los Comites de Frontera Argentino - Paraguayos y la Cuenca Del Plata. Buenos Aires, 1986.
- RICHARDSON, HARRY W. Economia Urbana. Rio de Janeiro, Editora Inter-ciência, 1978.

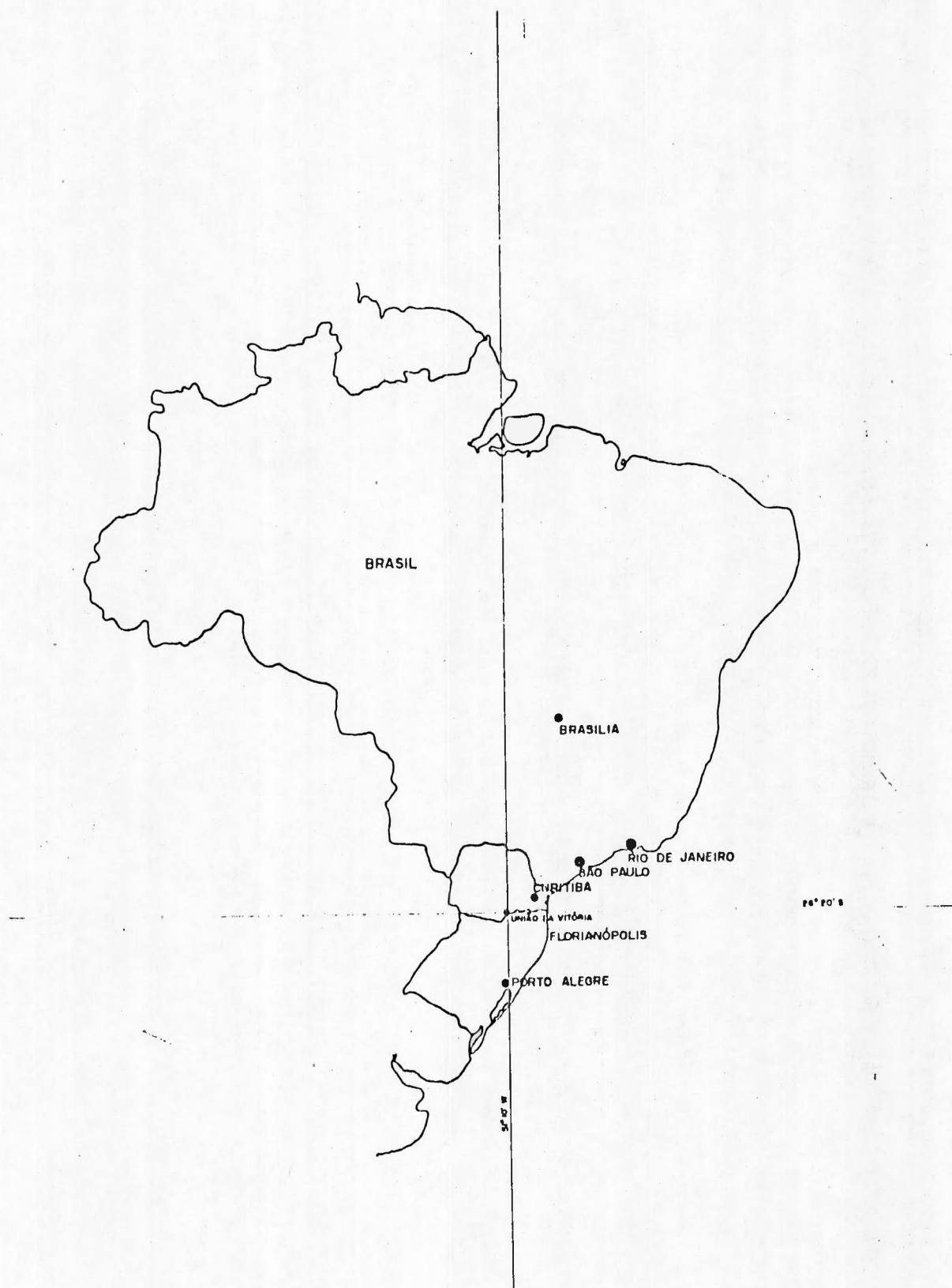
- RIESEMBERG, ALVIR. A Instalação Humana no Vale do Iguaçu. Curitiba, 1973.
- SERRA, GERALDO. O Espaço Natural e a Forma Urbana. São Paulo, Nobel, 1987.
- SILVA, CLETO JOSÉ DA. Apontamentos Históricos de União da Vitória (1768-1933). Instinto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense. Curitiba, 1977.
- SINGER, PAUL. Economia Política da Urbanização. São Paulo, Brasiliense, 1973.
- VIEIRA, CLÁUDIO AFONSO. Urbanização e Custo de Reprodução da Força de Trabalho. Tese de Doutorado em Economia. IPE/USP, São Paulo, 1983.
- WIRTH, LOUIS. O urbanismo como modo de vida. In: Vários Autores: O Fenômeno Urbano. Otávio Guilherme Velho, Org. Rio de Janeiro, Editora Guanabara, 1987.
- SOUTO-MAIOR, JOEL. A Problemática do Planejamento ao Nível Sub-Estado. Trabalho apresentado na XII Reunião da ANPAD, 1988.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, Departamento Municipal de Planejamento da Secretaria Municipal de Planejamento. O Que é o Plano Diretor. São Paulo, 1991.
- FAMEPAR - Fundação de Assistência aos Municípios do Estado do Paraná. Porto União da Vitória - Um Estudo. Curitiba, 1984.
- COPEL - Companhia Paranaense de Energia. Cheia de Porto União e União da Vitória. Curitiba, 1983.

- GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. PAFI/91 - Plano de Ação Financeira e Institucional. Curitiba, 1991.
- Relatório sobre Cheias e Deflúvio do Rio Iguaçu em Porto União/União da Vitória. Eng. Agr. Nelson Jorge - Sudesul/Minter - 1983.
- Influência do Reservatório Foz do Areia sobre Cheias de União da Vitória - COPEL - 1986.
- IBGE - Censos Demográficos.
- Plano Diretor de relocação das populações atingidas pelas cheias da Bacia do Rio Iguaçu. Ministério da Irrigação/DNOS - 1986.
- Prefeitura Municipal de União da Vitória. Estudo de Transportes Urbanos. 1984.
- Prefeitura Municipal de União da Vitória. Plano Diretor, 1991.
- Prefeitura Municipal de Porto União. Plano Diretor, 1972.
- Jornal O Estado do Paraná. União da Vitória a Veneza do Paraná. Osni Gomes. Curitiba, 24.06.90.
- Jornal Gazeta do Povo. Porto União na Procura da sua Catarinização. Curitiba, 08.07.84.
- Jornal Gazeta do Povo. Cidades Gêmeas Crescerão Mais. Curitiba, 12.07.84.
- As Estradas de Ferro de Santa Catarina - 1910/1960. Lando Rogério Kroetz. Dissertação de Mestrado. UFP/Curitiba, 1975.

- As Estradas de Ferro do Paraná - 1880/1940. Lando Rogério Kroetz. Tese de Doutorado. USP/São Paulo, 1985.

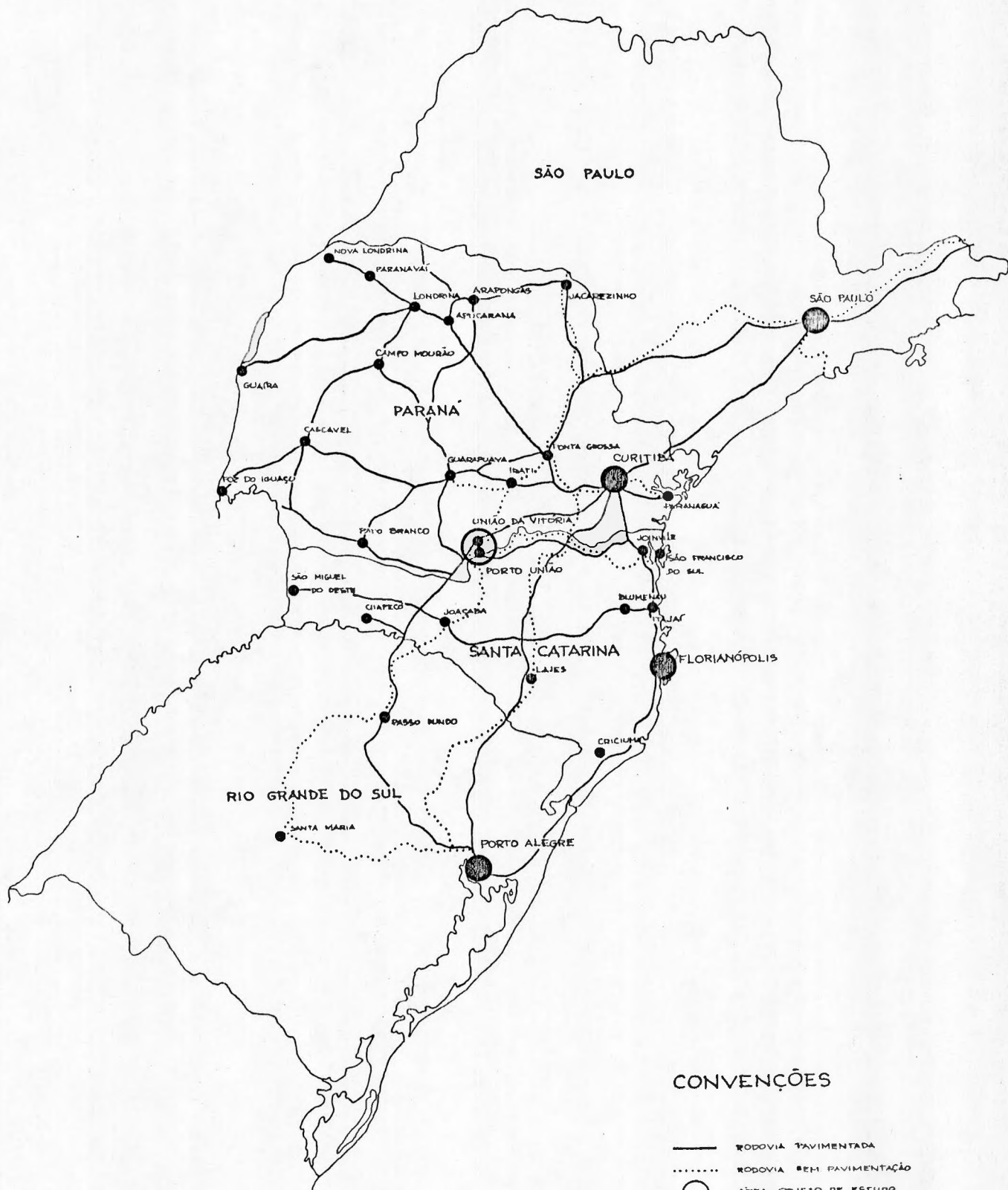
ANEXOS

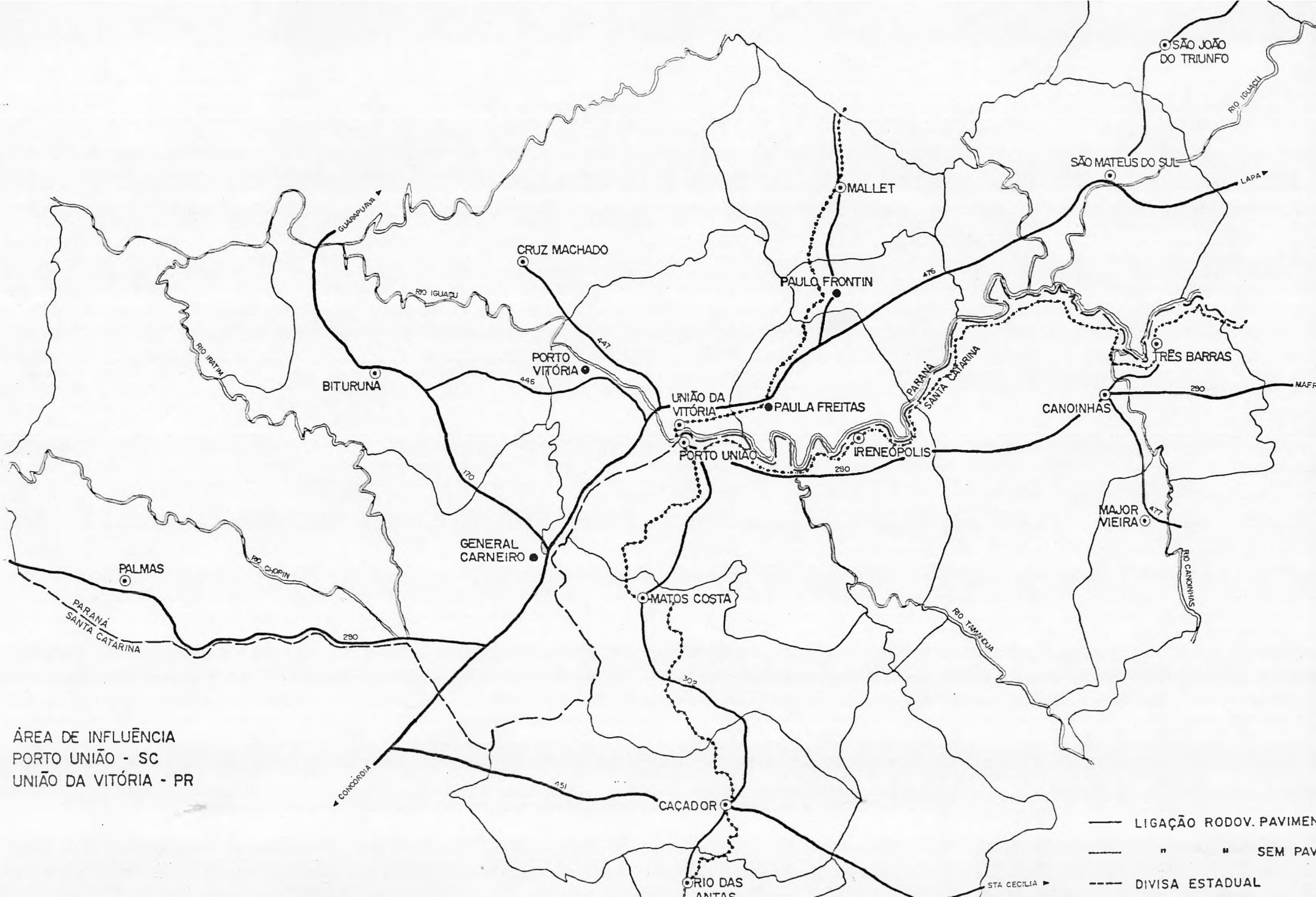
ANEXO 1 - LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

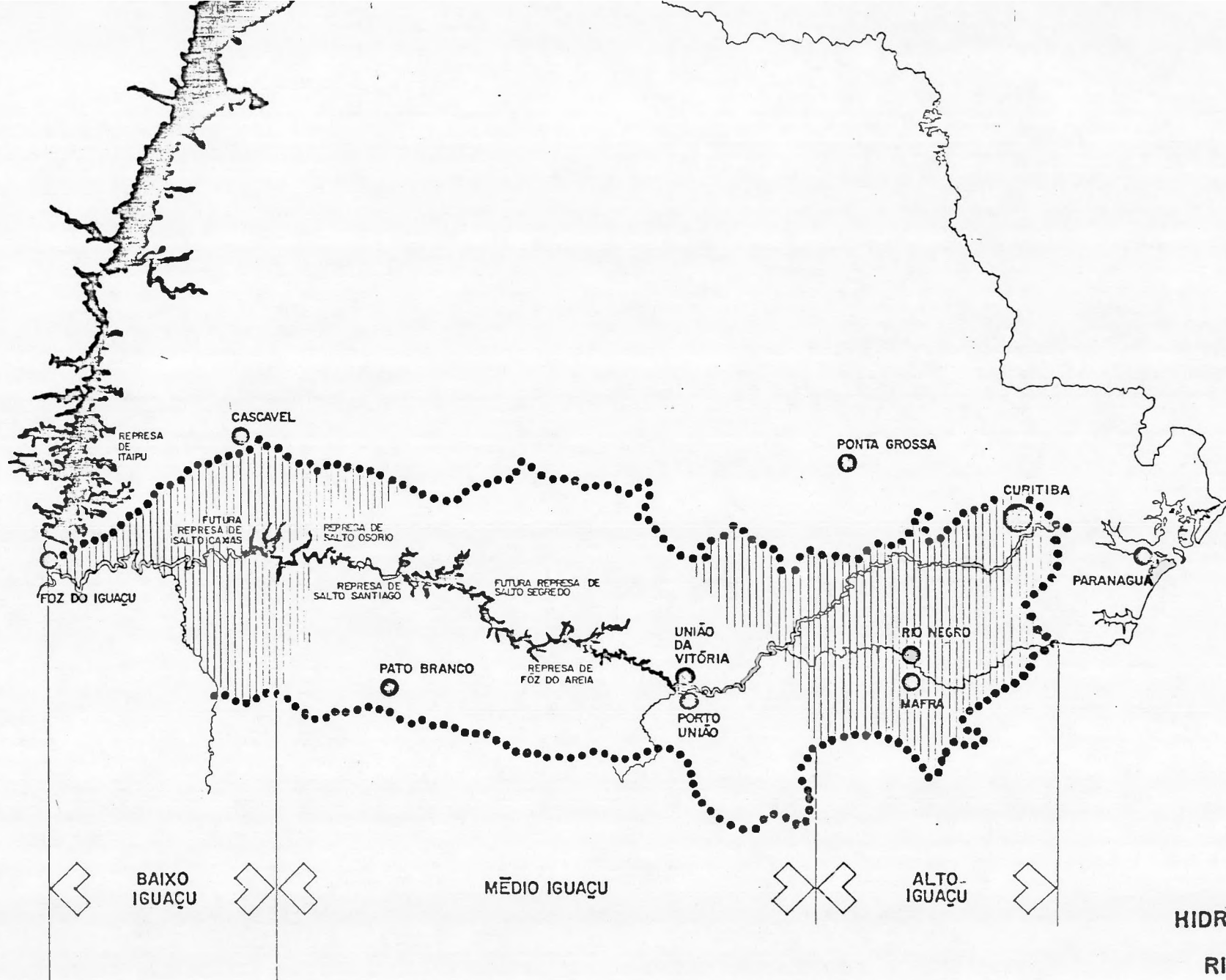
ANEXO 2 - INTERLIGAÇÕES FÍSICAS



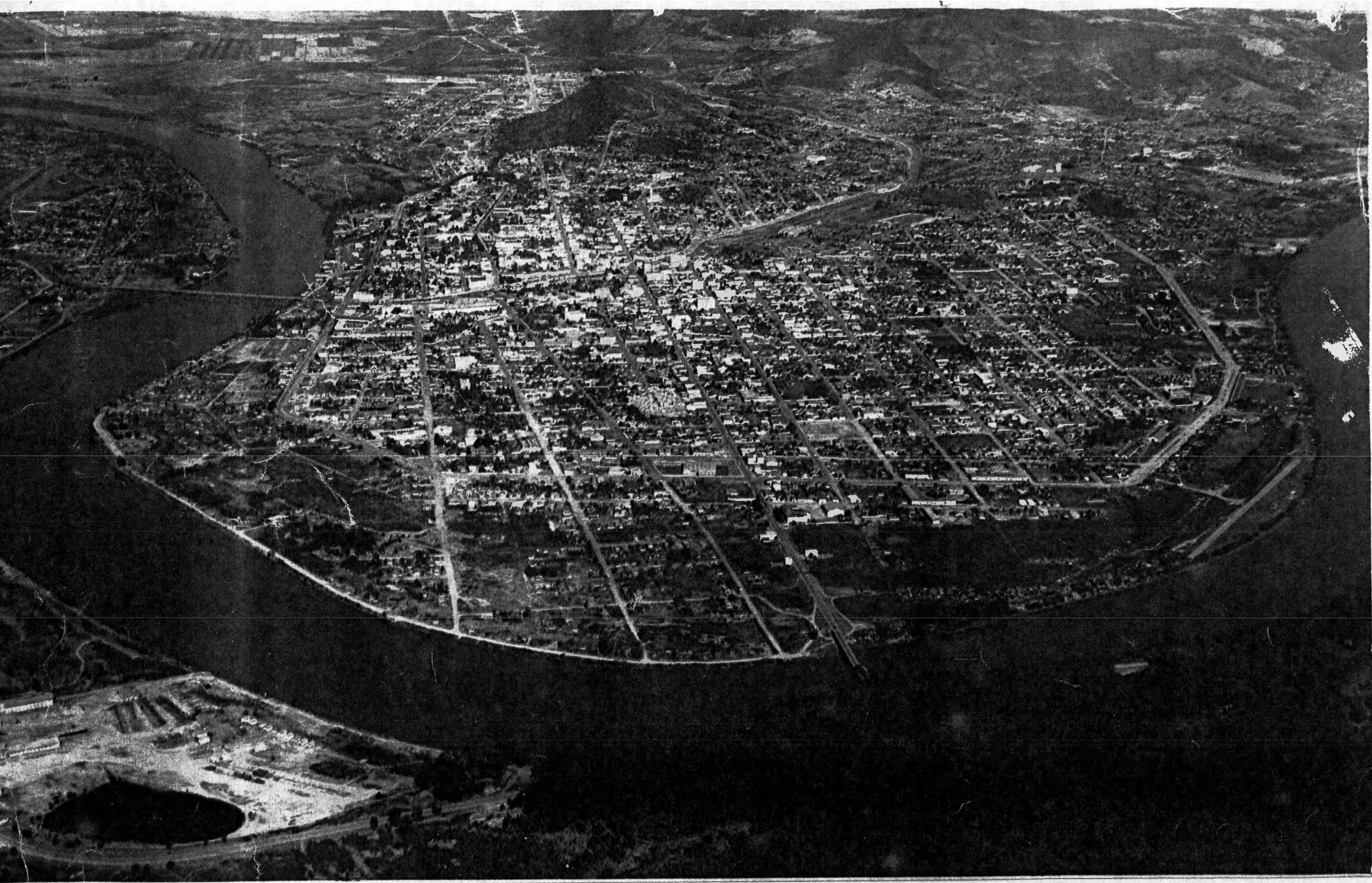


ÁREA DE INFLUÊNCIA
PORTO UNIÃO - SC
UNIÃO DA VITÓRIA - PR

ANEXO 3 - BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO IGUAÇU

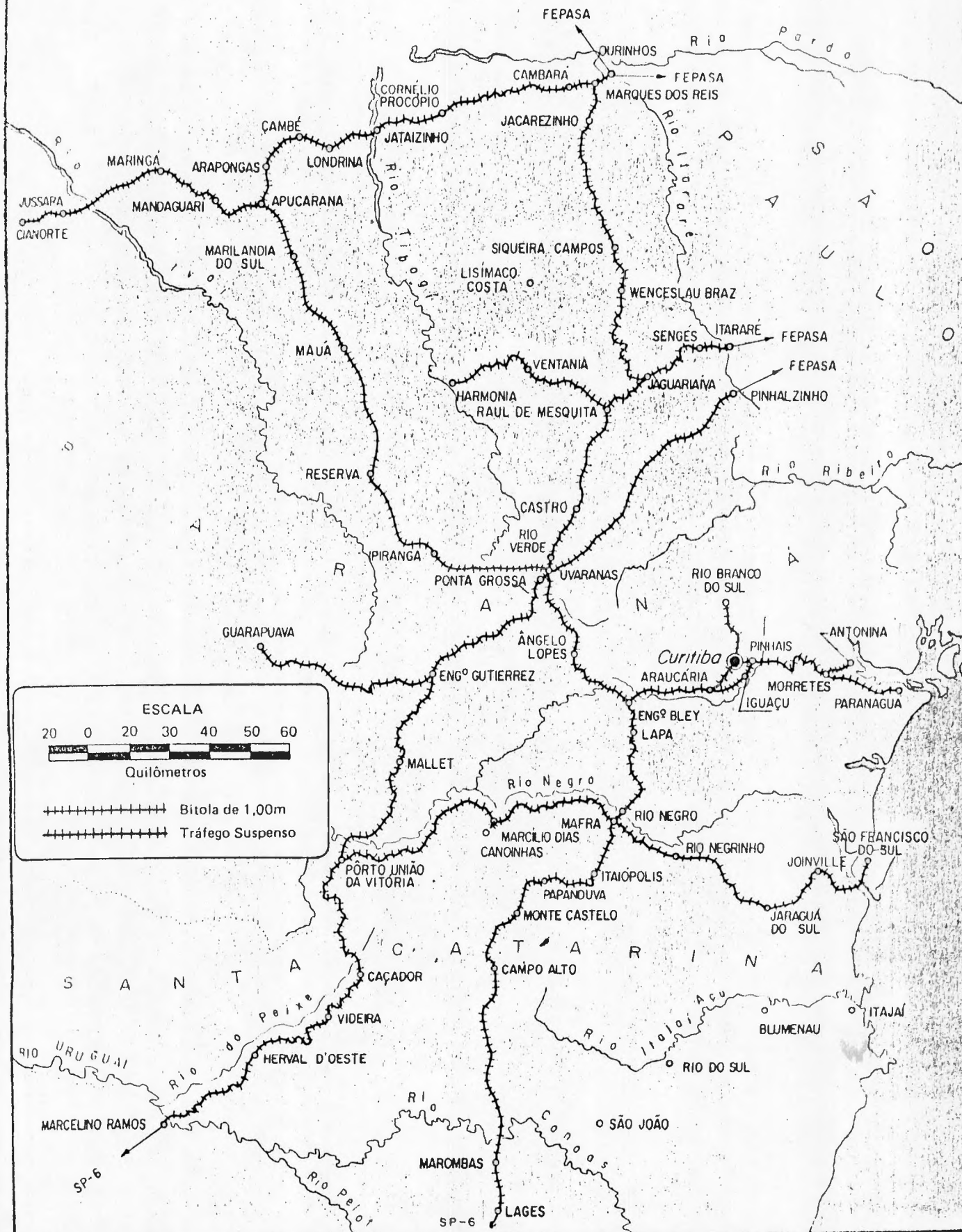


ANEXO 4 - SITUAÇÃO URBANA



ANEXO 5 - RFFSA - INTERLIGAÇÕES

SR-5 Curitiba



ANEXO 6 - QUADRO POPULACIONAL

POPULAÇÃO TOTAL POR ESTADO

Estado	1960	1970	1980	1991
Paraná	4.277.763	6.929.868	7.629.392	8.416.000
Santa Catarina	2.129.252	2.878.028	3.627.933	4.536.000

Fonte: IBGE - Censos Demográficos

* IBGE - Dados Preliminares/Coordenação Técnica do Censo Demográfico 91.

POPULAÇÃO RESIDENTE

UNIÃO DA VITÓRIA

Unidades Administrativas	1960			1970			1980			1991*
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total
União da Vitória	30.592	16.887	13.705	29.750	22.980	6.770	39.631	35.516	4.115	43.949
Sede	23.203	15.822	7.381	19.655	18.432	1.223	22.945	22.656	289	-
Paula Freitas	3.782	473	3.309	-	-	-	-	-	-	-
Porto Vitória	3.607	592	3.015	-	-	-	-	-	-	-
São Cristóvão	-	-	-	5.522	4.418	1.104	10.621	10.544	77	-
São Domingos	-	-	-	4.573	130	4.443	6.065	2.316	3.749	-

PORTO UNIÃO

Porto União	32.552	12.105	20.447	19.532	12.681	6.851	27.711	19.722	7.989	29.717
Sede	15.518	9.800	5.718	16.880	12.508	4.372	24.413	19.423	4.990	-
Calmon	2.598	328	2.270	-	-	-	-	-	-	-
Irineópolis	4.571	990	3.581	-	-	-	-	-	-	-
Matos Costa	2.216	458	1.758	-	-	-	-	-	-	-
Poço Preto	4.429	304	4.125	-	-	-	-	-	-	-
Santa Cruz do Timbó	3.220	225	2.995	2.652	173	2.479	3.298	299	2.999	-

Fonte: IBGE - Censos Demográficos

* IBGE - Dados Preliminares

ANEXO 7 - SITUAÇÃO ECONÔMICA

Nº DE ESTABELECIMENTOS POR SETOR DE ATIVIDADES

UNIÃO DA VITÓRIA

Setores Econômicos	1 9 7 5		1 9 8 0		1 9 8 5	
	Estado	Município	Estado	Município	Estado	Município
Agropecuário	478.453	803	454.103	863	466.397	732
Industrial	12.893	100	14.136	160	12.515	141
Comercial	42.064	266	49.028	342	49.456	383
Prestação de Serviços	30.261	205	46.214	321	31.421	196

PORTO UNIÃO

Agropecuário	206.505	1.239	216.159	1.259	234.973	1.384
Industrial	9.758	89	11.371	68	10.431	60
Comercial	19.431	163	23.637	147	25.215	170
Prestação de Serviços	13.793	131	23.023	161	16.482	78

Fonte: Fundação IBGE - Censos Econômicos

PESSOAL OCUPADO POR SETOR DE ATIVIDADES

UNIÃO DA VITÓRIA

Setor	1 9 7 5		1 9 8 0		1 9 8 5	
	Estado	Município	Estado	Município	Estado	Município
Agropecuário	2.079.174	2.856	1.807.826	2.785	1.855.063	3.084
Industrial	174.773	2.990	235.073	4.421	257.262	4.563
Comercial	165.204	1.210	110.618	1.036	270.047	1.781
Prestação de Serviços	110.007	883	161.503	1.049	155.436	724

PORTO UNIÃO

Agropecuário	858.734	3.568	836.755	4.246	887.287	4.603
Industrial	189.426	1.148	276.813	1.368	310.272	1.233
Comercial	72.263	526	100.236	625	129.304	725
Prestação de Serviços	41.018	433	83.061	476	72.926	288

Fonte: Fundação IBGE - Censos Econômicos.

ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS

UNIÃO DA VITÓRIA

Classe da Atividade Econômica	1 9 8 5		1 9 8 0	
	Estabelecimentos	Área Total	Estabelecimentos	Área Total
Agricultura	246	14.775 Ha	412	16.353 Ha
Pecuária	329	16.124 Ha	326	19.284 Ha
Agropecuária	42	1.160 Ha	30	1.986 Ha
Horticultura ou Floricultura	8	147 Ha	7	43 Ha
Silvicultura	6	1.477 Ha	13	6.984 Ha
Avicultura	9	552 Ha	10	169 Ha
Cunicultura, Apicultura, Sericicultura	6	408 Ha	3	81 Ha
Extração Vegetal	86	22.889 Ha	62	10.587 Ha

Fonte: Fundação IBGE - Censos Agropecuários

Área total do município: 721 km²

ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS

PORTO UNIÃO

Classe da Atividade Econômica	1985		1980	
	Estabelecimento	Área total	Estabelecimentos	Área total
Agricultura	622	61.957 Ha	600	24.235 Ha
Pecuária	621	26.248 Ha	538	22.166 Ha
Agropecuária	71	2.597 Ha	60	2.852 Ha
Horticultura ou Floricultura	4	36 Ha	5	31 Ha
Silvicultura	14	5.027 Ha	6	3.019 Ha
Avicultura	7	91 Ha	6	117 Ha
Cunicultura, Apicultura e Sericicultura	5	82 Ha	-	-
Extração Vegetal	40	2.672 Ha	44	4.521 Ha

Fonte: Fundação IBGE - Censos Agropecuários

Área Total do Município de Porto União: 947 km²

SETOR INDUSTRIAL - Nº DE ESTABELECIMENTOS/PESSOAL OCUPADO

UNIÃO DA VITÓRIA

Gêneros Industriais	1970		1975		1980	
	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado
Extração de minerais	10	48	5	34	4	40
Transformação de produtos minerais não metálicos	9	59	7	54	15	104
Metalurgia	1	*	3	98	9	76
Mecânica	1	*	4	27	10	172
Madeira	28	1.797	35	2.305	59	3.271
Mobiliário	17	111	14	142	20	269
Papel e papelão	-	-	1	*	1	*
Borracha	3	15	1	*	4	22
Química	1	*	2	*	3	43
Produtos Alimentares	17	121	14	104	16	128
Material elétrico e de comunicações	3	11	-	-	1	*
Material de transporte	4	18	2	*	2	*
Produtos de material plástico	-	-	1	*	1	*
Bebidas	2	*	1	*	1	*
Fumo/vestuário/calçados e artefatos de tecidos	2	*	1	*	2	*
Editorial e gráfica	1	*	4	32	6	38
Diversas	4	23	3	10	4	23
Unidades auxiliares de apoio e de serviço de natureza industrial	-	-	2	*	2	*

Fonte: Fundação IBGE - Censos Industriais.

*Dados não revelados

SETOR INDUSTRIAL - Nº DE ESTABELECIMENTOS/PESSOAL OCUPADO

UNIÃO DA VITÓRIA

Classes de Serviços	1970		1975		1980	
	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado
Alojamento e alimentação	41	101	81	190	110	293
Reparação, manutenção, instalação e confeção sob medida	68	138	62	205	103	358
Pessoais e de higiene pessoal	52	66	19	28	32	63
Rádiodifusão, tv e diversões	3	23	3	23	10	32
Auxiliares diversos	28	76	40	437	60	287
Compra, venda, loteamento, incorporação, administração, locação e arrendamento de bens imóveis	-	-	-	-	6	16

Fonte: Fundação IBGE - Censos de Serviços

Obs.: O IBGE não possui informações detalhadas para 1985.

SETOR INDUSTRIAL - Nº DE ESTABELECIMENTOS/PESSOAL OCUPADO

PORTO UNIÃO

Gêneros Industriais	1970		1975		1980	
	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado
Transformação de produtos minerais não metálicos	10	117	10	137	8	116
Mecânica	1	*	1	*	1	*
Madeira	20	223	25	519	21	655
Mobiliário	8	82	14	211	14	331
Papel e Papelão	2	*	1	*	2	*
Couros, peles e produtos similares, artefatos de selaria para viagem e uso pessoal - exclusive calçados e artigos do vestuário	1	*	1	*	1	*
Têxtil	1	*	2	*	2	*
Produtos alimentares	20	62	12	74	10	59
Bebidas	3	16	2	*	2	*
Editorial e gráfica	5	31	5	42	4	42
Diversas	-	-	4	14	3	5
Extração de minerais	-	-	1	*	-	-
Metalúrgica	4	35	3	33	-	-
Química	2	*	3	17	-	-
Vestuários, calçados, artefatos de tecido	1	*	4	13	-	-
Atividades de apoio e de serviço de caráter industrial	-	-	1	*	-	-
Material elétrico e de comunicações	1	*	-	-	-	-

Fonte: Fundação IBGE - Censos Industriais.

* Dados não revelados

Obs.: O IBGE não possui informações detalhadas para 1985.

SETOR INDUSTRIAL - Nº DE ESTABELECIMENTOS/PESSOAL OCUPADO

PORTO UNIÃO

Classes de Serviços	1970		1975		1980	
	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado	Estabeleci- mentos	Pessoal Ocupado
Alojamento e alimentação	32	93	56	163	70	174
Reparação, manutenção, instalação e confeção sob sob medida	25	57	40	159	49	156
Pessoais e de higiene pessoal	47	63	14	18	22	34
Rádiodifusão, tv e diversões	3	28	4	37	2	*
Auxiliares diversos	-	-	17	56	15	77
Compra, venda, loteamento, incorporação, administração, locação e arrendamento de bens imóveis	18	49	-	-	3	*

Fonte: Fundação IBGE - Censos de Serviços

Obs.: O IBGE não possui informações de 1985 por município.

SETOR COMERCIAL - Nº DE ESTABELECIMENTOS/PESSOAL OCUPADO

UNIÃO DA VITÓRIA

Classes e Gêneros de Comércio	1970		1975		1980	
	Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Estabelecimentos	Pessoal Ocupado
Varejista	320	933	246	977	317	1.427
Atacadista	24	103	20	233	25	167

PORTO UNIÃO

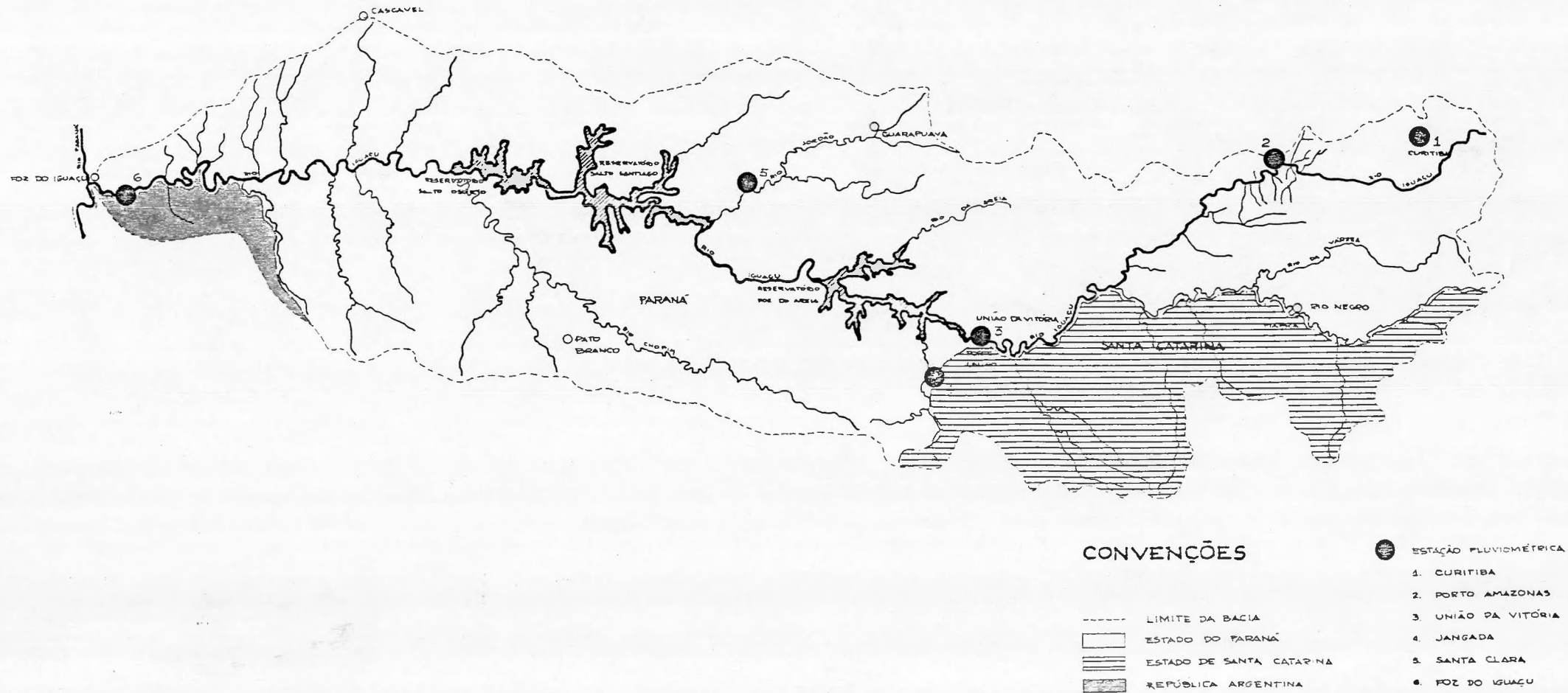
Varejista	180	456	146	440	138	531
Atacadista	16	209	17	86	9	94

Fonte: Fundação IBGE - Censos Comerciais.

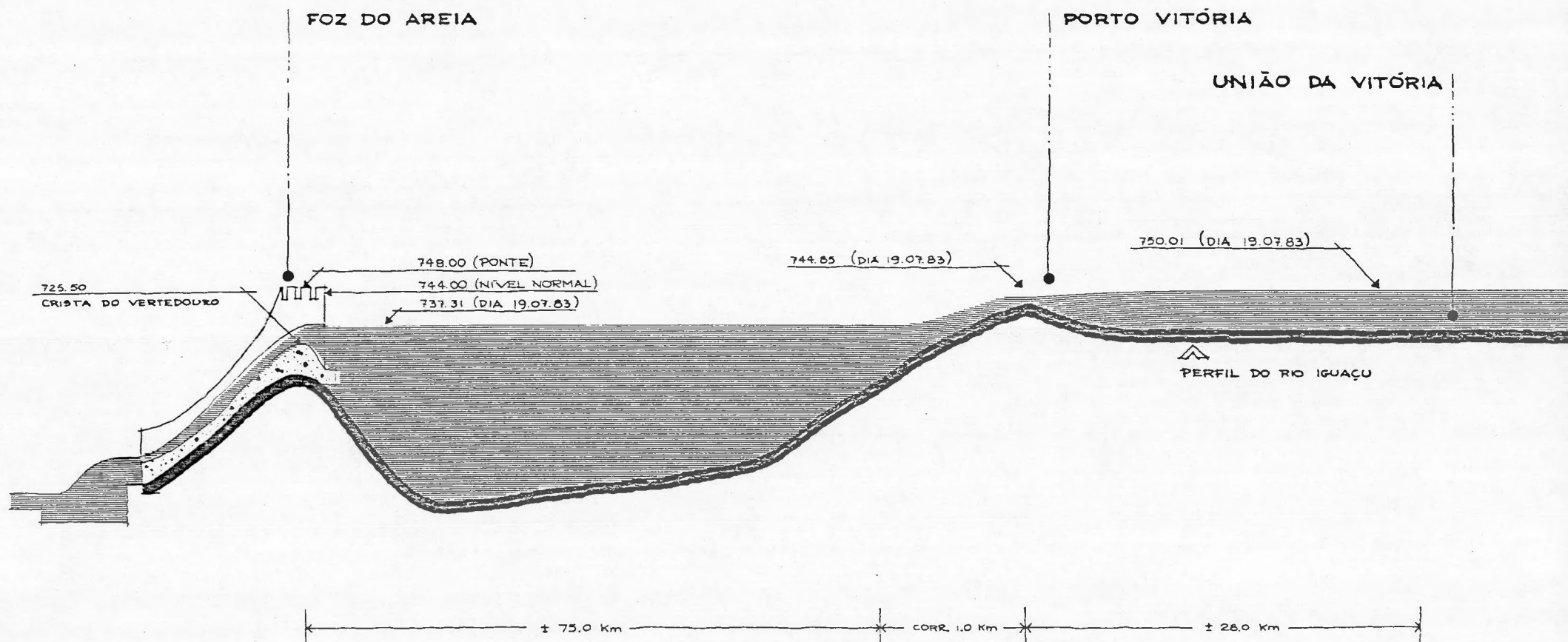
*Obs.: O IBGE não possui detalhadas para 1985.

ANEXO 8 - BACIA DO RIO IGUAÇU - ESTAÇÕES PLUVIOMÉTRICAS

ESTAÇÕES PLUVIOMÉTRICAS - BACIA DO RIO IGUAÇU



ANEXO 9 - PERFIL ESQUEMÁTICO DO RIO IGUAÇU



PERFIL ESQUEMÁTICO DO RIO IGUAÇU

ANEXO 10 - PAFI/91

RELAÇÃO DOS QUADROS CONSTANTES DO PAFI 91

Bloco 01	Mapa (Base Cartográfica) mais utilizado pela Prefeitura
Anexo 01	Outros Mapas (Base cartográfica) utilizados pela Prefeitura
Bloco 02	Lei do Perímetro Urbano
Bloco 03	Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano/Zoneamento
Bloco 04	Lei de Parcelamento do Solo Urbano
Bloco 05	Código de Obras
Bloco 06	Código de Posturas
Bloco 07	Lei do Sistema Viário
Bloco 08	Plano Diretor
Bloco 09	Regulamento de Cemitérios e Serviços Funerários
Bloco 10	Regulamento de Matadouro
Bloco 11	Regulamento de Feiras-Livres
Bloco 12	Regulamento do Mercado Municipal
Bloco 13	Regulamento do Serviço de Limpeza Pública
Bloco 14	Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo
Bloco 15	Regulamento do Serviço de Tãxi
Bloco 16	Regulamento do Terminal Rodoviário
Bloco 17	Sistema de Informações da Prefeitura Municipal
Bloco 18	Organização Funcional da Prefeitura
Bloco 19	Quadro de Pessoal
Bloco 20	Recursos Materiais
Bloco 21	Aspectos Tributários Gerais
Bloco 22	Impostos
Bloco 23	Taxas de Serviços
Anexo 02	Outras Taxas e Serviços
Bloco 24	Taxas de Poder de Polícia
Anexo 03	Outras Taxas de Poder de Polícia
Bloco 25	Contribuição de Melhoria
Bloco 26	Investimentos com Recursos Próprios
Bloco 27	Ações Prioritárias de Infra-Estrutura
Bloco 28	Ações Prioritárias Institucionais
Bloco 29	Descrição de Ações Prioritárias de Infra-Estrutura
Bloco 30	Descrição das Ações Prioritárias Institucionais

ANEXO 11 - RFFSA - MOVIMENTO EM PORTO

UNIÃO DA VITÓRIA - DEZ/91

ACOMPANHAMENTO COMERCIAL

VAGÕES EXPEDIDOS EM : DEZEMBRO - 91

ESTACAO : LUN - PORTO UNIAO VITORIA

MERCADORIA

CODIGO	DESCRICAO	DESTINO	QUANT. VAG.	T E N E I A D A S	
				NO MES	MES ANT.
239	SOJA (FEIJAO) A GRANEL	LAR	12	576	0
		TOTAL	12	576	0
306	DORMENTES DE MADEIRA	LCC	5	151	115
		LGN	1	5	0
		LMQ	1	10	0
		TOTAL	7	166	115
425	OLEOS DIESEL EM VAGOES TANQUE	LHL	1	30	0
		TOTAL	1	30	0
624	AREIA EM GERAL	LEI	0	0	370
		LCZ	1	40	211
		LHL	1	33	331
		LIM	2	82	84
		LVI	17	701	935
		NRM	0	0	176
		TOTAL	21	861	2.107
644	PEDRAS COMUNS BRITADAS	LMD	1	27	0
		TOTAL	1	27	0
943	MUDANCAS	LFC	1	1	0
		TOTAL	1	1	0
999	OUTRAS MERCADORIAS QUE NAO CONSTAM DA PAUTA	LEI	1	1	1
		LQD	3	25	7
		TOTAL	4	26	8
		TOT. EST.	47	1.687	2.230

ACOMPANHAMENTO COMERCIAL

VAGÕES RECEBIDOS EM : DEZEMBRO - 91

ESTACAO : LUN - PORTO UNIAO VITORIA

MERCADORIA

CODIGO DESCRICAO

PROCED.

QUANT.VAG.

T C N E L A D A S

NO MES

MES ANT.

293 TRIGO EM GRAO OU QUEBRADO, A GRANEL

LDP

0

0

1.018

TOTAL

0

0

1.018

306 DORMENTES DE MADEIRA

LES

1

33

0

TOTAL

1

33

0

644 PEDRAS COMUNS BRITADAS

LGM

0

0

460

TOTAL

0

0

460

701 ACESSORIOS, PECAS E PERTENCES NAO DISCRIMINADOS PARA VIAS FE

LCC

0

0

2

TOTAL

0

0

2

821 PO DE CALCARIO PARA A LAVOURA

LTR

20

1.000

0

TOTAL

20

1.000

0

948 TAMBORES VAZIOS

LHL

1

1

0

TOTAL

1

1

0

999 OUTRAS MERCADORIAS QUE NAO CONSTAM DA PAUTA

LRI

1

3

2

TOTAL

1

3

2

TOT. EST.

23

1.037

1.482

ACOMPANHAMENTO COMERCIAL

AC-3

ESTACAO : LUN - PORTO UNIAO VITORIA

VAGUES EXPEDIDOS EM : DEZEMBRO - 91

CLIENTE

CODIGO DESCRICAO
0194 POSTO DE MANUTENCAO DE VAGUES DE PORTO UNIAO DA VITORIA.

MERCADORIA

CODIGO DESCRICAO
999 OUTRAS MERCADORIAS QUE NAO CONSTAM DA PAUTA

DESTINO	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LRO	3	25	7
TOTAL	3	25	7
TOTAL CLIENTE		3	25 7

CLIENTE

CODIGO DESCRICAO
0265 RESIDENCIA DE VIA PERMANENTE-PORTO UNIAO DA VITORIA (SA.)

MERCADORIA

CODIGO DESCRICAO
306 DORMENTES DE MADEIRA

DESTINO	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LCC	5	151	115
LGN	1	5	0
LMD	1	10	0
TOTAL	7	166	115
LPO	1	27	0
TOTAL	1	27	0
TOTAL CLIENTE		8	193 115

CLIENTE

CODIGO DESCRICAO
0349 TERCEIRO DISTRITO DE PRODUCAO

MERCADORIA

CODIGO DESCRICAO
425 OLEOS DIESEL EM VAGUES TANQUE

DESTINO	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LHL	1	30	0
TOTAL	1	30	0
LFC	1	1	0
TOTAL	1	1	0
LRI	1	1	1
TOTAL	1	1	1
TOTAL CLIENTE		3	32 1

943 MUDANCAS

999 OUTRAS MERCADORIAS QUE NAO CONSTAM DA PAUTA

ACOMPANHAMENTO COMERCIAL

AC-3

ESTACAO : LUN - PORTO UNIAO VITORIA

VAGUES EXPEDIIDOS EM : DEZEMBRO - 91

C L I E N T E

COGIGO DESCRICAO
5173 COOPERATIVA AGRO-PECUARIA DE CANDINHAS LTDA

M E R C A D O R I A

COGIGO DESCRICAO
289 SOJA (FEIJAO) A GRANEL

DESTINO	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LAR	12	576	0
TOTAL	12	576	0

TOTAL CLIENTE	12	576	0
---------------	----	-----	---

C L I E N T E

COGIGO DESCRICAO
5738 G.R. EXTRACAO DE AREIA E TRANSPORTES RODOVIARIOS LTDA

M E R C A D O R I A

COGIGO DESCRICAO
504 AREIA EM GERAL

DESTINO	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LSI	0	0	370
LCI	1	40	211
LPL	1	38	331
LIM	2	82	84
LVI	17	701	925
NRM	0	0	176
TOTAL	21	861	2.107

TOTAL CLIENTE	21	861	2.107
---------------	----	-----	-------

TOTAL ESTACAO	47	1.687	2.230
---------------	----	-------	-------

ACOMPANHAMENTO COMERCIAL

VAGUES RECEBIDOS EM : DEZEMBRO - 91

ESTACAO : LUN - PORTO UNIAO VITORIA

CLIENTE

CODIGO DESCRICAO
0262 RESIDENCIA DE VIA PERMANENTE-LAPA

MERCADORIA

CODIGO DESCRICAO
306 DORMENTES DE MADEIRA

PROCED.	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LEE	1	33	0
TOTAL	1	33	0
TOTAL CLIENTE		1	33

CLIENTE

CODIGO DESCRICAO
0265 RESIDENCIA DE VIA PERMANENTE-PORTO UNIAO DA VITORIA (SA.)

MERCADORIA

CODIGO DESCRICAO
644 PEDRAS COMUNS BRITADAS

PROCED.	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LGM	0	0	460
TOTAL	0	0	460
TOTAL CLIENTE		0	460

CLIENTE

CODIGO DESCRICAO
0263 RESIDENCIA DE VIA PERMANENTE-JAGUARIAIVA

MERCADORIA

CODIGO DESCRICAO
701 ACESSORIOS, PECAS E PERTENCES NAO DISCRIMINADOS PARA VIAS FE

PROCED.	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LCC	0	0	2
TOTAL	0	0	2
TOTAL CLIENTE		0	2

CLIENTE

CODIGO DESCRICAO
0266 RESIDENCIA DE VIA PERMANENTE-HERVAL D'OESTE

MERCADORIA

CODIGO DESCRICAO
948 TAMBORES VAZIOS

PROCED.	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.
LHL	1	1	0
TOTAL	1	1	0
TOTAL CLIENTE		1	0

ACOMPANHAMENTO COMERCIAL

VAGDES RECEBIDOS EM : DEZEMBRO - 91

ESTACAO : LUN - PORTO UNIAO VITORIA

C L I E N T E

CODIGO	DESCRICAO
0424	ALMOXARIFADO DE MAFRA - SR5

M E R C A D O R I A

CODIGO	DESCRICAO
999	OUTRAS MERCADORIAS QUE NAO CONSTAM DA PAUTA

PROCED.	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.

LRI	1	3	2
TOTAL	1	3	2

TOTAL CLIENTE	1	3	2
---------------	---	---	---

C L I E N T E

CODIGO	DESCRICAO
9999	OUTROS CLIENTES

M E R C A D O R I A

CODIGO	DESCRICAO
288	TRIGO EM GRAD OU QUEBRADO, A GRANEL

PROCED.	QUANT.VAG.	T C N E L A D A S	
		NO MES	MES ANT.

LDP	0	0	1.018
TOTAL	0	0	1.018


821	PO DE CALCARIO PARA A LAVOURA
-----	-------------------------------

LTR	20	1.000	0
TOTAL	20	1.000	0

TOTAL CLIENTE	20	1.000	1.018
---------------	----	-------	-------

TOTAL ESTACAO	23	1.037	1.482
---------------	----	-------	-------

STORE

**FGV**
EAESP

www.fgvsp.br

BIBLIOTECA KARL A. BOEDECKER
Av. Nove de Julho, 2029 - Bela Vista
01313-902 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 3281-7729
bibref@fgvsp.br

devolver a obra na última data indicada

FORM ESPECIAL - 83x155 - RI 100x1 - DEGVII - 5/2001 (01-534_1)

DOAÇÃO
DE: *Coordenação*
CPF
DATA: 12.5.92



Fundação Getúlio Vargas
Escola de Administração
de Empresas de São Paulo
Biblioteca



680/92


1199200680