



SILVIA BARBOSA DE SOUZA FERREIRA

TERRITÓRIO E A FORMA URBANA:

O PAPEL DO SUPORTE FÍSICO NATURAL NA CONFORMAÇÃO DAS CIDADES NOVAS PLANEJADAS DO NORTE DO PARANÁ



O TERRITÓRIO E A FORMA URBANA

Direção Editorial

Lucas Fontella Margoni
(in memoriam)

Comitê Científico

Prof^a. Dr^a. Karin Schwabe Meneguetti

Universidade Estadual de Maringá (UEM)

Prof^a. Dr^a. Alina Gonçalves Santiago

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Prof. Dr. Renato Leão Rego

Universidade Estadual de Maringá (UEM)

O TERRITÓRIO E A FORMA URBANA

O PAPEL DO SUPORTE FÍSICO NATURAL NA CONFORMAÇÃO DAS
CIDADES NOVAS PLANEJADAS DO NORTE DO PARANÁ

Silvia Barbosa de Souza Ferreira



Diagramação: Marcelo Alves

Capa: Gabrielle do Carmo



A Editora Fi segue orientação da política de distribuição e compartilhamento da Creative Commons Atribuição-Compartilhual 4.0 Internacional https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt_BR



O padrão ortográfico e o sistema de citações e referências bibliográficas são prerrogativas de cada autor. Da mesma forma, o conteúdo de cada capítulo é de inteira e exclusiva responsabilidade de seu respectivo autor.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

F383t

Ferreira, Sílvia Barbosa de Souza

O território e a forma urbana: o papel do suporte físico natural na conformação das cidades novas planejadas do norte do Paraná [recurso eletrônico] / Sílvia Barbosa de Souza Ferreira. – Cachoeirinha : Fi, 2024.

235p.

ISBN 978-65-85958-72-1

DOI 10.22350/9786585958721

Disponível em: <http://www.editorafi.org>

1. Planejamento territorial – Cidades - Paraná. I. Título.

CDU 711/719(816.2)

Catalogação na publicação: Mônica Ballejo Canto – CRB 10/1023

À minha mãe, Sonia (in memoriam)

AGRADECIMENTOS

O presente livro é uma versão adaptada da minha dissertação de mestrado, com o mesmo título, defendida em 2012, no Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana da Universidade Estadual de Maringá. Gostaria de agradecer aos professores que contribuíram com as avaliações e observações ao longo dos processos de qualificação e defesa, em especial ao meu orientador Professor Dr. Renato Leão Rêgo, pelas orientações, apoio e ajuda durante todo o processo de elaboração deste trabalho. Agradeço também ao Instituto de Terras e Cartografia e Geologia do Paraná (ITCG), pelo fornecimento das imagens aerofotogramétricas de muitas das cidades envolvidas no trabalho, e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Pessoal (CAPES), pelo apoio financeiro. Por fim, agradeço meus amigos e a minha família pelo amor, carinho e dedicação de sempre.

SUMÁRIO

Introdução	11
1	17
Morfologia Urbana	
1.1 TECIDO URBANO, ELEMENTOS MORFOLÓGICOS E O SÍTIO	20
1.2 CIDADES PLANEJADAS	24
2	31
Cidades Novas Planejadas no Norte do Paraná	
2.1 NORTE DO PARANÁ E AS TRÊS REGIÕES GEOGRÁFICAS	32
2.2 AS PRÁTICAS DE URBANIZAÇÃO DAS COMPANHIAS COLONIZADORAS	40
2.2.1 COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ.....	42
2.2.2 COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ E OUTRAS.....	49
3	55
Análise das Cidades	
3.1 CIDADES COM FORMATO REGULAR E TECIDO REGULAR.....	61
3.2 CIDADES COM FORMATO REGULAR E TECIDO IRREGULAR	76
3.3 CIDADES COM FORMATO IRREGULAR E TECIDO REGULAR	80
3.4 CIDADES COM FORMATO IRREGULAR E TECIDO IRREGULAR.....	84
Conclusão	105
Referências	109
Apêndice	115

INTRODUÇÃO

A colonização da região norte do estado do Paraná desencadeou, no século passado, um intenso processo de urbanização deliberada, responsável pela fundação de dezenas de cidade novas. Este conjunto norte-paranaense de cidades novas planejadas apresenta formas urbanas bastante variadas. Embora a maioria possua malha ortogonal como base do traçado urbano, essa malha parece ter sido adaptada ao sítio, o que teria implicado em conformações distintas e por vezes singulares.

Com essa perspectiva, esse livro tem como objetivo principal estudar a conformação das cidades novas planejadas norte-paranaenses e sua relação com a topografia do terreno para o qual foram projetadas.

Para tanto, ficam definidos os seguintes objetivos secundários: a) conhecer o projeto, o projetista e a companhia responsável pela implantação das cidades novas da região; b) observar o traçado urbano original das cidades novas e a topografia do sítio; c) detectar sintonias e dissonâncias entre o traçado urbano projetado e o relevo natural; e d) classificar as cidades estudadas de acordo com seu formato e seu tecido urbano de modo a revelar as bases de construção da paisagem regional.

O termo paisagem pode ser entendido como uma extensão do território que se abrange em um lance de vista ou como imagem que representa uma cena campestre. Mas, de acordo com áreas do conhecimento como a Arquitetura, a História e a Geografia, paisagem pode adquirir significados mais elaborados. Para o historiador Simon Schama, a paisagem resulta da projeção cultural sobre a natureza e é obra da mente antes de ser um repouso para os sentidos. É a percepção

humana que faz a diferença entre a matéria bruta e a paisagem e, nesse ato, já se pode registrar a interferência de ideias, valores, costumes e preferências (Schama, 1996; Rego, 2009). Assim, é o observador quem transforma a cena natural em paisagem, quem emoldura a vista conferindo-lhe sentido, pois a natureza selvagem não demarca a si mesma e nem se nomeia (Martins, 2001; Rego, 2009, p. 18).

Na Arquitetura, Macedo (1999) entende a paisagem como a expressão morfológica dos diferentes modos de ocupação do ambiente em um determinado tempo. Assim a paisagem é tida como um produto e como um sistema. Como um produto porque resulta de um processo social de ocupação e gestão de determinado território e, como um sistema, na medida em que, a partir de qualquer ação sobre ela impressa, haverá uma reação que equivale ao surgimento de uma alteração morfológica parcial ou total. Essas duas posturas se interpenetram e são totalmente dependentes uma da outra, como também toda paisagem está ligada a uma ótica de percepção humana, a um ponto de vista social e representa total ou parcialmente um ambiente. Pois ela é lida e interpretada um conjunto de estruturas finitas por um dado observador que não pode, devido a limitações físicas, abranger o ambiente terrestre como um todo, dentro do seu campo visual de análise. Portanto, para o ser humano, cada paisagem sempre sucederá a outra e assim por diante (Macedo, 1999).

Para os geógrafos, a palavra paisagem é frequentemente utilizada no lugar da expressão 'configuração territorial', ou seja, é o conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área. Vale salientar que os geógrafos entendem a paisagem como um componente do espaço, pois a paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças das sucessivas relações entre homem e natureza. O espaço é composto por essas formas mais a

vida que as anima (Santos, 1999). O espaço é como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações, em que os sistemas de objetos são as “coisas” ou lugares (neste caso podemos dizer a paisagem) e o sistema de ações é a atuação do homem. Santos (1994) mostra que os sistemas de objetos não funcionam e não têm realidade filosófica, isto é, não nos permitem conhecimentos se os vemos separados dos sistemas de ações. Os sistemas de ações também não se dão sem os sistemas de objetos.

A paisagem se dá então como um conjunto transtemporal de objetos reais-concretos, pois junta objetos passados e presentes em uma construção transversal. O espaço é sempre um presente, uma construção horizontal, uma situação única. Cada paisagem se caracteriza por uma dada distribuição de formas-objetos, providas de um conteúdo técnico específico. Já o espaço resulta da intrusão da sociedade nessas formas-objetos. Por isso, esses objetos não mudam de lugar, mas mudam de função, isto é, de significação, de valor sistêmico. A paisagem é um sistema material e, nessa condição, relativamente imutável: o espaço é um sistema de valores que se transforma permanentemente (Santos, 1999, p.67).

Nesse sentido, este trabalho considera em sua investigação o modo como a ação humana interferiu na natureza para criar uma nova paisagem e em que medida a cena natural foi abordada nesta interferência. Ou seja, qual sua expressão morfológica, sua configuração territorial.

Dando continuidade aos estudos já realizados por Barnabé (1989), Carvalho (2000), Meneguetti (2009), Pellegrini (2003), Yamaki (2003), Rego (2009), Rosaneli (2009) e Rego e Meneguetti (2008a e 2008b), este livro estuda a conformação das cidades novas planejadas no norte do

Paraná, especificamente em três regiões geográficas, quais sejam: a Norte Central, a Centro-ocidental e a Noroeste.

Em seus estudos, Rosaneli (2009) afirma que a regularidade dos planos configurou-se como característica geral das cidades implantadas na fronteira do café, no qual o preponderante emprego da grelha visava obter um produto que facilitasse o desenho e a demarcação para vendas. Esse autor reconhece em muitos casos certos cuidados com a escolha do sítio, o assentamento do plano na topografia, a localização e formato dos logradouros públicos e as soluções geométricas empregadas. Mas nega qualquer conexão com teorias e conceitos urbanísticos para explicar a conformação dessas cidades.

Neste trabalho, em contrapartida, entendemos que a singularidade dos traçados urbanos analisados decorre da consonância entre forma urbana e a topografia e de certos arranjos estéticos que singularizam, particularizam ou, como disse Lynch (1999), “especializam” a grelha de modo a torná-la menos monótona. Portanto, uma forma genérica como o traçado ortogonal ganhou variações e permitiu construir formas urbanas mais originais na maioria das vezes adaptadas ao sítio.

Para tanto, esse livro se baseia na conceituação de cidades planejadas extraída dos estudos de Kevin Lynch (2007) e Spiro Kostof (1991) para uma análise prévia do formato e do traçado das cidades a fim de se elaborar um quadro que classificará as cidades e suas respectivas companhias com relação aos formatos (regulares e irregulares) e aos tecidos (regulares e irregulares). Recorre-se à morfologia urbana, ou seja, o estudo da forma das cidades por meio da análise morfológica, para o entendimento dos componentes elementares do tecido urbano configurado pelas ruas, quadras e praças, nos seus mais variados arranjos e formas, bem como pelos aspectos topográficos do sítio com suas nascentes e as vias rurais posicionadas, em geral, nas linhas de

cumeada. Esta abordagem permite vislumbrar os princípios que dirigiram as ações de planejadores, investidores e colonizadores das diversas companhias de colonização que fundaram cidades nestas regiões. Com isso, vai ficar claro que muitas formas urbanas ostentam configurações atentas às questões estéticas, ambientais e formais, apesar de terem sido criadas em um negócio de especulação fundiária.

Portanto, esta pesquisa se interessa pelos projetos das cidades novas planejadas analisados no seu aspecto material. E tal abordagem se deterá em três documentos principais:

- 1- Os planos urbanísticos originais registrados nos cartórios da região e apresentados por Carvalho (2000) e por Rosaneli (2009). Alguns desses planos foram obtidos diretamente nos cartórios, mas nem sempre isso foi possível, nem cópias foram fornecidas. Quando possível, estes desenhos foram reproduzidos neste trabalho. Entretanto, sabe-se que um projeto é sempre uma intenção que pode ser total, parcial, realizada ou virtual. Neste sentido, esta pesquisa também considerou relevante o seguinte documento:
- 2- As fotos aéreas do levantamento feito pelo ITCG (Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Paraná) em 1980. Estas fotos mostram as manchas urbanas efetivamente plantadas, a eventual correspondência da forma urbana com o sítio, sinalizadas sobretudo pela consideração, no risco das cidades novas, do relevo, das nascentes e das vias de conexão – estradas normalmente abertas sobre as linhas de cumeada;
- 3- Os mapas também elaborados pelo ITCG entre 1960 e 1990, com o traçado contemporâneo das cidades – muitas vezes expandido em relação ao projeto original, outras vezes muito menor que a cidade idealizada – e com as rotas viárias e as curvas de nível.

Assim, esse livro lança mão da pesquisa documental e bibliográfica e da observação sistemática, recorrendo aos métodos histórico – para conhecer a conformação original das cidades estudadas – e monográfico – para poder aproximar e classificar tais formas urbanas.

O primeiro capítulo deste livro descreve a conceituação adotada na análise das cidades, a saber, a morfologia urbana e a percepção visual. Também discute os principais objetos a serem analisados: os elementos morfológicos que formam o tecido urbano e a estrutura natural do terreno como a topografia e o sistema hídrico. Finalmente, são abordadas a visão de Spiro Kostof (1991) sobre a cidade cósmica, *grid* e orgânica e as três teorias normativas de Kevin Lynch (2007), quais sejam, as teorias da cidade cósmica, da cidade máquina e da cidade orgânica.

Já o segundo capítulo estuda as cidades novas planejadas do norte do Paraná e a ocupação desta região, delimitando o estudo nas atuais regiões geográficas do norte do estado: Norte Central, Centro-ocidental e Noroeste. Ainda neste capítulo são abordadas as práticas urbanísticas usadas no norte do Paraná pela maior companhia de terras em atuação nesta área, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), bem como pela sua sucessora Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), assim como por outras empresas que fundaram cidades na região.

No terceiro capítulo são aplicados os conteúdos estudados na análise e classificação do traçado das dezenas de cidades novas implantadas no norte paranaense. Além do traçado das cidades, incluem-se nesta análise a topografia e a presença de cursos d'água, identificados com auxílio de fotos aéreas e imagens que ilustram as curvas de nível. Assim é demonstrado como o meio físico natural, juntamente com as nascentes de rios e córregos, condicionaram diretamente a forma e o traçado destas cidades novas planejadas, e que o fato de se pensar as cidades e projetá-las levando em consideração com o terreno reflete em uma organização espacial que pode ser traduzida em qualidade ambiental.

1

MORFOLOGIA URBANA

A morfologia urbana é um campo de pesquisa interdisciplinar que estuda o meio físico da forma urbana atentando aos processos e às pessoas que o formaram. A morfologia urbana surgiu na Geografia buscando compreender os impactos e as influências do meio ambiente sobre as ações, as atitudes e os valores de seus usuários na qualidade físico-ambiental. Atualmente, como interage com grande número de disciplinas, é usada como um método de análise no Desenho Urbano, pois destaca princípios, regras e tipos inerentes ao traçado das cidades – conhecimento fundamental para futuras intervenções urbanas (Del Rio, 2000). Na Geografia, a morfologia urbana permite compreender características físicas e espaciais de toda a estrutura urbana (Jones; Larkham, 1991). No campo da História, o estudo morfológico possibilita o exame da conformação urbana, desde a sua gênese até as transformações recentes, identificando e dissecando os seus componentes edificados, os processos e os atores neles envolvidos (Rego; Meneguetti, 2011).

As duas principais escolas que estudam a morfologia urbana estão na Inglaterra e na Itália e sua produção se baseia principalmente nos desdobramentos das pesquisas de dois estudiosos: M.R.G. Conzen (1907-2000), geógrafo alemão que migrou para a Inglaterra antes da Segunda Guerra Mundial, inicialmente para o estudo e a prática do planejamento urbano e, em seguida para ensinar geografia; e Saverio Muratori (1910-1973), arquiteto italiano que lecionou em Veneza e depois em Roma.

Por mais que cada escola possuísse pesquisadores de áreas e de línguas diferentes, a disciplina foi fundada com pensamentos em

comum. Primeiramente, havia um consenso de que a cidade podia ser lida e analisada por meio de sua forma física. Além disso, havia um reconhecimento generalizado de que a análise morfológica se baseava em três princípios. O primeiro era que a forma urbana podia ser definida por três elementos físicos fundamentais: edifícios e seus espaços abertos, lotes e ruas. O segundo princípio era que a forma urbana podia ser entendida em diferentes níveis de resolução através de edifícios/lote, rua/quarteirão, a cidade e a região. Finalmente, o terceiro princípio mostrava que a forma urbana só podia ser entendida historicamente pelos elementos que a compunham originalmente e por suas contínuas transformações ao longo do tempo (Moudon, 1997).

Entretanto, mesmo possuindo pensamentos em comum, cada escola mostrava intenções diferentes em seus estudos da forma urbana. O foco principal dos pesquisadores da Inglaterra indica fins descritivos e explicativos, com o objetivo de desenvolver uma teoria sobre a construção da cidade, onde as análises questionavam a forma como elas foram construídas e os porquês desta construção. Já o estudo da forma urbana pela escola italiana tem por objetivo desenvolver uma teoria sobre o desenho da cidade e de como ela deve ser construída.

Com efeito, do ponto de vista epistemológico, os trabalhos de morfologia urbana podem ser divididos em estudos cognitivos e normativos (Gauthier; Gilliland, 2006). No primeiro caso estão incluídos os estudos que procuram produzir explicações para a forma urbana; no segundo caso, encontram-se aqueles estudos que buscam determinar ou prescrever o modo como a cidade deve ser planejada ou construída no futuro. Mas, independentemente dessa divisão, os estudos morfológicos não só podem auxiliar no entendimento de um bairro, cidade ou paisagem, como também na análise de sua origem e das transformações sofridas ao longo do tempo.

Neste livro será utilizada a abordagem cognitiva, adotando-se a escola inglesa estabelecida por pesquisadores que trabalham seguindo os estudos do geógrafo M.R.G. Conzen.

Também será empregada a percepção visual, método de análise urbana no qual Kevin Lynch (1960) é considerado o pesquisador mais influente. Sua teoria adota como referência três qualidades da imagem da cidade: a Legibilidade, ou seja, a facilidade com que as partes podem ser reconhecidas e organizadas em um padrão coerente; a Identidade que é a identificação de uma área, sua diferenciação de outra, sua personalidade e individualidade; e, por fim, a Imageabilidade que é a qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma forte imagem em qualquer observador.

Segundo Lynch (1960) a identificação de certos elementos trás uma maior qualidade ao espaço que está sendo avaliado. Assim, nos principais mapas elaborados pelos observadores é importante a identificação das vias ou percursos por onde o observador se move; dos limites, ou seja, fronteiras, interrupções naturais ou artificiais que delimitam uma região; dos bairros, regiões urbanas dentro da cidade, onde se reconhece aspectos comuns; dos nós, locais estratégicos da cidade, que podem ser concentrações de hábitos; e dos marcos visuais, referências representadas por objetos físicos que se evidenciam na paisagem.

Nesta pesquisa sobre as cidades novas projetadas no norte do Paraná, vamos analisar as cidades partindo dos métodos usados na morfologia urbana e também da percepção visual, com o objetivo de observar o traçado das cidades em contraste com o sítio para onde foram projetadas. Vale salientar que a análise da percepção visual será realizada não pelos moradores das cidades estudadas, mas sim pela própria pesquisadora.

1.1 TECIDO URBANO, ELEMENTOS MORFOLÓGICOS E O SÍTIO

O tecido urbano é composto por elementos morfológicos, dado nos mais variados arranjos. Ou seja, o sistema viário, o padrão de parcelamento do solo, a aglomeração ou o isolamento das edificações, bem como os espaços livres, configuram o tecido da cidade, indicam como estes elementos morfológicos se cristalizaram e são, efetivamente, o objeto de estudo da morfologia urbana (Rego e Meneguetti, 2011).

Os elementos morfológicos são dados pelas edificações, lotes e quadras, ruas, parques, praças e monumentos. Os lotes são parcelas do terreno que têm frente para via pública, ou que com ela se comunica, tendo por fim as edificações – construções com a finalidade de abrigar atividades humanas e que são caracterizadas pelo seu uso. As quadras são os espaços urbanos delimitados por ruas e avenidas e suas divisões determinam os lotes. Já as ruas ou o traçado viário são o suporte geográfico que regula a disposição dos edifícios e quadras, ligando as várias áreas da cidade. Os espaços livres e praças são entendidos como espaço público livre, com ou sem edificações e vegetação, e, normalmente, propiciam lazer para seus usuários. Já os monumentos podem ser estruturas construídas sem uma função, por motivos simbólicos e comemorativos, ou construções que se tornaram notáveis pela sua antiguidade, dimensão ou significado histórico.

Nesta pesquisa os elementos morfológicos que serão analisados são: o traçado viário, as quadras e as praças. Nas cidades planejadas do norte do Paraná a maioria dos traçados das vias foi feita em retícula, com exceções de traçados fragmentados ou ruas curvas, que parecem demonstrar maior adaptação ao terreno. Já as quadras, resultantes do traçado das vias, possuem formatos retangulares em sua maioria, variando entre quadrados, trapézios e triângulos – somente em alguns

casos observam-se formas orgânicas e irregulares. Em relação às praças, as cidades menores possuem este elemento como centro geométrico e local das principais edificações como igrejas e prefeituras, além de serem bastante utilizadas pela população. Já nas cidades maiores desta pesquisa, vemos o uso de praças como rotatórias em cruzamentos de avenidas. A presença de parques e cinturões verdes, localizados em algumas cidades, também são consideradas nas análises.

A união dos elementos morfológicos resulta no tecido da cidade. Rego (2009) assinala que M.R.G. Conzen ressalta a importância de três aspectos do tecido urbano, tomando-os como parte da imagem da cidade. Primeiro, a utilidade básica de prover orientação, ou seja, o mapa mental, e, portanto, a eficiência com que funcionamos espacialmente, depende do nosso reconhecimento dos locais. Segundo, o tecido urbano tem valor intelectual ao ajudar tanto o indivíduo quanto a sociedade a se orientar no tempo; uma imagem da cidade, especialmente se bem estabelecida, apresenta uma forte experiência visual da história de uma região, ajudando o indivíduo a se situar em uma maior amplitude da sociedade em transformação estimulando a comparação histórica e, assim, fornecendo uma base mais informada para a tomada de decisões. Terceiro, ele tem valor estético, como no impacto visual e no sentido de orientação instituídos por elementos dominantes como igrejas, monumentos, e no estímulo à imaginação alimentado por variações na largura e na direção das ruas. Estes três atributos estão inter-relacionados e as experiências estéticas e emocionais estão forte e particularmente entrelaçadas, ainda que não necessariamente de modo dependente, com a apreciação do significado histórico e geográfico do tecido urbano (Rego, 2009, p. 98; Whitehand, 1987).

Mas, para explicarmos a origem das formas urbanas vistas no norte paranaense, além dos elementos urbanos que formam as cidades,

precisamos entender as características do terreno, ou seja, do sítio físico no qual essas cidades foram implantadas. O sítio físico atua na configuração dos lugares por meio da composição plástica dos seguintes participantes do contexto paisagístico: o solo, o sistema hídrico, a vegetação e o clima (Kohlsdorf, 1996).

As estruturas produzidas pela atividade humana não se assentam sobre um território vazio, como uma tábula rasa que não influencia na formação e no processo tipológico das estruturas antrópicas. Pelo contrário, o território já tem sua estrutura, independente da presença do homem. A estrutura natural engloba, conjuntamente, o relevo e a hidrografia, cada um em estreita dependência da presença do outro: o clima, a pluviosidade, a altimetria, a consistência e a produtividade do solo. Em síntese, são as características morfológicas e climáticas que determinam cada lugar (Caniggia 1995; Guerreiro, 2001, p. 58).

Em sua dissertação, Maria Rosália Guerreiro (2011) estudou a influência do sítio-físico nas estruturas urbanas de Lisboa e das cidades fundadas por portugueses em Minas Gerais. Entretanto, salienta-se que embora a abordagem da autora possa ser parecida com a nossa, o presente trabalho tem enfoque diferente já que tratamos de cidades novas e planejadas, ao contrário daquele estudo.

Em nossa investigação verificamos a localização das cidades em relação à topografia do terreno, ou seja, se foram implantadas nas áreas de cumeadas, se foram alocadas em áreas planas ou acidentadas e a existência de sistemas hídricos, como rios, córregos e lagos. Também se observa a presença de corpos d'água para confirmarmos a topografia do terreno, além de verificarmos se estes foram empecilhos e se serviram de limite para a implantação dessas novas cidades. Segundo Guerreiro (2001), o desenvolvimento da cidade se faz a partir do sítio genético que ela envolve, transforma e, por vezes, abandona em sua expansão.

Justificando a escolha de determinados sítios, Salgueiro (1992) mostra que para cada implantação de uma cidade há normalmente mais de um sítio possível. A seleção do local recai sobre a hipótese que se apresenta mais favorável aos primeiros ocupantes ou que fornece melhores condições aos técnicos nos casos de fundações urbanas recentes.

Os motivos que levam à escolha dos sítios para a implantação das cidades podem ser: econômicos, políticos, defensivos e, ainda, psicológicos, religiosos ou sagrados. Os motivos econômicos podem ser influenciados por elementos que vão desde os recursos naturais (água, minério, características do solo e do clima para a produção agrícola etc.) até a facilidade de comunicação com os aglomerados vizinhos ou distantes. Os políticos são ligados as mais diversas funções, como, por exemplo, a militar, a administrativa ou a comercial. Os motivos defensivos obedecem preocupações estratégicas. Já os os motivos psicológicos não derivam de necessidades práticas como os anteriores. A implantação de igrejas em pontos altos e visíveis, montes, promontórios ou cabos, onde as condições naturais não são as mais favoráveis ao desenvolvimento do povoamento, são exemplos bem significativos de motivos religiosos que levam o homem à escolha de determinado sítio para se implantar (Guerreiro, 2001).

Em relação aos sítios escolhidos para as implantações das cidades novas planejadas no norte do Paraná, podemos dizer que as escolhas foram econômicas e políticas, já que a maioria das cidades estão em terras férteis, muito apreciadas para o desenvolvimento da agricultura, além de estarem em uma região inteiramente abastecida por sistemas hidrográficos de rios, de córregos e de lagos. No que diz respeito às razões políticas, destaca-se o fato de possuírem pequenas distâncias entre as cidades vizinhas, além de certa dependência das cidades maiores que atraem as populações próximas ofertando comércio, educação, saúde e prestações de

serviços. Soma-se a isso o fato de que a maioria destas cidades, senão todas elas, foram implantadas por iniciativa privada em solo particular, ou seja, eram construções para serem vendidas.

1.2 CIDADES PLANEJADAS

Para Pinheiro (2002), o conjunto das edificações e o traçado das cidades são a forma transparente de expressão cultural. Quanto mais se conhece da cultura, da estrutura da sociedade em vários períodos da história, em diferentes partes do mundo, mais se é capaz de interpretar seu meio ambiente construído. As cidades podem ser classificadas pelo reflexo do governo ou de ideias – cidade catedral, cidade estado, cidade portuária, cidade imperial, cidade ideal, sede de principado, cidade capital, etc.

Ainda de acordo com Pinheiro (2002), a cidade pode ser cósmica, como uma interpretação do universo e dos deuses ou pode resultar de planos ideais da Renascença e do Barroco, que são uma expressão articulada do poder e se caracteriza por um eixo monumental, muralhas e portões, trama regular e organização espacial hierarquizada; a cidade pode ser prática, que é a cidade como uma máquina, pequena, autônoma, as diferentes partes ligadas à grande máquina que, por sua vez, tem claramente diferenciadas as suas funções e movimentos; ou ainda pode ser orgânica, biológica, algo vivo mais do que uma máquina, com limite definido e tamanho ótimo, coeso, indivisível, estrutura interna e conduta ritmada que busca, face à inevitável mudança, manter o estado balanceado, modelo urbano não geométrico.

No livro *The City Shaped*, Spiro Kostof (1991) estuda o traçado da cidade por meio de modelos específicos: o orgânico, o *grid* e o diagrama, independentemente da época ou do estilo arquitetônico em vigor. Para

este autor, o modelo orgânico se encontra na origem modesta de muitas cidades. Onde antes haviam campos e pastos, ruas se materializam e se ligam, espaços públicos estreitos abrigam a vida da comunidade e o estender das casas expande o tecido urbano. As construções sobem as vertentes e se adaptam o melhor que podem à topografia ou à curvatura de um rio. Aos poucos, esse arranjo natural toma consciência.

Já o *grid* é o modelo mais comum das cidades planejadas, como por exemplo, Mileto na Grécia, ou a cidade ideal do Renascimento ou na América colonial. O significado do retângulo pode ser distinto a cada momento histórico e a cada lugar: para o sacerdote etrusco pode significar uma lei cósmica, para os planejadores de Nova York, em 1811, o máximo de possibilidades para especulações imobiliárias (Pinheiro, 2002). De toda sorte, a ortogonalidade é uma maneira de criar ordem urbana, não uma simples fórmula de desenho urbano. Num terreno plano, o *grid* é o método mais simples de divisão de terra. Iniciado com simples assentamentos, pode se estender indefinidamente como na grande Chicago ou nas conurbações de Buenos Aires ou Lima.

O diagrama trata de uma forma geométrica perfeita – círculos e polígonos de vários tipos – que obedece a modos mais rígidos de centralidade, convergência radial ou alinhamento axial. Parece ser a ideia de um indivíduo, ou instituição, de como o mundo deveria funcionar de forma ideal, com a suprema direção do indivíduo ou da instituição, ou ainda de acordo com algum princípio superior. A maioria das cidades deste modelo não saiu do papel e as que foram construídas duraram pouco, ou por não se adaptarem à rígida subserviência, ou por serem suplantadas por novos princípios de ordem. São traçados que encontramos, por exemplo, em cidades santas, cósmicas, cuja centralidade é a fé; ou política, onde a primazia é para as regras e a proteção militar (Pinheiro, 2002).

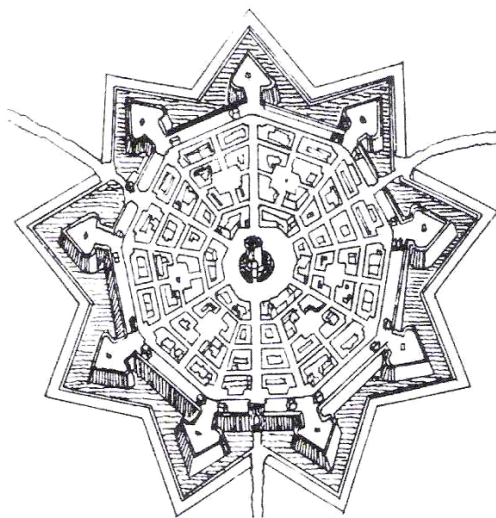


Figura 02 – Plano Original de Palmanova, Itália.

Fonte: Lynch (2007).

Em sua segunda teoria normativa, a teoria da cidade máquina, Lynch (2007) faz interessantes assinalamentos a partir da analogia entre cidade e máquina. Apesar do amplo desenvolvimento das máquinas ter acontecido com a Revolução Industrial, e, portanto, nos remeter a algo novo e moderno, o autor indica que este modelo de cidade já havia sido usado pelos gregos e romanos (figura 03), como forma de montar acampamentos e até mesmo cidades permanentes, pautando-se na regularidade e na praticidade. Este modelo de cidade foi utilizado, inclusive, na colonização da América espanhola por meio do Tratado das Índias, em que o imperador espanhol dava indicações sobre como deveriam ser construídas as novas cidades. Nessas leis encontram-se elementos sobre a cidade como: regras para a seleção dos locais, a disposição de uma grelha quadrada e bem ordenada de ruas e blocos, a sua orientação, a forma da praça central (que deveria ser rodeada de

edifícios públicos e casas das pessoas abastadas), a segregação das atividades nocivas, a forma da muralha, a disposição das terras comuns, a distribuição dos lotes e das quintas da cidade e até mesmo orientações para o estilo uniforme dos edifícios (Lynch, 2007).

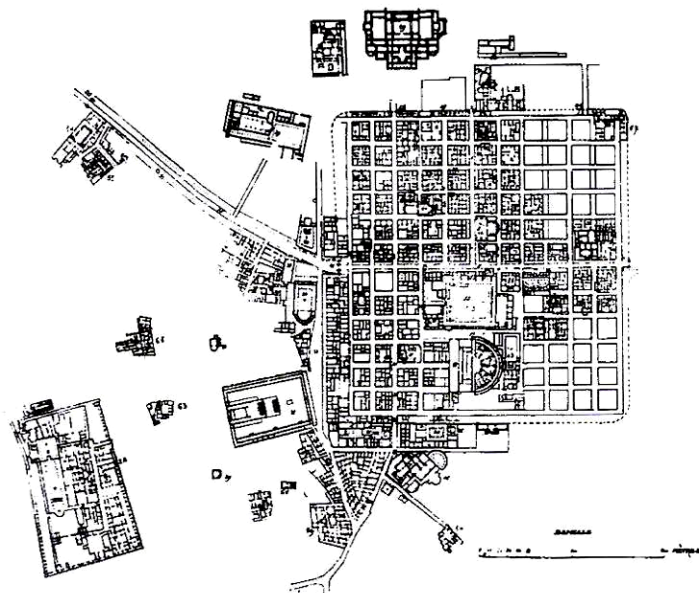


Figura 03 – Plano de Timgad, África. Colônia romana.

Fonte: Lynch(2007).

Segundo Lynch (2007) o modelo da máquina está na origem da maior parte dos atuais modos de encarar as cidades: na subdivisão de terra, na engenharia de tráfego, nos serviços públicos, nos códigos de saúde e de construção, além da divisão em zonas. A articulação destes elementos se relaciona com a igualdade da distribuição, bom acesso, função técnica, eficiência produtiva, bem-estar material, saúde física e autonomia das partes (o que significa liberdade individual, mas também liberdade de exploração dos espaços e de especulação nele). Estes motivos, discutíveis, mas certamente não desprezíveis, adequam-se

facilmente à concepção da máquina. Em razão de suas partes divisíveis ela pode ser analisada e melhorada de modo fragmentado – com grande economia de esforços. A racionalidade explícita, com todas suas glórias e perigos, encontra neste âmbito um campo de aplicação perfeito.

Já a teoria orgânica se contrapõe à teoria anterior, encarando a cidade como um organismo. Se uma cidade é um organismo, então possui algumas características que diferenciam as criaturas vivas das máquinas. Um organismo é um indivíduo autônomo com um limite definido e com uma dimensão definida. Não altera sua dimensão pela simples extensão, dilatação ou adição ilimitada de partes, mas reorganiza a sua forma à medida que muda de dimensão e alcança limites ou limiares onde a mudança da forma é radical. A contribuição mais importante da teoria orgânica é a de considerar um aglomerado populacional como um conjunto com muitas funções, cujos elementos diversos estão em interação constante e se apoiam mutuamente de tal modo que processo e a forma são indivisíveis (Lynch, 2007).

Na forma desse modelo encontramos elementos característicos como: padrões radiais, unidades limitadas, cinturões verdes, centros focalizados, disposições não geométricas, curvas irregulares, formas “orgânicas”, materiais “naturais” (o que significa materiais tradicionais, ou materiais próximos do seu estado não processado), habitação de densidade moderada ou baixa, muitos espaços abertos (figura 04).

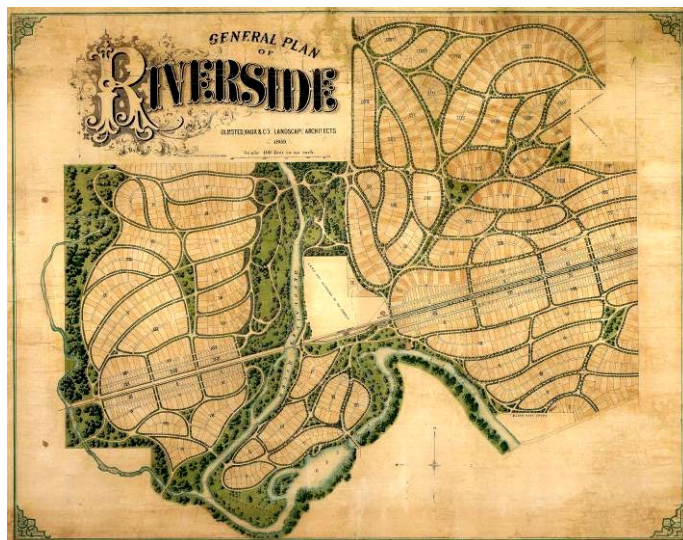


Figura 04 – Subúrbio residencial Riverside, Illinois. Projeto de Frederick Law Olmsted.

Fonte: <http://www.olmstedsociety.org/resources/maps-of-riverside/> Acesso 22/06/2011.

Aí a árvore é o modelo admirado e não a máquina. Em algumas exposições grosseiras da teoria, as partes da cidade são encaradas como explicitamente análogas às funções animais: respiração, circulação do sangue, digestão e transmissão dos impulsos nervosos (Lynch, 2007).

Como esta pesquisa busca analisar a forma urbana de cidades planejadas, por meio dessas teorias esperamos mostrar que as raízes do planejamento para a implantação de uma cidade são bem mais antigas do que comumente se imagina e que as atitudes subjacentes a estas teorias podem se manifestar ao refazermos as ações que construíram as cidades aqui estudadas.

2

CIDADES NOVAS PLANEJADAS NO NORTE DO PARANÁ

Este capítulo está dividido em duas partes. Na primeira é delimitada a área de estudo, ou seja, o norte do Paraná, e são listadas as cidades novas planejadas que serão analisadas no capítulo seguinte. Indicamos ano de fundação, companhia colonizadora e, nos casos possíveis, os nomes dos engenheiros responsáveis por essas cidades. Excetuando-se de Londrina, Maringá e Cianorte, as cidades das Companhias de Terras do Norte do Paraná (CTNP) e da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) não traziam o nome dos projetistas em suas plantas, apenas os dados do escritório técnico da Companhia.

A segunda parte trata das práticas de urbanização das companhias colonizadoras que fundaram cidades nessa região: a CTNP, a sua sucessora CMNP e outras 24 empresas imobiliárias (Tabela 1) que acabaram por segui-las em seus empreendimentos.

Tabela 1 – Companhias Colonizadoras.

	Companhias
1	Annis Abbudi & Cia
2	Byington Colonização S/C Ltda. / Byington & Cia.
3	Colonização, Imobiliária e Agrícola de Catnaduva Ltda. CIAC.
4	Colonizadora Alto Paraná "CAP" Ltda.
5	Colonizadora Mariluz Ltda.
6	Colonizadora Norte do Paraná Ltda.
7	Colonizadora Paranapanema.
8	Colonizadora Rio Bom.
9	Comércio de Construções e Imóveis Agricultura Ângulo Ltda.
10	Comissária Exportadora e Importadora União S/A.
11	Companhia Brasileira de Imigração e Colonização – COBRIMCO.
12	Companhia Comercial e Colonizadora Santa Cruz.
13	Companhia de Colonização e Desenvolvimento Rural – CODAL.

14	Companhia de Terras Barbosa.
15	Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP.
16	Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná – CMNP.
17	Imobiliária Agrícola Madalozzo Ltda. Colonização, Indústria e Comércio.
18	Imobiliária Nova Londrina Ltda.
19	Imobiliária Paraná Ltda.
20	Imobiliária Toledo Piza Ltda.
21	Imobiliária Ypiranga.
22	Scrivanti & Cia.
23	Sociedade Colonizadora Paraná.
24	Sociedade Imobiliária Colonizadora Guairacá.
25	Sociedade Técnica e colonizadora Engenheiro Beltrão Ltda.
26	Sociedade Territorial Ubá Ltda.

Fonte: Rosaneli (2009).

2.1 NORTE DO PARANÁ E AS TRÊS REGIÕES GEOGRÁFICAS

Para localizar as cidades e delimitar nosso objeto de estudo, seguiremos os dados atuais do IBGE. Na época da implantação das cidades, a região tradicionalmente chamada de Norte do Paraná (figura 05) era definida pelos rios Itararé, Paranapanema, Paraná, Ivaí e Piquiri, e dividida em três partes, Norte Velho, Norte Novo e Norte Novíssimo – conforme a época e a origem da colonização (Meneguetti, 2009).

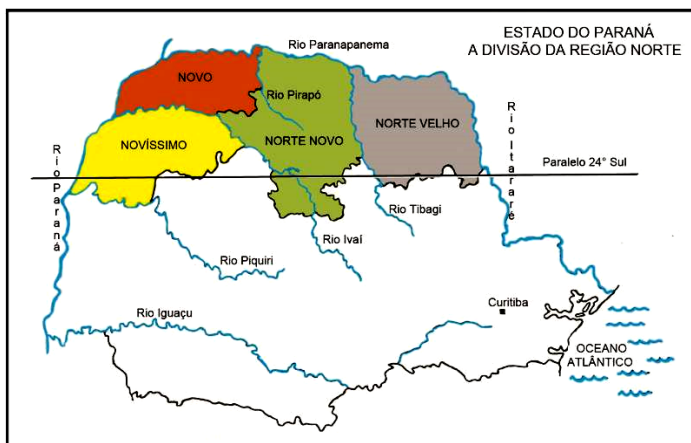


Figura 05 – Antigo Norte do Paraná.

Fonte: Luz (1997) organizado pela autora 2011.

Posteriormente o Norte do Paraná foi dividido em quatro mesorregiões que hoje correspondem ao: Noroeste; Centro-ocidental; Norte Central e Norte Pioneiro (figura 06).

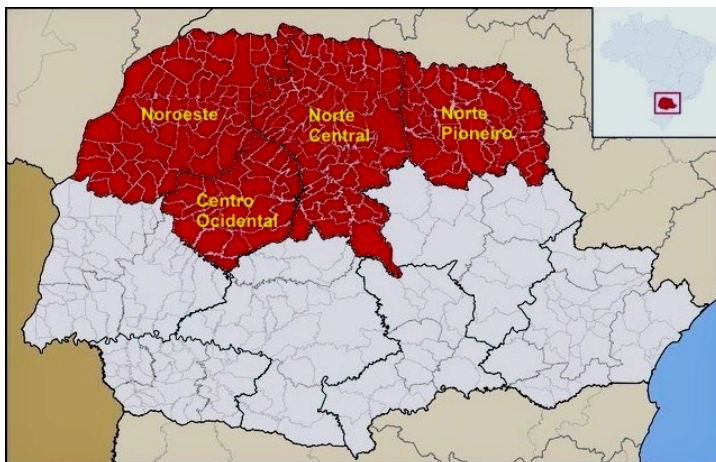


Figura 06 – Norte do Paraná atualmente.

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=966008>. Acessado em 29/08/2011.

O recorte de nossa área de estudo se concentra nas cidades novas planejadas do norte paranaense nas regiões: Norte Central, Noroeste e Centro-ocidental (figura 07). Isto em razão de ser este o local em que majoritariamente ocorreu a urbanização por companhias colonizadoras e empresas imobiliárias.

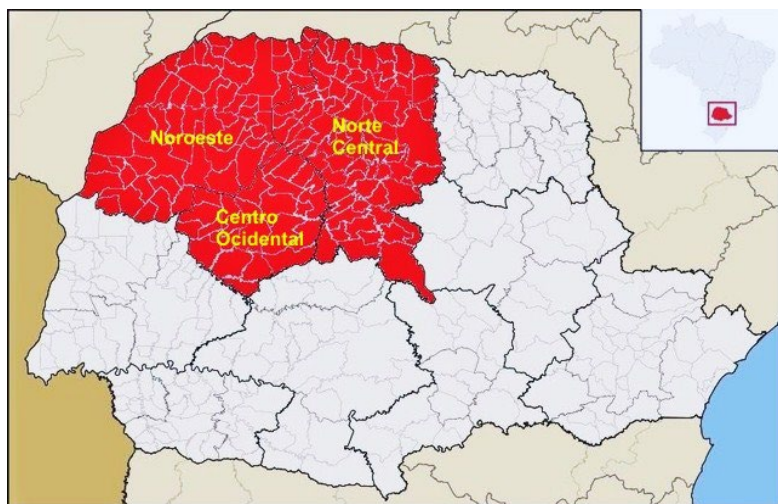


Figura 07 – Região a ser estudada.

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=966008> Acessado em 29/08/2011.

Para uma melhor visualização das cidades que serão analisadas, elaboramos três tabelas, listando todas as cidades pertencentes a cada região geográfica. Região Noroeste (tabela 1), região Centro-ocidental (tabela 2) e região Norte Central (tabela 3). Nas tabelas também há a indicação de quais cidades foram planejadas, quais as companhias que as fundaram e o ano de fundação.

Tabela 2 – Relação de Cidades da Região Noroeste do Paraná.

	Cidades	Companhias	Data	Projetista
1	Alto Paraíso	COBRIMCO	1960	
2	Alto Paraná	Imobiliária Ypiranga	1948	Eng. Civil Mosart Oubert
3	Alto Piquiri		1950	
4	Altônia	Byington & Cia	1953	Eng. Civil Arthur Bruno Junges
5	Amaporã		1948	
6	Brasilândia do Sul		1954	
7	Cafezal do Sul	Colonizadora Cafezal Ltda	1953	Eng. Civil Américo Sato
8	Cianorte	CMNP	1950	Eng. Civil Jorge de Macedo Vieira
9	Cidade Gaúcha	Colonizadora Alto Paraná "CAP"	1952	Eng. Civil Américo Sato

10	Cruzeiro do Oeste		1947	
11	Cruzeiro do Sul	CMNP	1952	Escritório Técnico CMNP
12	Diamante do Norte	Cia Toledo Pizza	1949	
13	Douradina		1952	
14	Esperança Nova	Byington Colonização	1960	Eng. Civil Arthur Bruno Junges
15	Francisco Alves		1950	
16	Guairacá	Sociedade Imobiliária Colonizadora Guairacá	1946	Eng. Agrônomo Wilson Dantas
17	Guaporema	Scrivanti & Cia	1952	
18	Icaraíma	Cia Brasileira de Imigração e Colonização (COBRIMCO)	1955	Eng. Agrimensor Kazutoshi Shibuya
19	Inajá	CMNP	1952	Escritório Técnico CMNP
20	Indianópolis	CMNP	1953	Escritório Técnico CMNP
21	Iporã	SINOP	1953	Jaime Patrick Clark
22	Itaúna do Sul	Imobiliária Toledo Piza	1951	Eng. Civil Gantus Neto
23	Ivaté	COBRIMCO	1958	Eng. Agrimensor Kazutoshi Shibuya
24	Japurá	CMNP	1953	Escritório Técnico CMNP
25	Jardim Olinda		1956	Eng. Cleber Palhano
26	Jussara	CMNP	1951	Escritório Técnico CMNP
27	Loanda	Imobiliária Nova Londrina	1952	Eng. Civil Afrânio Jonas
28	Maria Helena	Sociedade Colonizadora Pranã Ltda.	1953	
29	Marilena	Colonizadora Paranapanema	1948	
30	Mariluz	Colonizadora Mariluz Ltda.	1953	
31	Mirador		1954	
32	Nova Aliança do Ivaí		1947	
33	Nova Londrina	Imobiliária Nova Londrina Ltda.	1952	
34	Nova Olímpia	Sociedade Colonizadora Paraná Ltda.	1951	
35	Paraíso do Norte		1949	
36	Paranacity	Imobiliária Progresso Ltda.	1949	Eng. Civil Yoroslau Sessak
37	Paranapoema	Imobiliária Paranapoema Ltda.	1952	Eng. Civil Kleper G. Palhano
38	Paranavaí		1928	
39	Perobal	CMNP	1950	Escritório Técnico CMNP
40	Pérola	Byington & Cia	1953	Eng. Civil Arthur Bruno Junges
41	Planaltina do Paraná	Imobiliária Agrícola Madalozzo Ltda.	1953	Eng. Civil Benedito Passos de Paula
42	Porto Rico	José Ebner & Cia.	1953	Eng. Civil Zigmundo Dionísio Stsiak
43	Querência do Norte	Brasil- Paraná Loteamentos e Colonização Ltda.	1950	Eng. Lucio Pereira Borba

44	Rondon		1945	
45	Santa Cruz de Monte Castelo	Companhia Comercial e Colonizadora Santa cruz	1951	Eng. Civil Adauto da Silva Rocha
46	Santa Isabel do Ivaí		1950	
47	Santa Mônica		1951	
48	Santo Antônio do Caiuá	CMNP	1951	Escritório Técnico CMNP
49	São Carlos do Ivaí		1949	
50	São João do Caiuá	CMNP	1951	Escritório Técnico CMNP
51	São Jorge do Patrocínio	Byington Colonização	1960	Eng. Civil Arthur Bruno Junges
52	São Manoel do Paraná	CMNP	1955	Escritório Técnico CMNP
53	São Pedro do Paraná		1955	
54	São Tomé	CMNP	1953	Escritório Técnico CMNP
55	Tamboara	Sociedade Técnica e Colonizadora Eng. Beltrão Ltda.	1947	Eng. Civil Alexandre Beltrão
56	Tapejara	Empresa Imobiliária Tapejara Ltda.	1951	
57	Tapira	Colonizadora Rio Bom	1951	
58	Terra Rica	SINOP	1950	
59	Tuneiras do Oeste	CMNP	1952	Escritório Técnico CMNP
60	Umuarama	CMNP	1955	Escritório Técnico CMNP
61	Xambrê	Byington & Cia.	1952	Eng. Paulo Almeida Fagundes

*Em negrito estão as cidades a serem estudadas. As lacunas respondem à falta de dados ou à informação não comprovada.

Fonte: IBGE (2012), IPARDES (2011) e Rosaneli (2009).

Tabela 3 – Relação de Cidades da Região Centro-ocidental do Paraná.

	Cidades	Companhias	Data	Projetista
1	Altamira do Paraná	Companhia de Colonização e Desenvolvimento Rural (CODAL)	1962	
2	Araruna		1951	
3	Barbosa Ferraz	Imobiliária Paraná	1948	Eng. Civil Odilon Borges de Carvalho
4	Boa Esperança		1950	
5	Campina da		1940	
6	Campo Mourão		1921	
7	Corumbataí do		1967	
8	Engenheiro Beltrão	Sociedade Técnica e Colonizadora Engenheiro Beltrão Ltda	1949	Eng. Civil Alexandre Beltrão
9	Farol		1942	
10	Fênix		1950	

11	Goioerê	Sociedade Goioerê Ltda.	1953	
12	Iretama		1952	
13	Janiópolis		1960	
14	Juranda	Colonizadora e Imobiliária Szaferman	1958	Eng. Roberto Brandão
15	Luiziana		1952	
16	Mamborê		1940	
17	Moreira Sales	Comissária Exportadora, Importadora União S/A.	1953	
18	Nova Cantu		1955	
19	Peabiru		1946	
20	Quarto		1953	
21	Quinta do Sol		1949	
22	Rancho Alegre		1951	
23	Roncador		1923	
24	Terra Boa	CMNP	1951	Escritório Técnico
25	Ubiratã	SINOP	1956	

*Em negrito estão as cidades a serem estudadas. As lacunas respondem à falta de dados ou à informação não comprovada.

Fonte: IBGE (2012), IPARDES (2011) e Rosaneli (2009).

Tabela 4 – Relação de Cidades da Região Norte Central do Paraná.

	Cidades	Companhias	Data	Projetista
1	Alvorada do Sul	Lima, Nogueira S/A- Comercial Exportadora	1944	
2	Ângulo	Comercio Construções Imóveis, Agricultura Ângulo Ltda	1949	Eng. Civil Dimitri Novikov
3	Apucarana	CTNP	1938	Escritório Técnico CTNP
4	Arapongas	CTNP	1935	Escritório Técnico CTNP
5	Arapuã	Sociedade Territorial Ubá Ltda.	1961	Eng. Agrônomo João Maria Rocha
6	Ariranha do Ivaí	Sociedade Territorial Ubá Ltda.	1961	Eng. Agrônomo João Maria Rocha
7	Astorga	CMNP	1945	Escritório Técnico CMNP
8	Atalaia	CMNP	1953	Escritório Técnico CMNP
9	Bela Vista do Paraíso		1939	
10	Bom Sucesso		1945	
11	Borrazópolis	Colonizadora Rio Bom	1948	Eng. Civil Othon Mader
12	Cafeara		1949	
13	Califórnia		1942	
14	Cambé	CTNP	1930	Escritório Técnico CTNP
15	Cambira		1942	
16	Cândido de Abreu		1921	

17	Centenário do Sul		1944	
18	Colorado	Colonizadora, Imobiliária e Agrícola de Catanduva (CIAC)	1948	
19	Cruzmalta		1956	
20	Doutor Camargo	CMNP	1951	Escritório Técnico CMNP
21	Faxinal		1920	
22	Floraí	CMNP	1947	Escritório Técnico CMNP
23	Floresta		1944	
24	Florestópolis		1943	
25	Flórida	CMNP	1948	Escritório Técnico CMNP
26	Godoy Moreira		1977	
27	Grandes Rios		1951	
28	Guaraci		1945	
29	Ibiporã		1936	
30	Iguaraçu		1940	
31	Itaguaí		1951	
32	Itambé		1947	
33	Ivaiporã	Sociedade Territorial Ubá Ltda.	1953	Eng. Civil Yaroslau Sessak
34	Ivatuba	Mazzuco Pareja e Cia. Ltda.	1949	Eng. Civil Osmar Rupp
35	Jaguapitã		1937	
36	Jandaia do Sul	CTNP	1942	Escritório Técnico CTNP
37	Jardim Alegre		1952	
38	Kaloré		1948	
39	Lidianópolis		1950	
40	Lobato	CMNP	1948	Escritório Técnico CMNP
41	Londrina	CTNP	1930	Alexandre Razgulaeff
42	Lunardelli		1943	
43	Lupionópolis	Anis Abbudi & Cia	1949	
44	Mandaguaçu		1944	
45	Mandaguari	CTNP	1937	Escritório Técnico CTNP
46	Manoel Ribas		1947	
47	Marialva	CTNP	1940	Escritório Técnico CTNP
48	Marilândia do Sul		1928	
49	Maringá	CMNP	1947	Eng. Civil Jorge de Macedo Vieira
50	Marumbi	CMNP	1945	Escritório Técnico CMNP
51	Mauá da Serra		1954	
52	Miraselva		1950	

53	Munhoz de Melo		1955	
54	Nossa Senhora das Graças		1948	
55	Nova Esperança	CMNP	1946	Escritório Técnico CMNP
56	Nova Tebas		1930	
57	Novo Itacolomi	CMNP	1946	Escritório Técnico CMNP
58	Ourizona		1947	
59	Paiçandu	CMNP	1948	Escritório Técnico CMNP
60	Pitangueiras		1943	
61	Porecatu		1941	
62	Prado Ferreira		1944	
63	Presidente Castelo Branco	CMNP	1948	Escritório Técnico CMNP
64	Primeiro de Maio	Corain & Cia.	1923	
65	Rio Bom	Colonizadora Rio Bom	1942	Eng. Civil Othon Mäder
66	Rio Branco do Ivaí		1990	
67	Rolândia	CTNP	1932	Escritório Técnico CTNP
68	Rosário do Ivaí		1960	
69	Sabáudia	CMNP	1945	Escritório Técnico CMNP
70	Santa Fé		1949	
71	Santa Inês		1952	
72	Santo Inácio		1924	
73	São João do Ivaí		1953	
74	São Jorge do Ivaí	CMNP	1946	Escritório Técnico CMNP
75	São Pedro do Ivaí		1950	
76	Sarandi	CMNP	1947	Escritório Técnico CMNP
77	Sertanópolis		1923	
78	Tamarana		1930	
79	Uniflor	CMNP	1950	Escritório Técnico CMNP

*Em negrito estão as cidades a serem estudadas. As lacunas respondem à falta de dados ou à informação não comprovada.

Fonte: IBGE (2012), IPARDES (2011) e Rosaneli (2009).

Ao analisar as tabelas verificamos que a região Noroeste do Paraná possui 61 cidades, dos quais 43 foram projetadas e implantadas por companhias colonizadoras. O que representa percentualmente, 70% do total das cidades. Na região Centro-ocidental do estado, por se tratar de uma área menor, foram encontradas 25 cidades das quais 9 foram projetadas por companhias, ou seja, 36% das cidades dessa região foram projetadas. Já em relação à região Norte Central, observamos o maior número de municípios, em um total de 79 cidades, das quais 35 foram planejadas e implantadas por empresas imobiliárias e colonizadoras, o que corresponde a 44,30% do total. Com isto, constata-se que das 165 cidades da antiga região Norte do estado, 87 foram planejadas e implantadas por empresas colonizadoras, o que representa 52,72% do total.

Dessas 87 cidades implantadas no Norte do Paraná, excluímos 15 por falta de dados, ou seja, de mapas legíveis para as análises. As cidades planejadas que não serão analisadas nesta pesquisa são: Alto Paraíso, Cafezal do Sul, Iporã, Maria Helena, Paranacity, Porto Rico, Querência do Norte, Tapejara e Xambrê (região Noroeste); Goioerê, Juranda e Ubiratã (região Centro-ocidental); Alvorada do Sul, Ivatuba e Primeiro de Maio (região Norte Central). Assim, ficam delimitadas 72 cidades para análise, que estão destacadas em negrito nas tabelas apresentadas ao longo deste trabalho.

2.2 AS PRÁTICAS DE URBANIZAÇÃO DAS COMPANHIAS COLONIZADORAS

Como a maior empresa que atuou na região norte do Paraná foi a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), e sua sucessora brasileira a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), com o percentual de 52,77% das 72 cidades estudadas, analisaremos os métodos utilizados por essas companhias na implantação de cidades no norte paranaense.

A Companhia de Terras Norte do Paraná, filial da companhia inglesa *Parana Plantations Ltd.*, foi responsável por um grande empreendimento de colonização e desenvolvimento que tinha como objetivo a venda de glebas rurais destinadas, principalmente, ao plantio de café. A Companhia adquiriu terras do governo do estado, de colonizadoras e de posseiros, o que significou um total que ultrapassava 546.078 alqueires paulistas (figura 08), localizados junto à bacia do rio Paranapanema entre os vales dos rios Tibagi e Ivaí. O solo fértil oferecia perspectivas promissoras às pessoas interessadas na cafeicultura (Rego, 2009; Rego; Meneguetti, 2008a).

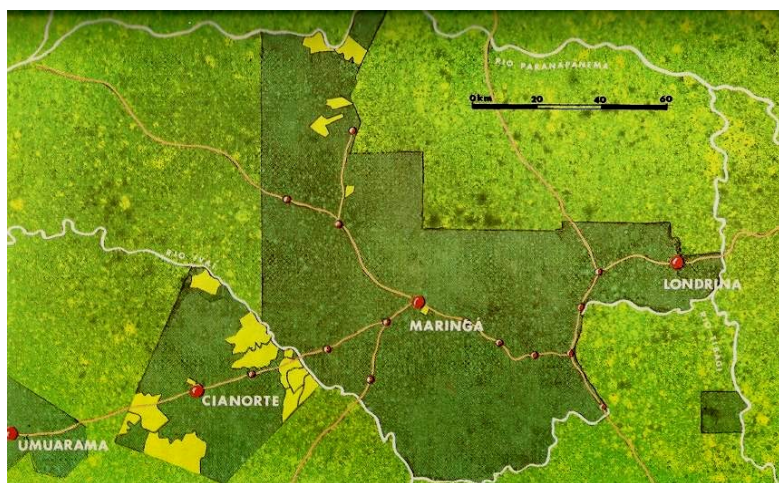


Figura 08 – Terras da Companhia de Terras Norte do Paraná. Posteriormente da Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná.

Fonte: CMNP (1975)

Para a CTNP garantir o sucesso em suas atividades comerciais foi necessária a construção de uma ferrovia, bem como a implantação de cidades que servissem de suporte para as atividades agrícolas. Estas cidades compunham a estrutura do plano de desenvolvimento regional e tinham um duplo papel: ser o lugar dos serviços urbanos e o centro

comercial para os negócios da região (Rego; Meneguetti, 2008a). Segundo o plano geral de ocupação da região, a CTNP foi responsável pelo desenho de uma rede de cidades novas criadas entre os anos 1930 e 1944, quando ela foi liquidada e o empreendimento passou a ser administrado pela CMNP, com certas alterações no processo de urbanização.

Em 1944 os ingleses deixaram a empresa, e a Companhia de Terras Norte do Paraná passou ao controle de um grupo brasileiro de acionistas. A partir de 1951 passou a denominar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Mesmo assim, o negócio não arrefeceu. Seguindo o plano geral traçado pelos ingleses, a Companhia foi fundando cidades, uma rede delas que se estendeu, no tempo e no espaço, de Londrina (a primeira delas, oficialmente datada de 1932) a Umuarama (1955) – a mais distante – e Paçandu (1960), o último assentamento criado pela empresa. Foram implantados pela companhia 62 núcleos urbanos, sendo 9 patrimônios, 18 distritos, 23 sedes de município e 12 sedes de município com sedes de comarca, afora outros 48 núcleos urbanos implantados por particulares nas terras da companhia (Rego; Meneguetti, 2008a, p.38).

2.2.1 COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ

O objetivo principal desta companhia era a venda de lotes rurais, mas para atrair investidores precisava de infraestrutura. Para tanto, criou uma rede de cidades juntamente com a linha férrea que, além de atender os compradores, aumentaria o valor da terra e consequentemente o lucro.

A intenção de atrair pequenos proprietários já fazia parte das metas da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). As pequenas propriedades evitavam os efeitos prejudiciais de uma economia de latifúndio e monocultura, contribuíam para a demanda de serviços oferecidos pelos centros urbanos, além de impulsionarem o desenvolvimento geral da região de modo mais efetivo (Rego, 2009).

Desta forma, a área rural seria cortada por estradas vicinais, abertas de preferência ao longo dos espigões, de maneira a permitir a divisão da terra em pequenos lotes de 10, 15 ou 20 alqueires – com frente para a estrada de acesso e fundo para o ribeirão. Na parte alta, apropriada para plantar café, os proprietários desenvolveriam sua atividade agrícola básica. Já na parte baixa construiria sua casa, plantaria sua horta, criaria os animais para consumo e formaria seu pomar. A água seria obtida no ribeirão ou em poço de boa vazão. E ao vender sua pequena safra, gastaria seu dinheiro no comércio ali estabelecido, gerando uma distribuição de interesses e uma circulação local de dinheiro que constituiriam um salutar fator de progresso local e regional (CMNP, 1975).

Segundo Rego (2009) o parcelamento rural reforçava as linhas naturais do terreno. As linhas de festo e de talvegues foram adotadas para delimitar faixas de terra que então poderiam ser facilmente subdivididas. Desenhadas pela natureza e demandando menos trabalho de demarcação, essas faixas ainda ofereciam vantajosamente o acesso direto à água e ao transporte, uma vez que as estradas foram abertas nos espigões. Assim, recorrendo ao artifício da geometria, fracionaram faixas separadas pelas linhas de festo e talvegue em porções retangulares que depois de numeradas e calculadas foram colocadas à venda. Esses sítios tinham em média 40 hectares, mas podiam ser ampliados aumentando sua largura.

Um dos pontos mais importantes na colonização efetuada pela *Parana Plantations* foi a construção da ferrovia, coordenada com a criação e implantação das cidades. Mesmo que de fato a ferrovia não tenha alcançado as cidades já implantadas e habitadas, o seu traçado antecipou e condicionou suas locações, pois os assentamentos urbanos foram alinhados ao longo da estrada de ferro em intervalos pequenos e

mais ou menos regulares. Assim, podemos dizer que a linha férrea norteou todo o empreendimento e foi o elemento estruturador da paisagem em construção.

Os projetos urbanos foram elaborados em datas muito próximas e locavam as cidades no alinhamento da ferrovia (figura 09) com uma pequena distância entre elas.

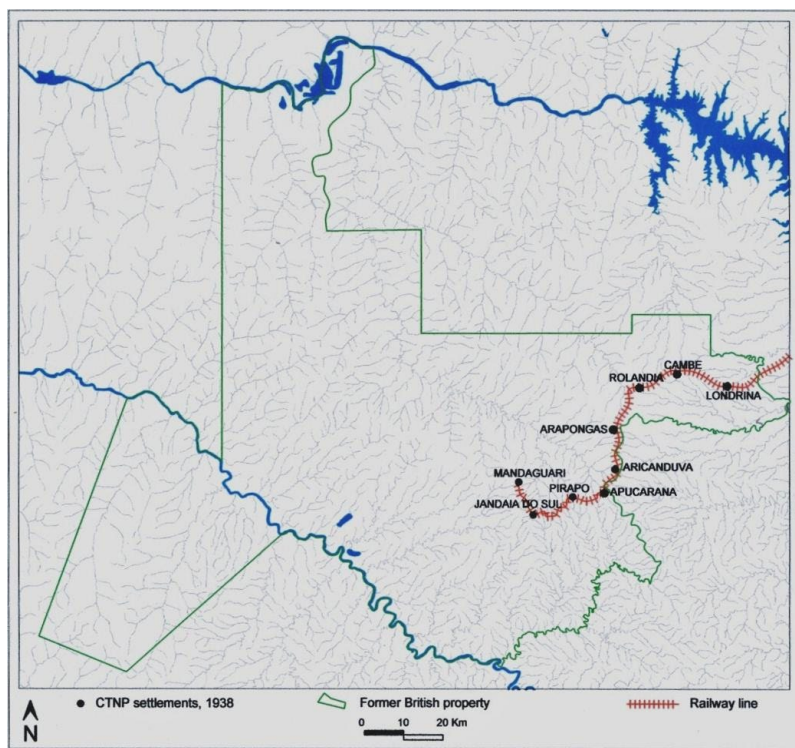


Figura 09 – Cidades implantadas ao longo da ferrovia. Companhia de Terras Norte do Paraná.

Fonte: Rego e Meneguetti (2008b).

Londrina e Cambé distavam 13 quilômetros, Cambé e Rolândia somente 10, de Rolândia até Arapongas eram 12 e de Arapongas até Aricanduva mais 9, dali a Apucarana 8, de Apucarana a Pirapó eram mais

7 quilômetros, e entre essa parada e Jandaia 12, e com mais 2 se chegava a Mandaguari, e assim por diante. Portanto, as cidades não foram implantadas aleatoriamente, mas sim obedeceram a uma deliberada configuração. E tal como foram implantadas, elas não podem ser percebidas senão como conjunto (Rego, 2009).

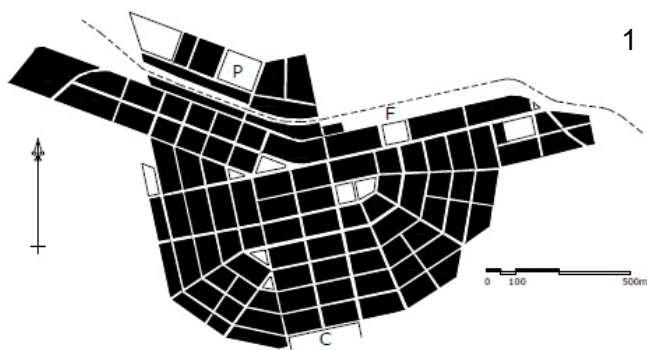
O esquema geral da colonização mostra ressonância do ideário Cidade Jardim no aspecto do planejamento territorial regional. Assim, cidades de porte equivalente e independentes foram plantadas em intervalos regulares, equidistantes, separadas por cinturão verde e conectadas pela ferrovia. O próprio parcelamento rural em pequenas propriedades mostrava sintonia com as recomendações do movimento Cidade Jardim, comandado por Ebenezer Howard (Rego, 2009; REGO; Meneguetti, 2010; Yonegura, 2010).

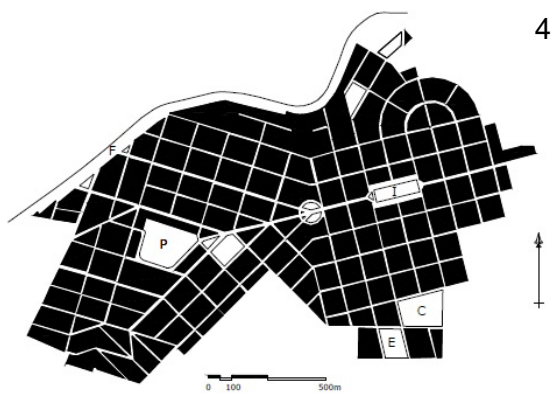
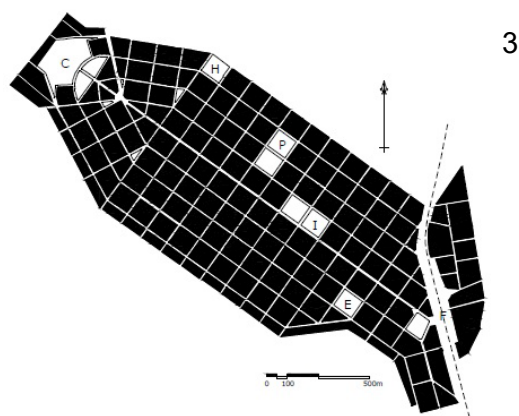
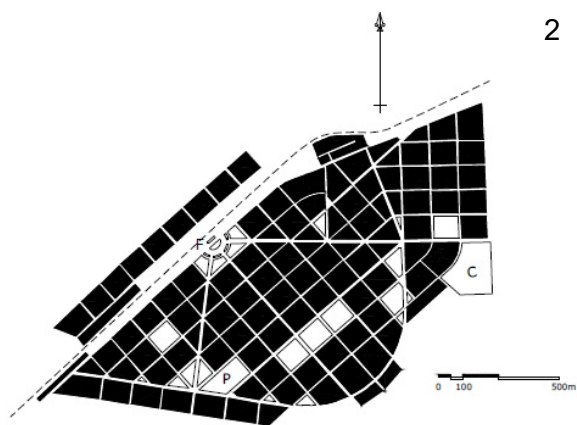
De acordo com Rego (2009) os critérios de seleção dos locais para a implantação dos assentamentos urbanos da Companhia foram pautados não só pela regularidade nos intervalos ao longo da ferrovia, mas também pela escolha de sítios topograficamente dominantes. Deste modo, mais do que sítios, eram lugares e possuíam características distintas e reconhecíveis, como o platô, o topo da encosta onde seriam assentadas as cidades, e, por consequência, condicionariam a configuração delas. A implantação da ferrovia e do conjunto de cidades em pontos destacados do relevo, regularmente espaçados, em concordância com o micro parcelamento do solo rural, garantiu a unidade e a especificidade da paisagem regional. Essas características foram reforçadas pelo padrão de desenho urbano dessas cidades novas.

Em relação à urbanização empreendida pela Companhia de Terras Norte do Paraná, Rego (2009) aponta que essas cidades foram riscadas em terrenos que ainda estavam sendo desbravados, cobertos por mata. Apesar disso, essas cidades foram desenhadas de acordo com um padrão

e esse padrão era adaptado às circunstâncias geográficas de cada sítio, resultando em diferentes desenhos urbanos.

Mas as cidades da CTNP nada tinham da forma orgânica das cidades jardim, imortalizada nos traçados de Raymond Unwin e Barry Parker; elas antes se enquadravam em um padrão simplificado, com certa regularidade funcional. Esse padrão compreende o desenho geométrico, preferencialmente, ortogonal. Além do emprego de formas regulares havia uma certa hierarquia das vias, ainda que simples. O tecido não apresentava subdivisões em bairros ou zonas, a aparência da área urbana era uniforme e contínua. Talvez um princípio de zoneamento urbano possa ser notado nos lotes junto à ferrovia, por exibirem maior tamanho, já que era destinado a serviços mais pesados, em contraste com os lotes residenciais e comerciais do centro da cidade (Rego, 2009). Entretanto, este padrão era adaptado ao sítio em cada novo projeto, daí as conformações variadas (figura 10). Onde a letra F representa a estação ferroviária, C o cemitério, I a igreja, E a escola, P o campo de esportes e H o hospital.





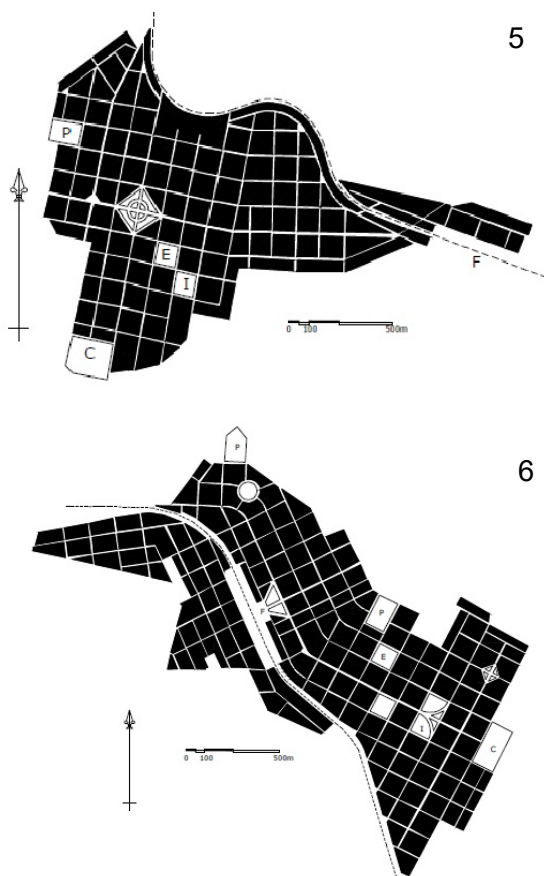


Figura 10 – Plano das Cidades. Cambé (1), Rolândia (2), Arapongas (3), Apucarana (4), Jandaia do Sul (5) e Mandaguari (6).

Fonte: Rego e Meneguetti (2006).

Ainda de acordo com esse modelo de urbanização, o centro da cidade era destacado, tanto pelo layout ortogonal quanto pelo relevo do sítio, que por uma estratégia de desenho urbano concentrava os edifícios públicos e institucionais ao redor de uma praça central – onde se instalava a igreja católica. Contava-se ainda com uma praça diante da estação ferroviária localizada no limite da cidade. As cidades eram implantadas preferencialmente ao sul da via férrea e o largo da estação

se conectava com a praça central por um eixo, uma avenida principal. No projeto dessas cidades, o largo diante da estação era um elemento particularmente valorizado na medida em que normalmente apresentava um desenho bastante elaborado em relação à praça principal (Rego, 2009).

Como já foi dito anteriormente o trem não alcançou a construção dessas cidades, no entanto, mesmo que a ferrovia tenha chegado depois destas construídas e habitadas, as conformações urbanas se deram em função da parada do trem. O traçado da via férrea foi uma das condicionantes dessas formas urbanas, mais do que isso, a cidade começava a partir do ponto do terreno onde se demarcava a estação. A estação era a porta da cidade e em contrapartida, o cemitério se encontrava no extremo oposto, portanto, no limite sul do espaço urbano, ou seja, o fim (Rego, 2009).

Reafirmando as conclusões de Rego (2009), nota-se que as formas urbanas projetadas pela CTNP resultam do sítio que serviu como base. O modelo inicial era adaptado às circunstâncias topográficas do terreno e a imposição geográfica demandava ajustes no padrão ortogonal do desenho urbano. Deste modo, quando aproximadas observam-se as diferentes configurações dessas cidades (figura 10).

2.2.2 COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ E OUTRAS

Após a liquidação da *Parana Plantations* em 1944, empresários brasileiros assumiram os negócios da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Dois destes empresários eram engenheiros formados pela Escola Politécnica de São Paulo. Esta companhia foi responsável pela criação de 53 novas cidades e patrimônios. Ao mesmo

tempo, outros 48 assentamentos foram criados dentro da área pertencente ao antigo domínio da *Parana Plantations* (Carvalho, 2000).

Segundo Rego e Meneguetti (2008b) estas ações foram aparentemente incentivadas, ou ao menos não combatidas, resultando assim em certa mudança no processo de colonização, particularmente, no que se diz respeito à fundação das cidades e suas formas urbanas. Essas mudanças podem ser facilmente notadas com o aumento de cidades implantadas em um curto tempo (figura 15).

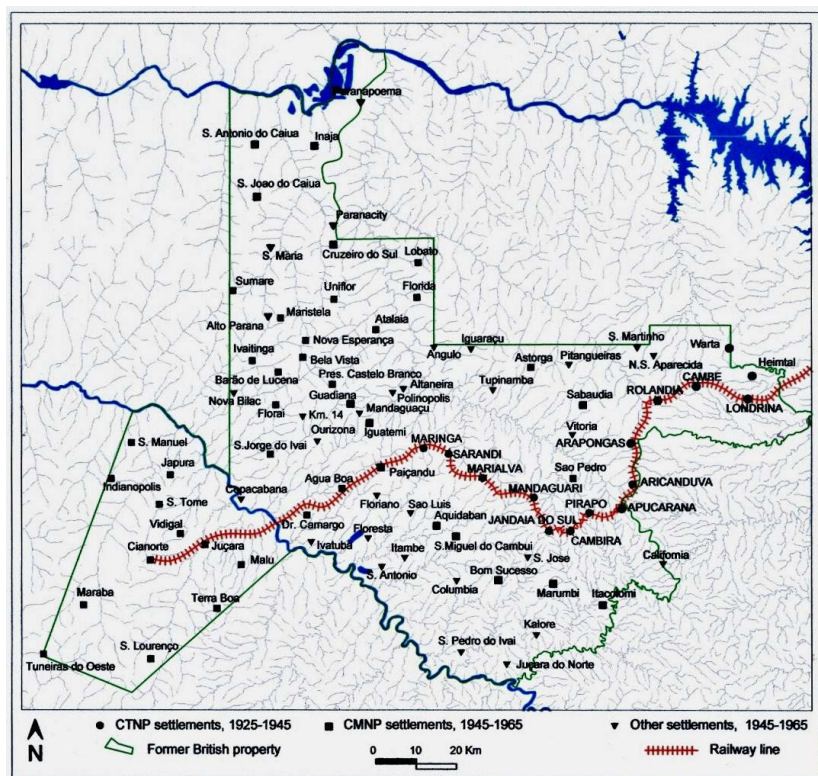


Figura 11 – Cidades implantadas na área pertencente à Companhia. Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.

Fonte: Rego e Meneguetti (2008b).

O aumento do número de assentamentos urbanos era um objetivo muito desejado, apesar da responsabilidade e das despesas, uma vez que exigia uma rede de transportes sempre em expansão e, acima de tudo, um aumento na infraestrutura, pois as cidades tinham que manter o padrão urbano praticado pela precursora. Além disso, a expansão da linha férrea seria um problema, especialmente, quando as políticas governamentais foram favorecendo a indústria automobilística (Rego; Meneguetti, 2008b).

Com o aumento do número de assentamentos urbanos, o Escritório Técnico da CMNP acabou por não ser mais responsável por todos os layouts das cidades implantadas em seu território. A fundação de assentamentos urbanos por iniciativas informais levou, sem surpresa, a layouts com formas irregulares. Enquanto alguns assentamentos mostravam um plano cuidadosamente planejado, outros possuíam formas menos elaboradas. Além disso, enquanto as cidades fundadas pela CTNP eram adaptadas ao terreno, os assentamentos urbanos criados durante o período da administração brasileira possuíam traçados mais reticulados (Rego; Meneguetti, 2008b).

Outra mudança foi o fato de a linha principal, onde a ferrovia estava sendo construída, ter sido abandonada como espinha dorsal da paisagem construída. Assim, as estradas se tornaram a única ligação entre a maioria dos assentamentos urbanos, enquanto que as cidades já servidas, ou planejadas para serem servidas pela ferrovia, tinham esta como o meio de transporte mais importante. Assentamentos urbanos começaram a ser implantados um pouco ao acaso, assim a dispersão das cidades foi um ponto de mudança em relação ao esquema de urbanização britânico. Por último, também se pode perceber como mudança a criação de uma rede de cidades hierarquicamente

estruturadas, divididas em três categorias: cidades grandes, cidades médias e cidades pequenas (Rego; Meneguetti, 2008b).

De acordo com Rego e Meneguetti (2008b) entre as quatro grandes cidades contava-se uma série de assentamentos urbanos menores. As cidades sociais teriam uma distância ideal, de modo a facilitar a vida nas propriedades rurais das proximidades, permitindo que o morador da área rural pudesse, eventualmente, deslocar-se a pé.

As grandes cidades foram alocadas ao longo da linha ferroviária. Londrina, a primeira cidade fundada pela CTNP, cresceu mais que o previsto e tornou-se gradativamente a conformação urbana mais importante na rede de cidades. As outras três cidades grandes foram Maringá, Cianorte e Umuarama, localizadas, aproximadamente, a cem quilômetros uma da outra. As cidades que restaram se posicionaram entre as principais, marcadamente, tratam-se dos assentamentos urbanos que foram espaçados regularmente ao longo da ferrovia fundada pelos britânicos. Já as cidades pequenas desempenharam um papel importante na construção da paisagem regional, não só acabaram por ser comercialmente convenientes, mas também se adequaram para fins de um novo planejamento (Rego; Meneguetti, 2008b).

Desta forma, a paisagem regional mudou ao haver essa hierarquia de cidades. Evidencia-se com isto que o esquema de planejamento então empregado ecoou o conceito inglês de cidades satélites, no qual as cidades principais seriam o centro de comércio, educação, prestação de serviços e outros, e as demais cidades seriam dependentes dessas facilidades.

A história das ideias sobre planejamento de cidades pode nos ajudar a entender o que aconteceu no norte do Paraná. No mesmo momento, o conceito de cidades-satélites estava sendo aplicado para o

planejamento da Londres metropolitana. De modo geral, esta nova configuração regional era a ideia de cidade jardim evoluída e projetada em um contexto metropolitano (Unwin, 1918 e Ward 1992 apud Rego; Meneguetti, 2008b, p. 91 e 92). As Cidades Sociais de Howard foram transformadas em um grupo de cidades que foram em certo grau autossuficientes. Em outras palavras, as cidades novas em torno de Londres iriam se tornar centros subsidiários. Da mesma forma, Purdom (1925) teve como objetivo atualizar e reavaliar a ideia de cidade jardim por meio de um diagrama que mostra as cidades satélites ao redor de Londres (Rego; Meneguetti, 2008, p. 91 e 92).

Essas evidências sugerem que essas ideias foram transferidas para o posterior desenvolvimento no norte do Estado do Paraná. Pois naquele momento, exemplos de cidades-jardim, zoneamentos, layout da cidade e de planejamento regional faziam parte de um curso obrigatório na Escola Politécnica de São Paulo (Ficher, 2005), onde diretores da CMNP foram formados como engenheiros civis.

Assim, observa-se uma mudança na paisagem regional em relação ao panorama anterior formado pelas cidades da CTNP que seguiam a linha férrea. Agora se notava uma paisagem urbana caracterizada por formas urbanas hierarquizadas e, portanto, interdependentes, conectadas por estradas – já que a ferrovia havia sido estatizada e a política federal incentivava a indústria automobilística e não mais o transporte ferroviário – e ainda associadas em rede.

Com a hierarquização das cidades, houve um aumento do número de cidades menores, pois ao serem criadas elas não demandavam tanta infraestrutura, já que tinham sempre uma cidade maior para suprir suas necessidades. Desta forma, as cidades principais concentraram os centros de comércio, educação, saúde e prestação de serviços, entre

outros, evidenciando a dependência entre as cidades menores em relação aos centros maiores.

Seguindo o planejamento regional inserido pela CMNP, outras empresas colonizadoras atuaram dentro e fora da área desta Companhia, ocupando todo norte do Paraná. Segundo Rosaneli (2009), incluindo a CTNP e a CMNP, atuaram nessa região 41 empresas imobiliárias das quais 26 posteriormente, terão suas cidades analisadas.

Essas colonizadoras, em sua maioria, implantaram apenas uma cidade, normalmente com traçados reticulados e simples. Mas há exceções, já que a Byington Colonização S/C Ltda. e a Byngton & Cia implantaram quatro cidades, a Colonizadora Rio Bom implantou três, a Sociedade Territorial Ubá também três, a Comissária Exportadora e Importadora União (COBRIMCO) duas cidades, a sociedade Técnica e Colonizadora Eng. Beltrão Ltda e a Imobiliária Nova Londrina também duas. Nessas companhias, já se observa um maior cuidado na elaboração do desenho das cidades; no entanto, não entraremos em detalhes neste momento, já que o próximo capítulo se ocupa deste tema.

3

ANÁLISE DAS CIDADES

Ao se observar o conjunto de formas urbanas aqui estudadas é visível que, apesar da variedade no padrão interno e no formato, elas se enquadram em duas categorias claramente marcadas, as quais podemos chamar de regular e irregular. Assim, para uma melhor visualização, criamos um quadro comparativo a partir da regularidade e da irregularidade do formato e do tecido urbano, considerando as diversas companhias que atuaram no norte paranaense (figura 12).

A primeira categoria parece extrair suas características da obediência à regras simples e claras, à retidão da forma, ao arranjo simétrico, a um padrão geométrico definido a priori. Parece resultado mais direto e imediato da razão. Esta categoria se alinha com o ‘traçado formal’ definido por Unwin (1984). Em contrapartida, a segunda categoria contempla traçados com uma ordem menos óbvia, pois menos geométrica, mais fragmentada, assimétrica e, no dizer de Unwin (1984), ‘informal’. O que não quer dizer menos racional, mas apenas submetida a critérios menos simplificados.

Ao todo foram 72 cidades (figura 13) implantadas por 26 companhias colonizadoras ou empresas imobiliárias que atuaram e modificaram a paisagem da região. Pelo quadro (figura 12) vemos que a maioria delas possui formato regular com tecido regular, em especial as cidades pequenas fundadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) e sua sucessora Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Mas as cidades com formato irregular e tecido irregular também coincidiram com maior frequência nessa companhia.

Outra observação foi que nas cidades da CMNP houve um maior cuidado com a elaboração no traçado das cidades consideradas principais ou de grande porte, que são: Maringá, Cianorte e Umuarama. As duas primeiras foram projetadas pelo Eng. Jorge Macedo Vieira, e a última por projetistas da companhia. Entretanto, o diferencial destes projetos pode estar ligado tanto ao projetista quanto ao tamanho do empreendimento solicitado pelos administradores.

Sem os mapas originais das cidades de Altamira do Paraná, Marilena, Mariluz, Nova Londrina, Nova Olímpia e Rancho Alegre, optamos por elaborar o esquema do traçado com base nas fotos aéreas da década de 80 do ITCG (1980) e somente Altamira do Paraná por meio do Google maps (2011). Desta forma, adequamos cada cidade no quadro (figura 12), conforme o traçado feito a partir destas imagens.

COMPANHIAS COLONIZADORAS																				
	Anís Abundi & Cia.	Byington Colonização S/C Ltda. / Byington&Cia.	Colonização Imobiliária e Agrícola de Catanduva Ltda.CIAC	Colonizadora Alto Paraná "CAP" Ltda.	Colonizadora Marluiz Ltda.	Colonizadora Norte do Paraná Ltda.	Colonizadora Rio Bom	Comesária Exportadora e Importadora União S/A.	Companhia Brasileira de Imigração e Colonização-COBIMCO.	Sociedade Territorial Ubá Ltda.	Sociedade Técnica e Colonizadora Eng. Bérrio Ltda.	Imobiliária Nova Londrina Ltda.	Companhia de Terras Norte do Paraná - CTNP	Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná - CMNP	Colonizadora Paranapanema	Comércio Construções Imobiliária Agricultura Água S/da.	Imobiliária Agrícola Medeiros Ltda. Colonização, Indústria e Comércio.	Imobiliária Toledo Piza Ltda.	Scrivanti & Cia.	Sociedade Imobiliária e Colonizadora Guaiçara
Formato Regular		 											   	               						
																				
														     			 	 		
Formato Irregular							 		 			        	        							

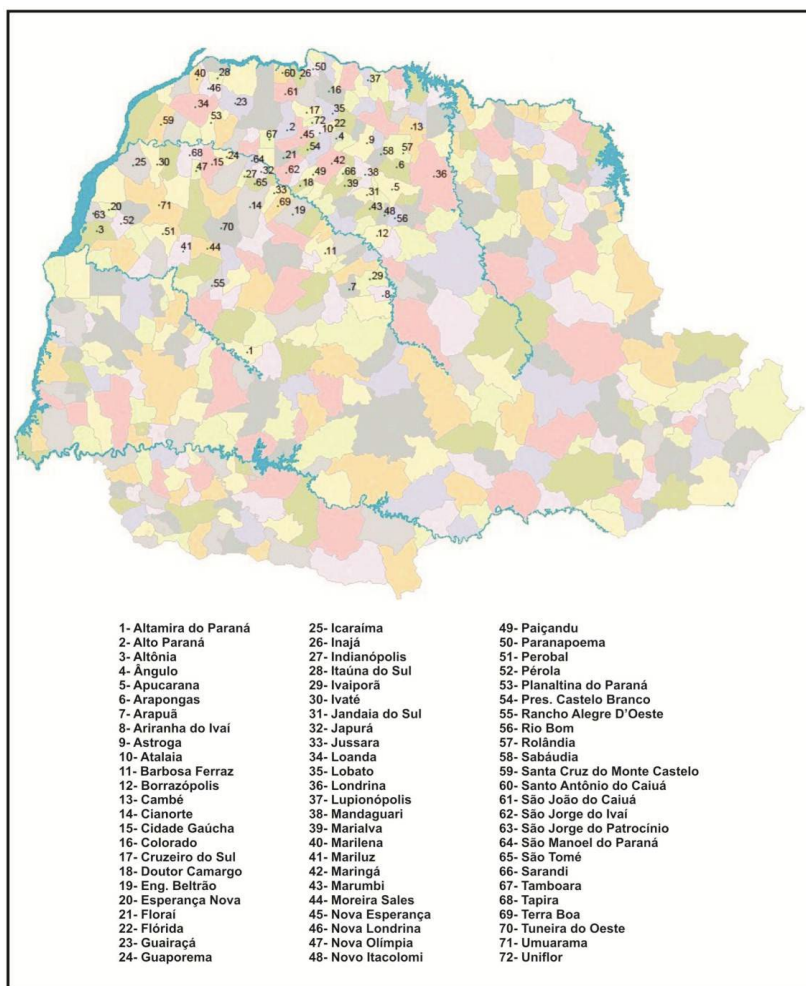


Figura 13 – Estado do Paraná e as cidades analisadas.

Fonte: ITCG (2011) modificado pela autora (2011).

Para analisar a morfologia urbana destas cidades novas planejadas, tomamos como critérios principais a análise do tecido urbano, seus elementos morfológicos e o sítio-físico no qual foram inseridas. Assim, observamos o perímetro da cidade, se ela possui o formato de alguma figura geométrica bem definida, forma fechada ou aberta. Depois verificamos se o traçado viário foi elaborado de forma regular

(ortogonal e simétrica) ou irregular (orgânica e assimétrica). Elementos do tecido urbano como as quadras também serão avaliados a partir de suas formas geométricas e da sua interação. A localização de praças, igrejas, cemitérios, estação de trem e quadras esportivas também serão pontuados em nosso estudo. A identificação do centro da cidade nos ajudará a verificar se, ao ser planejado, ele foi intencionalmente locado no centro geométrico ou se está deslocado em relação a ele. E para verificarmos o tipo de traçado usado pelos projetistas da época, analisaremos o relevo do terreno onde estas cidades foram implantadas através do mapa de declividades (figura 14) e o posicionamento de nascentes e corpos d'água.

Segundo Bessa Jr. e Müller (2000), foram criados cinco intervalos (tabela 5) para as cartas de declividade do Paraná, com o uso de gabaritos de cartas topográficas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – Divisão de Serviços Geográficos (DSG), na escala 1:50.000. Adotamos estes parâmetros para a análise do sítio das cidades em estudo.

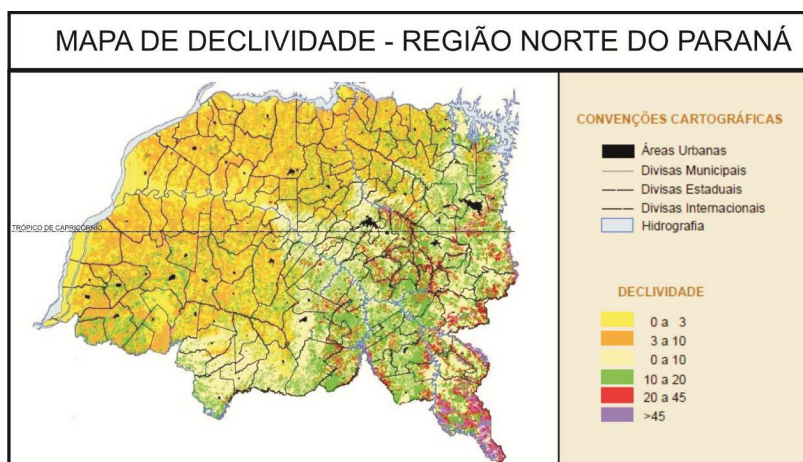


Figura 14 – Mapa de Declividade.

Fonte: ITCG (2008) organizado pela autora (2011).

Tabela 5 – Classes de Declividade

DECLIVIDADE		
	0 a 3	Relevo plano
	3 a 10	Relevo suavemente ondulado
	0 a 10	Relevo plano a suavemente ondulado
	10 a 20	Relevo ondulado
	20 a 45	Relevo fortemente ondulado
	> 45	Relevo montanhoso

Fonte: IPARDES, 1995.

A seguir apresentamos parte de análise morfológica realizada. Para uma consulta da análise completa, incluímos um apêndice a este livro.

3.1 CIDADES COM FORMATO REGULAR E TECIDO REGULAR

Sobre a regularidade das cidades, Lynch (2007) discute a cidade máquina evidenciando a racionalidade que é aplicada na subdivisão da terra, feita de modo que a igualdade na distribuição e o fácil acesso entre as partes traz praticidade e economia. Da mesma forma Kostof (1991) afirma que o modelo *grid* foi o traçado mais comum das cidades planejadas, pois a ortogonalidade é o método mais simples de divisão fundiária, consequentemente a maneira mais simples de se criar uma nova forma urbana. Assim ao se analisar o quadro das cidades (figura 12) fica claro porque a maioria dessas cidades possui este tipo de traçado, já que estamos tratando de aglomerações urbanas elaboradas com objetivos financeiros, ou seja, a venda dos lotes.

Observa-se nas cidades com estas características que a maioria seguiu o perímetro regular e o traçado reticulado simples, com algumas diferenciações devido ao formato e a localização das praças principais, além de vias em diagonal que mudavam a monotonia do tecido urbano, mas sem uma maior elaboração no traçado viário ou nos espaços livres. Salienta-se que das 38 cidades com formato regular e tecido regular

(figura 12), a maioria possui traçado reticulado, com perímetro retangular. Observamos que apenas algumas cidades elaboradas pela CTNP e CMNP, como Rolândia, Arapongas, São Jorge do Ivaí, Indianópolis e Astorga, e cidades de outras companhias, como Esperança Nova, Nova Londrina, Cidade Gaúcha e Ivaté, tiveram maior tratamento em seu traçado. Como veremos a seguir na análise de alguma destas cidades.

Astorga

Fundada em 1945, a cidade de Astorga foi uma das cidades implantadas no Norte Central do Paraná pela CMNP. No perímetro, observamos uma forma geométrica bem definida, representada pelo desenho da junção de um losango com um retângulo (figura 15).

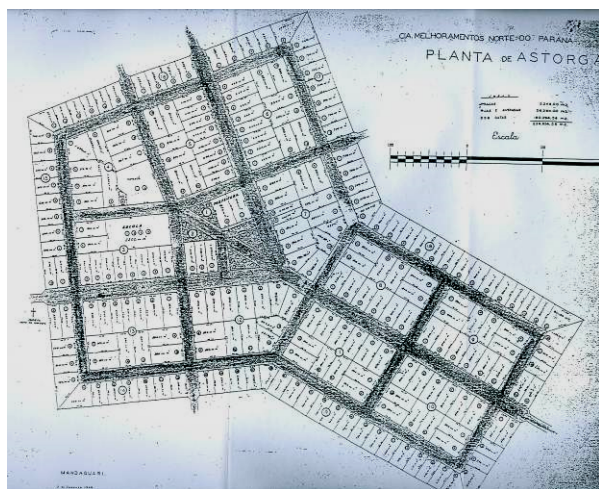


Figura 15 – Mapa Original de Astorga.

Fonte: Carvalho (2000).

localizada na região Noroeste do Paraná. O relevo foi classificado pelo ITCG como suavemente ondulado. O perímetro se apresenta bem marcado na forma de hexágono (figura 17), dando a impressão que foi o princípio do projeto e que só depois foi feita a malha ortogonal. Devido à ortogonalidade do traçado, a maioria das quadras é quadrada, diferenciando-se apenas as quadras próximas aos pares de vias diagonais, simetricamente convergentes nas praças circulares. O desenho simétrico demonstra preocupação estética. O centro geométrico é marcado por uma grande praça, onde se encontra a igreja católica.



Figura 17 – Plano Original de Cidade Gaúcha.

Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Campo Mourão (1953).

O traçado uniforme se faz ‘especializado’ (Lynch, 1954) pelas avenidas diagonais, pelos espaços públicos estrategicamente implantados (praças) e pelas edificações aí previstas. Considerando as curvas de nível (figura 18), notamos que a cidade está implantada no interflúvio, por onde passa a estrada que corta a forma urbana ao meio,

coincidindo com a avenida principal e, no seu prolongamento, à estrada regional. A porção sul da cidade está no cume da encosta, de tal modo que na área norte nota-se uma nascente que passa pelo perímetro urbano. Pode-se dizer, portanto, que houve preocupação de moldar o tecido urbano à paisagem natural existente (figura 19). Ainda assim, esta é uma cidade máquina, com traçado reticulado extremamente especializado.

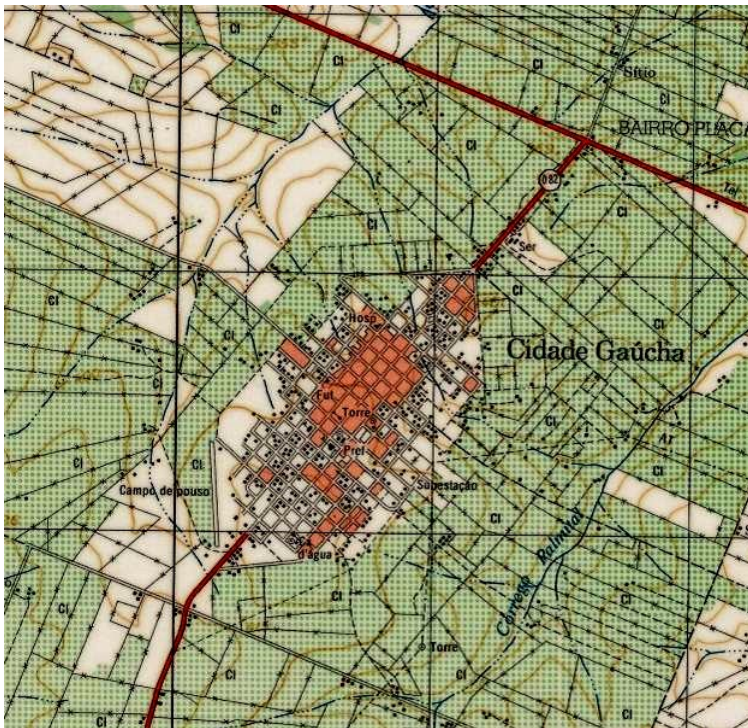


Figura 18 – Curvas de nível no perímetro urbano de Cidada Gaúcha.

Fonte: ITCG (1989).



Figura 19 – Foto Aérea de Cidade Gaúcha.

Fonte: ITCG (1980).

Esperança Nova

Projetada pelo Engenheiro Arthur Bruno Junges em 1960, a cidade de Esperança Nova foi implantada pela Byington Colonização na região Noroeste do Paraná. O traçado peculiar não é comparável a outras cidades analisadas. Seu perímetro em forma de octógono e o traçado simétrico (figura 20) evidenciam cuidado estético, assemelhando-se às cidades ideais do Renascimento – especificamente Palmanova, na Itália (figura 02). As quadras, por seu traçado, apresentam-se na forma de trapézios e pentágonos e o centro geométrico coincide com a praça central da cidade. Esperança Nova foi alocada na área mais alta do

terreno (figura 21) e, como outras cidades estudadas, está rodeada de nascentes. A preocupação do projetista em alocá-la na parte mais alta, evidencia que ela foi implantada de modo a se adequar à paisagem existente – no caso uma área quase plana (figura 20). Considerando-se o aspecto físico do traçado temos uma cidade diagrama.



Figura 20 – Curvas de nível no perímetro urbano de Esperança Nova.

Fonte: ITCG (1996).

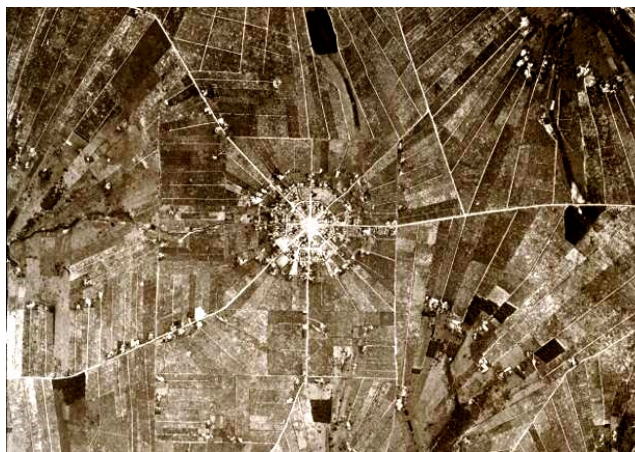


Figura 21 – Foto Aérea de Esperança Nova.

Fonte: ITCG (1980).

Itaúna do Sul

A imobiliária Toledo Piza fundou a cidade de Itaúna do sul na região Noroeste do estado em 1951. O engenheiro José Gantus Neto foi o projetista. O relevo, de acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura 14), é suavemente ondulado. O perímetro retangular é dividido em uma malha ortogonal (figura 21) e difere pela presença de uma praça circular que marca o centro geométrico. As quadras possuem dimensões e formatos parecidos, excetuando-se aquelas que circundam a praça central circular. Quatro outras quadras, em posição simétrica com relação ao centro da cidade, foram reservadas para edifícios públicos, em uma clara tentativa de ‘especializar’ a malha ortogonal uniforme.

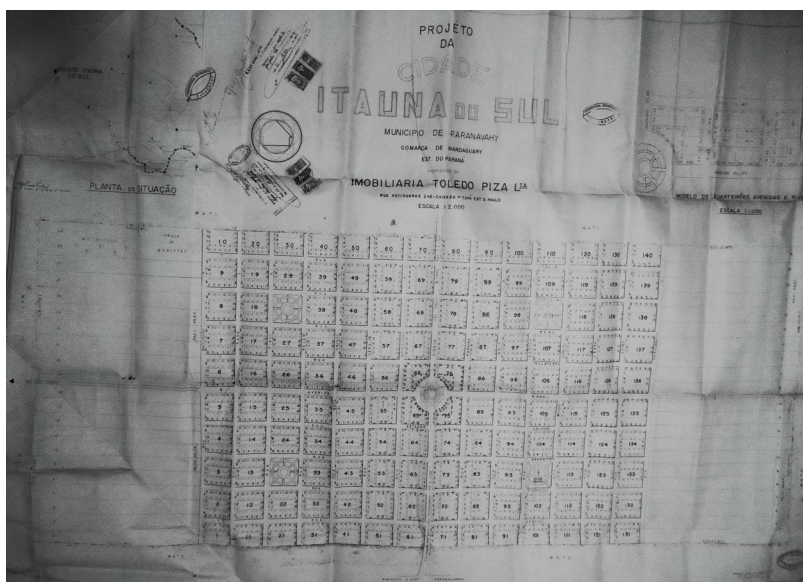


Figura 21– Mapa Original Itaúna do Sul.

Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Campo Mourão (1953).

A cidade foi alocada em uma das áreas altas do terreno e não possui nascentes próximas ao seu perímetro (figura 22). Mas, ao analisarmos

Paranapoema

Paranapoema foi fundada em 1952 pela Imobiliária Paranapoema Ltda. e teve como profissional responsável o engenheiro Kleper G. Palhano. Localizada na região Noroeste do Paraná, mostra regularidade no traçado e no perímetro (figura 24), com malha ortogonal simples e monótona, que somente se diferencia pela presença de duas vias em diagonal. Posicionada em um relevo predominantemente plano (figura 25), a área urbana está longe das nascentes. Assim, podemos dizer que esta foi inserida de modo consoante com a topografia, mesmo lembrando um traçado de cidade máquina. Sem uma explicação óbvia, as vias diagonais que cortam a forma urbana parecem decorrer – ao menos uma delas – de estradas pré-existentes.



Figura 24 – Mapa Original de Paranapoema.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Mandaguari (1953).



Figura 25 – Foto Aérea de Paranapoema.

Fonte: ITCG (1980).

Perobal

A cidade de Perobal foi fundada em 1950 pela CMNP e se encontra na região Norte Central paranaense. O perímetro retangular e o traçado reticulado se diferenciam de outras cidades que possuem esta configuração devido ao desenho da praça central em forma de triângulo o que altera a malha viária em sua proximidade (figura 26). As quadras formam retângulos por seguirem o traçado, e, as quadras que ficam em torno da praça, acabam por formar trapézios e triângulos. Todo o perímetro urbano se insere na mesma cota e desvia das nascentes (figura 27); o relevo é predominantemente plano. A avenida principal coincide com a estrada regional. Desta maneira, observa-se que houve a preocupação do projetista com a paisagem existente (figura 28), apesar da regularidade lembrar uma cidade máquina.



Figura 28 – Foto Aérea de Perobal.

Fonte: ITCG (1980).

Planaltina do Paraná

Fundada em 1953, a cidade de Planaltina do Paraná foi implantada pela Imobiliária Agrícola Madalozzo Ltda. e o engenheiro Benedito Passos de Paula foi o profissional responsável. Situada na região Noroeste do estado, a cidade possui perímetro bem delimitado na forma de retângulo e traçado reticulado uniforme (figura 29). Este se diferencia da total ortogonalidade pelas três praças circulares e as vias curvas adjacentes, que criam um desenho simétrico. Além disto, a praça central marca o centro geométrico do tecido urbano. O relevo é suavemente ondulado mas a cidade (figura 30) foi posicionada distante de nascentes. As avenidas principais coincidem com os principais acessos à cidade. Deste modo, percebe-se a consonância da forma regular com o sítio mais plano.

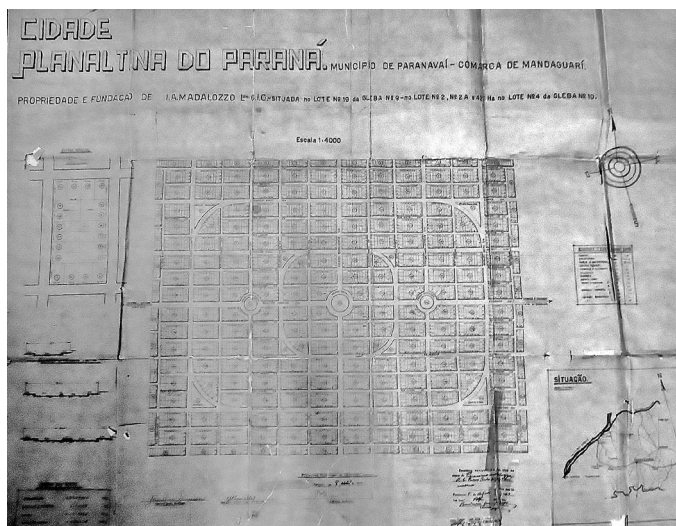


Figura 29 – Mapa Original de Planaltina do Paraná.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Mandaguari (1953).



Figura 30– Foto Aérea de Planaltina do Paraná.

Fonte: ITCG (1980).

Tamboara

Tamboara foi fundada em 1947 pela Sociedade Técnica e Colonizadora Engenheiro Beltrão Ltda. e o projeto foi do engenheiro

Alexandre Beltrão. Locada na região Noroeste do Paraná, possui perímetro retangular e traçado reticulado com o centro geométrico bem definido pela praça da igreja (figura 31). A área central desenhada de forma simétrica evidencia a intenção plástica do projetista. Quanto ao terreno (figura 32), cujo relevo vai de plano a suavemente ondulado, percebe-se que a cidade se encontra longe das nascentes, na área mais alta. Assim, podemos considerar que o engenheiro levou em conta o terreno para projetá-la. Traçada como um diagrama, esta cidade tem um tecido regular embora a quadricula se mostre bastante ‘especializada’.

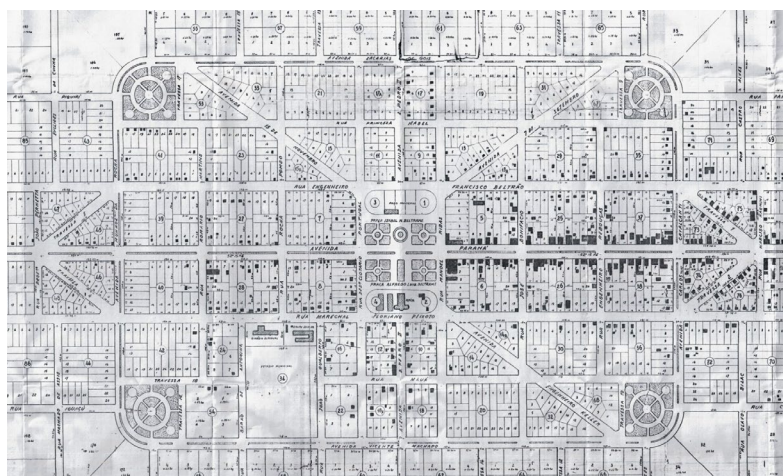


Figura 31 – Traçado de Tamboara.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Apucarana (1946).



Figura 32 – Foto Aérea de Tamboara.

Fonte: ITCG (1980).

3.2 CIDADES COM FORMATO REGULAR E TECIDO IRREGULAR

Sobre essa categoria de cidades observamos (figura 12) que só temos dois exemplares, Pérola e Ângulo que serão analisadas a seguir. Mas ainda em tempo observamos que a primeira possui um formato peculiar e seu traçado segue sua forma, já a outra possui formato retangular, contudo devido o tratamento estético adotado ela se diferencia da categoria vista anteriormente.

Ângulo

Fundada em 1949 a cidade de Ângulo foi implantada pela empresa Comercio Construções Imóveis, Agricultura Ângulo Ltda e o engenheiro responsável foi Dimitri Novikov. A cidade localiza-se na região Norte Central do Paraná, precisamente dentro da área pertencente à Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, e o seu relevo, de acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura 14), vai de plano a

suavemente ondulado. O traçado irregular contraria o perímetro regular que forma o desenho de um trapézio (figura 33).

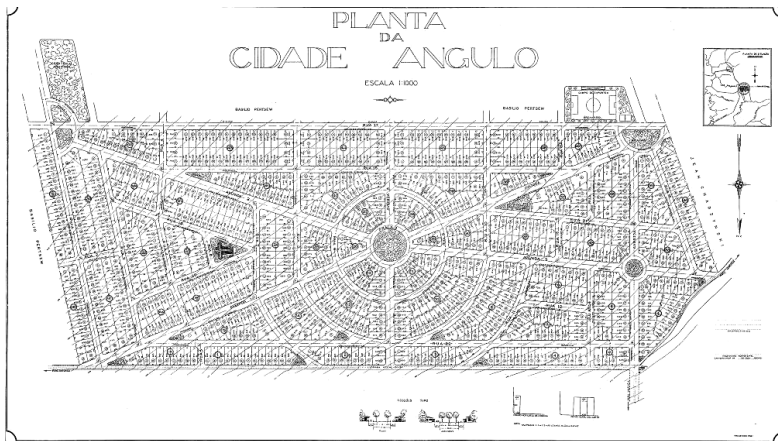


Figura 33 – Mapa Original de Ângulo.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Arapongas (1949).

A malha possui no centro uma praça, marcando o centro geométrico. Pela irregularidade do traçado, nota-se que as quadras possuem formas e tamanhos diferentes. Pelas curvas de nível (figura 34) verificamos que não há presença de nascentes no perímetro urbano, embora seu traçado tenha sido feito de modo bastante arbitrário. Ainda que não se possa afirmar que o modelo de cidade máquina é o que mais se assemelha a esta cidade, já que ela possui traçado irregular com forte arranjo plástico, ela tampouco parece harmoniosamente acomodada à paisagem (figura 35), parecendo mais como uma cidade diagrama. O terreno, porém, não impedia tal configuração.

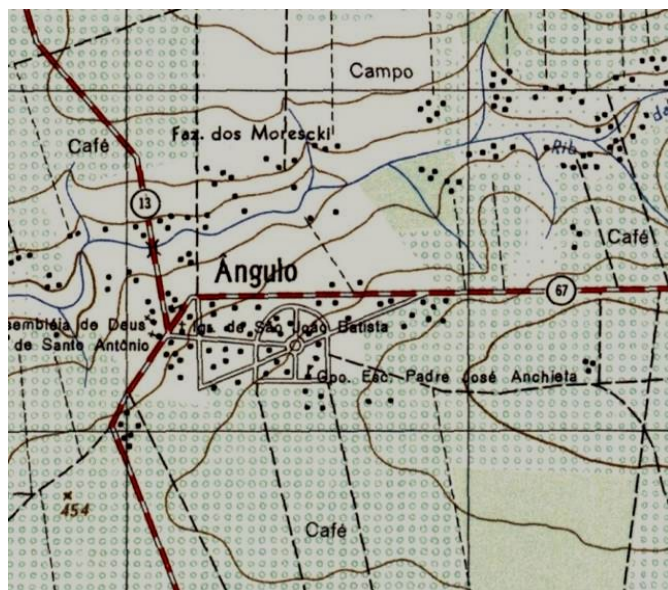


Figura 34 – Curvas de nível no perímetro urbano de Ângulo.

Fonte: ITCG (1972).



Figura 35 – Foto Aérea de Ângulo.

Fonte: ITCG (1980).

Pérola

Fundada em 1953 pela empresa Byington & Cia, Pérola teve Arthur Bruno Junges como engenheiro responsável pelo seu projeto e localiza-se na região Noroeste do Paraná. O relevo vai de plano a ondulado, segundo o ITCG (figura 14), e o formato diferenciado do perímetro revela uma inflexão resultante da adaptação ao sítio, em especial às nascentes na porção sul da cidade. O perímetro regular parece definido a priori, a partir da inflexão do oblongo central (figura 36) e o traçado irregular se conjuga com os vários lados do perímetro. As quadras seguem retangulares na parte central, já nas extremidades tornam-se curvas (figura 36). Nota-se que a parte mais alta da cidade coincide com as duas praças que estão nas extremidades da figura central, evidenciando-se a intenção do projetista de adaptá-la à paisagem (figura 37) seguindo as ideias da cidade orgânica.

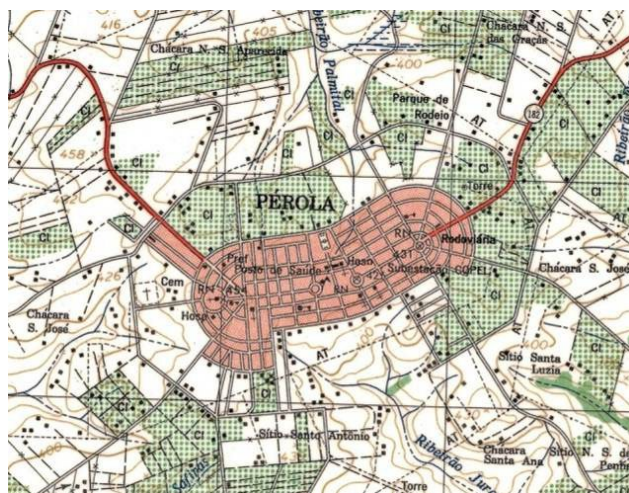


Figura 36 – Curvas de nível no perímetro urbano de Pérola.

Fonte: ITCG (1996).



Figura 37 – Foto Aérea de Pérola.

Fonte: ITCG (1980).

3.3 CIDADES COM FORMATO IRREGULAR E TECIDO REGULAR

Nesta categoria (figura 12) verificamos sete cidades: Santo Antônio do Caiuá, São João do Caiuá, São Manoel do Paraná, Dr. Camargo, Rancho Alegre e Alto Paraná, no qual todas possuem pequeno porte e a irregularidade do formato se evidencia por não possuírem formas geométricas puras. O tecido regular se evidencia pela ortogonalidade e a presença de vias na diagonal. A seguir iremos analisar Alto Paraná e Doutor Camargo.

Alto Paraná

A Imobiliária Ypiranga fundou a cidade de Alto Paraná no ano de 1948 na região Noroeste do estado e Mosart Oubert foi o profissional responsável. Com perímetro irregular e traçado reticulado, vemos que a cidade projetada não cresceu como o esperado (figuras 38 e 39). O traçado ortogonal faz com que as quadras possuam formas retangulares e

quadradas com várias dimensões. Pelo mapa de declividade do ITCG (figura 14), o terreno é ora plano ora suavemente ondulado, o que certamente favorece um traçado mais regular. No entanto, pelas curvas de nível (figura 39) se pode notar que o projetista pouco se ateu em adaptar a forma urbana ao sítio, apenas inserindo-a arbitrariamente na paisagem existente. Há pouca relação entre a forma urbana e o sítio, o que pode ser notado pelo mapa (figura 39): se a mancha urbana projetada tivesse sido totalmente implantada, ela estaria sobreposta às duas nascentes adjacentes. Pela forma desta cidade não se pode dizer que ela se assemelha totalmente à cidade máquina de Lynch (2007), já que seu traçado se mostra um tanto ‘especializado’: quatro avenidas ortogonais demarcam o centro da cidade; nos cruzamentos destas avenidas surgem quatro praças retangulares; uma dessas praças recebe uma avenida diagonal, possivelmente, a continuação da estrada rural. As avenidas traçadas no sentido norte-sul possuem quadras adjacentes diferenciadas – ao longo destas avenidas as quadras são quadradas, e no resto da cidade são retangulares. Este arranjo tem um certo apelo estético na forma urbana.



Figura 38 – Mapa Original de Alto Paraná.

Fonte: Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Mandaguari (1950).



Figura 42 – Foto Aérea de Doutor Camargo.

Fonte: ITCG (1980).

3.4 CIDADES COM FORMATO IRREGULAR E TECIDO IRREGULAR

Nota-se no quadro (figura 12) que esta é a segunda categoria que mais possui cidades, ao todo 25, de diversas companhias. Dentre elas observa-se que a maioria possui formato irregular com formas geométricas não puras e o tecido irregular apresenta várias malhas ortogonais que mudam de direção, na maioria das vezes para se acomodar ao terreno. Em contrapartida temos outras cidades que estão nessa categoria por possuírem formato e a malha urbana orgânica os exemplos mais evidentes são Terra Boa (CMNP) e Altamira do Paraná (CODAL). As três cidades que se destacam pelo tamanho e diferenciação do traçado nesta categoria são Maringá, Cianorte e Umuarama implantadas pelas CMNP. Outro destaque é a cidade de Ivaiporã que possui um traçado especializado, será analisada a mais adiante.

Ainda sobre as cidades da CMNP, temos Maringá e Cianorte que foram projetadas pelo Engenheiro Jorge Macedo Vieira, as duas possuem elementos no traçado que nos remetem aos princípios formais da cidade jardim. Maringá (figura 43) foi projetada para ter 400 quadras

e a escolha do sítio foi condicionada pelo traçado da futura linha férrea no sentido leste oeste e dois pequenos vales. Esses dois vales foram delimitados como parques urbanos, preservando as duas nascentes aí existentes, e entre eles posicionou-se o centro da vida comunitária em uma área praticamente plana, figurando como o elemento principal do plano. As curvas de nível foram determinantes para o desenho da cidade, uma vez que foi a partir delas, que se definiu a forma urbana alongada e o traçado orgânico como diretrizes para as principais vias.

Segundo Rego *et al* (2004) o diálogo com o ambiente natural demandou um traçado irregular na maior parte da malha urbana, que, não obstante, pôde cobrar regularidade e simetria no centro da cidade. Um quadrilátero formado pela ferrovia ao norte e os bosques a leste e oeste delimita a área central de traçado regular, coroada pelo centro cívico no lado oposto à estação ferroviária. A praça central de Maringá não coincide com a praça da estação, fica não muito distante dela e essas duas praças distintas estão conectadas por um bulevar. Esse eixo arrematado por duas praças destaca-se no desenho da cidade como seu elemento principal. Ao final desse passeio se encontra o centro cívico, arrematado por uma praça semicircular, que deveria abrigar um edifício público em forma de *crescent* mas acabou por dar lugar à Catedral.

As vias que deixam o centro e conduzem às zonas secundárias nos lados sul e oeste da cidade perdem a regularidade ortogonal e adquirem um traçado consoante com as curvas de nível, logrando variedade com movimento orgânico das pendentes. Na parte leste, pelas condições do sítio e seus limites precisos dados pela ferrovia e pelo bosque, o traçado ortogonal ainda prevalece, com vias mais curtas e marcos (como as praças e os lotes designados a edifícios públicos) estrategicamente posicionados. Ao norte, ultrapassada a linha férrea, encontram-se outro bairro residencial e o campo de esportes, arrematados por vias

formando um semicírculo. Nota-se a hierarquia entre as vias principais e secundárias, diferenciadas pela largura e pela eventual presença do canteiro central e pela variedade de espécies que viria a ser empregada na arborização urbana. No anteprojeto de Macedo Vieira, a cidade está subdividida em três zonas residenciais (principal, popular e operária), zona industrial, zona comercial, dependências e armazéns da estrada de ferro e os núcleos comerciais, sempre com um limite preciso – seja bosque ou avenida (REGO *et al*, 2004).

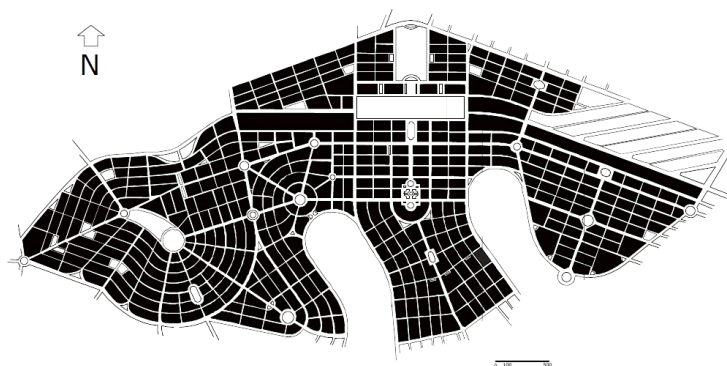


Figura 43 – Traçado de Maringá.

Fonte: REGO *et al* (2004).

Cada uma das zonas ou bairros residenciais da cidade tem seu centro secundário, formado por um espaço livre público cercado de edifícios comerciais – uma espécie de ‘praça fechada’. Deste modo, o desenho da cidade mostra uma estrutura poli-nuclear, articulada em uma hierarquia muito clara entre o elemento principal do plano e seus centros secundários. As quadras residenciais e comerciais devido a não adoção do formato retangular subdivididas em parcelas de 500 m² em média, dando lugar a jardins privados que ampliam para dentro do lote a massa verde que cobre as largas calçadas públicas. Os espaços privados originados do parcelamento das quadras estão orientados segundo as curvas de nível, o

que define a posição dos lotes naquelas ruas que acompanham os níveis do terreno, de modo a evitar as transversais inclinadas.

Cianorte (figura 44) foi projetada em 1955, e como Maringá também se acomoda ao longo da linha férrea e sua conformação geral também acompanha as curvas de nível do terreno. Com uma conformação única a cidade foi feita de forma menos e mais orgânica decorrente do seu relevo. O traçado urbano é misto, com vias retas organizadas ortogonalmente e ao mesmo tempo articuladas com quadras irregulares e vias curvas que dão novas orientações ao tecido urbano. Nesses trechos, a organização espacial se direciona e culmina em elementos formais estrategicamente posicionados e hierarquicamente destacados na composição: o semicírculo, o semi-octógono, o hexágono, o pé-de-galinha (REGO *et al*, 2004).

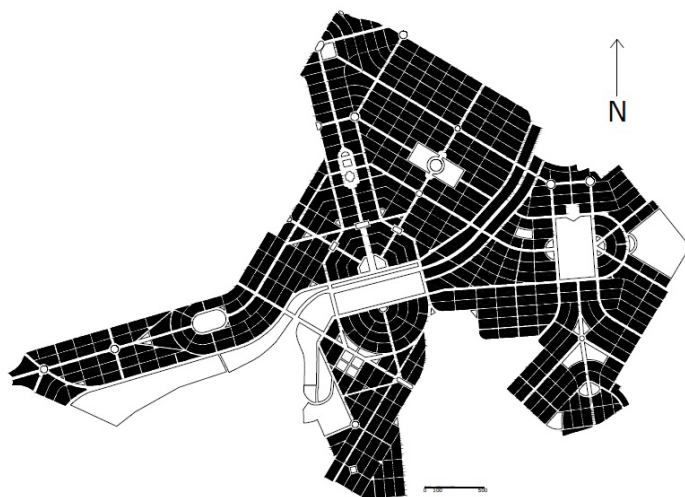


Figura 44 – Traçado de Cianorte.

Fonte: REGO *et al* (2004).

Repetindo o esquema de Maringá, a estação ferroviária, no pátio de manobras central, guarnecido ao sul por um arruamento semicircular, se

abre ao norte a uma praça bipartida por um bulevar de 60m de largura que leva ao centro cívico. Dessas praças gêmeas saem duas diagonais que vão dar o sentido das vias em grande parte do traçado urbano. No entanto, a construção da estação rodoviária no campo reservado às praças diante da estação ferroviária ocultou lamentavelmente a perspectiva das três vias arrancando desse largo. O cemitério está no extremo leste da cidade, tangente ao semicírculo que arremata o campo de esportes. A ferrovia corta a área urbana e, ao sul dela, oposta ao centro da cidade, encontramos a zona industrial. Há quadras retangulares, trapezoidais, triangulares, mistilíneas e quebradas, variando conforme a configuração da vias e a organização espacial da zona em que se encontram. De toda sorte, as quadras tendem a respeitar a proporção 2:1, medindo em geral 140 X 70 m. As ruas e avenidas se distinguem pela largura e pela presença ou não de canteiro central (REGO *et al*, 2004).

Segundo Rego *et al* (2004) há uma intenção clara no desenho da cidade de constituir bairros ou zonas com um núcleo estabelecido em torno do motivo formal que gera a composição e a organização espacial de cada uma dessas áreas. Nessas posições estratégicas, encontram-se praças de formas variadas que funcionam como centros secundários. Deste modo, como em Maringá, a cidade se mostra polinuclear, com seus vários centros secundários bem articulados na malha orgânica. Atualmente essas áreas ainda não estão plenamente ocupadas, ou sua ocupação não levou em conta o caráter dado a elas no projeto original de Macedo Vieira, o que dificulta e até impede o entendimento da estrutura urbana proposta. O mesmo se dá com as vias que ajudam a delimitar e configurar distintamente cada bairro ou zona da cidade: seu apelo visual é menor, já que sua ocupação e vegetação são pouco marcantes. Em geral, a ocupação urbana, por motivos alheios ao interesse deste trabalho, não adensou o bulevar central. Essa área está

hoje apenas parcialmente ocupada, com muitos lotes vazios. O centro da cidade posicionou-se em torno da praça situada no ponto médio da via que partia da estação ferroviária na direção nordeste. Aí temos a igreja matriz ladeada por dois bosques que ocupam cada um, uma quadra. Em Cianorte, as espécies são menos variadas do que em Maringá, e nem sempre o plantio é contínuo ao longo das vias, havendo intervalos sem árvores ou com mudas ainda muito jovens, o que acentua uma sensação de vazio urbano em certas partes da cidade e desfavorecem tanto a leitura dos bairros quanto a identidade visual das vias, sobretudo aquelas de traçado orgânico, mais facilmente confundíveis.

Desta forma percebe-se que mesmo as duas cidades sendo projetadas pelo mesmo engenheiro, houve um cuidado maior na implantação de Maringá por parte da Companhia Melhoramentos. E o fato da ferrovia não ter chego até Cianorte, provocou um vazio urbano que trouxe uma falta de identidade para a cidade. Segundo Rego et al (2004) talvez pela baixa densidade urbana ou pela pouca expressão dos referencias – vegetação uniforme no traçado irregular, centros secundários insípidos, ausência de pontos de orientação. No plano, o desenho da cidade se mostra irreparável, mas a sua construção ainda não se consolidou efetivamente.

Altamira do Paraná

Fundada em 1962, a cidade de Altamira do Paraná foi implantada pela Companhia de Colonização e Desenvolvimento Rural (CODAL) e localiza-se na região Centro-ocidental do Paraná. Com forma e traçado irregular nota-se como foi projetada consoante com a paisagem existente (figura 45). De acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura 14), o relevo nesta área vai de ‘plano a suavemente ondulado’ até ‘fortemente

ondulado'. A conformação urbana mais orgânica resulta da acomodação do traçado da cidade nesta topografia. Alocada sobre as linhas de cumeeada por onde também passam as estradas, a cidade é cortada por uma via rural que, dentro da área urbana, acaba sendo a avenida central. O traçado orgânico e assimétrico faz com que as quadras não tenham o mesmo tamanho e possuam formas diferentes, remetendo à configuração da cidade orgânica. Pela imagem (figura 45) observamos a existência de uma praça que marca o centro geométrico da cidade. Analisando a imagem (figura 46) vemos a incidência de várias nascentes de ribeirões ao redor da cidade, o que impede um perímetro mais regular. Voltando ao quadro (figura 12), vemos a semelhança do traçado de Altamira do Paraná com o de Terra Boa – projetada pela CMNP. Estas cidades têm em comum não apenas o traçado, mas também o fato de estarem na mesma região geográfica. No entanto, Altamira do Paraná não se localiza dentro das terras pertencente à Companhia Melhoramentos.

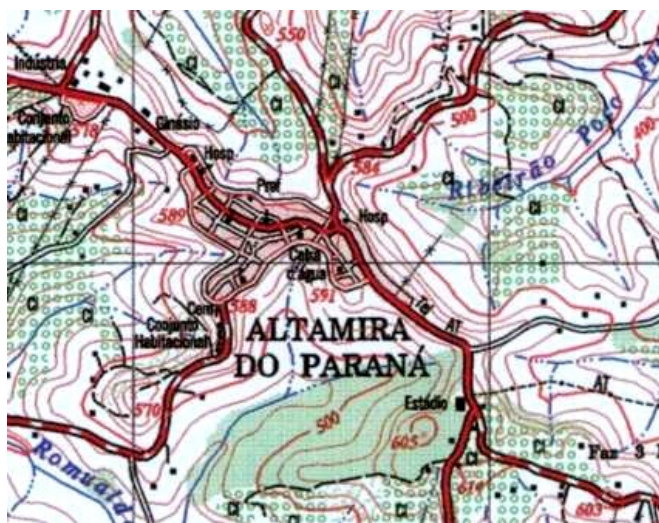


Figura 45 – Curvas de nível no perímetro urbano de Altamira do Paraná.

Fonte: ITCG (1997).



Figura 46– Foto Aérea de Altamira do Paraná.

Fonte: ITCG (1980).

Ivaiporã

Ivaiporã foi fundada em 1953 pela Sociedade Territorial Ubá Ltda. e o engenheiro responsável pelo seu projeto foi Yaroslau Sessak. Posicionada na região Norte Central do Paraná está fora da área que pertencia à CMNP. O relevo predominante é suavemente ondulado e o traçado urbano é fortemente associado a ele, lembrando a configuração cidade jardim. O perímetro e o traçado irregulares (figura 47) diferem da maioria das cidades analisadas. A presença do arco e dos círculos faz com que as quadras possuam formas e dimensões diferentes. O centro da área circular é bem marcado pela praça da igreja matriz. Já a outra praça possui, mais marcadamente, a função de rotatória – como vimos em outras cidades. Nota-se que o traçado original criou um desenho orgânico e esteticamente harmonioso. O terreno (figura 48) é acidentado com diversos corpos d’água no entorno, confirmando, deste modo, que o traçado orgânico é resultado da adaptação à paisagem existente – o que remete à cidade orgânica. Com

este traçado tão peculiar, nota-se que a cidade possui uma imagem marcante, no entanto, um traçado pouco legível.

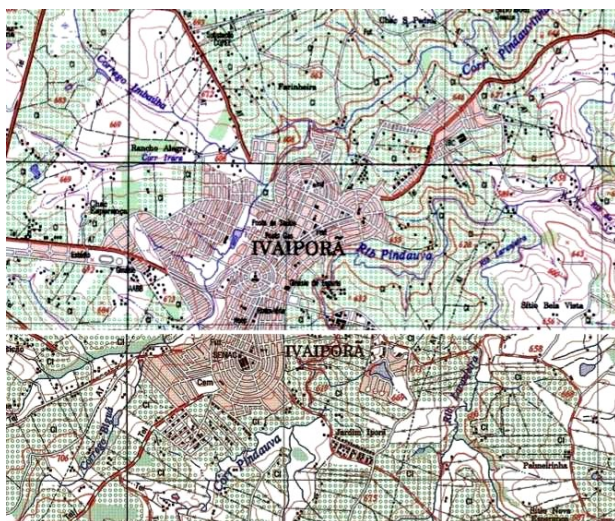


Figura 47 – Curvas de nível no perímetro urbano de Ivaiporã.

Fonte: ITCG (1998).



Figura 48 – Foto Aérea de Ivaiporã.

Fonte: ITCG (1980).

Japurá

Fundada em 1953 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, Japurá está localizada na região Noroeste do estado e possui perímetro e traçado irregulares (figura 49), localizados em um relevo suavemente ondulado – segundo o ITCG (figura 14). Deste modo, as quadras possuem tamanho e forma variados, que podem ser: retângulos, trapézios, triângulos e, até mesmo, formatos irregulares. O centro geométrico da cidade está marcado por uma praça em formato hexagonal que é utilizada como área livre. Nesta praça chegam vias urbanas com organização supostamente radial, decorrentes de estradas rurais que adentram a forma urbana. Contudo, o traçado é pouco claro, sem uma ordem explícita. Em relação ao terreno (figura 49), podemos verificar que a cidade foi implantada na área mais alta, afastada das nascentes e córregos (figura 50). Portanto, podemos dizer que o projetista se preocupou em acomodar a cidade à paisagem.



Figura 49 – Curvas de nível no perímetro urbano de Japurá.

Fonte: ITCG (1989).

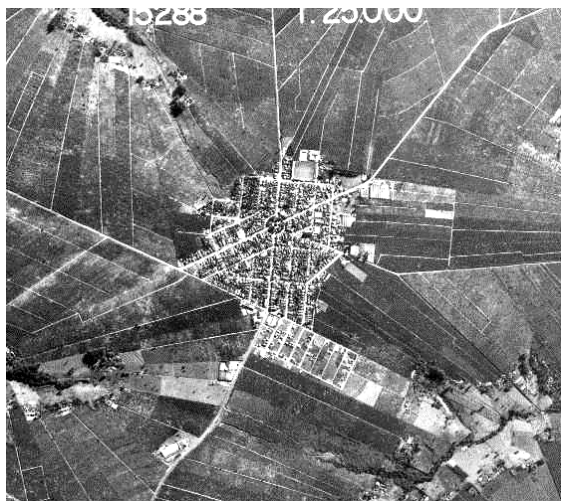
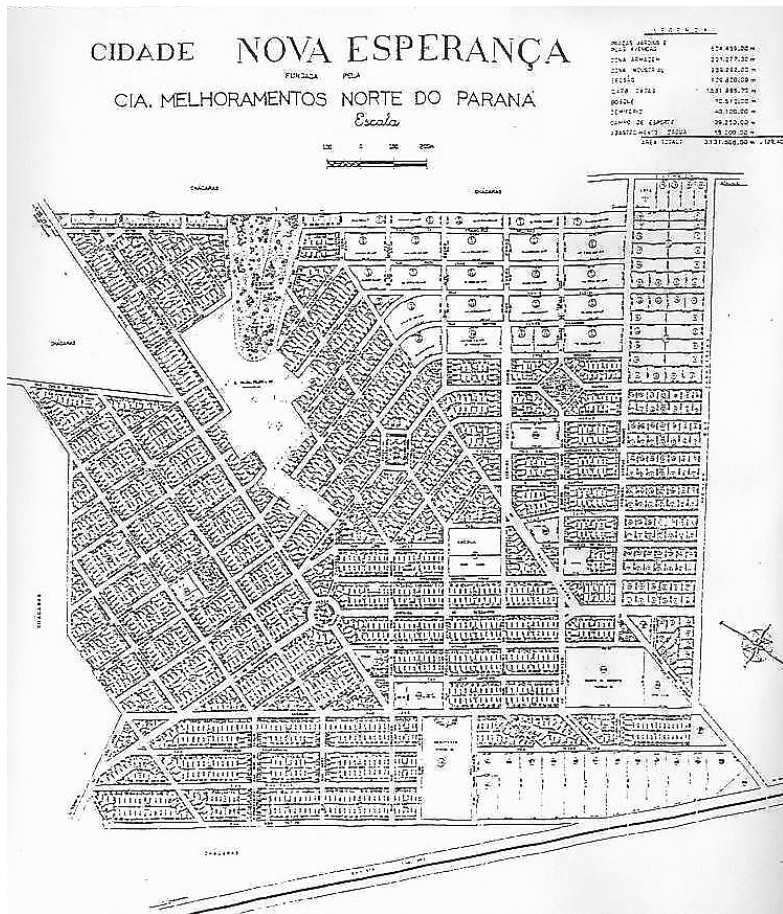


Figura 50 – Foto Aérea de Japurá.

Fonte: ITCG (1980).

Nova Esperança

Nova Esperança foi fundada em 1946 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná e localiza-se na região Norte Central do estado. Com perímetro irregular, não possui uma forma pré-definida (figura 51). O traçado irregular é formado por várias malhas reticuladas que mudam de direção possivelmente ao se acomodarem no sítio. Pelas curvas de nível (figura 52) nota-se que o relevo é suavemente ondulado. Contudo, a malha urbana é pouco clara (figura 53). As quadras, como seguem estes vários tabuleiros, possuem tamanhos e formatos diferenciados, variando entre as formas de retângulo, trapézio e triângulo. Apesar do tecido urbano ser consoante com o terreno, percebe-se que o traçado é pouco legível.



Fonte: Carvalho (2000).

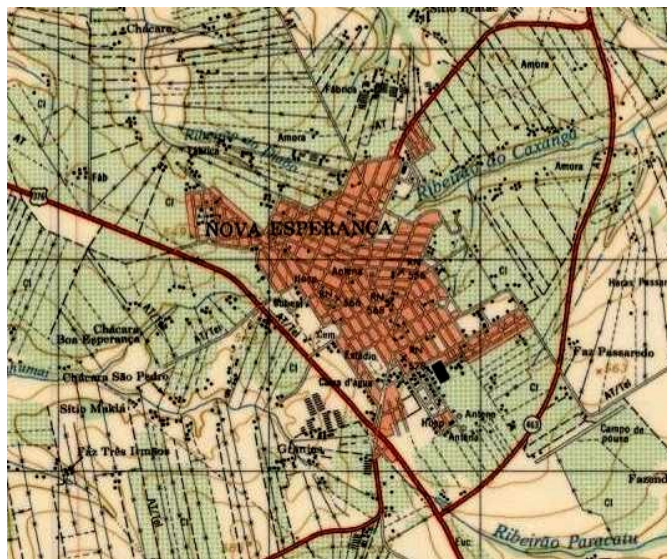


Figura 52 – Curvas de nível no perímetro urbano de Nova Esperança.

Fonte: ITCG (1990).



Figura 53 – Foto Aérea de Nova Esperança.

Fonte: ITCG (1980).

Nova Olímpia

Em 1951 a Sociedade Colonizadora Paraná Ltda. fundou a cidade de Nova Olímpia, situada na região Noroeste do estado. O seu traçado possui uma configuração pouco vista nas cidades analisadas, com perímetro e tecido urbano irregular. Vemos no desenho um hexágono que não se fecha (figura 54). O relevo é predominantemente plano. Ao examinarmos as curvas de nível (figura 55) observamos que a avenida principal está na mesma cota e que a área leste, onde está o campo de futebol, é o ponto mais alto do terreno. Desta forma, podemos dizer que o projetista usou formas geométricas (diagramas) no desenho da cidade de modo condizente com a paisagem existente. Com isto, evidencia-se a uma relação mais orgânica, embora com traçados geométricos. Sobre esta cidade nota-se que possui uma imagem marcante, no entanto o traçado se apresenta pouco legível.



Figura 54 – Curvas de nível no perímetro urbano de Nova Olímpia.

Fonte: ITCG (1995).



Figura 55 – Mapa de Nova Olímpia.

Fonte: ITCG (1980).

Santa Cruz do Monte Castelo

Fundada em 1951 pela Companhia Comercial e Colonizadora Santa Cruz, esta cidade teve como engenheiro responsável Adauto da Silva Rocha. Pertencente à região Noroeste do Paraná, possui traçado e perímetro irregulares (figura 56). A malha ortogonal fragmenta-se mudando de direção, possivelmente, para se acomodar ao terreno. Nas imagens (figura 57) vemos que a cidade foi posicionada entre as nascentes, na parte mais alta do sítio, sem que essas se aproximem do perímetro urbano. Desta forma, podemos dizer que o projetista teve a intenção de adaptá-la da melhor forma possível à paisagem.



Figura 56 – Mapa Original de Santa Cruz do Monte Castelo.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Mandaguari (1952).



Figura 57 – Foto Aérea de Santa Cruz do Monte Castelo.

Fonte: ITCG (1980).

Terra Boa

Terra Boa foi fundada em 1951 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná e localiza-se na região Centro-ocidental do estado, em

um relevo que vai de suavemente ondulado a ondulado. Isso se refletiu na criação desta forma urbana. O perímetro bem irregular (figura 58) diferencia-se da maioria das cidades deste porte implantadas por esta companhia. Em relação ao traçado, nota-se que segue a irregularidade do perímetro, com quadras de diversas formas e tamanhos. A igreja matriz está localizada na rua principal, na zona nordeste da cidade, próxima ao parque da cidade. Ainda, em relação à malha viária, percebe-se que o centro geométrico é bem marcado por uma praça circular. A respeito do terreno (figura 58) verifica-se que é uma área acidentada e rodeada por nascentes. Apesar disto, nota-se que a cidade foi alocada na parte mais alta do terreno e, pela irregularidade do seu traçado, podemos afirmar que o projetista planejou a cidade de forma a adaptá-la à paisagem existente (figura 59) – como é visto na cidade orgânica. A cidade se mostra com traçado pouco legível, mas devido à sua irregularidade tem uma imagem marcante.

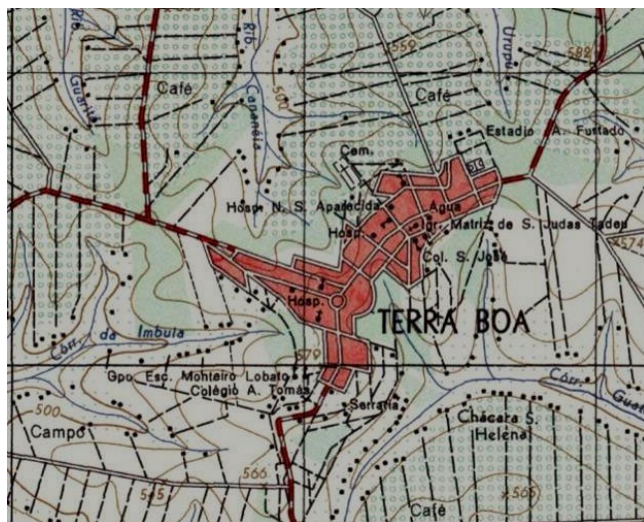


Figura 58 – Curvas de nível no perímetro urbano de Terra Boa.

Fonte: ITCG (1972).



Figura 59 – Foto Aérea de Terra Boa.

Fonte: ITCG (1980).

Umuarama

Implantada em 1955, Umuarama foi a terceira maior cidade fundada pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná. Localiza-se na região Noroeste do estado em um relevo suavemente ondulado. Criada para ser uma cidade grande, como Maringá e Cianorte, possui traçado irregular (figura 60), com uma malha reticulada que se fragmenta e se une criando outras formas geométricas. Como já visto em outras cidades deste porte, em Umuarama também se nota a presença de várias praças, rotatórias e áreas livres. Por mais que o perímetro urbano ocupe uma grande área não existem nascentes dentro dele.

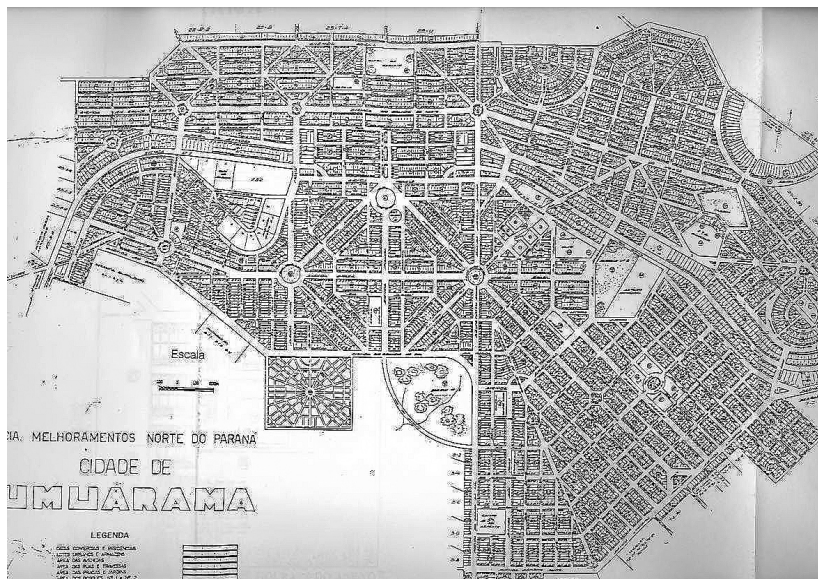


Figura 60 – Plano Original de Umuarama.

Fonte: Carvalho (2000).

Observando o terreno (figura 61) nota-se que a topografia acidentada não foi considerada no traçado da cidade, pois ao contrário de Maringá as vias não seguiram as curvas de nível. Efetivamente, a cidade foi imposta à paisagem existente (figura 62), apesar da atenção dispensada às nascentes próximas. Portanto, por mais que se veja um tratamento estético na elaboração do desenho, a cidade não foi adaptada ao sítio, e isto se reflete na ilegibilidade do seu tecido urbano.

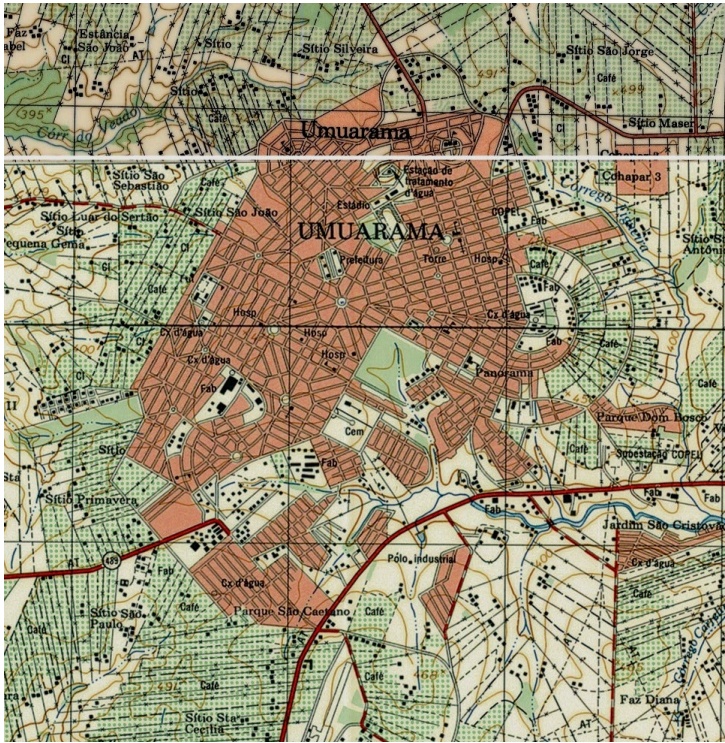


Figura 61 – Curvas de nível no perímetro urbano de Umuarama.

Fonte: ITCG (1991).



Figura 62 – Foto Aérea de Umuarama.

Fonte: ITCG (1980).

CONCLUSÃO

Ao averiguar a relação do traçado urbano com o sítio físico das cidades planejadas do norte do Paraná, esta pesquisa mostrou quantas cidades foram implantadas segundo uma abordagem mais consoante com o lugar geográfico; vimos que a maioria das companhias que atuaram nesta região atentou para isto, e que de certa maneira elas desenvolveram o que atualmente se chama de desenho urbano sustentável. Contudo, as sucessivas expansões urbanas mais recentes facilmente deixam ver que, se de início houve uma estratégia projetual ‘sustentável’, logo ela foi contrariada ou esquecida. Assim, como esta não foi a discussão central do trabalho, ela não será prolongada.

Como já foi dito, a maioria das formas urbanas aqui estudadas mostrou consonância e coerência com a topografia e após a análise das cidades e do quadro (figura 12) chegamos a estes resultados demonstrados nas tabelas (tabelas 6 e 7).

Tabela 6 – Cidades consoantes com relevo.

	Cidades consoantes com relevo	Nº de Cidades
Formato Regular e Tecido Regular	Altônia, Arapongas, Ariranha do Ivaí, Astorga, Atalaia, Cidade Gaúcha, Cruzeiro do Sul, Esperança Nova, Flórida, Guairaça, Guaporema, Inajá, Indianópolis, Ivaté, Itaúna do Sul, Jussara, Loanda, Lobato, Londrina, Lupionópolis, Marumbi, Moreira Sales, Paçandu, Paranapoema, Perobal, Planaltina do Paraná, Rolândia, Sabáudia, Sarandi, São Jorge do Ivaí, Tamboara, Tapira, Tuneiras do Oeste.	33
Formato Regular e Tecido Irregular	Ângulo e Pérola.	2
Formato Irregular e Tecido Regular	Doutor Camargo, Mariluz, Santo Antônio do Caiuá, São Manoel.	4
Formato Irregular e Tecido Irregular	Altamira do Paraná, Arapuã, Apucarana, Borrazópolis, Cambé, Cianorte, Eng. Beltrão, Ivaiporã, Jandaia, Japurá, Mandaguari, Marialva, Maringá, Nova Esperança, Novo Itacolomi, Nova Olímpia, Santa Cruz do Monte Castelo, São Tomé, Terra Boa.	19
Total de cidades consoantes com o relevo		58

Organização: Autora, 2012.

Tabela 7 – Cidades pouco consoantes com relevo

	Cidades pouco consoantes com relevo	Nº de Cidades
Formato Regular e Tecido Regular	Colorado, Florai, Marilena, Presidente Castelo Branco, Uniflor.	5
Formato Regular e Tecido Irregular	Não possui	0
Formato Irregular e Tecido Regular	Alto Paraná, Rancho Alegre e São João do Caiuá.	3
Formato Irregular e Tecido Irregular	Barbosa Ferraz, Icaraíma, Nova Londrina, Rio Bom, São Jorge do Patrocínio, Umuarama.	6
Total de cidades pouco consoantes com o relevo		14

Organização: Autora, 2012.

Observando o quadro (figura12) temos que as menores companhias (em número de cidades fundadas) mostraram uma inclinação para criar formas urbanas menos elaboradas. E pequenos assentamentos quase

sempre mostraram formatos regulares e tecidos urbanos uniformes. Em contrapartida, quanto maior a cidade, menos regular era o seu *layout*.

Analisando as tabelas, verifica-se que das 72 cidades pesquisadas, 58 são consoantes com o terreno, o que corresponde a 80,55% do total de cidades. A maioria das cidades consoantes com a topografia possui forma regular e traçado regular, perfazendo um total de 56,89% daquelas 58 cidades; as cidades com forma irregular e traçado irregular somam 32,75% do total das 58 cidades consoantes com a topografia, evidenciando que, mesmo usando a retícula como traçado-base, pode-se adaptar a malha à paisagem.

Verifica-se ainda que das 9 cidades implantadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná (figura 12), todas se adaptavam ao terreno. Já quanto à sua sucessora, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, verificou-se que, das 29 cidades por ela implantadas, 24 se adaptavam ao sítio, o que representa 82,75%. Ao unirmos as cidades implantadas pela CTNP com as implantadas pela CMNP, o resultado sobe para 86,84%. Ou seja, mesmo havendo mudanças nas práticas de colonização após a saída dos britânicos, manteve-se a qualidade ambiental dos projetos.

Notadamente, perímetros irregulares foram produzidos no intuito de manter certa distância de nascentes e de se acomodar em áreas menos planas. Claramente, tecidos urbanos irregulares – muitos deles resultado de ‘pedaços’ de malhas regulares – foram também uma tentativa de adaptação ao sítio. A grelha simples, regular, ortogonal é, como se sabe, o modo mais direto e conveniente de se parcelar o solo em uma zona de colonização privada e especulação fundiária. Com isso, fragmentos de *grid* não são senão uma resposta a terrenos menos regulares.

Mas algumas estruturas mais orgânicas também foram encontradas. Arranjos estéticos também apareceram em quase todos os casos, de modo a ‘especializar’ a trama ortogonal genérica. Nesse

sentido, o emprego arbitrário e indiscriminado do modelo ortogonal de parcelamento urbano não pode ser estritamente tomado como padrão regional de planejamento.

Muitas cidades apresentam configurações artísticas. Mesmo em casos de aplicação da grelha, pode-se perceber a “especialização” do traçado segundo parâmetros estéticos. Portanto, os *layouts* aqui estudados são produto tanto da razão quanto do mercado: esforços estéticos e preocupações econômicas juntos; juntas também as considerações ambientais e funcionais.

REFERÊNCIAS

- BARNABÉ, Marcos. F. **Organização espacial do território e o projeto da cidade: o caso da Companhia de Terras Norte do Paraná**. Dissertação (Mestrado). EESC/ USP, São Carlos, 1989.
- BESSA JR, Oduvaldo; MÜLLER, Ana Cláudia de Paula. Indicadores Ambientais Georreferenciados para a Área de Proteção Ambiental de Guaraqueçaba. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, jul./dez. 2000 p. 105 – 119.
- CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, G. Luigi. - **Tipologia de la edificación: Estructura del espacio antrópico**. Madrid: Celeste, 1995.
- CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE APUCARANA. **Processo de Inscrição do Loteamento da Cidade de Tamboara**, 1946.
- CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE ARAPONGAS. **Processo de Inscrição do Loteamento da Cidade de Ângulo**, 1949.
- CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE CAMPO MOURÃO. **Processo de Inscrição do Loteamento da Cidade de Cidade Gaúcha**, 1953.
- CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE MANDAGUARI. **Processo de Inscrição do Loteamento da Cidade de Santa Cruz do Monte Castelo**, 1952.
- CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE MANDAGUARI. **Processo de Inscrição do Loteamento da Cidade de Alto Paraná**, 1950.
- CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE MANDAGUARI. **Processo de Inscrição do Loteamento da Cidade de Itaúna do Sul**, 1953.
- CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE MANDAGUARI. **Processo de Inscrição do Loteamento da Cidade de Paranapoema**, 1953.
- CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE MANDAGUARI. **Processo de Inscrição do Loteamento da Cidade de Planaltina do Paraná**, 1953.

CARVALHO, Luís D .M. **O posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná e sucessora, Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná**. 2000. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2000.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ – CMNP. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná. Publicação comemorativa do Cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná**. São Paulo: s.e.,1975.

CONZEN, M. R. G. **Thinking about urban form**. Papers on urban morphology, 1932-1998. Bern: Peter Lang, 2004.

DALBERTO, Anelise Guadagnin. **O Desenho da Cidade e a Identidade Urbana: o caso da expansão de Cianorte PR**. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Maringá, 2009.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. 5. ed. São Paulo: Pini, 2000.

FICHER, Sylvia. Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2005.

GAUTHIER, Pierre; GILLILAND, Jason. Mapping urban morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form. Urban Morphology, v. 10, n. 1, p. 41-50, 2006.

GOOGLEMAPS. **Imagens de Satélite de Altamira do Paraná – PR, BR**. Disponível em: <<http://maps.google.com.br/?hl=pt-BR>>. Acesso: 3 fev. 2011.

GOOGLEMAPS. **Imagens de Satélite**. Disponível em: <<http://maps.google.com.br/?hl=pt-BR>>. Acesso: 19 mai. 2011.

GUERREIRO, Maria Rosália P. **O território e a edificação. O papel do suporte físico natural e formação da cidade portuguesa**. 2001. Dissertação (Mestrado) – Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, 2001.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Social. **Mapas. Base física e política. Apresenta Relação dos municípios por regiões geográficas** (Lei Estadual

15.825/08). Disponível em: < http://www.ipardes.gov.br/pdf/mapas/base_fisica/relacao_municipios_regiao_parana.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2011.

IPARDES. **Diagnóstico ambiental da APA de Guaraqueçaba**. Curitiba, 1995. 166p. + 11 mapas.

ITCG. Instituto de Terras Cartografia e Geociência. **Produtos Cartográficos. Apresenta Cartas topográficas rasterizadas de 1980**. Disponível em: <<http://www.itcg.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=51>>. Acesso em: 08 abr. 2011.

ITCG. Instituto de Terras Cartografia e Geociência. **Mapa do Paraná 2011**. Disponível em: < <http://www.geo.pr.gov.br/mapserver/itcg/geo.html#>>. Acesso em: 15 set. 2011.

ITCG. Instituto de Terras Cartografia e Geociência. **Uso da Terra. Declividade 2008**. Disponível em: < <http://www.geo.pr.gov.br/mapserver/itcg/geo.html#>>. Acesso em: 21 out. 2011.

KOSTOF, Spiro. **The city shaped: urban patterns and meanings through history**. London: Thames and Hudson, 1991.

JONES, A. N.; LARKHAM, Peter J. **Glossary of urban form**. Norwich: Geo Books, 1991. Disponível em: < <http://www.urbanform.org/glossary.html>>. Acesso em: 20 abr. 2012.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

LYNCH, Kevin. **A boa forma da cidade**. 13. ed. Lisboa: Edições 70, 2007.

LYNCH, Kevin. The form of cities. **Scientific America**, n.4, v. 190, 1954. p. 54-63.

LUZ, France. **O fenômeno urbano na zona pioneira**: Maringá. Maringá: Prefeitura Municipal de Maringá, 1997.

MACEDO, Silvio S. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: Quapá, 1999.

MARTINS, Luciana de L. **O Rio de Janeiro dos viajantes**. O olhar britânico (1800-1850). Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

MENEGUETTI, Karin Schwabe. **Cidade jardim, cidade sustentável**: a estrutura ecológica urbana e a cidade de Maringá. Maringá: Eduem, 2009.

MOUDON, Anne Vernez. Urban Morphology as an emerging interdisciplinary field. **Urban Morphology**, n.1, 1997. p. 3-10.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

PELLEGRINI, Domingos. **Terra Vermelha**. Romance épico brasileiro. 2 ed. São Paulo: Geração Editorial, 2003.

PINHEIRO, Eloísa Petti. A história urbana através do desenho e do projeto da cidade. **XIV Congreso Internacional de Ingeniería Gráfica**. Anais. Santander, España – 5-7 junio de 2002.

REGO, Renato, MENEGUETTI, Karin S.; DE ANGELIS, Generoso N.; JABUR, Rodrigo S.; RISSI, Queila. Reconstruindo a forma urbana: uma análise dos desenhos das principais cidades da Companhia de Terras Norte do Paraná. **Acta Scientiarum. Technology**, v.26, n.2, 2004. p. 141-150.

REGO, Renato, MENEGUETTI, Karin S. A forma urbana das cidades de médio porte e os patrimônios fundados pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná. **Acta Scientiarum. Technology**, v.28, n.1, 2006. p. 93-103.

REGO, Renato Leão. **As cidades plantadas**: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.

REGO, Renato Leão. A tropical enterprise: British planning ideas in a private settlement in Brazil. **Planning Perspectives**, n.26, v.2, 2011 p. 261-282.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. O território e a paisagem da cidade: a formação da rede de cidades no norte do Paraná e a construção da forma urbana. **Paisagem & Ambiente**, n.25, 2008a. p. 25-34.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. British urban form in twentieth-century Brazil. **Urban Morphology**, n.12, v. 1, 2008b. p. 25-34.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. Planted towns and territorial organization: the morphology of a settlement process in Brazil. **Urban Morphology**, n.14, v. 2, 2010. p. 101-109.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. **Acta Scientiarum. Technology**, v.33, n.2, 2011. p. 123-127.

REGO, Renato Leão; FERREIRA, Silvia; Wilian da Silva. Territory and Urban form in northern Paraná State Townscapes. ISUF 2011 – **Urban Morphology and the Post-Carbon City** at Concordia University in Montréal 26 a 29 de august 2011.

ROSANELI, Alessandro Filla. **Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias do norte do Paraná**. 2009. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SALGUEIRO, Teresa B. **A Cidade em Portugal**, 2. ed. Porto: Afrontamento, 1992.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: espaço e tempo: razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SKYSCRAPERCITY: **Norte do Paraná Hoje** (2009). Yuri S. Andrade. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=966008>>. Acesso em: 29 jul. 2011.

THE RIVERSIDE LAW OLMSTED SOCIETY: **Maps of Riverside**. Disponível em: <<http://www.olmstedociety.org/resources/maps-of-riverside/>>. Acesso em: 22 jul. 2011.

UNWIN, Raymond. **La practica del urbanismo. Una introducción al arte de proyectar ciudades e barrios**. Barcelona: GG, 1984.

WHITEHAND, J.W.R. **The changing face of cities**. A study of development cycles and urban form. Oxford: Basil Blackwell, 1987.

YAMAKI, Humberto T. **Iconografia Londrinense**. Londrina: Humanidades, 2003.

YONEGURA, Robison Keith. **O esquema de ocupação da Companhia de Terras Norte do Paraná e as práticas de planejamento ambiental**. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Maringá, 2010.

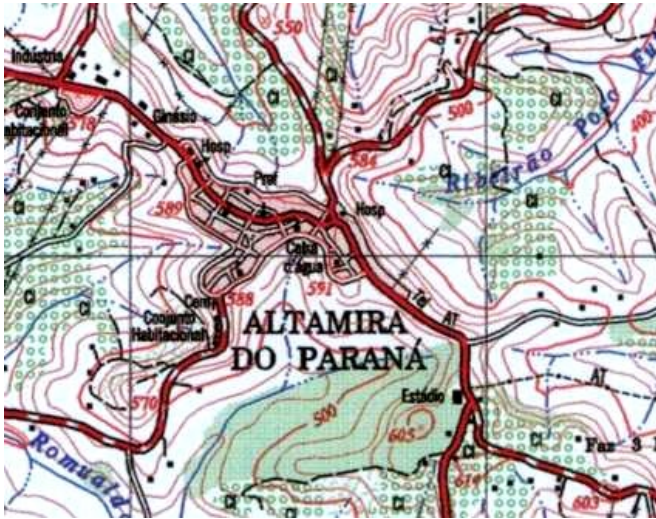
APÊNDICE

Lista de Cidades Analisadas

1	Altamira do Paraná	89	37	Lupionópolis	133
2	Alto Paraná	90	38	Mandaguari	134
3	Altônia	91	39	Marialva	136
4	Ângulo	92	40	Marilena	138
5	Apucarana	94	41	Mariluz	139
6	Arapongas	96	42	Maringá	140
7	Arapuã	98	43	Marumbi	142
8	Ariranha do Ivaí	99	44	Moreira Sales	143
9	Astorga	100	45	Nova Esperança	144
10	Atalaia	101	46	Nova Londrina	146
11	Barbosa Ferraz	102	47	Nova Olímpia	147
12	Borrazópolis	103	48	Novo Itacolomi	148
13	Cambé	104	49	Paiçandu	149
14	Cianorte	105	50	Paranapoema	150
15	Cidade Gaúcha	107	51	Perobal	151
16	Colorado	109	52	Pérola	152
17	Cruzeiro do Sul	110	53	Planaltina do Paraná	153
18	Doutor Camargo	111	54	Presidente Castelo Branco	154
19	Engenheiro Beltrão	112	55	Rancho Alegre D'Oeste	155
20	Esperança Nova	113	56	Rio Bom	156
21	Floraí	114	57	Rolândia	157
22	Flórida	115	58	Sabáudia	159
23	Guairaçá	116	59	Santa Cruz do Monte Castelo	160
24	Guaporema	117	60	Santo Antônio do Caiuá	161
25	Icaraíma	118	61	São João do Caiuá	162
26	Inajá	119	62	São Jorge do Ivaí	163
27	Indianópolis	120	63	São Jorge do Patrocínio	164
28	Itaúna do Sul	121	64	São Manoel do Paraná	165
29	Ivaiporã	123	65	São Tomé	166
30	Ivaté	125	66	Sarandi	167
31	Jandaia do Sul	126	67	Tamboara	168
32	Japurá	127	68	Tapira	169
33	Jussara	128	69	Terra Boa	170
34	Loanda	129	70	Tuneiras do Oeste	171
35	Lobato	130	71	Umuarama	172
36	Londrina	131	72	Uniflor	174

Altamira do Paraná

Fundada em 1962, a cidade de Altamira do Paraná foi implantada pela Companhia de Colonização e Desenvolvimento Rural (CODAL) e localiza-se na região Centro-ocidental do Paraná. Com forma e traçado irregular nota-se como foi projetada consoante com a paisagem existente. De acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura 14), o relevo nesta área vai de ‘plano a suavemente ondulado’ até ‘fortemente ondulado’. A conformação urbana mais orgânica resulta da acomodação do traçado da cidade nesta topografia. Alocada sobre as linhas de cumeada por onde também passam as estradas, a cidade é cortada por uma via rural que, dentro da área urbana, acaba sendo a avenida central. O traçado orgânico e assimétrico faz com que as quadras não tenham o mesmo tamanho e possuam formas diferentes, remetendo à configuração da cidade orgânica. Pela imagem observamos a existência de uma praça que marca o centro geométrico da cidade. Ainda analisando a imagem vemos a incidência de várias nascentes de ribeirões ao redor da cidade, o que impede um perímetro mais regular. Voltando ao quadro, vemos a semelhança do traçado de Altamira do Paraná com o de Terra Boa – projetada pela CMNP. Estas cidades têm em comum não apenas o traçado, mas também o fato de estarem na mesma região geográfica. No entanto, Altamira do Paraná não se localiza dentro das terras pertencente à Companhia Melhoramentos. A respeito das análises de Lynch (1999) podemos dizer que a cidade possui uma imagem marcante devido à irregularidade do tecido urbano, mas com traçado pouco legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Altamira do Paraná.

Fonte: ITCG (1997).



Foto Aérea de Altamira do Paraná.

Fonte: ITCG (1980).

Alto Paraná

A Imobiliária Ypiranga fundou a cidade de Alto Paraná no ano de 1948 na região Noroeste do estado e Mosart Oubert foi o profissional responsável. Com perímetro irregular e traçado reticulado, vemos que a cidade projetada não cresceu como o esperado. O traçado ortogonal faz com que as quadras possuam formas retangulares e quadradas com várias dimensões. Pelo mapa de declividade do ITCG (figura 14), o terreno é ora plano ora suavemente ondulado, o que certamente favorece um traçado mais regular. No entanto, pelas curvas de nível se pode notar que o projetista pouco se ateu em adaptar a forma urbana ao sítio, apenas inserindo-a arbitrariamente na paisagem existente. Há pouca relação entre a forma urbana e o sítio, o que pode ser notado pelo mapa: se a mancha urbana projetada tivesse sido totalmente implantada, ela estaria sobreposta às duas nascentes adjacentes. Pela forma desta cidade não se pode dizer que ela se assemelha totalmente à cidade máquina de Lynch (2007), já que seu traçado é bastante ‘especializado’: quatro avenidas ortogonais demarcam o centro da cidade; nos cruzamentos destas avenidas surgem quatro praças retangulares; uma dessas praças recebe uma avenida diagonal, possivelmente, a continuação da estrada rural. As avenidas traçadas no sentido norte-sul possuem quadras adjacentes diferenciadas – ao longo destas avenidas as quadras são quadradas, e no resto da cidade são retangulares. Este arranjo tem um forte apelo estético na forma urbana. Devido a seu traçado podemos dizer que a cidade possui uma imagem pouco marcante e um traçado bastante legível.

Altônia

Altônia foi fundada pela empresa Byington & Cia no ano de 1953, teve como engenheiro responsável Arthur Bruno Junges e está posicionada na região Noroeste do Paraná. De acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura14), na mancha urbana predominam os terrenos plano e suavemente ondulado. O perímetro da cidade possui forma retangular. O traçado urbano é basicamente ortogonal, porém apresenta dois padrões, ambos com quadras retangulares, apenas dispostas em sentido diferente. Nota-se a presença de uma praça circular no ponto mais alto do terreno; se o projeto original se restringisse apenas à malha ortogonal central esta praça ocuparia então o centro geométrico da cidade. As nascentes vizinhas confirmam a posição superior da cidade. A ortogonalidade e a uniformidade do traçado nos remetem ao conceito de cidade máquina. E, por seu tecido urbano, podemos dizer que possui uma imagem marcante com um traçado pouco legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Altônia.

Fonte: ITCG (1996).

Ângulo

Fundada em 1949 a cidade de Ângulo foi implantada pela empresa Comercio Construções Imóveis, Agricultura Ângulo Ltda e o engenheiro responsável foi Dimitri Novikov. A cidade localiza-se na região Norte Central do Paraná, precisamente dentro da área pertencente à Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, e o seu relevo, de acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura 14), vai de plano a suavemente ondulado. O traçado irregular contraria o perímetro regular que forma o desenho de um trapézio.

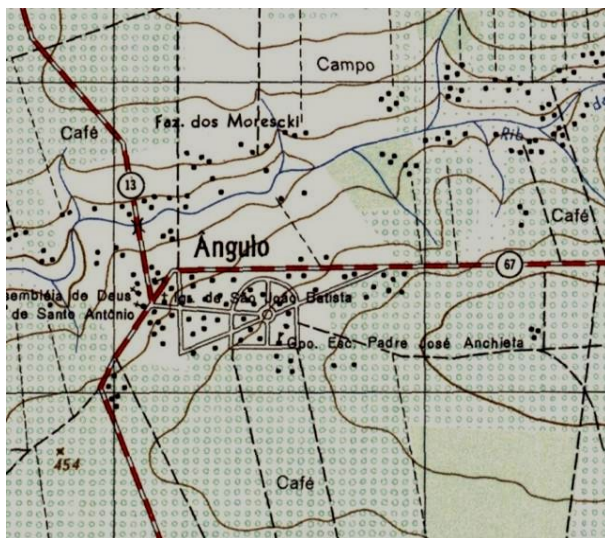


Mapa Original de Ângulo.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Arapongas (1949).

A malha possui no centro uma praça, marcando o centro geométrico. Pela irregularidade do traçado, nota-se que as quadras possuem formas e tamanhos diferentes. Pelas curvas de nível verificamos que não há presença de nascentes no perímetro urbano, mas que seu traçado foi feito de modo bastante arbitrário. Embora não se possa afirmar que o modelo de cidade máquina é o que mais se assemelha a esta cidade, já que ela possui traçado irregular com forte arranjo plástico, ela tampouco parece harmoniosamente acomodada à

paisagem como uma cidade orgânica, parecendo mais como uma cidade diagrama. O terreno, porém, não impedia tal configuração. Desta maneira, observa-se que a cidade possui imagem marcante, mas um traçado pouco legível devido seu traçado irregular.



Curvas de nível no perímetro urbano de Ângulo.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Ângulo.

Fonte: ITCG (1980).

Apucarana

Fundada em 1938, Apucarana foi implantada pela Companhia de Terras Norte do Paraná e faz parte da região Norte Central do Estado. O traçado fragmentado e o perímetro irregular evidenciam a preocupação do projetista em manter a área urbana no ponto mais alto do terreno, rente à ferrovia e distante das nascentes que a cercavam– como em outras cidades implantadas pela CTNP.

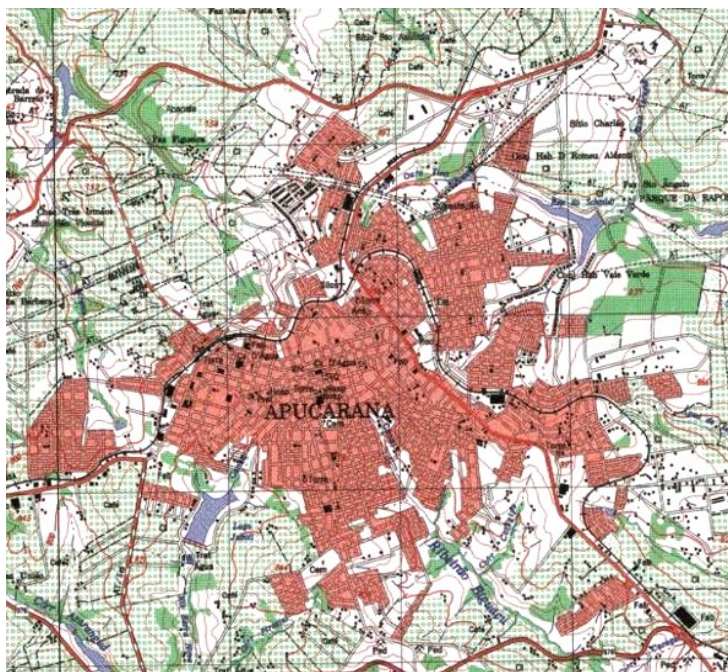


Mapa Original de Apucarana.

Fonte: Carvalho (2000).

O traçado irregular, composto de várias malhas ortogonais justapostas, faz com que a forma das quadras se apresente com desenhos e dimensões variadas. No entanto, esta irregularidade se justifica em razão da cidade se acomodar em um terreno acidentado, consequentemente, ajustando-se à paisagem. De fato, o mapa de declividade do ITCG menciona um relevo que vai de suavemente

ondulado a ondulado. A sinuosidade da linha férrea confirma esta topografia; daí um perímetro irregular para a forma urbana. No plano original, estão marcadas as áreas livres como: praças, igreja, campo de futebol e a estação ferroviária. Seguindo os preceitos de Lynch (2007), percebemos que o traçado desta cidade interage com a paisagem natural, embora não se possa chamá-lo propriamente de orgânico. Nem tampouco de 'máquina'. Outra observação segundo Lynch (1999) é que com esta malha urbana a cidade se mostra com uma imagem marcante, mas com traçado pouco legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Apucarana.

Fonte: ITCG (1997).

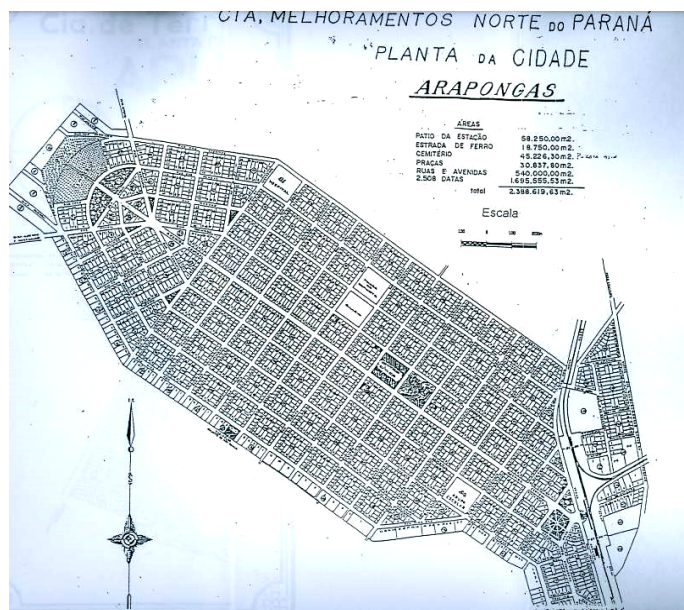


Foto Aérea de Apucarana.

Fonte: ITCG (1980).

Arapongas

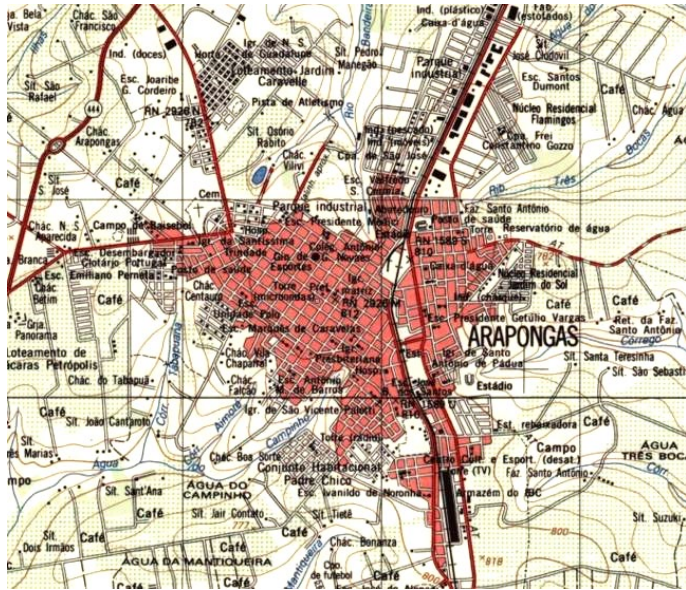
Arapongas foi fundada em 1935 pela Companhia de Terras Norte do Paraná e faz parte da rede de cidades implantadas por esta colonizadora na região Norte Central do Paraná. Seu traçado é ortogonal e simétrico, seguindo o perímetro regular, alongado. A cidade possui certa linearidade e foi posicionada na parte mais alta do terreno, conformando no platô.



Mapa Original de Arapongas.

Fonte: Carvalho (2000).

O mapa de declividade do ITCG (figura 14) informa um terreno plano ou suavemente ondulado e, nas imediações do traçado original, fortemente ondulado. No plano original, mostra o que já foi indicado por Rego (2009) quanto ao posicionamento da estação ser a entrada da cidade e quanto ao fato de, ao seguir em linha reta, chegar-se à praça da igreja matriz e terminar no cemitério. O afastamento em relação às nascentes evidencia a preocupação do projetista no arranjo estético do tecido urbano na inserção deste na paisagem. Considerando-se as teorias normativas de Lynch (2007), o modelo de cidade máquina parece mais próximo deste traçado, embora ele revele certas qualidades plásticas como a composição das vias junto à praça diante do cemitério. Devido à qualidade desse projeto, podemos dizer que a cidade possui uma imagem marcante com um traçado bastante legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Arapongas.

Fonte: ITCG (1990-1991).

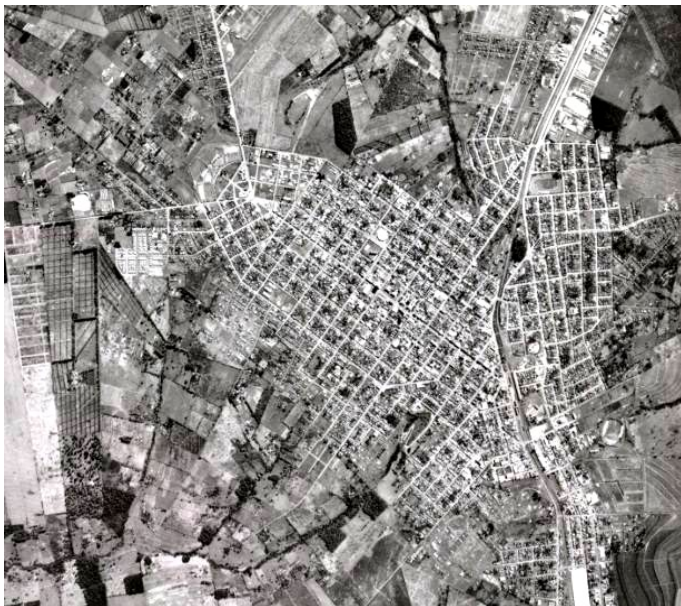
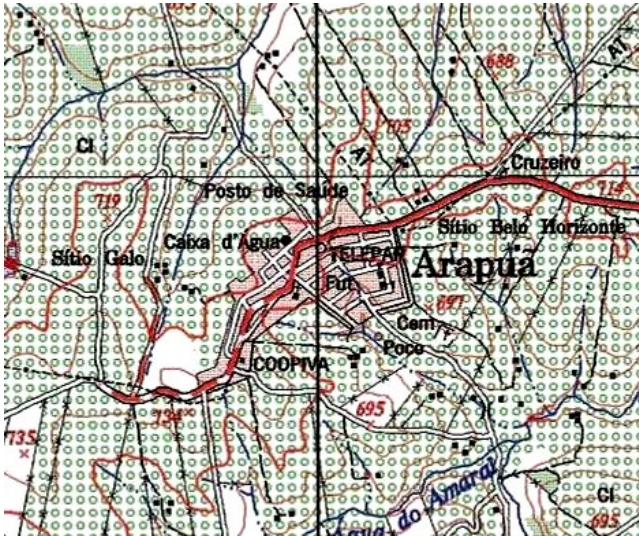


Foto Aérea de Arapongas.

Fonte: ITCG (1980).

Arapuã

Arapuã foi fundada em 1961 pela Sociedade Territorial Ubá Ltda. e o engenheiro responsável foi João Maria Rocha. Localizada na região Norte Central do estado, fora das terras da CMNP, possui traçado e perímetro irregulares, justificados, segundo o mapa de declividade do ITCG (figura 14), pelo relevo ondulado e fortemente ondulado. Pelo plano observa-se que foi criada para ser uma cidade pequena, com somente nove quadras. Dessas quadras, observa-se que todas seguem a irregularidade do traçado, possuindo formas e tamanhos diferentes. Como se trata de um traçado simples, não houve a demarcação de área pública, como praças. Através das curvas de nível, verificamos que a cidade foi alocada na parte alta de uma área acidentada e rodeada de nascentes. O traçado se adaptou à paisagem já que se estende sobre a linha de cumeada, por onde passa a estrada que corta a forma urbana. Ainda assim, acreditamos que sua imagem tem o efeito de uma cidade máquina – por mais que não seja ortogonal e regular, e esteja entrosada com a topografia. Devido à simplicidade do tecido podemos dizer que a cidade possui uma imagem pouco marcante com o traçado bastante legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Arapua.

Fonte: ITCG (1998).

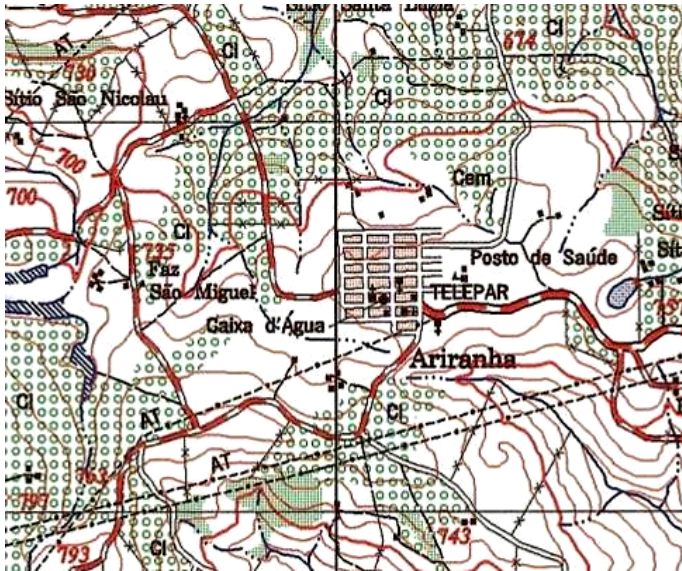


Foto Aérea de Arapua.

Fonte: ITCG (1980).

Ariranha do Ivaí

Ariranha do Ivaí foi fundada em 1961 pela Sociedade Territorial Ubá Ltda. O engenheiro responsável pelo projeto foi João Maria Rocha, o mesmo da cidade de Arapuã. Posicionada na região Norte Central do Paraná, possui perímetro bem definido na forma de trapézio e traçado reticulado, assemelhando-se a outras cidades aqui estudadas. Devido à ortogonalidade, as quadras são todas retangulares, com exceção da quadra da igreja católica, que possui o formato quadrangular e se localiza na porção sul da cidade. Em razão de estar localizada na área mais alta do terreno, verifica-se que houve a intenção do projetista de adaptar a malha urbana em uma área menos acidentada, preocupando-se com a paisagem existente. No geral, o relevo vai de plano a fortemente ondulado. Nesta cidade verifica-se uma cidade máquina, devido somente ao traçado que é arbitrário e tem pouca relação com o terreno. Segundo a abordagem de Lynch (1999), a malha urbana de Ariranha do Ivaí, pode ser descrita nos termos de uma imagem pouco marcante, porém com traçado bastante legível, devido a sua regularidade.

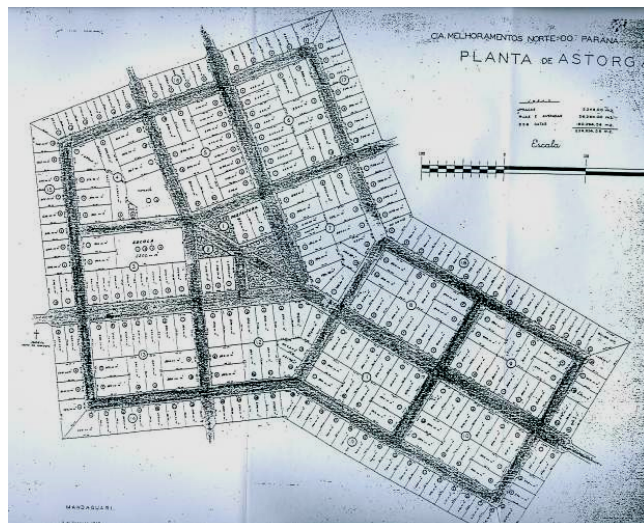


Curvas de nível no perímetro urbano de Ariranha do Ivaí.

Fonte: ITCG (1998).

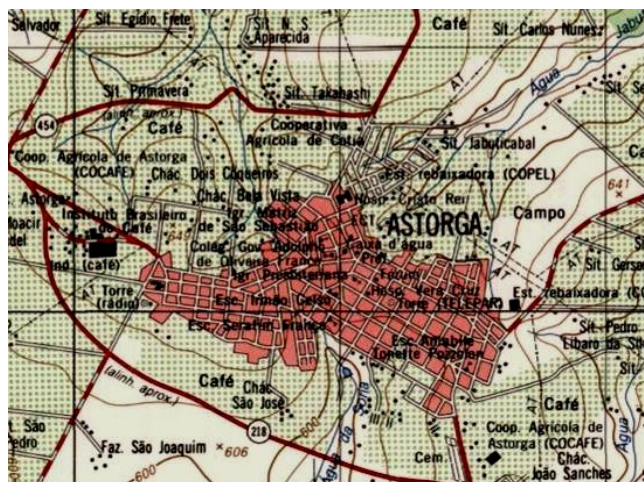
Astorga

Fundada em 1945, a cidade de Astorga foi uma das cidades implantadas no Norte Central do Paraná pela CMNP. No perímetro, observamos uma forma geométrica bem definida, representada pelo desenho da junção de um losango com um retângulo.



Mapa Original de Astorga.

Fonte: Carvalho (2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Astorga.

Fonte: ITCG (1990).

Seu traçado regular elaborado de forma simétrica faz com que as quadras possuam dimensões e formatos semelhantes a partir do eixo central da forma urbana, posicionado na linha de cumeeada. Nos

quarteirões centrais do losango verificamos a presença de duas praças, em uma delas localiza-se a igreja matriz e na outra uma área livre para a população. O terreno, de acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura 14), é suavemente plano. Analisando as curvas de nível observamos que o projetista, além de preocupar-se com a estética, também atentou para a funcionalidade, alocando a cidade no ponto mais alto do terreno e desviando o perímetro urbano dos corpos d'água existentes. Desta forma, adaptou o traçado à paisagem natural. Ainda, no que diz respeito a seu tecido urbano, podemos dizer que a cidade possui uma imagem marcante com o traçado legível.

Atalaia

A cidade de Atalaia foi fundada em 1953 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná e, como a maioria das cidades implantadas por essa colonizadora, foi alocada na região Norte Central do estado. Com perímetro regular, seu traçado reticulado somente não se assemelha a um tabuleiro de xadrez devido a duas vias diagonais. Com a maioria das quadras com formatos retangulares, as quadras que se diferenciam deste padrão são de formato triangular e de trapézio em razão das vias diagonais – prolongamento de estradas rurais. Outra observação é que a praça da igreja matriz quase que coincide com o centro geométrico da cidade que se fez implantar no alto do terreno. Ainda em relação à cidade, podemos dizer que possui uma imagem pouco marcante. O terreno – de plano a suavemente ondulado, de acordo com o ITCG (figura 14) – favoreceu um traçado desta natureza. Ao se observar as curvas de nível, verifica-se que Atalaia foi posicionada na área mais alta do terreno e afastada das nascentes, evidenciando-se que a mesma não foi alocada arbitrariamente no sítio, mas de modo

diligente. Apesar do cuidado com a paisagem existente por parte do planejador, não podemos dizer que se trata de uma cidade orgânica e ainda que seu traçado devido a regularidade se mostra legível



Curvas de nível no perímetro urbano de Atalaia.

Fonte: ITCG (1990).

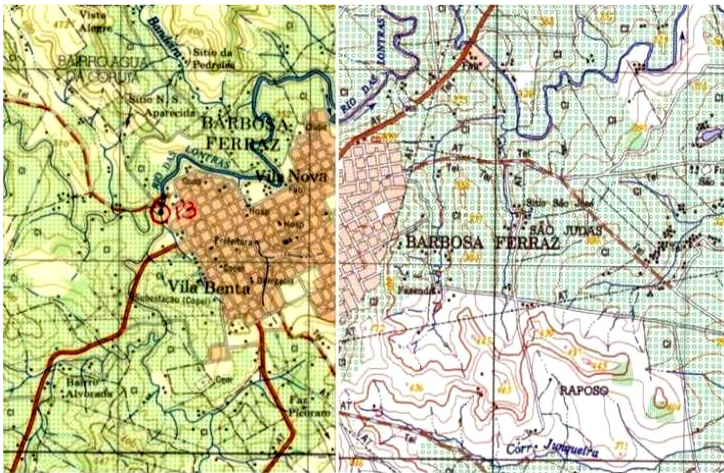


Foto Aérea de Atalaia.

Fonte: ITCG (1980).

Barbosa Ferraz

Implantada em 1948 pela Imobiliária Paraná, a cidade de Barbosa Ferraz está posicionada na região Centro-Occidental do estado e o engenheiro responsável foi Odilon Borges de Carvalho. Possui o perímetro irregular, uma malha ortogonal que muda de direção e segue o desenho imposto pelo Rio das Lontras – que serve de barreira física. Com a ortogonalidade do traçado, percebemos que as maiorias das quadras são quadrangulares. Nota-se ainda que praticamente no centro geométrico há um parque com lago. Dada a proximidade com córregos e rios, fica claro que o terreno é ondulado e, confrontando com o traçado reticulado, vemos que a cidade foi implantada de modo bastante arbitrário em relação às condições do sítio, sem a preocupação de moldá-la à paisagem existente. Nesse sentido, a cidade máquina parece ser a que mais se encaixa com o traçado desta cidade. Já em relação à sua imagem podemos dizer que se faz pouco marcante com o traçado igualmente pouco legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Barbosa Ferraz.

Fonte: ITCG (1990) modificado pela autora..

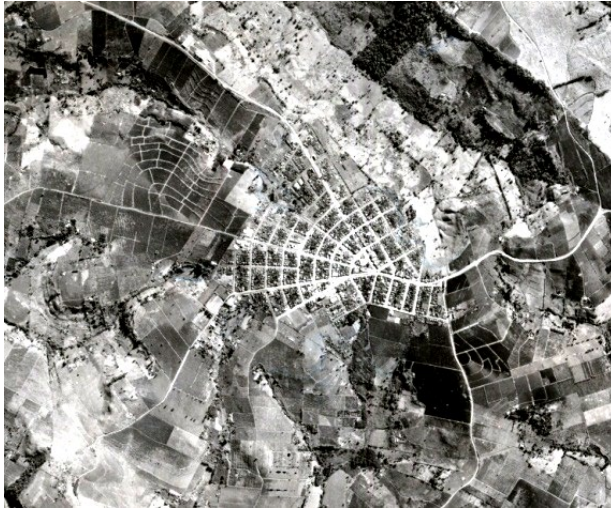
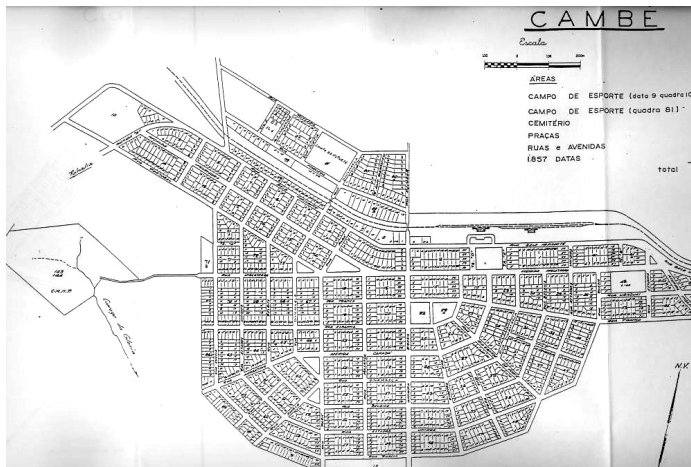


Foto Aérea de Borrazópolis.

Fonte: ITCG (1980).

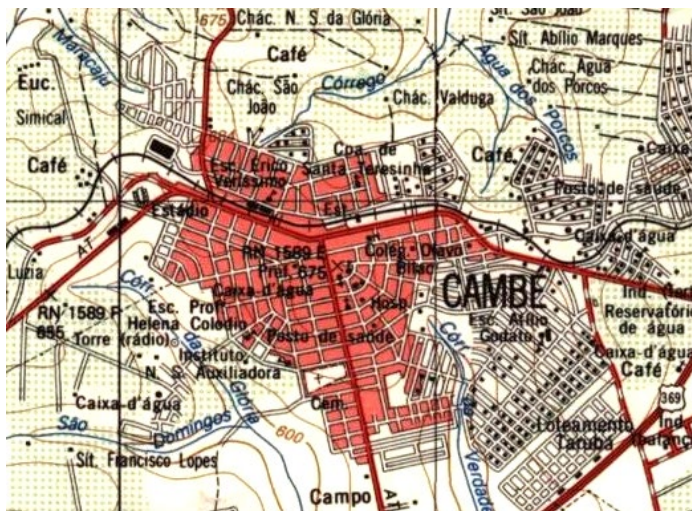
Cambé

Cambé foi fundada em 1930 pela Companhia de Terras Norte do Paraná e faz parte das primeiras cidades fundadas por esta companhia. Posicionada na região Norte Central do estado, possui traçado e perímetro irregulares. Devido à irregularidade do tecido urbano, podemos ver a existência de um grande número de formatos e tamanhos das quadras desta cidade. Ao se observar as áreas livres e públicas, percebemos o número de equipamentos urbanos que já eram previstos no projeto inicial. O terreno ondulado nos revela que a cidade foi projetada para ser inserida harmonicamente na paisagem. Por este motivo foi posicionada na área mais alta desviando das nascentes. Ainda, o traçado e o perímetro fragmentados evidenciam a preocupação em adaptar a malha urbana ao terreno. Sobre o seu tecido urbano podemos dizer que possui uma imagem marcante e um traçado pouco legível.



Mapa original de Cambé.

Fonte: Carvalho(2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Cambé.

Fonte: ITCG (1990).



Foto Aérea de Cambé.

Fonte: ITCG (1980).

Cianorte

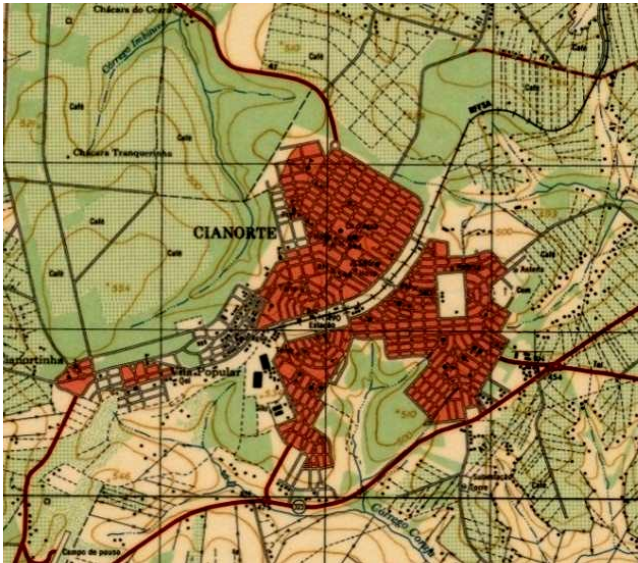
Fundada em 1950 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, Cianorte teve seu projeto elaborado pelo engenheiro Jorge Macedo Vieira – o mesmo que projetou Maringá – de acordo com os princípios formais do modelo Cidade Jardim. Localizada na região Noroeste do Paraná, foi projetada para ser uma das quatro cidades-polo da CMNP. O traçado misto – sinuoso e reticulado – e o perímetro irregular mostram a perfeita harmonia com o sítio cujo relevo vai de plano a suavemente ondulado, de acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura 14). Projetada como uma das principais cidades da região, nota-se na forma urbana a hierarquização das vias, inúmeras praças, áreas livres e um cinturão verde.



Mapa Implantado em Cianorte.

Fonte: Carvalho (2000).

A irregularidade do traçado se adequa ao o terreno irregular. Pensando na adaptação da área urbana à paisagem existente, o engenheiro posicionou-a no ponto mais alto desviando das nascentes e preservando, na porção oeste, a mata nativa. Em razão das características descritas, pode-se afirmar que Cianorte aproxima-se do modelo de cidades orgânicas proposto por Lynch (2007). A forma urbana é rica em arranjos plásticos de vias, praças e edificações. Ao estudar as diferenças do plano original de Cianorte com o plano implantando pela CMNP, Dalberto (2009) nos mostra que a cidade possui uma imagem marcante e um traçado pouco legível, devido ao vazio urbano da não construção do centro da cidade tal como planejado.



Curvas de nível no perímetro urbano de Cianorte.

Fonte: ITCG (1989).

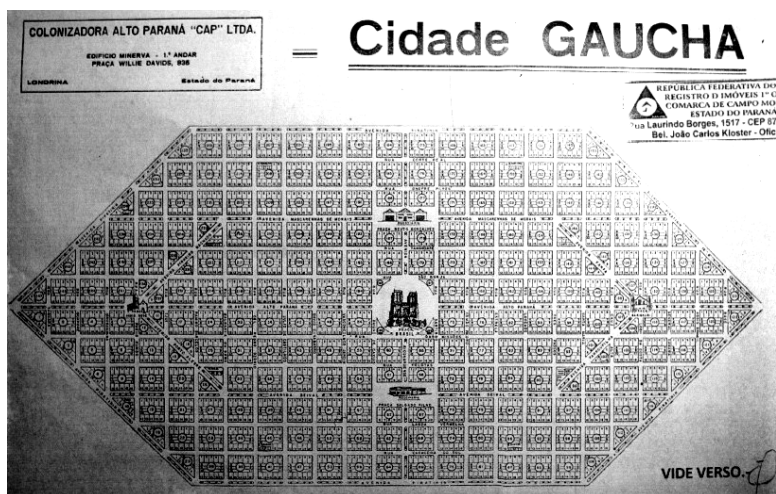


Foto Aérea de Cianorte.

Fonte: ITCG (1980).

Cidade Gaúcha

Cidade Gaúcha foi fundada em 1952 pela Colonizadora Alto Paraná “CAP” Ltda. Américo Sato foi o engenheiro responsável por esta cidade localizada na região Noroeste do Paraná. O relevo foi classificado pelo ITCG como suavemente ondulado. O perímetro se apresenta bem marcado na forma de hexágono, dando a impressão que foi o princípio do projeto e que só depois foi feita a malha ortogonal. Devido à ortogonalidade do traçado, a maioria das quadras é quadrada, diferenciando-se apenas as quadras próximas às vias que se bifurcam ao sair das praças circulares. A cidade possui um desenho bem simétrico, demonstrando preocupação estética. O centro geométrico é marcado por uma grande praça, onde se encontra a igreja católica.

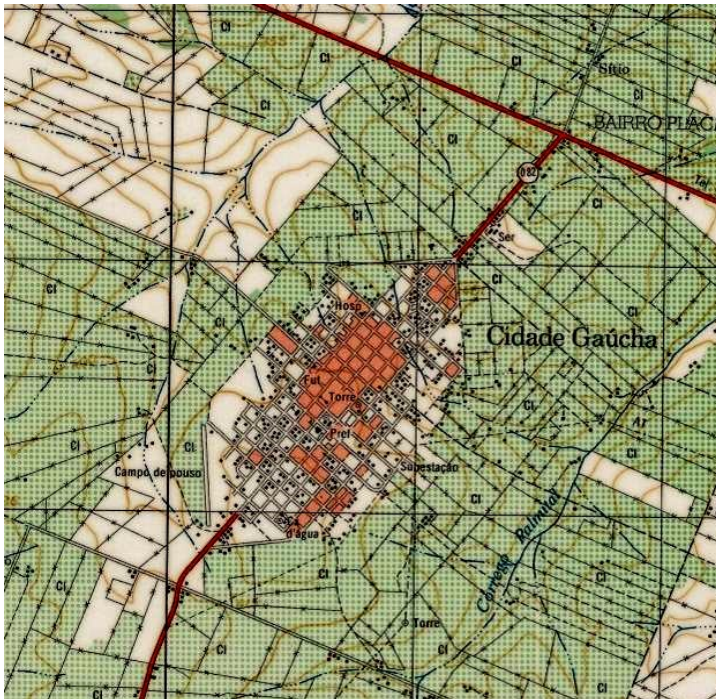


Plano Original de Cidade Gaúcha.

Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Campo Mourão (1953).

O traçado se faz ‘especializado’ (Lynch, 1954) pelas avenidas diagonais convergentes rumo às respectivas praças. Considerando as

curvas de nível , notamos que a cidade está implantada no interflúvio, por onde passa a estrada que corta a cidade ao meio. A porção sul da cidade está no cume da encosta, de tal forma que na área norte nota-se uma nascente que passa pelo perímetro urbano. Pode-se dizer, portanto, que houve preocupação de moldar o tecido urbano à paisagem natural existente. Ainda assim, esta é uma cidade máquina, com traçado reticulado extremamente especializado. Quando analisamos o tecido urbano, podemos perceber que a cidade possui uma imagem marcante e um traçado bastante legível devido à sua regularidade.



Curvas de nível no perímetro urbano de Cidade Gaúcha.

Fonte: ITCG (1989).



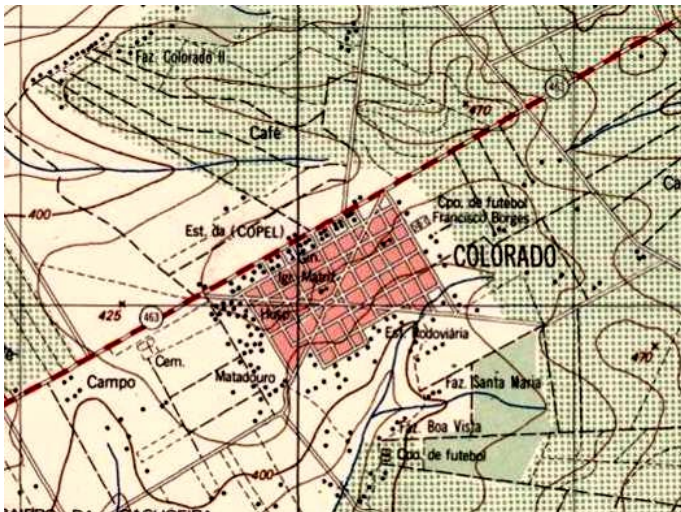
Foto Aérea de Cidade Gaúcha.

Fonte: ITCG (1980).

Colorado

A cidade de Colorado, fundada em 1948 pela Colonizadora Imobiliária e Agrícola de Catanduva (CIAC), faz parte da região Norte Central do Paraná e está fora da área colonizada pela CMNP. Seu perímetro retangular com traçado reticulado diferencia-se de outras cidades em razão do encontro das diagonais do retângulo coincidirem com o centro geométrico – marcado pela praça da igreja matriz. Como já visto em outras cidades, as quadras possuem formatos retangulares diferenciando-se apenas aquelas próximas às vias diagonais, pois acabam por ficar com formato de triângulos e trapézios. Ao se observar

as curvas de nível, verificamos que a mancha urbana ocupa a parte alta do relevo, que vai de plano a suavemente ondulado, e que dentro do perímetro urbano original passa uma nascente. Em razão da forma urbana arbitrária e das condicionantes do sítio, podemos concluir que o projetista ao planejar esta cidade pouco atentou para a paisagem, implantando o projeto de modo pouco diligente. O que lembra os preceitos da cidade máquina. Segundo Lynch (1999) pode-se dizer que a cidade possui uma imagem pouco marcante com o traçado bastante legível, devido à malha reticulada.



Curvas de nível no perímetro urbano de Colorado.

Fonte: ITCG (1978).



Foto Aérea de Colorado.

Fonte: ITCG (1980).

Cruzeiro do Sul

A cidade de Cruzeiro do Sul foi fundada em 1952 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná na região Noroeste do estado. Possui traçado e perímetro regulares implantados sobre um relevo suavemente ondulado, segundo o ITCG (figura 14). Observamos na malha ortogonal a praça central bem marcada, coincidindo com o centro geométrico do desenho e o topo do terreno. Devido à regularidade, as quadras possuem formatos retangulares com as mesmas dimensões. No que diz respeito ao sítio-físico, nota-se que se trata de uma área na parte alta do terreno. Por mais que a cidade tenha sido implantada longe das nascentes, o projetista pouco se preocupou em moldá-la à paisagem natural. Portanto, temos aqui o traçado das cidades máquinas. Quanto ao tecido urbano, a cidade possui uma imagem pouco marcante com o traçado bastante legível.

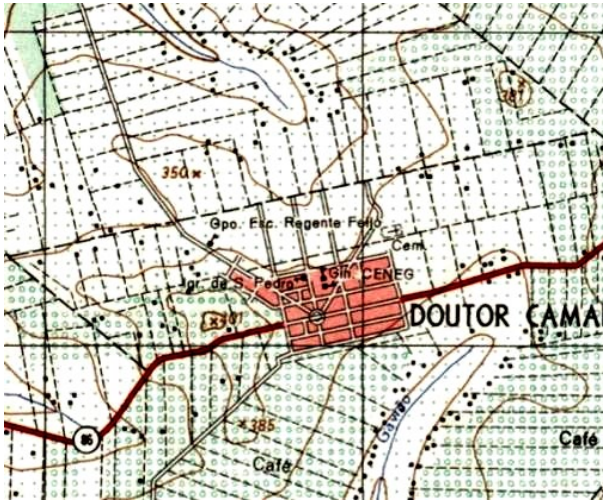
Doutor Camargo

A cidade de Doutor Camargo foi fundada em 1951 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, mas ao contrário de Cruzeiro do Sul, foi posicionada na região Norte Central do estado. O relevo vai de plano a suavemente ondulado. Assim, observa-se a consoante regularidade do traçado que se diferencia da ortogonalidade total devido à presença de duas vias que nascem na praça central e saem em diagonal, além do perímetro que forma um desenho geométrico irregular. Devido à presença dessas ruas diagonais, observa-se, além das formas retangulares, a presença de quadras trapezoidais e triangulares. As curvas de nível apresentam um terreno pouco acidentado, com a forma urbana posicionada na linha de cumeada, embora demonstrando pouca relação formal com as particularidades do sítio, o que nos dá outro exemplo de cidade máquina. Em relação à sua malha urbana podemos dizer que é bastante legível com uma imagem marcante.



Mapa Original de Doutor Camargo.

Fonte: Carvalho(2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Doutor Camargo.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Doutor Camargo.

Fonte: ITCG (1980).

Engenheiro Beltrão

Projetada pelo engenheiro Alexandre Beltrão, a cidade ganhou o nome de seu criador. Foi implantada em 1949 pela Sociedade Técnica e

Colonizadora Engenheiro Beltrão Ltda. e está localizada na região Centro-ocidental do Paraná. Possui perímetro tão irregular como o seu traçado. Nota-se uma malha fragmentada em que as vias mudam de direção para se adequarem à topografia e as quadras possuem formatos e tamanhos variados. A praça da igreja encontra-se junto a uma quadra, sem nenhum formato ou desenho específico. No terreno em que foi inserida, observa-se um relevo suavemente ondulado e cercado por nascentes. No entanto, sua implantação foi feita para acomodar-se à área mais alta. Talvez isso explique a irregularidade do traçado, que, como vemos, adaptou-se à paisagem. Apesar do traçado fragmentado e da intenção de adaptar-se à paisagem existente, não podemos dizer que se parece com a cidade orgânica de Lynch (2007). Entretanto, podemos dizer que pela sua fragmentação se torna pouco legível com uma imagem pouco marcante.



Curvas de nível no perímetro urbano de Engenheiro Beltrão.

Fonte: ITCG (1972).

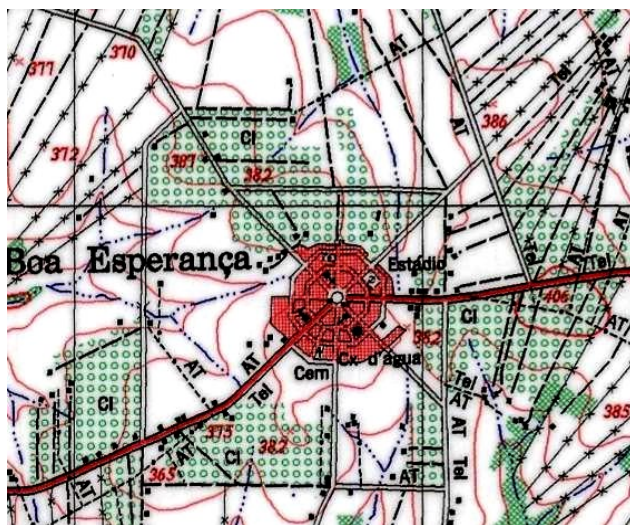


Foto Aérea de Engenheiro Beltrão.

Fonte: ITCG (1980).

Esperança Nova

Projetada pelo Engenheiro Arthur Bruno Junges em 1960, a cidade de Esperança Nova foi implantada pela Byington Colonização na região Noroeste do Paraná. O traçado peculiar não é comparável a outras cidades analisadas. Seu perímetro em forma de octógono e o traçado simétrico evidenciam cuidado estético, assemelhando-se às cidades ideais do Renascimento – especificamente Palmanova, na Itália (figura 02). As quadras, por seu traçado, apresentam-se na forma de trapézios e pentágonos e o centro geométrico coincide com a praça central da cidade. Esperança Nova foi alocada na área mais alta do terreno e, como outras cidades estudadas, está rodeada de nascentes. A preocupação do projetista em alocá-la na parte mais alta, evidencia que ela foi implantada de modo a se adequar à paisagem existente – no caso uma área quase plana. Considerando-se o aspecto físico do traçado temos uma cidade diagrama. Mas, se observarmos seu traçado segundo Lynch (1999) notaremos uma imagem marcante com o traçado bastante legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Esperança Nova.

Fonte: ITCG (1996).

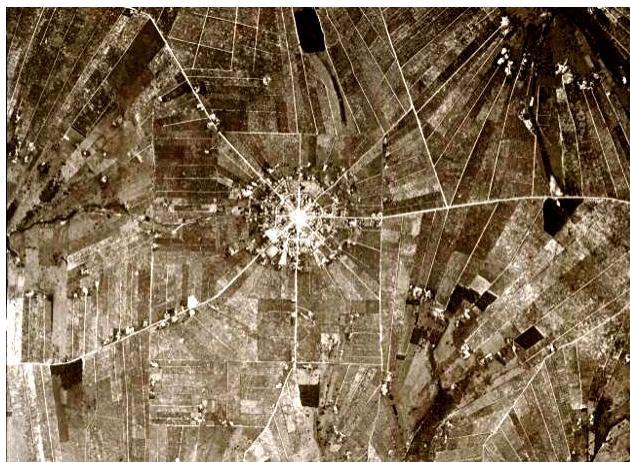


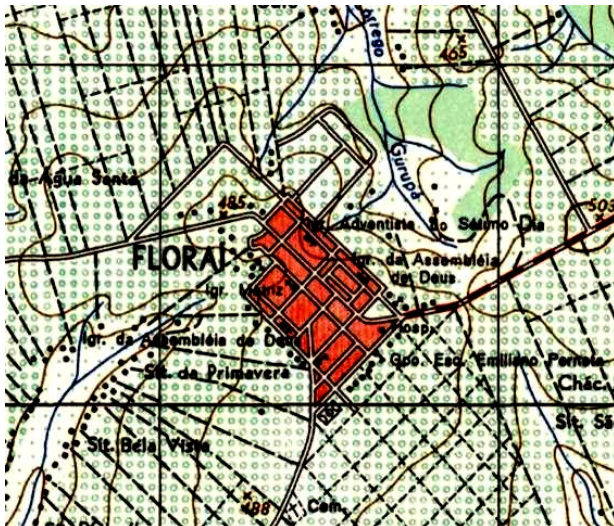
Foto Aérea de Esperança Nova.

Fonte: ITCG (1980).

Floraí

Floraí foi fundada em 1947 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná na região Norte Central paranaense. Sua regularidade

se apresenta não só no perímetro, mas também no traçado. A malha ortogonal não parece informar uma ordem clara ou um sentido para a sua organização, que está marcada por distintos tamanhos e divisões das quadras majoritariamente retangulares. A praça da igreja não se encontra no centro geométrico, como em outras cidades da Companhia. As duas pequenas vias diagonais são extensões urbanas de estradas rurais. Como se observa nesta região, o terreno está cercado de nascentes, que não chegam a avançar sobre o perímetro urbano. Ainda que seu posicionamento esteja na área mais alta de um relevo suavemente ondulado, a forma urbana arbitrária tem pouca afinidade com o sítio. Lembra o conceito de cidade máquina. Com uma imagem pouco marcante acaba por ter um traçado também pouco legível.

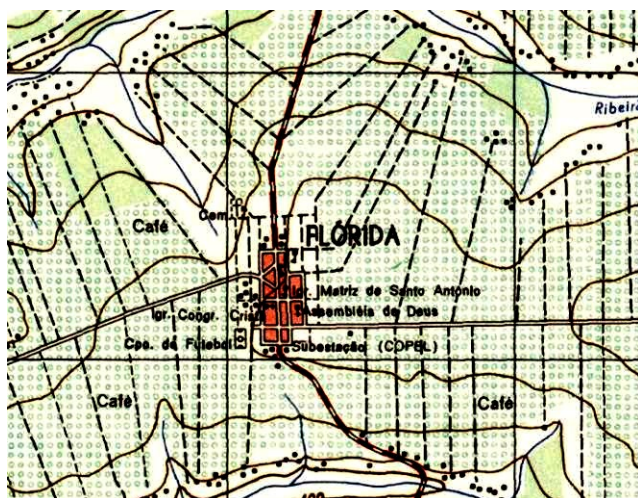


Curvas de nível no perímetro urbano de Florai

Fonte: ITCG (1972)

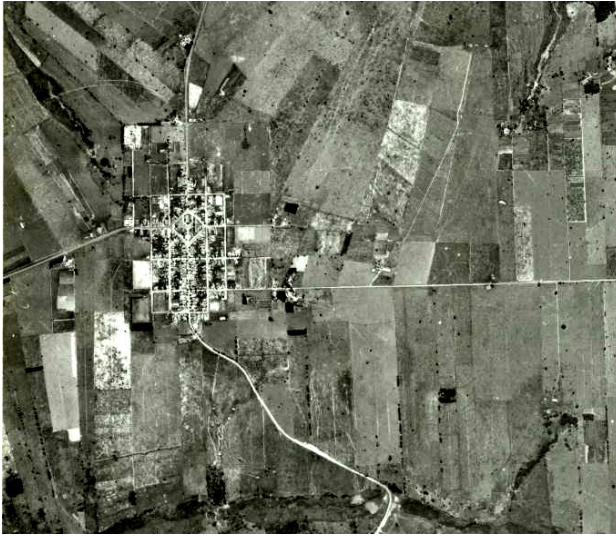
Flórida

A cidade de Flórida foi fundada em 1948 pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná na região Norte Central do estado. Seu traçado reticulado possui uma praça, praticamente no centro geométrico, em formato de losango. O perímetro retangular coincide com o desenho da maioria das quadras que, além da forma, possuem dimensões semelhantes. Essa regularidade é consoante com a regularidade do terreno cujo relevo vai de plano a suavemente ondulado. Não existem corpos d'água nas imediações do perímetro. Seu traçado regular, que parece se aproximar da cidade máquina, implica em uma imagem marcante da cidade com traçado legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Flórida.

Fonte: ITCG (1972).

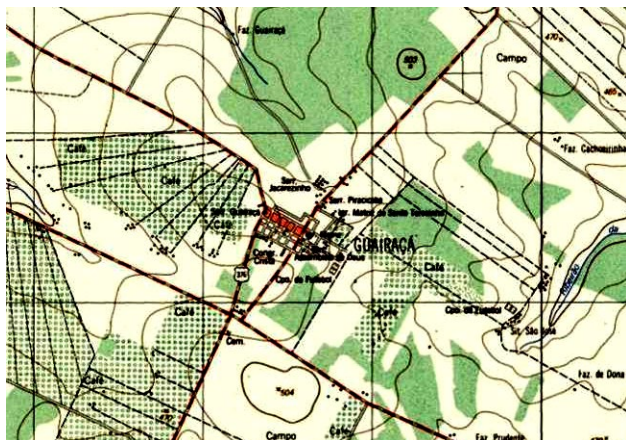


Mapa de Flórida.

Fonte: ITCG (1972).

Guairaçá

Fundada em 1946 pela Sociedade Imobiliária e Colonizadora Guairaçá, esta cidade teve Wilson Dantas como engenheiro responsável e está alocada na região Noroeste do Paraná. O traçado muito regular e uniforme, totalmente reticulado, faz com que as quadras sejam quadradas e com o mesmo tamanho. Claramente, é uma cidade máquina. A praça da igreja matriz encontra-se na porção norte da cidade, seguindo o mesmo parcelamento das quadras, sem qualquer apelo estético. Comparando-se o traçado original com a imagem da cidade implantada, percebe-se que a cidade não se desenvolveu como previsto, ocupando uma área bem menor. Analisando a topografia suavemente ondulada, segundo o ITCG (figura 14), percebe-se que a malha foi arbitrariamente alocada na linha de cumeada. Segundo os estudos Lynch (1999) sobre a imagem da cidade, podemos dizer que Guairaçá possui uma imagem pouco marcante e um traçado indistinto, devido à sua regularidade.



Curvas de nível no perímetro urbano de Guairacá.

Fonte: ITCG (1973).



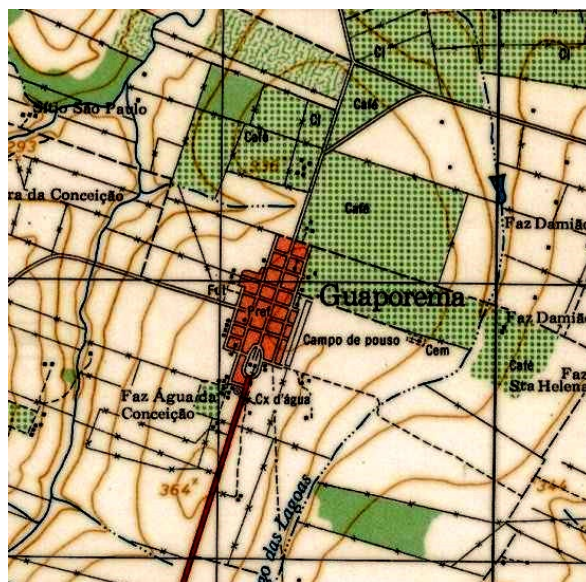
Foto Aérea de Guairacá.

Fonte: ITCG (1980).

Guaporema

Guaporema foi fundada em 1952 pela empresa Scrivanti & Cia e se encontra na região Noroeste paranaense, em um relevo que vai, segundo o ITCG, de plano a suavemente ondulado. A malha ortogonal e

o perímetro retangular evidenciam a regularidade do traçado, consoante, portanto, com as características do sítio. A forma alongada da cidade resulta do seu posicionamento na linha de cumeada, ao longo da via rural. As quadras possuem desenho e dimensões parecidas, diferenciando-se apenas as quadras que ficam em volta da praça oval – onde se localiza a igreja matriz. Pelas suas características formais Guaporema possui uma imagem pouco marcante com traçado bem legível.



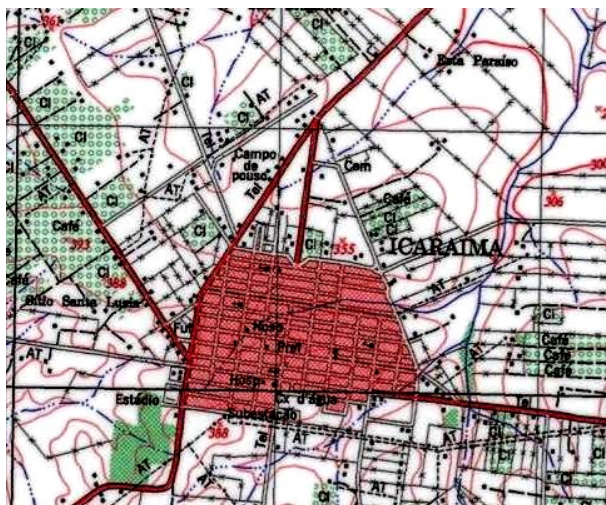
Curvas de nível no perímetro urbano de Guaporema.

Fonte: ITCG (1989).

Icaraíma

Em 1955 a Companhia Brasileira de Imigração e Colonização (COBRIMCO) fundou a cidade de Icaraíma. O profissional responsável foi o engenheiro agrimensor Kazutoshi Shibuya. Posicionada na região Noroeste do estado, em um relevo que vai de plano a suavemente

ondulado, a cidade possui perímetro e traçado irregulares. Seu traçado fragmenta-se em duas malhas ortogonais com direções diferentes. Em contrapartida, as quadras são na maioria retangulares com tamanhos parecidos. A praça da igreja localiza-se mais ao sul, em uma quadra retangular maior, destacando-se das demais. A ruptura da malha se deve claramente a uma acomodação ao sítio; no entanto, essa mesma atitude não se verifica no caso da nascente junto ao tecido urbano, que é apenas interrompido ao invés de se acomodar em torno dela. Deste modo, concluímos que o projetista pouco ponderou a paisagem natural para projetar a cidade, o que nos remete a uma cidade máquina. A respeito do traçado notamos que a cidade possui imagem pouco marcante com traçado bastante legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Icaraíma.

Fonte: ITCG (1996).

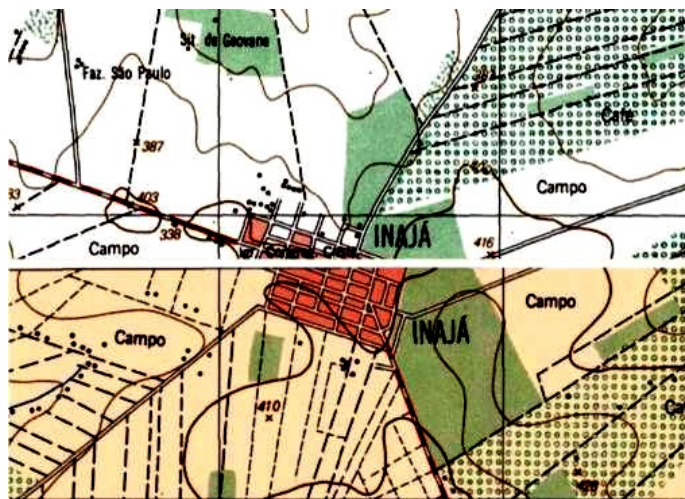


Foto Aérea de Icaraíma.

Fonte: ITCG (1980).

Inajá

A cidade de Inajá foi fundada em 1952 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, na região Noroeste do estado. O perímetro regular e o traçado ortogonal se assemelham com o das outras cidades analisadas e pertencentes a esta mesma companhia. A presença de uma rua diagonal faz com que parte da malha viária mude de direção, afetando diretamente o formato e o desenho das quadras, formando retângulos maiores e mais estreitos. Pela topografia plana suavemente ondulada, nota-se que a forma urbana é condizente com o sítio. Ainda assim, a cidade assemelha-se ao traçado da cidade máquina. A respeito da sua malha urbana nota-se que possui uma imagem pouco marcante com o traçado legível, por conta da sua regularidade.



Curvas de nível no perímetro urbano de Inajá.

Fonte: ITCG (1973-1978).



Foto Aérea de Inajá.

Fonte: ITCG (1980).

Indianópolis

A cidade de Indianópolis se localiza na região Noroeste do estado e foi fundada pela CMNP em 1953. O perímetro é bem marcado e se

assemelha com o de Astorga. Entretanto, o traçado reticulado é mais fragmentado e menos regular que o daquela cidade, assim a maioria das quadras apresenta formatos retangulares e trapezoidais com dimensões variadas. A praça da igreja matriz marca o centro geométrico da cidade. Em relação ao terreno, observa-se a proximidade de nascente junto ao perímetro urbano, especificamente, no limite onde o traçado da malha se modifica. Além disso, pelas curvas observa-se que a área onde foi alocada a igreja é o ponto mais alto do terreno. Assim, podemos dizer que a cidade foi adaptada à paisagem natural com uma organização mais próxima àquela da cidade orgânica. Em relação ao seu tecido urbano temos uma imagem marcante, no entanto, um traçado pouco legível devido à sua irregularidade.



Curvas de nível no perímetro urbano de Indianópolis.

Fonte: ITCG (1989).



Foto Aérea de Indianópolis.

Fonte: ITCG (1980).

Itaúna do Sul

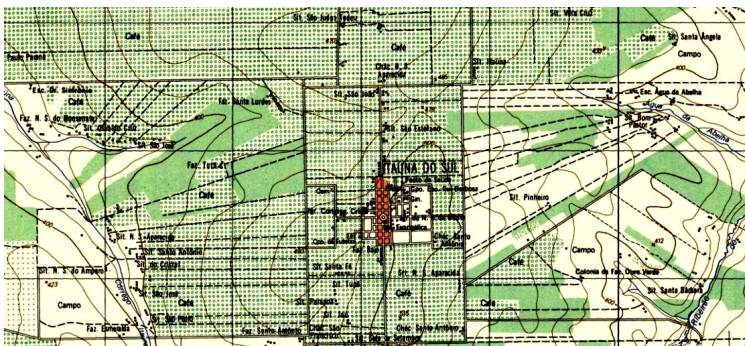
A imobiliária Toledo Piza fundou a cidade de Itaúna do sul na região Noroeste do estado em 1951. O engenheiro José Gantus Neto foi o projetista. O relevo, de acordo com o mapa de declividade do ITCG (figura 14), é suavemente ondulado. O perímetro retangular é dividido em uma malha ortogonal e difere pela presença de uma praça circular que marca o centro geométrico. As quadras possuem dimensões e formatos parecidos, excetuando-se aquelas que circundam a praça central circular. Quatro outras quadras, em posição simétrica com relação ao centro da cidade, foram reservadas para edifícios públicos, em uma clara tentativa de ‘especializar’ a malha ortogonal uniforme.



Mapa Original Itaúna do Sul.

Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Campo Mourão (1953).

A cidade foi alocada em uma das áreas altas do terreno e não possui nascentes próximas ao seu perímetro. Mas, ao analisarmos as curvas verificamos que o cume não coincide com o centro da cidade, evidenciando que, ao inserir a cidade no sítio, o projetista não se preocupou em adaptá-la à paisagem existente. Esta característica remete à cidade máquina. Devido à regularidade do seu plano, Itaúna do Sul acaba por ter o traçado bastante legível com uma imagem marcante.



Curvas de nível no perímetro urbano de Itaúna do Sul.

Fonte: ITCG (1973).

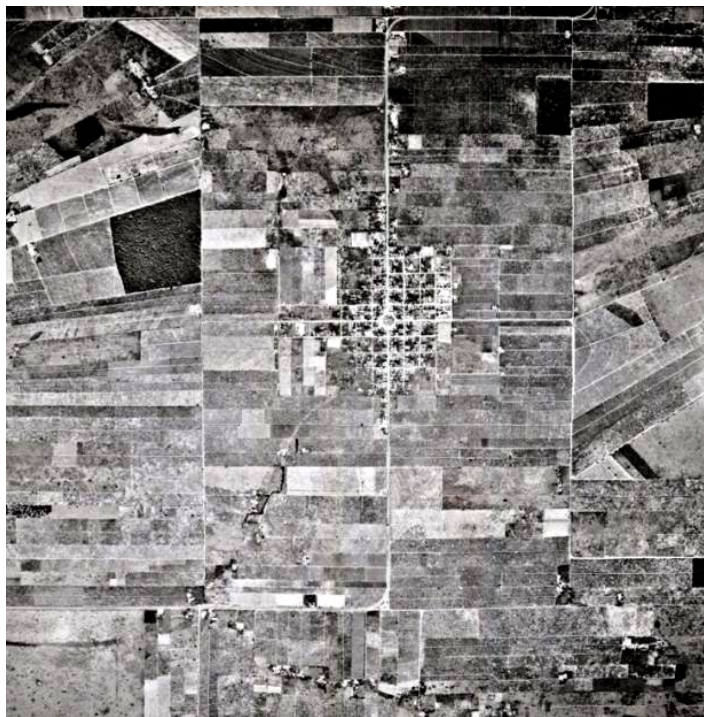


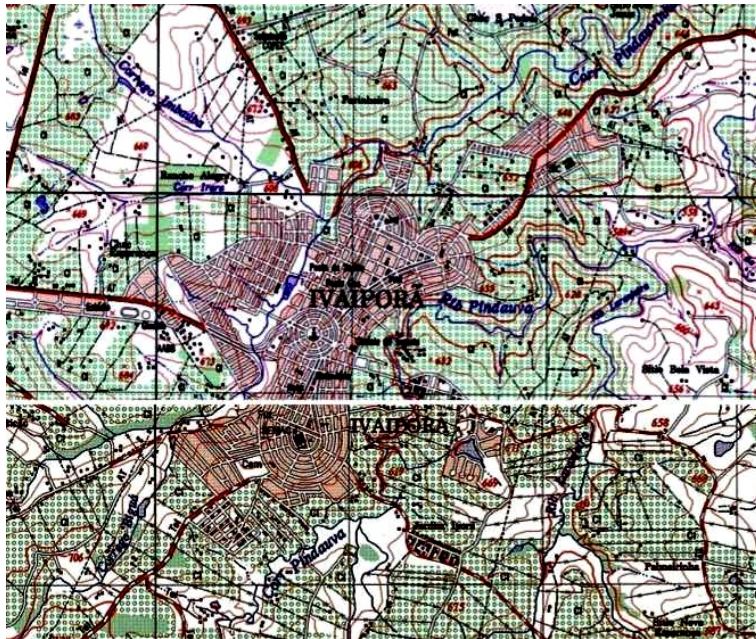
Foto Aérea de Itaúna do Sul.

Fonte: ITCG (1980).

Ivaiporã

Ivaiporã foi fundada em 1953 pela Sociedade Territorial Ubá Ltda. e o engenheiro responsável pelo seu projeto foi Yaroslau Sessak. Posicionada na região Norte Central do Paraná está fora da área que pertencia a CMNP. O relevo predominante é suavemente ondulado e o traçado urbano é fortemente associado a ele, lembrando a configuração cidade jardim. O perímetro e o traçado irregulares diferem da maioria das cidades analisadas. A presença do arco e dos círculos faz com que as quadras possuam formas e dimensões diferentes. O centro da área circular é bem marcado pela praça da igreja matriz. Já a outra praça

possui, mais marcadamente, a função de rotatória – como vimos em outras cidades. Nota-se que o traçado original criou um desenho orgânico e esteticamente harmonioso. O terreno é acidentado com diversos corpos d'água no entorno, confirmando, deste modo, que o traçado orgânico é resultado da adaptação à paisagem existente – o que remete à cidade orgânica. Com este traçado tão peculiar, nota-se que a cidade possui uma imagem marcante, no entanto, um traçado pouco legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Ivaiporã.

Fonte: ITCG (1998).



Foto Aérea de Ivaiporã.

Fonte: ITCG (1980).

Ivaté

Localizada na região Noroeste do Paraná, Ivaté foi fundada em 1958 pela Companhia Brasileira de Imigração e Colonização (COBRIMCO) e, como outras cidades desta empresa, teve como engenheiro responsável Kazutoshi Shibuya. O relevo predominantemente plano favoreceu o traçado arbitrário em forma de octógono. Este traçado regular possui um arranjo estético pouco visto nas outras cidades. A simetria pode ser vista nos desenhos das quadras que possuem o mesmo formato. Da mesma maneira que Esperança Nova, esta cidade sugere uma cidade diagrama.

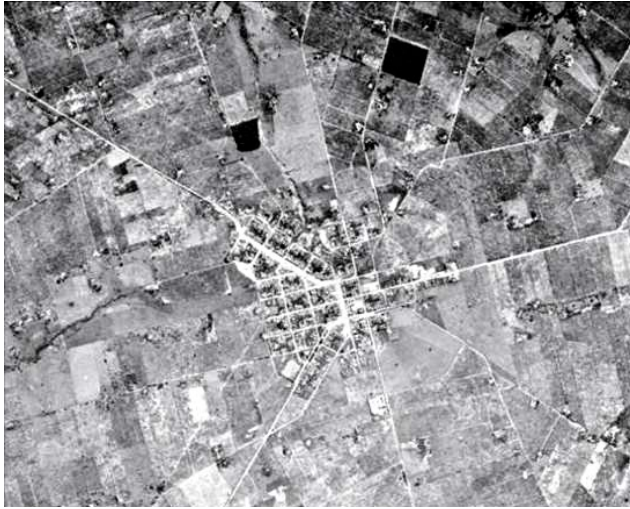
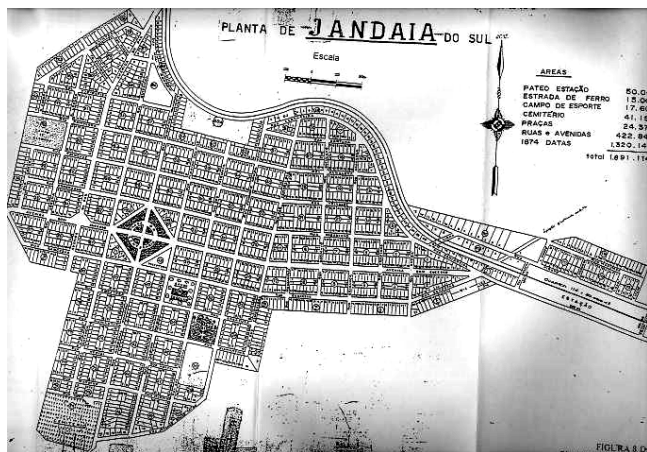


Foto Aérea de Ivaté.

Fonte: ITCG (1980).

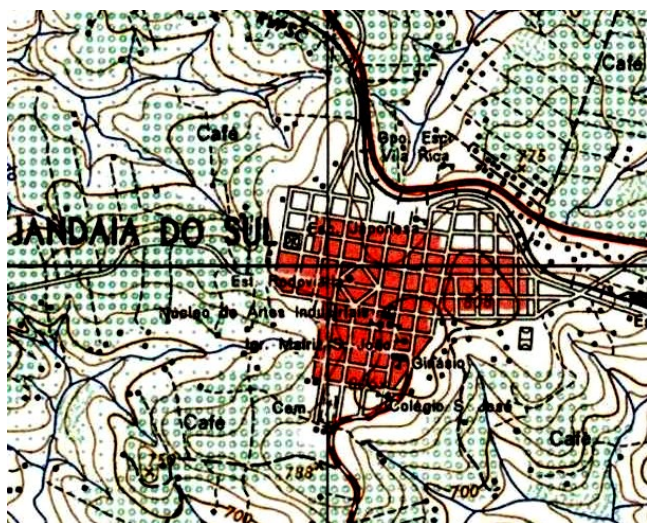
Jandaia do Sul

Jandaia foi fundada em 1942 pela Companhia de Terras Norte do Paraná na região Norte Central do estado. Possui perímetro irregular, em razão de desviar das nascentes para que estas não fiquem na área urbana. O trajeto sinuoso da via férrea, no limite da cidade, confirma o relevo suavemente ondulado. De modo semelhante, o traçado irregular adaptou-se ao terreno existente, visto que em alguns pontos a retícula se divide. As quadras seguem o desenho da malha e possuem, em sua maioria, formatos retangulares de diversos tamanhos. Está localizada na área mais alta do relevo junto à ferrovia, prática utilizada por esta companhia em suas cidades. Percebe-se que a praça da igreja foi alocada em um ponto alto – na mesma cota da estação – o que lhe conferiu posição destacada. Desta maneira, verifica-se a preocupação do projetista em adaptar a cidade à paisagem existente. Jandaia do Sul possui uma imagem pouco marcante e um traçado legível.



Mapa Original de Jandaia do Sul.

Fonte: Carvalho (2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Jandaia do Sul.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Jandaia do Sul.

Fonte: ITCG (1980).

Japurá

Fundada em 1953 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, Japurá está localizada na região Noroeste do estado e possui perímetro e traçado irregulares, localizados em um relevo suavemente ondulado – segundo o ITCG (figura 14). Deste modo, as quadras possuem tamanho e forma variados, que podem ser: retângulos, trapézios, triângulos e, até mesmo, formatos irregulares. O centro geométrico da cidade está marcado por uma praça em formato hexagonal que é utilizada como área livre. Nesta praça chegam vias urbanas com organização supostamente radial, decorrentes de estradas rurais que adentram a forma urbana. Contudo, o traçado é pouco claro, sem uma ordem explícita. Em relação ao terreno, podemos verificar que a cidade foi implantada na área mais alta, afastada das nascentes e córregos. Portanto, podemos dizer que o projetista se preocupou em acomodar a

cidade à paisagem em acordo com os princípios da cidade orgânica. A forma de seu traçado faz com que a cidade tenha uma imagem pouco clara e um traçado pouco legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Japurá.

Fonte: ITCG (1989).

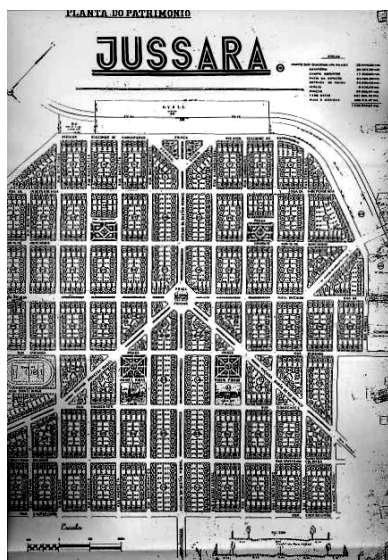


Foto Aérea de Japurá.

Fonte: ITCG (1980).

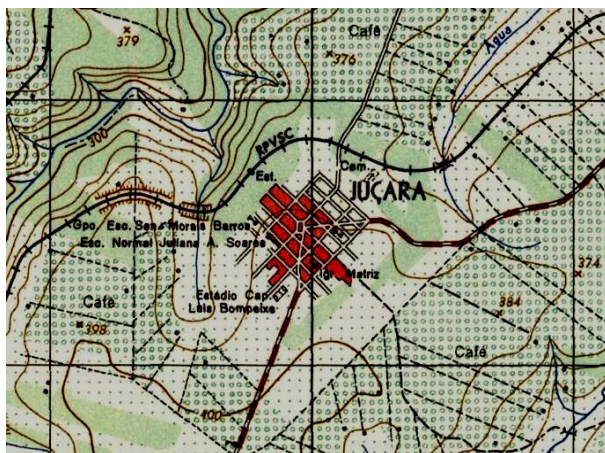
Jussara

Jussara foi fundada em 1951 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná e faz parte da região Noroeste do estado. Possui traçado e perímetro regulares condizentes com o relevo que vai de plano a suavemente ondulado. O traçado diferencia-se da total ortogonalidade devido à presença de duas vias que saem da praça central e se bifurcam; uma terceira via liga esta praça à estação. As vias diagonais levam a praças secundárias, de disposição simétrica, que abrigam edifícios públicos. Seguindo a malha viária, as quadras são na maioria retangulares. Próximo às vias diagonais observam-se quadras triangulares e trapezoidais. Assim, podemos assemelhar o traçado de Jussara com os da cidade máquina, embora ele se mostre bastante ‘especializado’. Devido à qualidade de seu traçado é correto afirmar que se trata de uma cidade com imagem marcante e traçado bem legível.



Mapa Original de Jussara.

Fonte: Carvalho (2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Jussara.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Jussara.

Fonte: ITCG (1980).

Loanda

Fundada pela Imobiliária Nova Londrina, a cidade de Loanda foi projetada pelo Eng. Afrânio Jonas e implantada em 1952 na região Noroeste do Paraná. Com o perímetro retangular seu traçado se

apresenta regular por ser tratar de duas malhas ortogonais sobrepostas em um arranjo estético simétrico. O centro da cidade parece ter coincidido com o centro geométrico do perímetro original. As quadras são em sua maioria quadrangulares, mas junto às avenidas diagonais elas se fazem triangulares. Verificando o terreno, observa-se que Loanda está cercada por corpos d'água, mas essas nascentes não estão em contato com o perímetro urbano. Já no que diz respeito ao relevo, este vai de plano a suavemente ondulado. Deste modo, verifica-se que a forma urbana, embora arbitrária, foi implantada de modo condizente com a área mais alta da paisagem. Confrontando esses dados, podemos dizer que o engenheiro ao projetar a cidade se preocupou em implantá-la do modo mais coerente com o terreno existente. Devido aos arranjos de seu tecido urbano, Nova Londrina se torna uma cidade com imagem marcante, mas com o traçado legível.

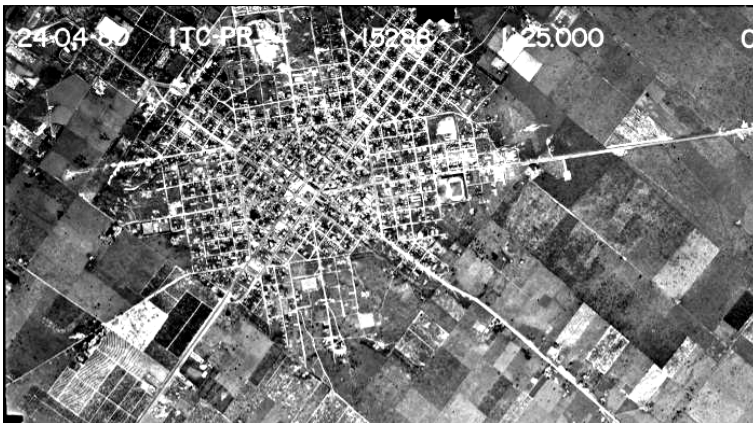
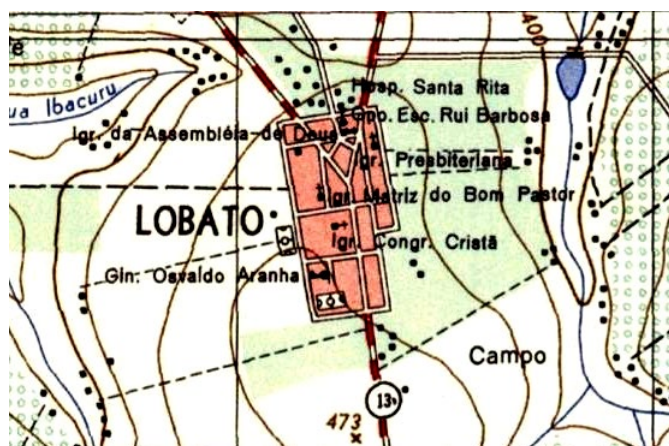


Foto Aérea de Loanda.

Fonte: ITCG (1980).

Lobato

Fundada em 1948, a cidade de Lobato foi implantada pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná na região Norte Central do estado. O traçado ortogonal difere-se pelo encontro de quatro vias rurais convergentes na praça central da cidade. O perímetro retangular se assemelha ao de várias cidades que possuem os limites bem marcados e praças onde bifurcam ruas. Como dito em outras análises, as vias diagonais, fazem com que as quadras em seu entorno sejam triangulares ou trapezoidais, diferenciando-se das quadras retangulares normalmente percebidas em traçados ortogonais. Ao se observar as curvas de nível verifica-se que a cidade não possui nascentes ou córregos em seu perímetro urbano, mas o relevo é suavemente ondulado. Nota-se também que a cidade foi implantada na área alta, com a praça dominando a paisagem. Por essas evidências, pode-se afirmar que o projetista se preocupou com a paisagem natural ao implantar a cidade, o que fez com que a cidade tivesse uma imagem marcante e um traçado bastante legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Lobato.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Lobato.

Fonte: ITCG (1980).

Londrina

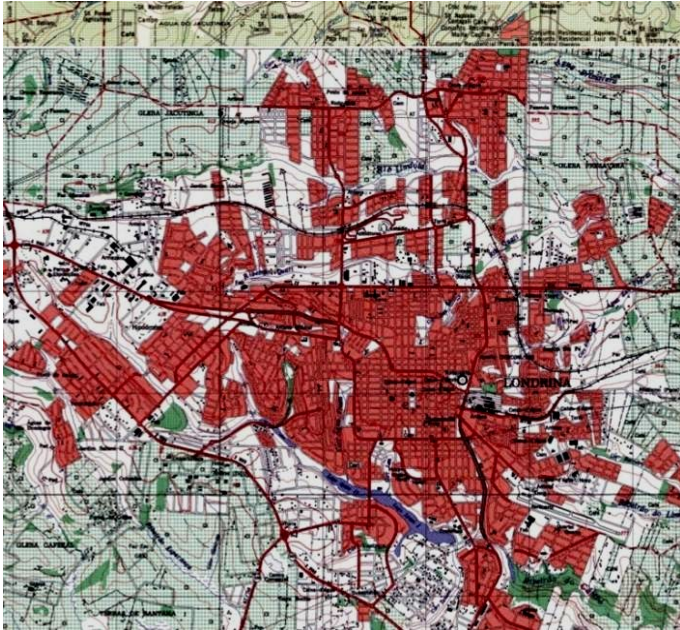
A cidade de Londrina foi fundada em 1930. Trata-se da primeira cidade a ser fundada pela Companhia de Terras do Norte do Paraná e teve como responsável pelo projeto o topógrafo Alexandre Razgulaeff. Localizada na região Norte Central do Paraná, possui traçado reticulado com a praça da igreja matriz destacando-se na malha em razão de seu formato de oblongo que acompanha o desenho das curvas de nível nesta parte mais alta do sítio. O traçado ortogonal faz com que a maioria das quadras sejam retangulares, diferenciando-se apenas as que estão próximas da via em diagonal e em torno do centro da cidade. A cidade foi inserida na parte mais alta do terreno – cujo relevo vai de plano a ondulado – junto à ferrovia e sem nascentes no seu perímetro urbano. Nota-se com isto, a preocupação do projetista em adaptar a retícula a

um local alto e afastado de corpos d'água. Assim, mesmo sabendo que não se trata de um terreno plano, podemos dizer que o projetista se preocupou com a paisagem antes de inserir a cidade, dando a ela uma forma específica. Londrina possui uma imagem marcante e um traçado bastante legível devido à sua regularidade.



Mapa Original de Londrina

Fonte: Carvalho (2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Londrina.

Fonte: ITCG (1991-1996).

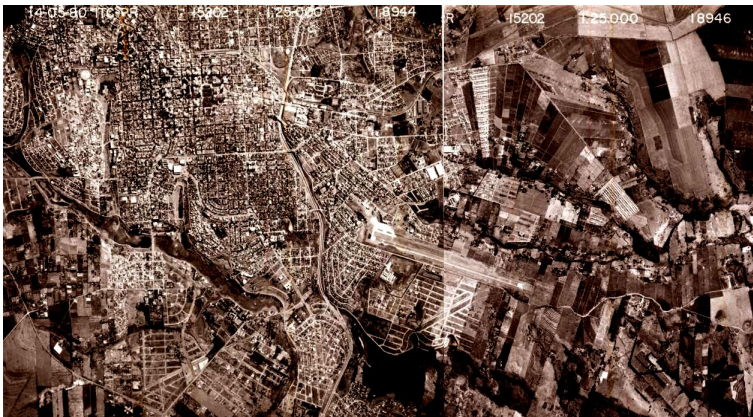
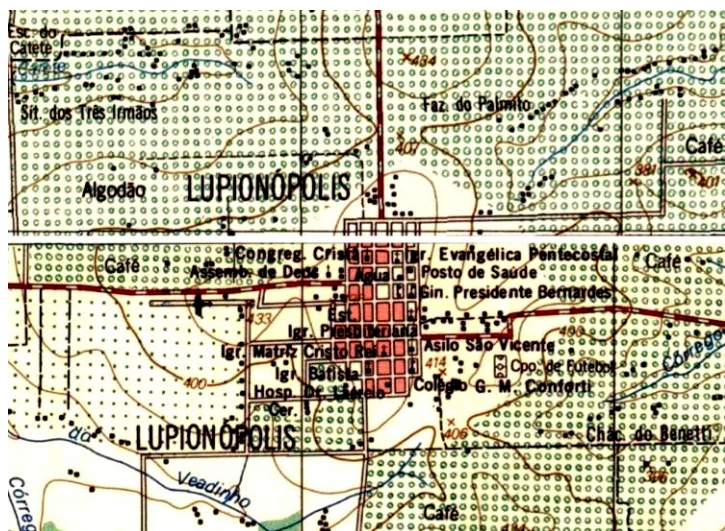


Foto Aérea de Londrina.

Fonte: ITCG (1980).

Lupionópolis

A cidade de Lupionópolis foi fundada em 1949 por Anis Abbudi & Cia na região Norte Central do Paraná. Com perímetro retangular, a malha viária segue reticulada modificando-se apenas na praça oval, que está na porção norte da cidade. As quadras são na maioria retangulares e possuem o mesmo tamanho, diferenciando-se apenas as que estão em volta da praça oval. Avaliando o terreno, percebe-se que a cidade foi implantada na área mais alta do sítio e que as nascentes encontram-se afastadas do perímetro urbano. O relevo é suavemente ondulado. Desta maneira, podemos concluir que o projetista teve a preocupação de adaptar a cidade à paisagem existente, ainda que seu traçado seja bastante mecânico em sem atributos plásticos. Como já vimos em outras cidades com este traçado reticulado, percebe-se que a imagem da cidade é pouco marcante com um traçado bastante legível, por causa da sua regularidade.



Curvas de nível no perímetro urbano de Lupionópolis.

Fonte: ITCG (1973).

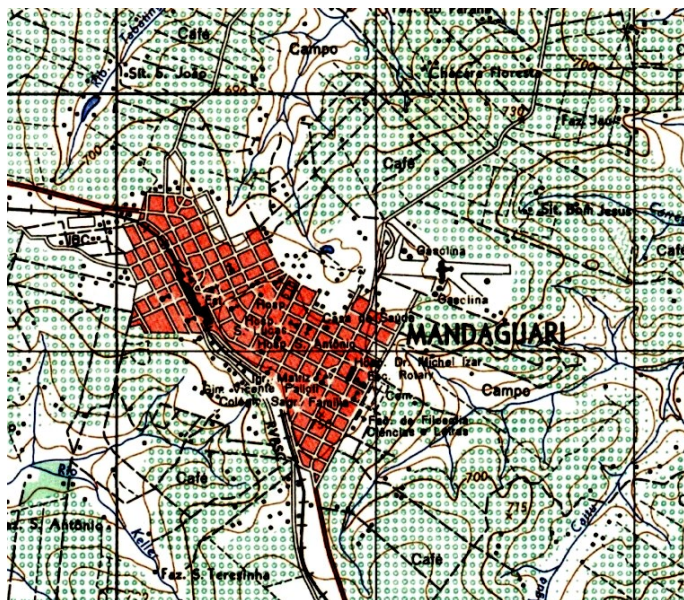
Mandaguari

Mandaguari foi fundada em 1937 e pertence à rede de cidades implantadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná na região Norte Central do estado, área de atuação desta companhia. A irregularidade do perímetro também pode ser vista no traçado da cidade, onde a malha ortogonal é fragmentada para atender o relevo que vai de ondulado a fortemente ondulado. No terreno, vemos que a área mais alta coincide com o centro da cidade, onde está a igreja matriz. O restante do traçado desenvolve-se na parte um pouco abaixo. Analisando esses fatos, podemos dizer que ao projetar a cidade o responsável desejou acomodá-la na paisagem existente, desviando a área urbana das nascentes, alocando a parte principal da cidade no ponto mais alto, além de fragmentar a malha para uma maior acomodação. O que em parte se assemelha à teoria da cidade orgânica. A respeito de seu tecido podemos dizer que possui uma imagem marcante, no entanto o traçado pouco legível.



Mapa Original de Mandaguari.

Fonte: Carvalho (2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Mandaguari.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Mandaguari.

Fonte: ITCG (1980).

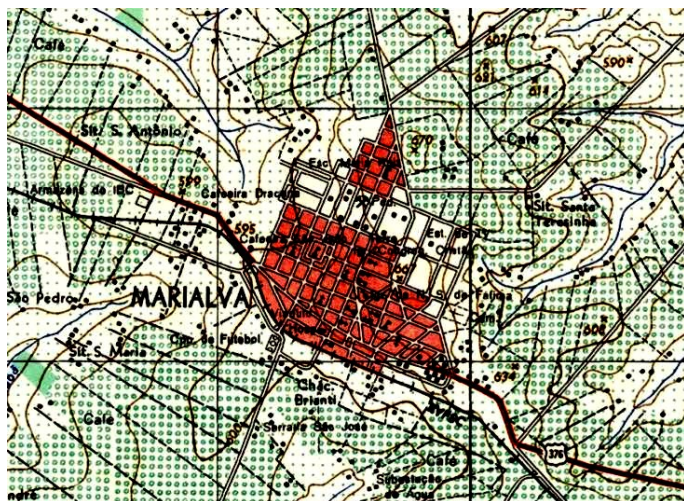
Marialva

Marialva foi fundada em 1940 pela Companhia de Terras Norte do Paraná e foi alocada na região Norte Central paranaense – na rede de cidades interligadas pela ferrovia. Com perímetro e traçado irregulares, a malha urbana possui uma área reticulada e uma porção fragmentada. É nesta área que há a mudança no traçado com as quadras adquirindo desenhos retangulares, trapezoidais e triangulares. Analisando-se as curvas de nível, percebe-se que a área mais alta do terreno coincide com as quadras da igreja e da prefeitura, juntamente com o paço municipal. O que indica que ao se implantar a cidade foi considerada não apenas a questão de localizá-la no ponto mais alto, distante das nascentes, mas também a adaptação à paisagem natural encontrada, que possuía o relevo plano suavemente ondulado. Parece que um arranjo de três vias convergentes deveria ter existido junto à estação e que uma suposta alteração projetual o extinguiu, o que diminuiu a legibilidade e a imageabilidade do traçado.



Curvas de nível no perímetro urbano Original de Marialva.

Fonte: Carvalho (2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Marialva.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Marialva.

Fonte: ITCG (1980).

Marilena

A cidade de Marilena foi fundada em 1948 pela empresa Colonizadora Paranapanema na região Noroeste do Paraná. O perímetro regular e a malha urbana reticulada evidenciam a cidade máquina, como já visto em outras cidades analisadas. O traçado ortogonal, uniforme e mecânico, só é diferido pela quadra que se sobressai pelo maior tamanho, por conta de ser o local do campo de futebol da cidade. As praças da igreja e da prefeitura estão alocadas na porção oeste da cidade. Devido à proximidade do perímetro urbano com um córrego, podemos afirmar que a área sofre declive, em um relevo suavemente ondulado. Assim, pelo traçado e pela proximidade com a nascente, podemos avaliar que esta cidade não foi elaborada com a intenção de se acomodar à paisagem existente. Em relação ao tecido urbano podemos dizer que a cidade possui imagem pouco marcante, mas com traçado legível.

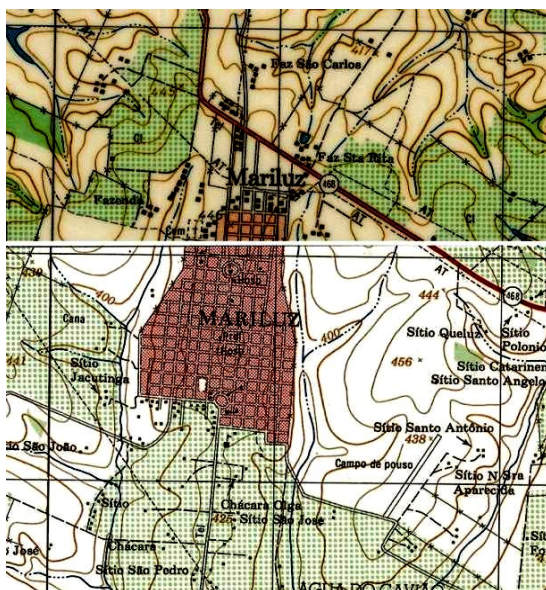


Foto Aérea de Marilena.

Fonte: Google Maps (2011).

Mariluz

Mariluz foi fundada em 1953 pela Colonizadora Mariluz Ltda. e localiza-se na região Noroeste do Paraná. O traçado reticulado regular e o perímetro irregular fazem com que as quadras possuam o mesmo tamanho, diferenciando-se apenas as que circundam as duas praças circulares em que estão alocadas a igreja católica e o ginásio de esportes. Em relação ao terreno que vai de plano a ondulado, nota-se que a forma urbana alongada foi desenhada sobre o interflúvio e que a avenida principal, que divide a cidade longitudinalmente, coincide com a linha de cumeeada. Deste modo, vemos que a conformação da cidade se adaptou à paisagem existente, embora o traçado remeta à ideia de cidade máquina. Como o traçado é bem marcado pela avenida principal e se desenvolve em forma de retícula podemos afirmar que Mariluz possui imagem marcante com traçado bem legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Mariluz.

Fonte: ITCG (1991).



Foto Aérea de Mariluz.

Fonte: ITCG (1980).

Maringá

Maringá foi fundada em 1947 e é a primeira cidade fundada pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná na região Norte Central do estado. Seu projetista foi o engenheiro Jorge Macedo Vieira que aí aplicou princípios formais da cidade jardim. Com um traçado peculiar, possui malhas ortogonais e irregulares que seguem o desenho da curva de nível, suavemente ondulada. No centro geométrico vemos a praça da catedral e da prefeitura, ao norte o estádio de futebol. Nessa região a malha é toda ortogonal. O traçado se torna orgânico na área oeste, além de possuir muitas rotatórias. Dentro do perímetro urbano foram preservadas duas áreas de mata nativa que são usadas como parques pelos moradores e ainda servem para preservar as nascentes dos

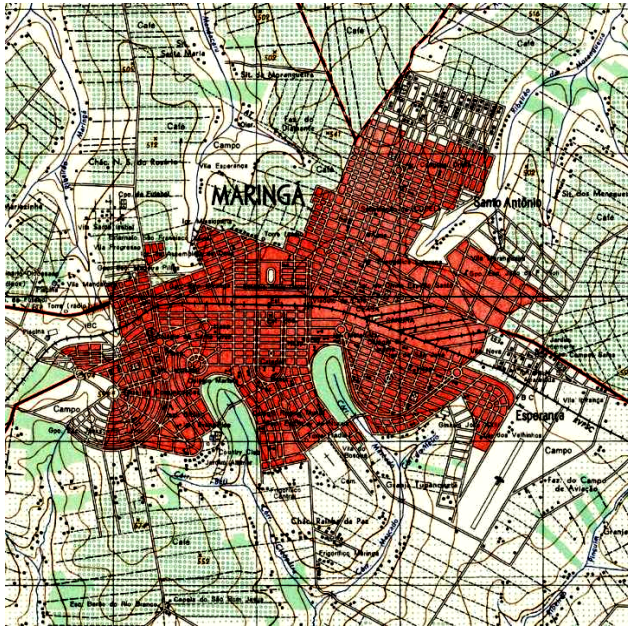
córregos. Na zona leste segue-se o traçado de retícula, com rotatórias que formam praças. Já a zona sul, área entre os parques, possui vias sinuosas, pois seguem as curvas de nível. Pelo traçado urbano, nota-se que o projetista se preocupou em acomodar a cidade ao terreno existente.



Mapa Original de Maringá.

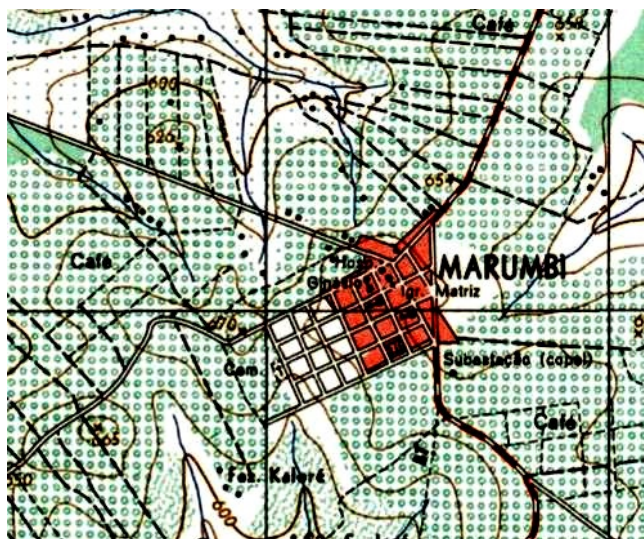
Fonte: Carvalho (2000).

Na área mais alta foi alocado o centro, elaborando uma malha ortogonal. O projetista preservou as nascentes com os parques e na área acidentada criou vias que seguem as curvas de nível deixando o traçado orgânico. Assim, podemos dizer que se trata de uma cidade orgânica em que o traçado se adaptou à paisagem existente. Devido à qualidade do projeto elaborado para Maringá, observa-se que a cidade possui uma imagem bastante marcante e legível.



Marumbi

A cidade de Marumbi foi fundada em 1945 pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná na região Norte Central do estado. A regularidade do perímetro também se reflete no traçado reticulado, mecânico e monótono inserido em uma área basicamente plana, apesar do relevo geral ser suavemente ondulado. Desta forma, observa-se que o traçado foi elaborado consoante com o terreno. Como sua malha urbana se faz por uma retícula nos remete à cidade máquina. Ainda, em virtude da monotonia do traçado, a cidade acaba por ter uma imagem pouco marcante, no entanto, com traçado legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Marumbi.

Fonte: ITCG (1972).

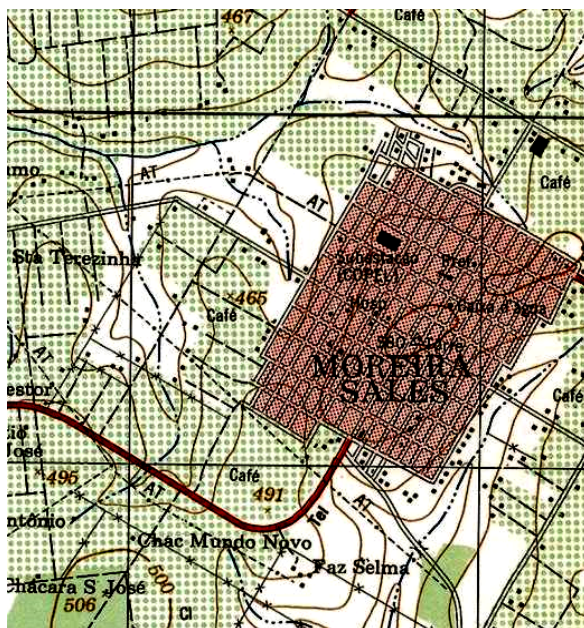


Foto Aérea de Marumbi.

Fonte: ITCG (1980).

Moreira Sales

Fundada em 1953, Moreira Sales foi implantada pela Comissária Exportadora, Importadora União S/A e faz parte da região Centro-ocidental do Paraná. Como já visto em outras cidades analisadas, o perímetro retangular é regular e a malha viária reticulada. As quadras seguem o traçado da malha e, por isso, tornam-se retangulares e com dimensões semelhantes. Sobre o relevo, que vai de plano a ondulado, observa-se que se trata de uma área nada acidentada, ainda que próxima das nascentes. Deste modo, essa cidade é um exemplo de cidade máquina, pois foi traçada maquinamente, sem especializações no traçado, apenas o projetista se preocupando com o sítio plano. Observa-se ainda que, devido à sua regularidade, a cidade se apresenta com uma imagem pouco marcante apesar do traçado ser bem legível.



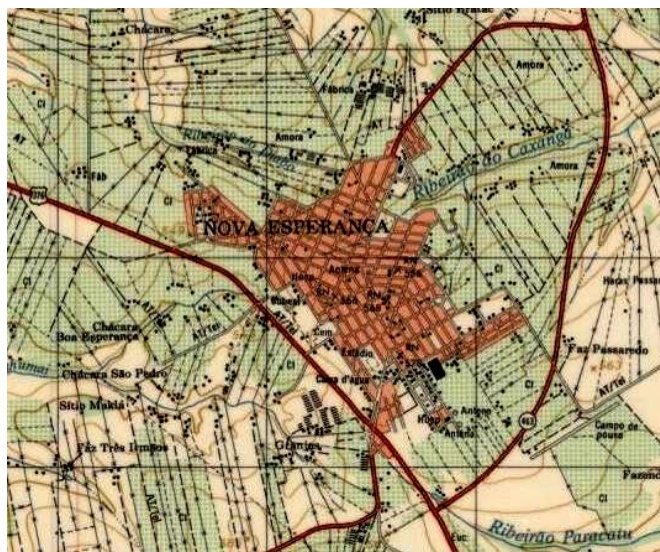
Curvas de nível no perímetro urbano de Moreira Sales.

Fonte: ITCG (1991).



Foto Aérea de Moreira Sales.

Fonte: ITCG (1980).



Curvas de nível no perímetro urbano de Nova Esperança.

Fonte: ITCG (1990).

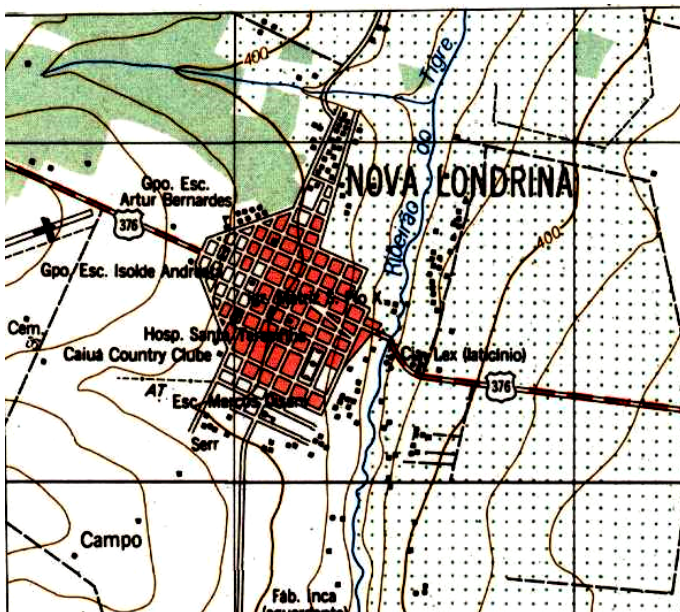


Foto Aérea de Nova Esperança.

Fonte: ITCG (1980).

Nova Londrina

Nova Londrina foi fundada em 1952 pela Imobiliária Nova Londrina Ltda. e é localizada na região Noroeste do Paraná, sobre um relevo suavemente ondulado. O perímetro irregular delimita um traçado reticulado, mas fragmentado, com várias malhas ortogonais que mudam de direção. O centro geométrico é bem marcado por uma praça retangular onde está a igreja matriz. Nota-se que foi posicionada rente ao córrego, evidenciando que a cidade não foi adaptada à paisagem existente. Portanto, por mais que a retícula do traçado mude de direção para efeito estético, a cidade acaba por se identificar com a cidade máquina. Seguindo esse raciocínio sobre o traçado, percebemos que é pouco legível, apesar da imagem marcante.



Curvas de nível no perímetro urbano de Nova Londrina.

Fonte: ITCG (1973).

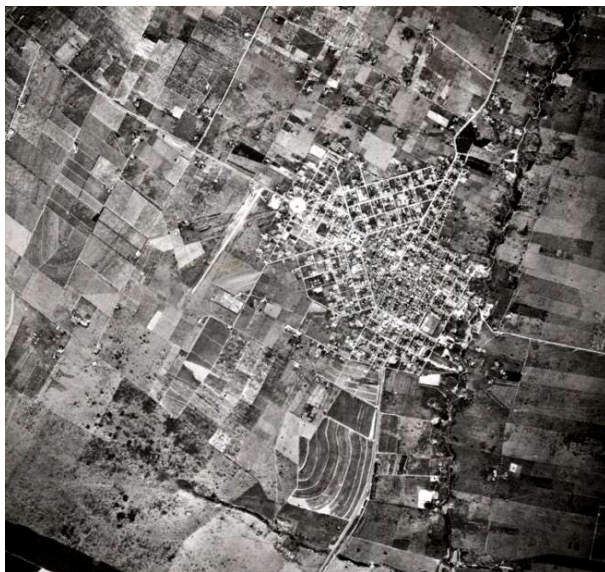
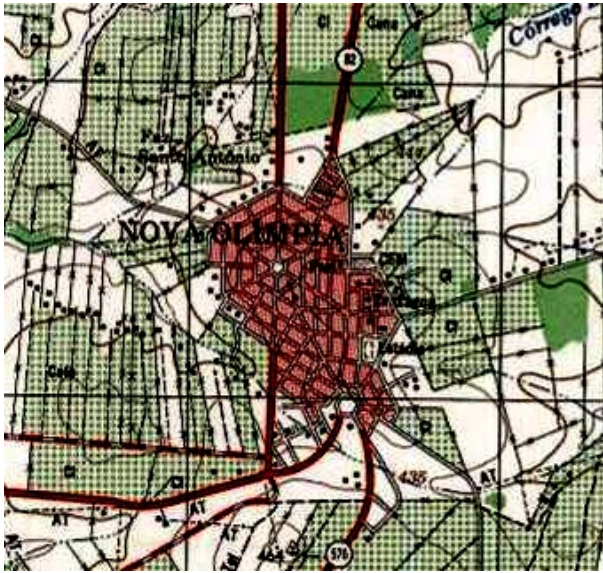


Foto Aérea de Nova Londrina.

Fonte: ITCG (1980).

Nova Olímpia

Em 1951 a Sociedade Colonizadora Paraná Ltda. fundou a cidade de Nova Olímpia, situada na região Noroeste do estado. O seu traçado possui uma configuração pouco vista nas cidades analisadas, com perímetro e tecido urbano irregular. Vemos no desenho um hexágono que não se fecha. O relevo é predominantemente plano. Ao examinarmos as curvas de nível observamos que a avenida principal está na mesma cota e que a área leste, onde está o campo de futebol, é o ponto mais alto do terreno. Desta forma, podemos dizer que o projetista usou formas geométricas (diagramas) no desenho da cidade de modo condizente com a paisagem existente. Com isto, evidencia-se a uma relação mais orgânica, embora com traçados geométricos. Sobre esta cidade nota-se que possui uma imagem marcante, no entanto o traçado se apresenta pouco legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Nova Olímpia.

Fonte: ITCG (1995).



Mapa de Nova Olímpia.

Fonte: ITCG (1995).

Novo Itacolomi

A cidade de Novo Itacolomi foi fundada em meados da década de 1940 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná e faz parte da região Norte Central do estado – como tantas outras cidades fundadas por esta companhia. O traçado irregular acompanha a rodovia na linha de cumeada que divide a cidade ao meio. O centro geométrico é bem marcado pela praça da igreja matriz e, pela quantidade de quadras, percebe-se que foi elaborada para ser uma cidade pequena. O terreno em que foi inserida está muito próximo das nascentes, revelando uma topografia de ondulada a fortemente ondulada, mas aproveitada pelo projetista que deixou a maior área da cidade na parte mais alta do sítio. Assim, podemos dizer que foi projetada para se adaptar à paisagem existente lembrando a cidade orgânica. E pela simplicidade do traçado se torna bastante legível, no entanto, com uma imagem pouco marcante.



Curvas de nível no perímetro urbano de Novo Itacolomi.

Fonte: ITCG (1992).

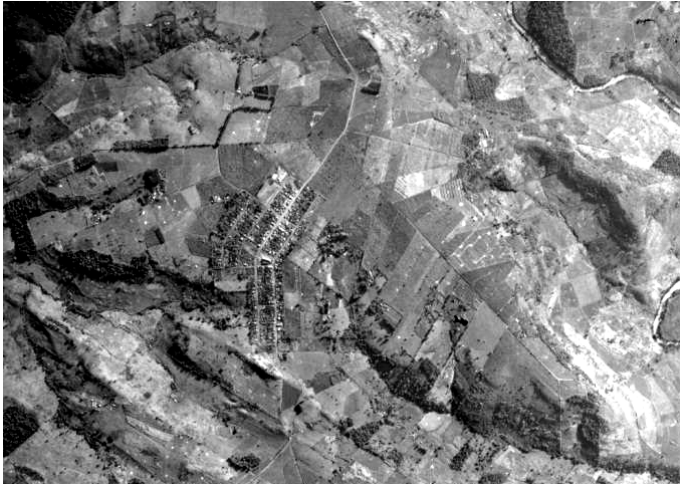
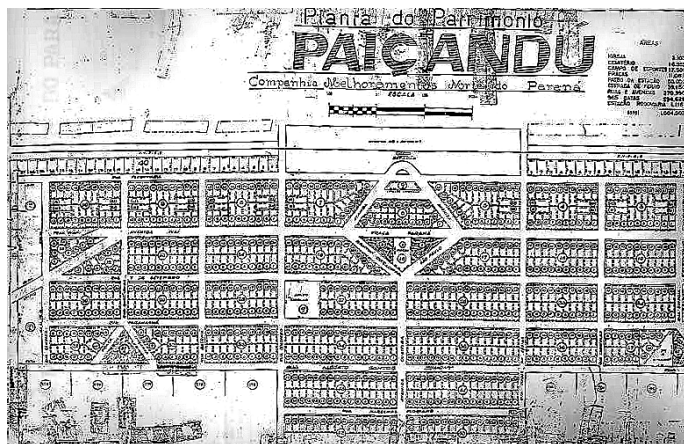


Foto Aérea de Novo Itacolomi.

Fonte: ITCG (1980).

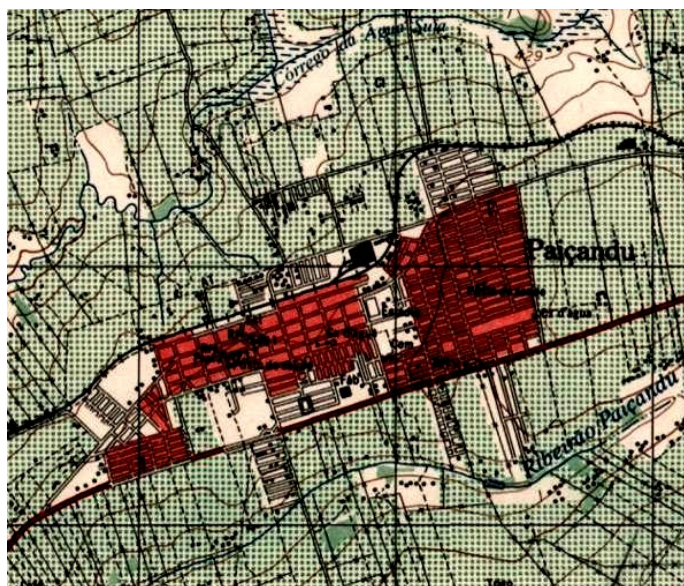
Paiçandu

A cidade de Paiçandu foi mais uma das várias cidades fundadas pela CMNP pelas quais passa a ferrovia. Foi fundada no ano de 1948 e se encontra na região Norte Central paranaense. Com perímetro regular, o traçado reticulado se modifica somente nas quadras próximas à estação ferroviária, praça e igreja matriz. As quadras retangulares assumem diversas dimensões, já que as quadras centrais são maiores. Localizada entre dois ribeirões e alinhada com a linha do trem, posiciona-se na parte mais alta do terreno, cujo relevo vai de plano a suavemente ondulado. Isto evidencia a preocupação do projetista em inseri-la na paisagem existente da melhor forma possível, seguindo os preceitos da cidade orgânica. A disposição simétrica das praças informa a intenção estética deste projeto. Além do que, a regularidade do traçado deixa-o de forma bastante legível, ao contrário da imagem que se mostra pouco marcante.



Mapa Original de Paicandu.

Fonte: Carvalho (2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Paicandu.

Fonte: ITCG (1990).



Foto Aérea de Paiçandu.

Fonte: ITCG (1980).

Paranapoema

Paranapoema foi fundada em 1952 pela Imobiliária Paranapoema Ltda. e teve como profissional responsável o engenheiro Kleper G. Palhano. Localizada na região Noroeste do Paraná, mostra regularidade no traçado e no perímetro, com malha ortogonal simples e monótona, que somente se diferencia pela presença de duas vias em diagonal. Posicionada em um relevo predominantemente plano, a área urbana está longe das nascentes. Assim, podemos dizer que esta foi inserida de modo consoante com a topografia, mesmo lembrando um traçado de cidade máquina. Paranapoema possui traçado bem legível, mas com uma imagem pouco marcante.



Mapa Original de Paranapoema.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Mandaguari (1953).



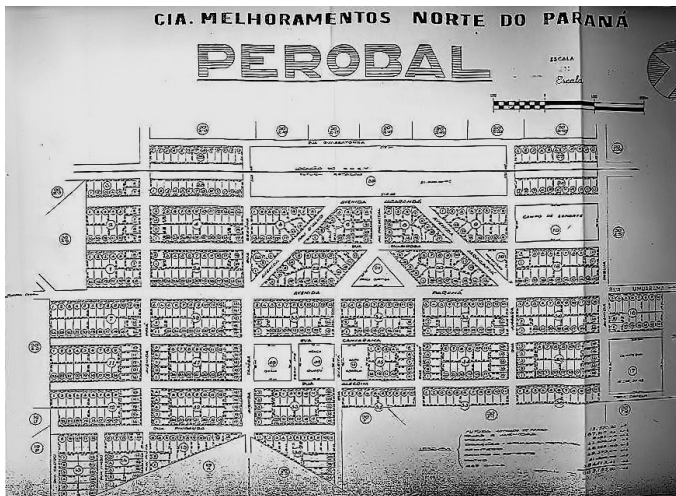
Foto Aérea de Paranapoema.

Fonte: ITCG (1980).

Perobal

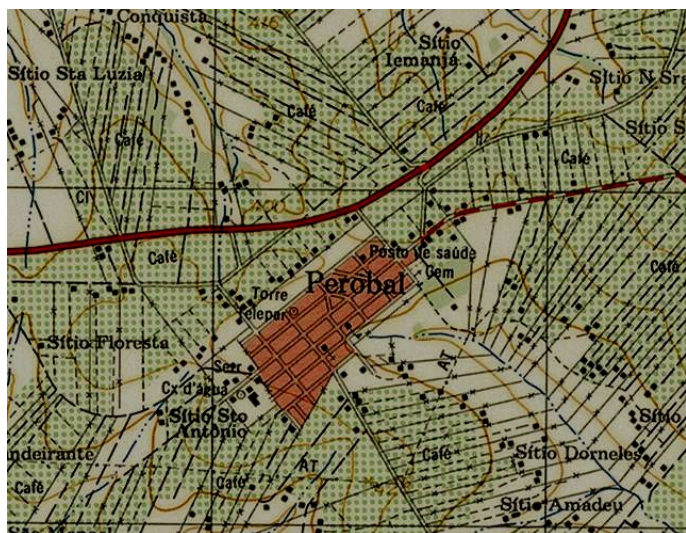
A cidade de Perobal foi fundada em 1950 pela CMNP e se encontra na região Norte Central paranaense. O perímetro retangular e o traçado

reticulado se diferenciam de outras cidades que possuem esta configuração devido ao desenho da praça central em forma de triângulo o que altera a malha viária em sua proximidade. As quadras formam retângulos por seguirem o traçado, e, as quadras que ficam em torno da praça, acabam por formar trapézios e triângulos. Todo o perímetro urbano se insere na mesma cota e desvia das nascentes; o relevo é predominantemente plano. Desta maneira, observa-se que houve a preocupação do projetista com a paisagem existente, apesar da regularidade lembrar uma cidade máquina. Em relação ao tecido urbano, nota-se que se apresenta bastante legível com uma imagem marcante.



Mapa Original de Perobal.

Fonte: Carvalho (2000).



Curvas de nível no perímetro urbano de Perobal.

Fonte: ITCG (1991).



Foto Aérea de Perobal.

Fonte: ITCG (1980).

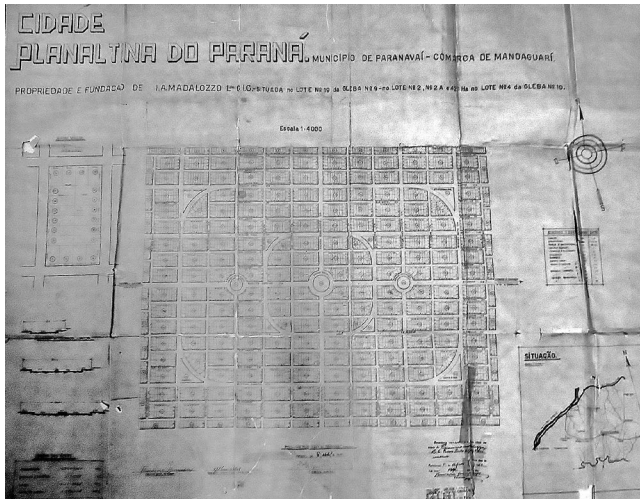


Foto Aérea de Pérola.

Fonte: ITCG (1980).

Planaltina do Paraná

Fundada em 1953, a cidade de Planaltina do Paraná foi implantada pela Imobiliária Agrícola Madalozzo Ltda. e o engenheiro Benedito Passos de Paula foi o profissional responsável. Situada na região Noroeste do estado, a cidade possui perímetro bem delimitado na forma de retângulo e traçado reticulado uniforme. Este se diferencia da total ortogonalidade pelas três praças circulares e as vias em forma arcos, que criam um desenho simétrico. Além disto, a praça central marca o centro geométrico do tecido urbano. O relevo é suavemente ondulado e a cidade parece estar na área mais alta do terreno, por não haver nascentes muito próximas de seu entorno. Deste modo, percebe-se a consonância da forma regular com o sítio mais plano, além de possuir traçado legível e uma imagem marcante.



Mapa Original de Planaltina do Paraná.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Mandaguari (1953).

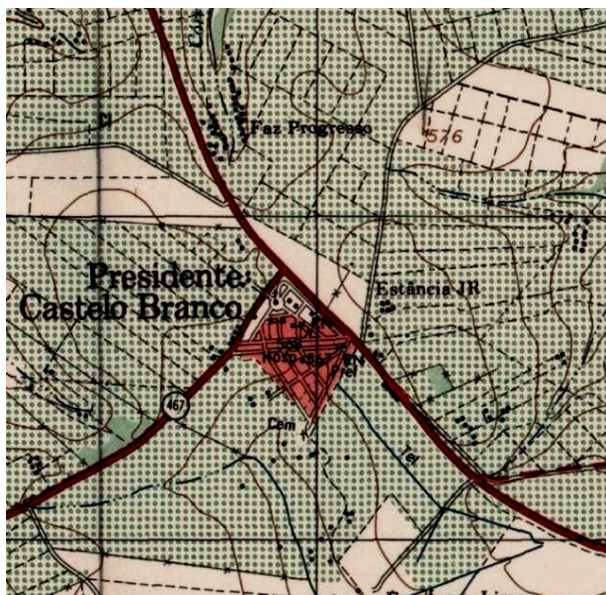


Foto Aérea de Planaltina do Paraná.

Fonte: ITCG (1980).

Pres. Castelo Branco

Presidente Castelo Branco foi fundada em 1948 pela maior companhia que atuou nesta área, ou seja, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Localiza-se na região Norte Central paranaense. A regularidade presente no traçado também se mostra no perímetro bem marcado, na forma de triângulo, em cujo vértice situa-se a praça da estação rodoviária. Situada entre duas rodovias, a cidade foi alocada em área de encosta e próxima de nascentes, sobre um relevo suavemente ondulado. A cidade demonstra pouca relação com o sítio, como uma cidade máquina. Já em relação ao seu traçado, podemos dizer que é pouco legível, bem como sua imagem é pouco marcante.



Curvas de nível no perímetro urbano de Presidente Castelo Branco.

Fonte: ITCG (1990).

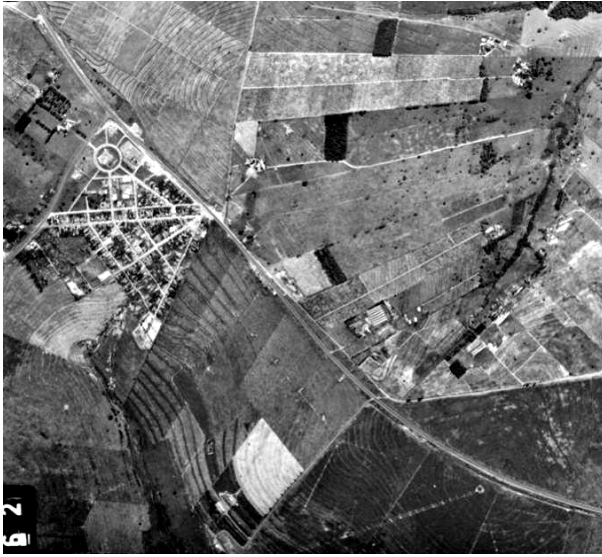
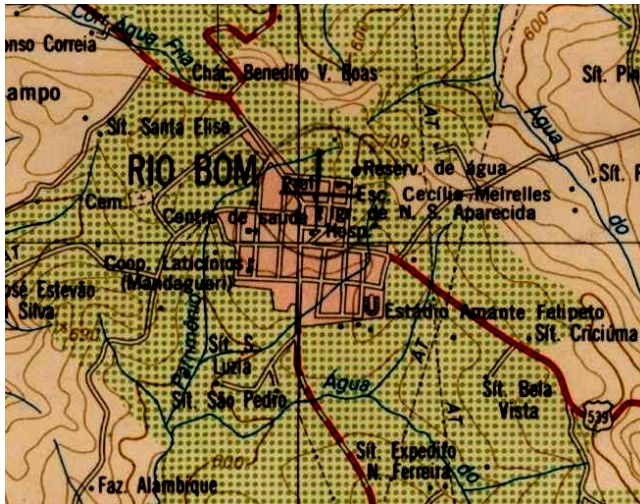


Foto Aérea de Presidente Castelo Branco.

Fonte: ITCG (1980).

Rancho Alegre

A Companhia de Terras Barbosa fundou a cidade de Rancho Alegre em 1944 na região Centro-ocidental do Paraná. O relevo indicado pelo ITCG (figura 14) vai de plano a suavemente ondulado. O perímetro irregular difere-se do traçado ortogonal, que possui quadras com variadas dimensões e formas. Mesmo com contorno irregular, percebe-se o centro geométrico marcado pela praça da igreja matriz. Parece haver pouca relação entre a forma urbana e o sítio. Isto mostra que o traçado foi inserido arbitrariamente na paisagem, seguindo os preceitos da cidade máquina. Assim como outras cidades já vistas, possui traçado legível, mas uma imagem pouco marcante.



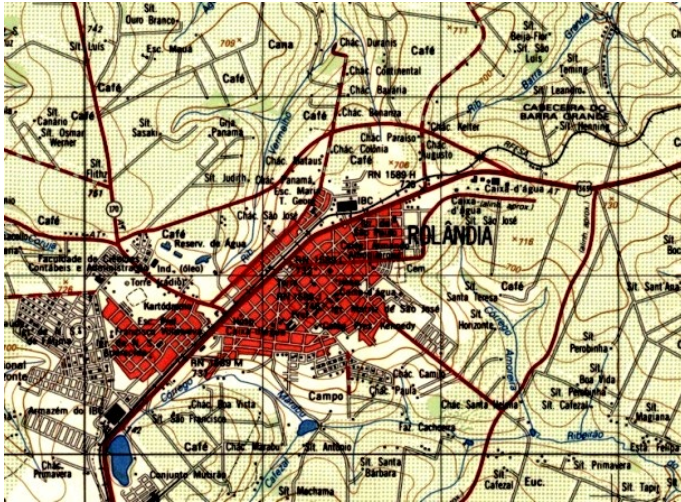
Curvas de nível no perímetro urbano de Rio Bom.

Fonte: ITCG (1992).



Mapa de Rio Bom.

Fonte: ITCG (1992).



Curvas de nível no perímetro urbano de Rolândia.

Fonte: ITCG (1990-1991).

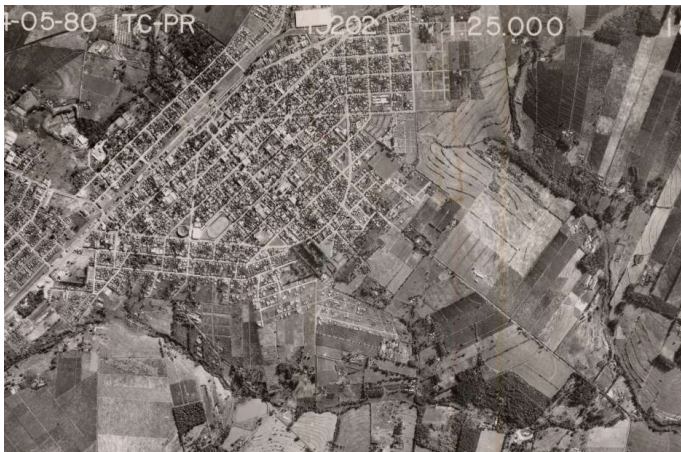


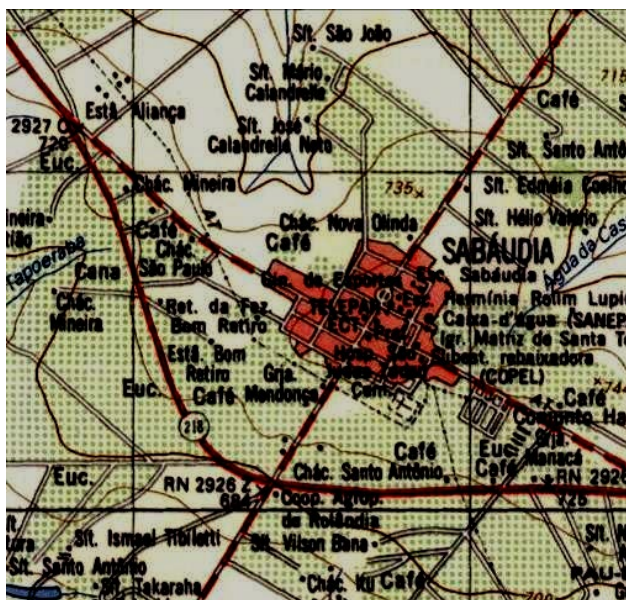
Foto Aérea de Rolândia.

Fonte: ITCG (1980).

Sabáudia

Fundada em 1945, Sabáudia foi implantada pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná na região Norte Central do estado

para ser um patrimônio. Com perímetro definido, o traçado reticulado diferencia-se pela presença de uma rotatória, que marca o centro geométrico da cidade, e pela presença de uma praça circular. As quadras são retangulares com dimensões semelhantes, diferenciando-se apenas aquelas que estão em volta da praça e da rotatória. Observando as curvas de nível, nota-se que a cidade foi alocada no ponto mais alto do terreno, em um relevo que vai de plano a suavemente ondulado, junto das estradas e mantendo distância dos corpos d'água em seu perímetro urbano. Assim, podemos confirmar que a cidade foi elaborada adaptando-se às condições da paisagem existente. A respeito do seu traçado percebe-se que é legível e possui uma imagem marcante.



Curvas de nível no perímetro urbano de Sabáudia.

Fonte: ITCG (1991).



Foto Aérea de Sabáudia.

Fonte: ITCG (1980).

Santa Cruz do Monte Castelo

Fundada em 1951 pela Companhia Comercial e Colonizadora Santa Cruz, esta cidade teve como engenheiro responsável Adauto da Silva Rocha. Pertencente à região Noroeste do Paraná, possui traçado e perímetro irregulares. A malha ortogonal fragmenta-se mudando de direção, possivelmente, para se acomodar ao terreno. Nas imagens vemos que a cidade foi posicionada entre as nascentes, na parte mais alta do sítio, sem que essas se aproximem do perímetro urbano. Desta forma, podemos dizer que o projetista teve a intenção de adaptá-la da melhor forma possível à paisagem. Santa Cruz do Monte Castelo possui um traçado pouco legível contrastando com uma imagem marcante.



Mapa Original de Santa Cruz do Monte Castelo.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Mandaguari (1952).



Foto Aérea de Santa Cruz do Monte Castelo.

Fonte: ITCG (1980).

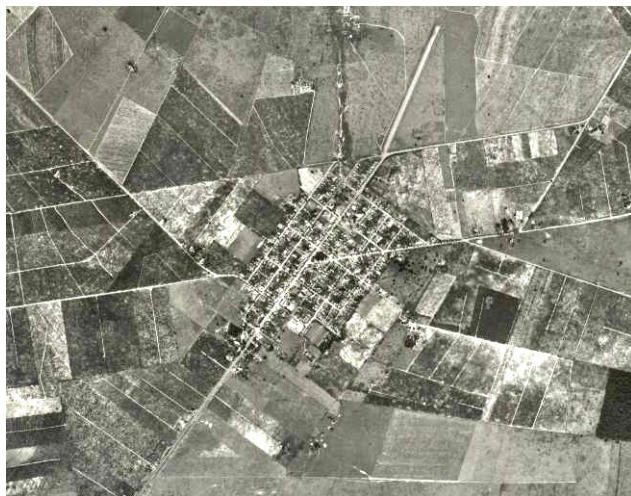
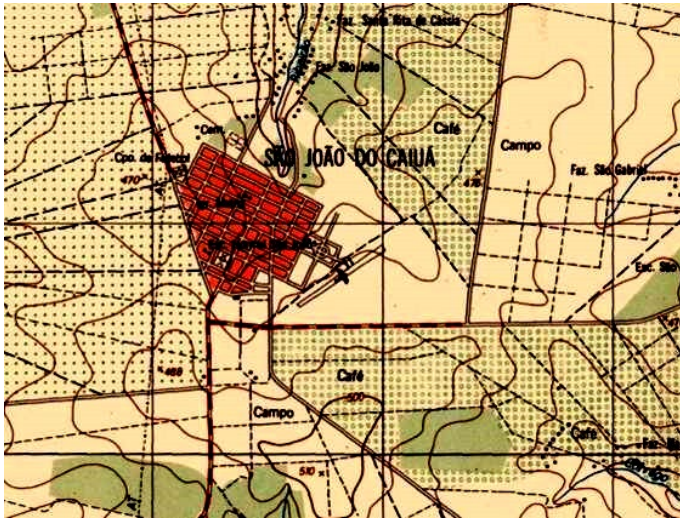


Foto Aérea de Santo Antônio do Caiuá.

Fonte: ITCG (1980).

São João do Caiuá

A cidade de São João do Caiuá foi projetada e implantada pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná em 1951 na região Noroeste do estado. O relevo, de acordo com o ITCG (figura 14), é predominantemente plano. O perímetro irregular contrasta com a regularidade do traçado. A igreja matriz não se encontra no ponto central da cidade, mas sim mais ao norte. Conforme análise da topografia, vemos que a área urbana foi alocada na encosta do relevo, muito próxima de uma nascente. Assim, comparando o traçado com a paisagem natural, vemos que a cidade não foi adaptada ao sítio, tendo respondido a preceitos da cidade mecânica. Já em relação ao seu tecido urbano, nota-se que possui uma imagem pouco marcante, contrastando com o traçado bem legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de São João do Caiuá.

Fonte: ITCG (1978).

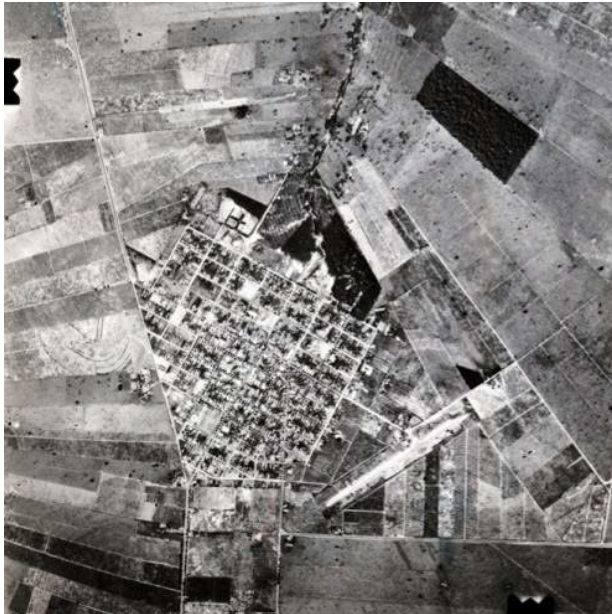
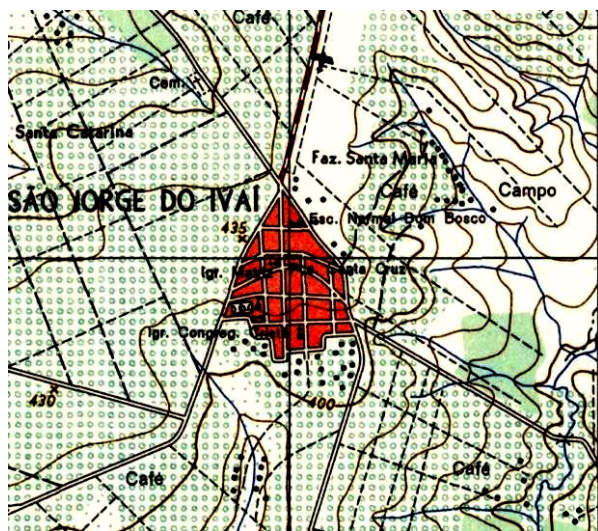


Foto Aérea de São João do Caiuá.

Fonte: ITCG (1980).

São Jorge do Ivaí

Fundada em 1946 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, esta cidade está alocada na região Norte Central do estado, como a maioria das cidades implantadas por esta empresa. Com formato triangular, respondendo ao desenho das vias existentes, seu perímetro se mostra bem definido. O seu traçado regular evidencia o centro geométrico, onde está a praça da igreja matriz. O relevo é predominantemente plano e, em relação ao terreno, vemos que a maior parte da cidade foi alocada na mesma cota e que apenas a área sul possui declive para as nascentes. Assim, pode-se notar que o projetista se preocupou em acomodar a cidade na paisagem existente, conforme ocorre na cidade orgânica. Seu traçado evidencia uma imagem marcante, mas com pouca legibilidade.



Curvas de nível no perímetro urbano de São Jorge do Ivaí.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de São Jorge do Ivaí.

Fonte: ITCG (1980).

São Jorge do Patrocínio

Implantada em 1960 pela Byington Colonização, esta cidade teve como responsável o engenheiro civil Arthur Bruno Junges. Localizada na região Noroeste do estado, em um relevo que vai de plano a suavemente ondulado, a cidade possui traçado e perímetro irregulares, nos quais a malha viária segue fragmentada. Como as quadras seguem o desenho do traçado, possuem formas e tamanhos diferenciados. A respeito do terreno, nota-se que a cidade foi inserida em uma encosta próxima de nascentes. Desta maneira, podemos concluir que não houve preocupação por parte do projetista em adaptá-la à paisagem existente. O parcelamento urbano não parece ter uma lógica clara ou um sentido evidente, o que nos remete aos princípios mecânicos da cidade máquina. Sobre seu tecido urbano nota-se que possui uma imagem pouco marcante e um traçado pouco legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de São Jorge do Patrocínio.

Fonte: ITCG (1996).



Foto Aérea de São Jorge do Patrocínio.

Fonte: ITCG (1980).

São Manoel do Paraná

São Manoel foi fundada pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná em 1955 na região Noroeste do estado, em um relevo predominantemente plano. O perímetro irregular se opõe ao traçado ortogonal, onde a praça da igreja matriz se sobressai pelo formato de losango. Assim, as quadras vizinhas se diferenciam das demais que são retangulares. Sobre a topografia do sítio vemos que, como a maioria das cidades analisadas, a cidade está alocada na encosta do relevo. O traçado interno da forma urbana responde às vias rurais preexistentes. Desta maneira, notamos que a paisagem natural foi levada em consideração ao se projetar a cidade. Há uma clara tentativa de dar um desenho especial ao centro da cidade, atribuindo qualidade estética ao traçado mecânico da cidade máquina. Assim, devido a essa preocupação projetual, percebe-se uma imagem marcante e o traçado bastante legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de São Manoel do Paraná.

Fonte: ITCG (1989).

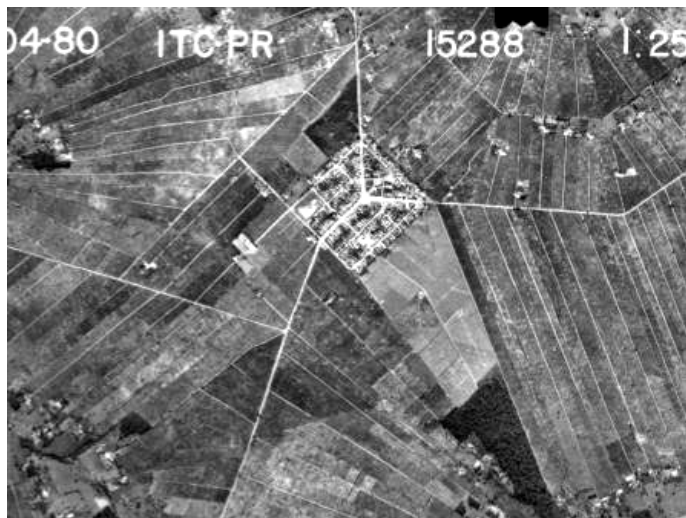
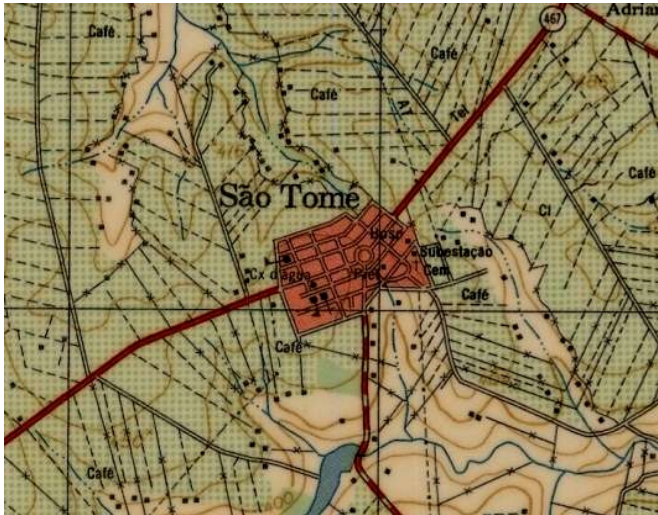


Foto Aérea de São Manoel do Paraná.

Fonte: ITCG (1980).

São Tomé

São Tomé localiza-se na região Noroeste do Paraná e foi implantada pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná em 1953. A irregularidade do perímetro também pode ser vista no traçado da cidade, onde a malha fragmentada se acomoda ao terreno que tem relevo suavemente ondulado. Devido à irregularidade do traçado as quadras possuem formatos e dimensões diferentes, destacando-se a praça circular que se encontra deslocada do centro geométrico. A respeito do terreno, nota-se que não possui corpos d'água no perímetro urbano e a fragmentação do traçado seguiu sua irregularidade. Assim, podemos dizer que houve a preocupação do projetista em acomodar a cidade na paisagem existente, assemelhando São Tomé à forma de cidade orgânica. A respeito do tecido urbano percebe-se que a cidade possui imageabilidade, no entanto seu traçado se apresenta pouco legível.



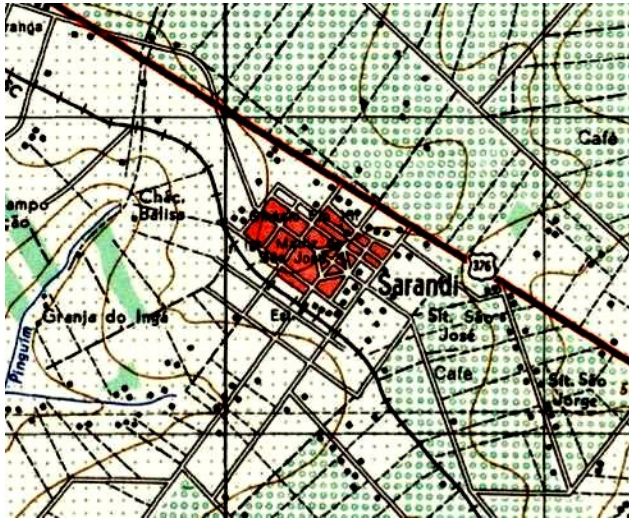
Curvas de nível no perímetro urbano de São Tomé.

Fonte: ITCG (1989).



Foto Aérea de São Tomé.

Fonte: ITCG (1980).



Curvas de nível no perímetro urbano de Sarandi.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Sarandi.

Fonte: ITCG (1980).

Tamboara

Tamboara foi fundada em 1947 pela Sociedade Técnica e Colonizadora Engenheiro Beltrão Ltda. e o projeto foi do engenheiro Alexandre Beltrão. Locada na região Noroeste do Paraná, possui perímetro retangular e traçado reticulado com o centro geométrico bem definido pela praça da igreja. A área central desenhada de forma simétrica evidencia a intenção plástica do projetista. Quanto ao terreno, cujo relevo vai de plano a suavemente ondulado, percebe-se que a cidade se encontra longe das nascentes, na área mais alta. Assim, podemos considerar que o engenheiro levou em conta o terreno para projetá-la. O que seria condizente com a ideia de cidade orgânica, não fosse pela quadricula que se mostra bastante ‘especializada’. Apesar da diferenciação do traçado este se mostra legível com uma imagem marcante.

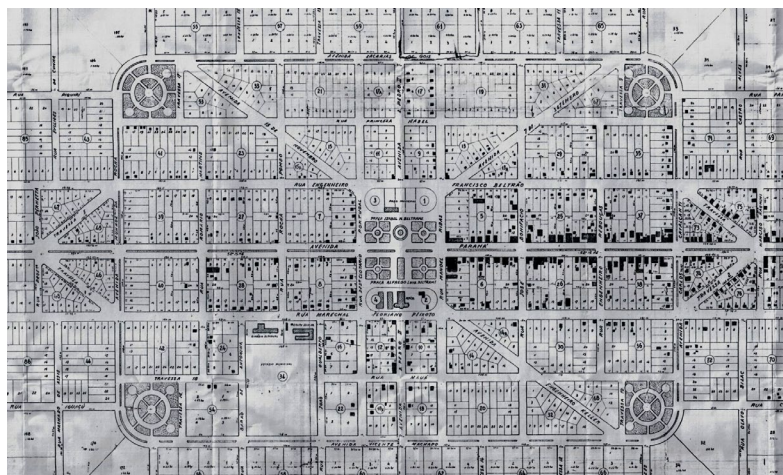


Figura 195 – Traçado de Tamboara.

Fonte: Cartório de Imóveis da Comarca de Apucarana (1946).

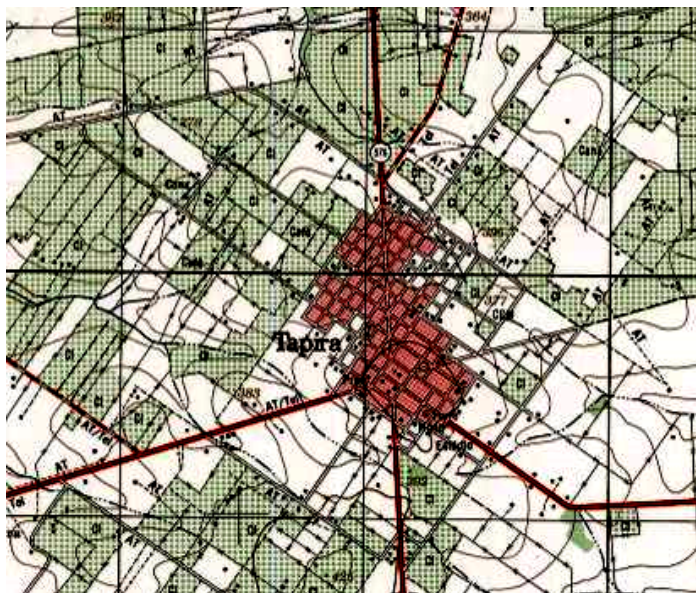


Figura 196 – Foto Aérea de Tamboara.

Fonte: ITCG (1980).

Tapira

Fundada em 1958, a cidade de Tapira foi implantada pela Colonizadora Rio Bom na região Noroeste do Paraná em um relevo que vai de plano a suavemente ondulado. O perímetro retangular uniforme e o traçado reticulado, já indicados em outras cidades, repetem-se em Tapira. A malha viária é marcada não só pela ortogonalidade, mas também por duas ruas na diagonal que cruzam o traçado destacando-se o centro geométrico da cidade na forma de praças. Estas ruas derivam de estradas rurais que chegam à cidade pelas linhas de cumeada. A cidade está no ponto alto do terreno. Este tipo de forma urbana também pode ser visto na cidade de Colorado. O tratamento estético dado ao traçado fica evidenciado em razão da simetria. O mesmo faz com que a cidade tenha uma imagem marcante e um traçado bastante legível.



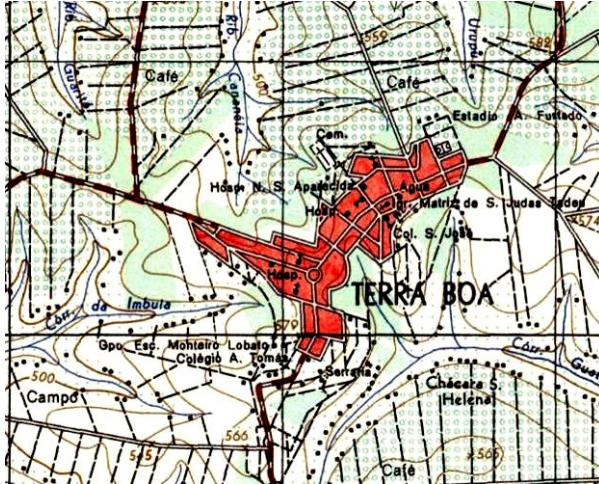
Curvas de nível no perímetro urbano de Tapira.

Fonte: ITCG (1995).

Terra Boa

Terra Boa foi fundada em 1951 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná e localiza-se na região Centro-ocidental do estado, em um relevo que vai de suavemente ondulado a ondulado. Isso se refletiu na criação desta forma urbana. O perímetro bem irregular diferencia-se da maioria das cidades deste porte implantadas por esta companhia. Em relação ao traçado, nota-se que segue a irregularidade do perímetro, com quadras de diversas formas e tamanhos. A igreja matriz está localizada na rua principal, na zona nordeste da cidade, próxima ao parque da cidade. Ainda, em relação à malha viária, percebe-se que o centro geométrico é bem marcado por uma praça circular. A respeito do terreno verifica-se que é uma área acidentada e rodeada por nascentes. Apesar disto, nota-se que a cidade foi alocada na parte mais alta do terreno e, pela

irregularidade do seu traçado, podemos afirmar que o projetista planejou a cidade de forma a adaptá-la à paisagem existente – como é visto na cidade orgânica. A cidade se mostra com traçado pouco legível, mas devido à sua irregularidade tem uma imagem marcante.



Curvas de nível no perímetro urbano de Terra Boa.

Fonte: ITCG (1972).



Foto Aérea de Terra Boa.

Fonte: ITCG (1980).

Tuneiras do Oeste

Fundada em 1952 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, Tuneiras do Oeste se encontra na região Noroeste paranaense. O relevo é suavemente ondulado. O perímetro retangular e o traçado reticulado, com o centro geométrico bem definido por uma praça circular, repetem-se aqui da mesma forma que na malha viária da grande maioria das cidades analisadas. A forma urbana linear se deve à estrada que passa junto ao lado sul da cidade. Através das curvas de nível nota-se que se trata de uma área acidentada e próxima de nascentes. Mas, como o centro da cidade está alocado na área mais alta do terreno, sem nascentes próximas do perímetro urbano, podemos dizer que de alguma forma o projetista se preocupou em adaptar o traçado à paisagem encontrada. A simplicidade do seu tecido urbano faz com que a cidade possua pouca imageabilidade e bastante legibilidade.



Curvas de nível no perímetro urbano de Tuneiras do Oeste.

Fonte: ITCG (1990).

Umuarama

Implantada em 1955, Umuarama foi a terceira maior cidade fundada pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná. Localiza-se na região Noroeste do estado em um relevo suavemente ondulado. Criada para ser uma cidade grande, como Maringá e Cianorte, possui traçado irregular, com uma malha reticulada que se fragmenta e se une criando outras formas geométricas. Como já visto em outras cidades deste porte, em Umuarama também se nota a presença de várias praças, rotatórias e áreas livres. Por mais que o perímetro urbano ocupe uma grande área não existem nascentes dentro dele.

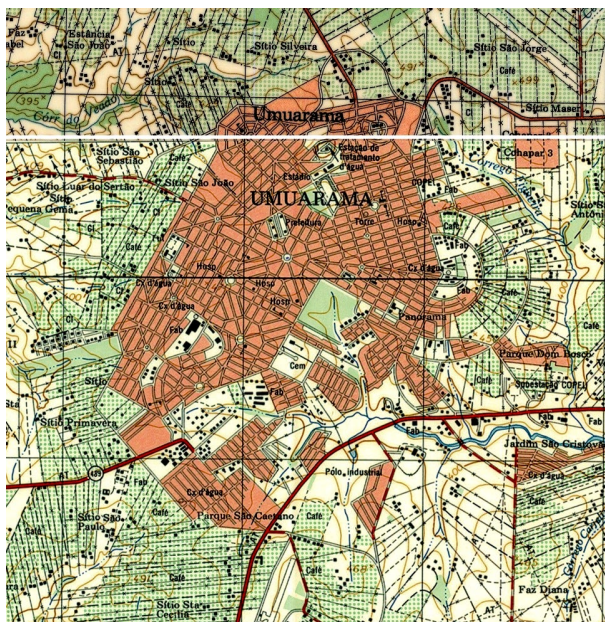


Plano Original de Umuarama.

Fonte: Carvalho (2000).

Observando o terreno nota-se que a topografia acidentada não foi considerada no traçado da cidade, pois ao contrário de Maringá as vias não seguiram as curvas de nível. Efetivamente, a cidade foi imposta à paisagem existente, apesar da atenção dispensada às nascentes próximas. Portanto, por mais que se veja um tratamento estético na elaboração do desenho, a

cidade não foi adaptada ao sítio. Umuarama tem o tecido urbano pouco legível contrastando com sua imagem bem marcante.



Curvas de nível no perímetro urbano de Umuarama.

Fonte: ITCG (1991).

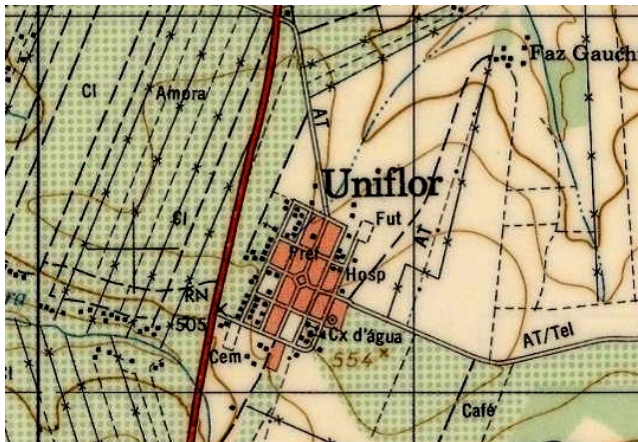


Foto Aérea de Umuarama.

Fonte: ITCG (1980).

Uniflor

A cidade de Uniflor foi fundada em 1950 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná na da região Norte Central paranaense. O relevo nesta área vai de plano a suavemente ondulado. A regularidade em sua forma pode ser notada no perímetro retangular e no traçado ortogonal, que se diferencia pela praça no formato de losango e próxima ao centro geométrico. As quadras retangulares seguem o traçado, diferenciando-se apenas as que circundam a praça principal. A respeito do terreno, nota-se que a cidade foi alocada na encosta do relevo e que na porção norte do perímetro urbano há a presença de uma nascente. Desta maneira, podemos afirmar que houve pouca preocupação do projetista em adaptar a malha urbana à paisagem existente, o que nos remete à ideia de cidade máquina. Devido à regularidade do seu tecido urbano, Uniflor apresenta uma imagem pouco marcante apesar do traçado legível.



Curvas de nível no perímetro urbano de Uniflor.

Fonte: ITCG (1990).



Foto Aérea de Uniflor.

Fonte: ITCG (1980).



A Editora Fi é especializada na editoração, publicação e divulgação de produção e pesquisa científica/acadêmica das ciências humanas, distribuída exclusivamente sob acesso aberto, com parceria das mais diversas instituições de ensino superior no Brasil e exterior, assim como monografias, dissertações, teses, tal como coletâneas de grupos de pesquisa e anais de eventos.

Conheça nosso catálogo e siga as nossas páginas nas principais redes sociais para acompanhar novos lançamentos e eventos.



www.editorafi.org
contato@editorafi.org

Esta obra se baseia na morfologia urbana para analisar o traçado das cidades novas no norte do estado do Paraná, e investigar em que medida o território, como suporte natural, foi considerado no desenho da malha urbana. Muitas cidades novas planejadas foram fundadas na metade do século passado naquela região pioneira, como parte de um processo de especulação fundiária na expansão da fronteira agrícola, constituindo uma intensa rede urbana. Via de regra, cidades novas planejadas por companhias de colonização em empreendimentos privados apresentam traçados ortogonais padronizados, bastante simplificados e com pouca atenção a questões ambientais, espaciais e estéticas. No entanto, no norte paranaense, as cidades novas planejadas apresentaram conformações urbanas diferenciadas, pois, como mostra este livro, várias cidades foram elaboradas com traçados e formas geométricas fora do convencional. O uso da simetria no traçado, a especificação de áreas de praças, parques, canteiros centrais, e cinturões verdes garantiram qualidade aos projetos, além de confirmar que a estratégia de planejamento adotada favoreceu certas questões ambientais em meio à natureza comercial do empreendimento. Para tanto, foram analisados a forma e o traçado de 72 cidades planejadas. Esta análise permitiu agrupar estas conformações em quatro categorias: forma regular e traçado regular; forma regular e traçado irregular; forma irregular e traçado regular; forma irregular e traçado irregular. Ao contrastar estas conformações com a topografia local, pode-se notar que a irregularidade destas conformações resultou da adaptação às circunstâncias geográficas. Basicamente, formas regulares foram construídas quando o sítio era mais plano. Além disso, pôde-se notar que os traçados analisados, em geral, apresentam arranjos estéticos consideráveis.

