



Acta Scientiarum. Technology

ISSN: 1806-2563

eduem@uem.br

Universidade Estadual de Maringá
Brasil

Leão Rego, Renato; Schwabe Meneguetti, Karin
A forma urbana das cidades de médio porte e dos patrimônios fundados pela Companhia
Melhoramentos Norte do Paraná
Acta Scientiarum. Technology, vol. 28, núm. 1, enero-junio, 2006, pp. 93-103
Universidade Estadual de Maringá
Maringá, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=303226515006>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

A forma urbana das cidades de médio porte e dos patrimônios fundados pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná

Renato Leão Rego* e Karin Schwabe Meneguetti

Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Avenida Colombo, 5790, 87020-900, Maringá, Paraná, Brasil. *Autor para correspondência. e-mail: rlrego@uem.br

RESUMO. Este trabalho analisa a forma urbana das cidades de Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Sarandi, Paicandú e Jussara. Estas cidades foram fundadas pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, antes denominada Companhia de Terras Norte do Paraná, de acordo com seu plano de ocupação do norte do Paraná. A análise levada a cabo se pauta pela observação da relação destes assentamentos urbanos com a ferrovia – determinante no posicionamento destas cidades e no desenvolvimento destas áreas – e com o relevo, bem como do desenho de suas vias, do formato de suas quadras, da especificação dos espaços públicos livres e da posição dos edifícios institucionais. Atentar para a conformação destes elementos urbanos significa compreender como a Companhia construiu cada uma das suas cidades e perceber as potencialidades e as debilidades de cada projeto.

Palavras-chave: colonização, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, cidades novas.

ABSTRACT. *The urban form of towns and the patrimonies founded by Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.* This paper analyzes the urban form of the following cities: Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Sarandi, Paicandú e Jussara, which were founded by Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, former Companhia de Terras Norte do Paraná, according to its occupation plan for that territory. This analysis refers to the relation of each city with the railway and the topography, which were decisive to the development of their urban form, as well as the streets design, the shape of the blocks, the location of the public open spaces and the institutional buildings. Observing these urban elements means understanding how the Companhia built its cities, as well as pointing out the values of every urban design.

Key words: colonization, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, new cities.

Introdução

“Nesses quadriláteros de maneira arbitrária cavados no coração da floresta, as ruas em ângulo reto são, de início, todas parecidas: traçados geométricos, privados de qualidade própria. Entretanto, umas são centrais, outras, periféricas; algumas são paralelas e outras, perpendiculares à via férrea ou à estrada; assim, as primeiras estão no sentido do tráfego, as segundas o cortam e interrompem”. Claude Lévi-Strauss. ‘Tristes trópicos’, p. 114.

Neste trabalho estudamos a conformação urbana de cinco cidades de médio porte e de cinco patrimônios fundados pela Companhia de Terra Norte do Paraná, mais tarde Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. São assentamentos que seguiam o planejamento territorial para o empreendimento de venda de glebas destinadas, sobretudo, ao plantio de café e formação de uma rede de cidades como parte fundamental da colonização desta região. Este

planejamento determinava uma distância média de 100 km entre as quatro “grandes cidades” – Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama - que serviriam de “núcleos de maior importância” (CMNP, 1975, p. 76); entre elas, seriam fundados cidades de médio porte e patrimônios, distanciados em no máximo 15 quilômetros um do outro, de modo a estabelecer centros comerciais e abastecedores intermediários (Rego *et al.*, 2004; Carvalho, 2000).

Destas ‘grandes cidades’, Londrina teve um desenho bastante modesto, era o início de um empreendimento ambicioso e não menos arriscado; Maringá e Cianorte tiveram seus anteprojetos a cargo do engenheiro Jorge de Macedo Vieira, que projetou as duas cidades segundo os princípios formais das cidades-jardim inglesas (Rego, 2001); e a últimas delas, Umuarama, projetada pelos próprios engenheiros da Companhia, experientes com a construção das cidades anteriores, tem um desenho

mais rebuscado (Rego *et al.*, 2004). Entre elas foram construídas as cidades de médio porte e os patrimônios, cujos projetos têm sido menos estudados. Algumas destas cidades e destes patrimônios tiveram um desenvolvimento muitas vezes distinto daquele esperado pela Companhia, chegando a ultrapassar os limites físicos e populacionais originalmente planejados, tornando-se centros urbanos de grande importância no contexto regional.

Selecionamos, aleatoriamente, as seguintes cidades de médio porte: Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana – pertencentes à fase ‘inglesa’ da Companhia – e Jandaia do Sul, já na fase do controle acionário brasileiro da Companhia, já denominada Companhia Melhoramentos; e os patrimônios Mandaguari, Marialva, Paiçandu, Sarandi e Jussara – os quatro últimos da fase nacional do empreendimento.

Ao estudar a conformação destas cidades de médio porte e destes patrimônios levamos em conta sua forma, o relevo do sítio onde se instalaram, a relação de cada assentamento com a ferrovia e o planejamento territorial da Companhia, o traçado viário, a hierarquia das vias, o formato e as dimensões das quadras, a posição dos edifícios institucionais e das praças, quer dizer, a estrutura urbana e os fenômenos que lhe deram origem (Lamas, 1999).

Estamos tratando aqui de cidades projetadas, o que quer dizer que seu plano considerou certos objetivos a serem logrados e certas condicionantes encontradas e, como em qualquer projeto, atendeu certas expectativas e certas intenções – inclusive plásticas. É com este raciocínio que vamos explorar o plano original destas cidades riscadas na prancheta, construídas no território recém desbravado.

O conjunto destas cidades novas, interdependentes e entremeadas por um cinturão verde, implantadas nas linhas de cumeada ao longo da ferrovia com pequenos espaçamentos regulares entre si, com uma clara hierarquia definida por seu tamanho e sua infra-estrutura, parece remeter diretamente à idéia de ‘cidades-sociais’, cerne da proposta da cidade-jardim inglesa imaginada por Ebenezer Howard (2002). A Companhia de Terras, controlada por ingleses, podia ter transferido e adaptado aqui as idéias que circulavam pela capital inglesa neste período.¹ Este tema ainda não recebeu a

¹Letchworth foi criada em 1906 e Welwyn estava em implantação nos anos 1919/20. A repercussão e o impacto destas cidades novas e do livro de Howard na sociedade inglesa podem ser compreendidos através do texto de Ward, S. V. ‘Ebenezer Howard: his life and times’ in: Parsons e Schuyler (2002). Barry Parker, que junto com Raymond Unwin desenhou a primeira cidade-jardim inglesa e outros subúrbios-jardins em Londres, estivera em São Paulo nos anos 20 a trabalho para a Cia. City. Neste sentido, ver Wolff (1998).

devida investigação²: a semelhança entre o esquema de Howard e o conjunto de cidade do norte paranaense merece estudo e análise criteriosos.

Não obstante, atentos mais às unidades que ao conjunto destas formas urbanas, mais ao desenho urbano que ao planejamento territorial regional, neste estudo veremos, especificamente, que elas não se repetem. Diante deste fato, consideramos a explanação da Companhia de que se localizavam estas novas cidades “em lugares judiciosamente escolhidos”, o que nos insinuava que as condições topográficas influenciavam sobremaneira no projeto dos assentamentos (CMNP, 1975, p. 137). Assentamentos urbanos resultantes de processos de planejamento, em especial aqueles atrelados à colonização de áreas novas e fundação de cidades, costumam apresentar sistemas ortogonais, malhas regulares, aparentemente respondendo a uma concepção de espaço mais racional e abstrata. Padrões regulares e sistemas ortogonais parecem ter sido a resposta mais expedita à tarefa de planejar, criar e fundar cidades novas (Benévolo, 1993, p. 494 e Morris, 1992, p. 347-348). Entretanto o que veremos nestas cidades fundadas pela CTNP é a adaptação do traçado regular às circunstâncias geográficas, resultando em distintas conformações urbanas.³

A construção destas cidades envolvia trabalhos diversos, pesados e grosseiros, sutis e sensíveis. Estavam a cargo do escritório técnico da Companhia. “O engenheiro Nivaldo Gandra chefiou, durante alguns anos, o departamento técnico da Companhia na cidade de Mandaguari, ex-Lovat, de onde comandava inclusive os volumosos serviços de topografia, contando com a colaboração do engenheiro Waldomiro Babkov” (responsável pelo projeto de Umuarama). Os dois aí se viam “demarcando lotes, projetando estradas, traçando cidades...” (Companhia, 1975, p. 139). Estes engenheiros, sem uma formação específica,

²Cassago (2004) cita esta semelhança mas não a explora em seu texto, nem apresenta provas contundentes. Esta sugestão, quando aparece em outros trabalhos, tampouco é tratada de modo categórico. Neste sentido, ver Barnabé (1987), Carvalho (2000), Yamaki (2000), Rego e Meneguetti (2005). Ver ainda Leme (2005), cujo capítulo ‘Cidade-jardim – a difusão de um modelo’ apresenta casos de bairros e loteamentos que fazem repercutir a conformação que Unwin e Parker deram para a cidade-jardim, sem qualquer referência ao norte do Paraná. Almundoz (2004) relata a relação de certos bairros novos em cidades brasileiras relacionados com o modelo de cidade-jardim inglesa; tampouco faz menção ao norte paranaense. Andrade (2000) analisa a influência do tipo cidade-jardim como solução formal para o desenho de cidades novas no Brasil, sejam elas capitais, cidades de colonização ou balneários, mas não trata do conjunto de cidades da CTNP. Rego (2001) aborda apenas a aplicação das idéias de Unwin-Parker no desenho da cidade de Maringá. É importante esclarecer a diferença entre a proposta de Howard para a cidade-jardim e o tipo cidade-jardim materializado pela dupla Unwin-Parker e definido por Hall (2002).

³Pierre Monbeig (1986, p.338 e 375) relata que as cidades de colonização do oeste do estado de São Paulo também se situavam no espinho ao longo da via férrea; entretanto, para este autor, o “esforço colonizador da Companhia inglesa, em torno de Londrina, conferiu uma individualidade aos mais elevados espinhos de terra roxa”, constituindo uma unidade regional. Entretanto, as formas urbanas paulistas não apresentam esta adaptação ao território notada nas conformações urbanas da CTNP; neste sentido ver Ghirardello (1999).

desempenharam o papel de urbanistas com muita habilidade, ora com menos ora com mais acerto.

Mesmo “situados em pleno sertão, o projeto e a construção de quase todos (os núcleos habitacionais) foram minuciosamente detalhados, com observância da técnica e da arte do urbanismo, para que se tornassem metrópoles modelares...” (CMNP, 1975, p. 252).

Deste modo, cabe perguntar como começavam a planejar um novo espaço urbano. Que formato, dimensão e disposição davam a cada assentamento? Que princípios seguiam ao criar uma nova forma urbana?

Estas são algumas das questões que este trabalho tentará esclarecer. Este esclarecimento certamente ampliará a compreensão das realizações da Companhia e ajudará a pensar as cidades, estas cidades em particular e as cidades, em geral.

A forma das cidades

Cambé (1932)⁴

Esta é a segunda cidade fundada pela Companhia de Terras Norte do Paraná. Londrina é a decana, embora as duas tenham sido fundadas no mesmo ano. Sua dimensão é de cem quadras, a qual se revelou ser o limite entre patrimônio e cidade praticado nos projetos dos assentamentos urbanos da Companhia.

A forma urbana de Cambé assemelha-se à metade de um polígono de dezenove lados seccionado pela linha da ferrovia. Sua malha urbana se molda no terreno, conforme as curvas de nível, dando à cidade uma conformação peculiar e única, graças às particularidades do relevo (Figura 1). Como veremos, esta será outra norma praticada pela Companhia em seus projetos.

Interceptando a ferrovia ortogonalmente, uma avenida corta a cidade e chega até o cemitério no extremo oposto do perímetro urbano. Esta via tem um papel relevante no risco da cidade, evidenciado pela sua largura de 20m. Entretanto ela não nasce diante da estação ferroviária, contrariando a regra que se verificará nos demais desenhos da Companhia segundo a qual um eixo urbano nasce diante da estação e conduz ao centro da cidade. Em Cambé a avenida que nasce diante da estação desenha uma linha quebrada e refaz, com seus segmentos de reta, o desenho poligonal da forma urbana. Ela apenas contorna o centro da cidade, como as demais ruas ‘concêntricas’, mas não passa junto dele.

De acordo com a Figura 1, nota-se o centro da cidade no ponto mais alto do sítio, definido por dois lotes destinados a edifícios institucionais, flanqueados pela avenida radial e circundados pela avenida poligonal que parte da estação.

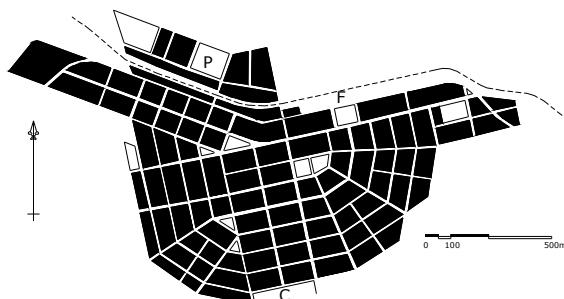


Figura 1. Mapa de Cambé, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; P= campo de esportes.

A malha urbana não é regular. Sua irregularidade resulta da consonância com a topografia. Podemos notar a variação no traçado das vias, praticamente constituído por cinco áreas distintas. A leste do centro da cidade, o traçado das vias é radial, tendo o centro cívico como centro geométrico, e sua trama é completada por vias poligonais concêntricas. A oeste nota-se um traçado ortogonal das vias, com quadras retangulares. No extremo oeste da cidade, o sentido das quadras é invertido e a articulação entre as duas quadrículas anteriores se faz, novamente, com vias radiais riscadas a partir de uma pequena praça de formato triangular. Completa a forma urbana uma região que articula as duas anteriores, de traçado ortogonal, com a via férrea, que neste trecho se curva e toma outra direção; acompanhando esta rotação da ferrovia, as vias urbanas ganham um novo traçado ortogonal, porém distinto dos dois padrões vistos anteriormente. Duas pequenas praças triangulares ajudam a articular as vias obliquas desta região com o sentido ortogonal das regiões adjacentes.

Veremos que a largura de 15 m para as ruas e 20 m para as avenidas de Cambé se repetirá nas demais cidades da Companhia, com poucas exceções a esta regra. A implantação de uma praça diante da estação ferroviária é outro padrão a ser respeitado nos demais projetos urbanos, assim como a definição de um campo de esportes, que em Cambé foi localizado no extremo norte da cidade, passada a ferrovia.

Rolândia (1932)

O desenho urbano de Rolândia (Figura 2) está praticamente inscrito na área delimitada por uma parábola desenhada diante da linha férrea. Três vias radiais caracterizam o desenho da cidade. Elas

⁴As datas aqui apresentadas se referem ao ano de fundação da cidade e não ao ano da sua emancipação política.

partem da estação ferroviária e vão atingir o contorno parabólico da forma urbana, de modo que a via central, mais longa, rumá em direção ao vértice da parábola. Diante da estação há uma praça semicircular flanqueada por outras quatro praças maiores, cujos formatos derivam das quadras originais seccionadas pelas três avenidas radiais. Estas três vias radiais – motivo formal recorrente nos traçados da Companhia – rumam respectivamente a leste (conduzindo ao cemitério), a sudeste (passando pelo centro da cidade e chegando ao vértice da parábola) e a sul (conduzindo ao campo de esportes). Este motivo formal do ‘tridente’ – como visto na *Piazza del Popolo* em Roma ou diante do palácio de Versalhes – se repetirá em Arapongas, diante do cemitério; em Apucarana, no coração da cidade, e em Jussara, na praça central; em Marialva, ele provavelmente teria acontecido diante da estação, como veremos mais adiante.

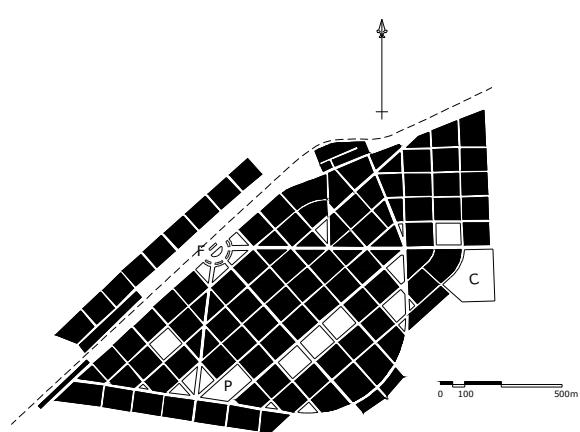


Figura 2. Mapa de Rolândia, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; P= campo de esportes.

Neste traçado, assim como nos demais da Companhia, a praça da estação, lugar de chegada e tráfego, não coincide com a praça central – o centro da vida comunitária – tal como sugerira Unwin (1984). Este centro comunitário será formado pela praça principal onde, via de regra, se localiza a igreja.

Em Rolândia, a malha urbana é ortogonal, tomando a sua orientação a partir da intersecção da ferrovia com a avenida que nasce diante da estação. As 122 quadras da cidade são retangulares (tendendo ao quadrado), exceto nos cruzamentos com as duas avenidas diagonais, dos quais se originam quadras retangulares. As ruas têm largura de 15 m e as avenidas de 20 m.

Há outras praças na área urbana, entretanto a sua disposição não segue a simetria do desenho, nem o seu formato tem um desenho peculiar. Ele coincide

com o desenho da quadra escolhida e reservada como área pública.

O centro da cidade foi indicado junto do cruzamento de duas avenidas: uma paralela à via férrea e que intercepta a parábola diante do campo de esportes, e a outra, aquela que nasce diante da estação. Aí se reservaram três quadras para os edifícios institucionais.

No perímetro da cidade definido pela parábola, está marcado o início de uma nova trama urbana. Diferenciada da malha ortogonal principal por um giro de 45°, este novo traçado segue, tanto no extremo sul quanto no extremo oeste da cidade, o sentido das vias diagonais que partem da estação. Se a parábola, de certo modo, desenha os limites da cidade e fecha este desenho, este traçado a partir das diagonais o abre e sugere possibilidades de crescimento para a forma urbana.

Arapongas (1935)

A conformação de Arapongas é alongada e, diferentemente das demais cidades da Companhia que se instalaram ao longo da ferrovia, esta se desenvolve obliquamente à via férrea. Esta conformação é justificada pelo relevo, de modo que o eixo estabelecido pela avenida central coincide com o espingão, acomodando a forma urbana em uma superfície mais uniforme e o centro da cidade em posição destacada (Figura 3).

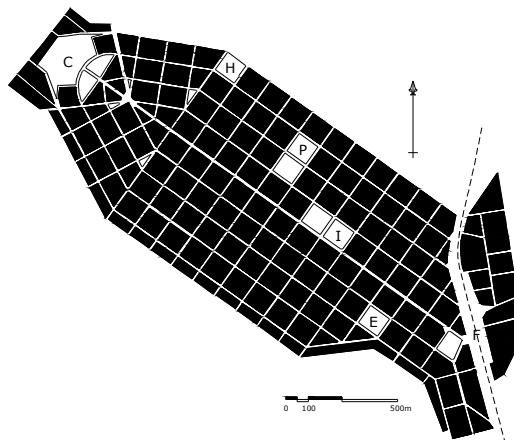


Figura 3. Mapa de Arapongas, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes; H= Hospital.

A forma urbana acomoda as 168 quadras de Arapongas em um desenho bastante regular. A avenida central, com 20m de largura, nasce obliquamente diante da estação e corta toda a forma urbana alongada para terminar diante do campo santo. De cada lado desta avenida notam-se quatro

ruas paralelas. Todas elas tendem a se dirigir ao ponto final da composição – o cemitério, de modo que a partir de um certo trecho do traçado urbano elas se flexionam e rumam à praça semicircular riscada diante do cemitério. Nesta área, a composição linear é alterada e arrematada com o trajeto segmentado das vias adjacentes à avenida.

Próximo ao cemitério o eixo urbano se subdivide em vias radiais, retomando o motivo formal do tridente já visto em Rolândia.

A articulação destas alterações no traçado das vias é feita pela adoção de praças triangulares e quadras trapezoidais. Ainda assim o traçado é regular, com quadras retangulares na maior parte da cidade, arruamento ortogonal e ruas com largura de 15 m.

A composição tenderia à simetria se o centro da cidade, os edifícios institucionais e a praça da estação não ocupassem posições deslocadas do eixo central, diferentes em cada um dos dois lados da cidade definidos por este eixo.

Mandaguari (1937)

A conformação de Mandaguari (Figura 4) é consoante com a topografia do sítio, pois o traçado da cidade acompanha o desenho da via férrea e desenvolve-se ao longo dela, condicionado pelas vertentes. Com efeito, a forma urbana alongada se ajusta às condições mais favoráveis do terreno. A via principal que parte da estação e conduz ao centro da cidade trata de manter a mesma cota, sempre que possível. Deste modo, a cidade de 161 quadras tem um desenho mais orgânico que as formas urbanas vistas anteriormente.

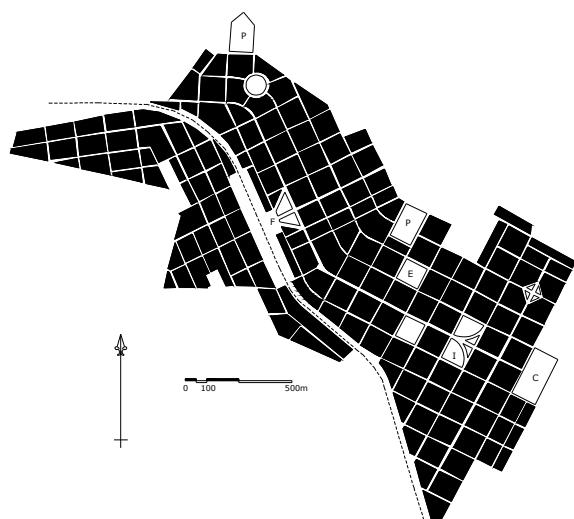


Figura 4. Mapa de Mandaguari, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes.

Contudo, o traçado das ruas se mantém ortogonal e as quadras, retangulares. Refazendo as curvas que a ferrovia descreve no perímetro urbano, as vias longitudinais se curvam, corrigindo seu rumo em 45°, de modo a acompanhar a ferrovia e o eixo urbano, o que nos dará uma inflexão na malha urbana, riscando dois setores de vias ortogonais com direções diferentes.

Diante da estação há duas praças trapezoidais. Entre elas nasce uma avenida que cruza a cidade no seu lado menor. Diferentemente da maioria das cidades da Companhia esta avenida perpendicular à linha férrea não é o eixo urbano em torno do qual se desenvolve a cidade; o relevo condicionou a forma urbana, que aqui se fez linear, acompanhando a ferrovia. Uma segunda avenida - via principal do patrimônio - intercepta ortogonalmente a primeira junto das praças e atravessa longitudinalmente a forma urbana, passando pela praça principal, entre a prefeitura e a igreja, terminando diante do cemitério.

As longas ruas com largura de 15 m consoantes com esta avenida têm sempre pontos referenciais – a praça circular, a escola, os campos de esportes, o conjunto de praças triangulares.

Parte da cidade de Mandaguari ficou dividida pela via férrea. Enquanto a maior área urbana se localiza a leste da estação e concentra as praças e a totalidade dos edifícios institucionais, a oeste da ferrovia uma pequena porção do assentamento urbano se mostra apartada do resto da cidade, com um traçado menos cuidado e sem áreas livres.

As quadras são predominantemente retangulares, embora surjam outras conformações a partir do traçado mais orgânico das vias longitudinais e de suas ortogonais.

Enquanto um dos campos de esportes se situa em um dos extremos da cidade, o cemitério se posiciona no lado oposto, arrematando a composição, já que a avenida longitudinal morre aí.

Apucarana (1938)

Esta foi a última cidade implantada pela Companhia de Terras Norte do Paraná antes da saída dos ingleses do empreendimento que passou ao controle acionário brasileiro em 1944 e da mudança de nome para Companhia Melhoramentos Norte do Paraná em 1951.

Apucarana (Figura 5) também se desenvolve rente à ferrovia e as várias curvas no traçado da via férrea junto do perímetro urbano indicam o sítio acidentado, o que justifica o desenho fragmentado da cidade e a sua forma urbana irregular.

O traçado das vias urbanas é coordenado pelo motivo formal do tridente, posicionado no coração

da cidade. Com base nas quatro vias deste arranjo formal, se organizam as 144 quadras da cidade, se definem os seus formatos e os seus sentidos. Com efeito, a malha urbana é descontínua, uma vez que se estabelecem vários setores diferenciados pelo sentido das vias e pelo formato das quadras. Dificilmente se notam articulação entre estes setores e clareza e hierarquia no desenho de cada um deles. O relevo condicionou a conformação da cidade.

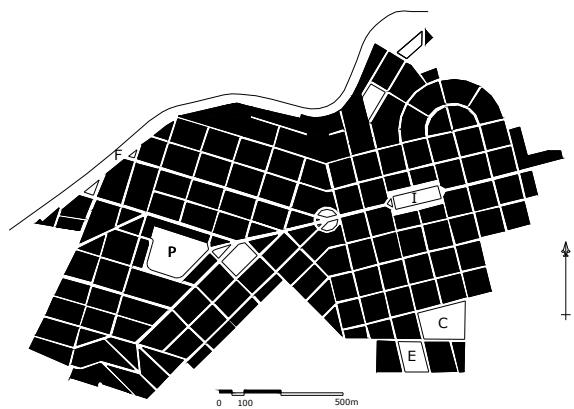


Figura 5. Mapa de Apucarana, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes.

Na região leste, o traçado é regular e as quadras são praticamente quadradas. Uma avenida corta este setor da cidade e dá lugar, em seu leito, a uma praça retangular onde se instala a igreja. Ainda neste setor, no extremo norte da cidade, uma via semicircular altera o desenho das quadras para um *crescent* e favorece o desenho de duas praças centrais. As vias curvas e as quadras decorrentes delas conformam um outro setor do traçado urbano. Entretanto, este motivo formal se mostra desarticulado da praça principal e desconexo do desenho urbano deste setor (diferentemente do emprego de uma variação deste motivo formal para arrematar a conformação de Arapongas). Ainda neste setor, próximo do limite sul, está situado o cemitério e, além dele, a escola, posicionados sem uma intenção projetual óbvia.

A avenida principal se abre em três outras vias - o tridente, embora apenas duas delas mantenham a largura de 20 m e a outra siga como rua, com largura de 15 m. Uma via circular contorna este motivo formal, delimitando duas pequenas praças. Não há previsão de edifícios institucionais nesta área, o que lhe rouba um pouco do valor estético e da hierarquia formal no traçado urbano. Aqui estamos no limite de três dos vários setores em que se divide a malha urbana.

Das duas avenidas anteriormente mencionadas,

uma vai dar na estação ferroviária, cortando um setor com quadras retangulares; a outra, termina diante do campo de esportes, uma área com declividade bastante acentuada; a última delas leva a um setor bastante irregular em seu desenho.

O eixo urbano segue reproduzindo o motivo formal do tridente e originando novas ruas. Entretanto, a topografia dificultou a conformação deste setor na área sul da cidade, diminuindo a organização, a clareza e a estética da forma urbana, uma vez que se trata de um sítio bastante irregular, com um desenho de vias fragmentado e quadras de tamanhos e formatos variados.

Jandaia do Sul (1951)

Primeira cidade implantada pela Companhia já controlada por empresários brasileiros, Jandaia também se desenvolve ao longo da ferrovia (Figura 6).

Podemos ver pelo desenho sinuoso que a ferrovia risca no perímetro urbano – três curvas reversas – que o terreno não era dos mais favoráveis. O relevo do sítio escolhido para a cidade parece ter impedido o desenvolvimento de um plano urbanístico em torno do ponto onde se instalou a estação ferroviária. A conformação de Jandaia se dá ao longo da via férrea e, como em Apucarana, a estação está fora da malha urbana; o eixo que conecta, ainda que de modo indireto, o centro da cidade e a estação, chega até a ferrovia obliquamente. Este eixo trata de ajustar-se à topografia e, para conservar um certo nível, corrige seu rumo e determina a inflexão que sofre a malha urbana ortogonal, de modo a manter a praça central e a estação em um mesmo nível.

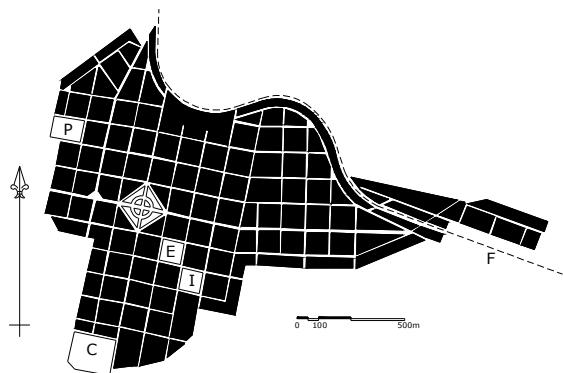


Figura 6. Mapa de Jandaia do Sul, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes.

A planta da cidade dá um formato irregular à acomodação das suas 116 quadras, assemelhando-se à letra T, graças aos acidentes topográficos da zona. Deste modo, o arruamento ortogonal apresenta uma

inflexão, desenhando dois setores com ruas ortogonais em direções diferentes. De cada lado do eixo urbano, temos ruas em desnível considerável.

O coração da cidade é a praça central, composta por quatro triângulos destacados das quadras originais por quatro travessas diagonais. Este conjunto de praças triangulares não está nivelado, dado o relevo bastante irregular, de modo que o arranjo se distorceu na paisagem real, com cada parte da praça em um plano inclinado diferente. Em uma das quadras triangulares remanescentes junto da praça se instalou a prefeitura. Na quadra adjacente ficou a escola e, na seguinte, a igreja com uma praça à frente. Estes edifícios institucionais estão todos situados na região sudeste sem uma clara intenção projetual na sua implantação.

O campo de esportes se localiza ao norte, próximo da ferrovia, e ao cemitério coube uma área no limite sul da cidade.

Marialva (1951)

O patrimônio de Marialva (Figura 7) tem uma conformação retangular de 93 quadras irregulares (retangulares, quadradas, triangulares e trapezoidais), sem um centro evidente e com vários pontos de interesse, definidos pela implantação dos edifícios públicos – igreja, escola e campo de esporte – e das praças.

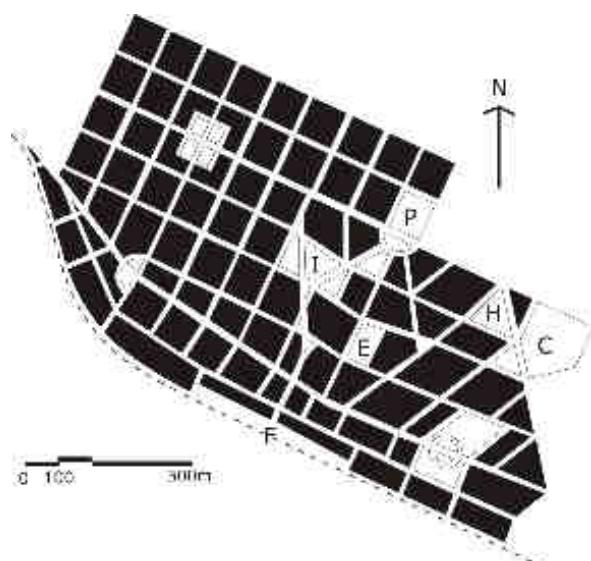


Figura 7. Mapa de Marialva, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes; H=hospital.

A organização das vias urbanas parece ter atendido, originalmente, o desenho de um tridente, posicionado diante da estação ferroviária, tal como em Rolândia. Ainda há vestígios de parte deste

motivo formal na planta da cidade cuja via central terminaria em uma praça semicircular diante do campo de esportes. Nesta área o traçado das ruas e, consequentemente, as quadras definidas por elas são irregulares; nas áreas adjacentes temos, a oeste da estação, uma malha ortogonal e regular, marcadamente distinta da região central; e, a leste, sem motivos evidentes, se diferencia a organização da cidade com um traçado com cruzamentos oblíquos e quadras irregulares, que seguem a direção estabelecida pela via lateral do tridente.

No entanto, esta organização parece ter sido deturpada e, alterada, acabou perdendo a intenção plástica que parecia reger o provável risco original.

Nota-se no plano de Marialva uma avenida nascendo diante da estação (ela seria uma das laterais do tridente). Contrariando a prática da Companhia, este patrimônio não possui uma praça diante da saída da estação.

Esta avenida é cruzada por uma outra, no sentido oposto, que conecta, com um traçado curiosamente irregular, duas praças dispostas cada uma a um lado da estação. O formato e o tamanho destas praças diferem radicalmente, eliminando qualquer idéia de simetria.

Depois deste cruzamento, a avenida da estação muda seu rumo e, nesta mudança divisa vias regulares e ortogonais de um lado e vias irregulares e ortogonais de outro; com isso, vemos sobrar três pequenas praças triangulares ao longo do traçado irregular da avenida. Depois ela atinge duas grandes praças triangulares que ladeiam a quadra trapezoidal da igreja e rumam até o limite norte da cidade.

A escola, a igreja, a prefeitura e o hospital – diferentemente do campo de esportes – não têm um lugar estrategicamente definido no plano: sua posição, se não é aleatória, não segue uma regra clara no desenho da forma urbana. Já o cemitério foi implantado no limite leste da cidade.

Destaca-se ainda o desenho de um conjunto de quatro praças retangulares margeadas pelas partes das quadras das quais foram destacadas.

Enquanto na maior parte do patrimônio as quadras tendem ao quadrado, na parte norte elas são acentuadamente retangulares e na região central e leste, irregulares.

Sarandy (1948)

Nota-se no desenho do patrimônio de Sarandi (na grafia atual) a mesma separação entre a praça central e a praça diante da estação que se verifica nas demais cidades da Companhia (Figura 8).

A estação e a praça central estão conectadas por uma avenida. A posição central da praça da igreja é

acentuada com o cruzamento de uma segunda avenida, ortogonal à primeira. As ruas têm 15m de largura e as avenidas, 20, como na maioria das cidades da Companhia.

O desenho do patrimônio é regular, com 40 quadras retangulares e arruamento ortogonal e com os lotes posicionados no lado maior das quadras, paralelo à ferrovia.

Um losango recorta as quadras em torno da praça central, de modo a alterar seu desenho para um formato triangular. Isto nos dá quatro pracinhas triangulares em volta do pentágono onde se instalou a igreja.

A escola fica no eixo da estação, na quadra adjacente à igreja, na face leste, o que nos tira um pouco da simetria do traçado. O cemitério se encontra no limite sudeste e o campo de esporte no extremo norte do assentamento.

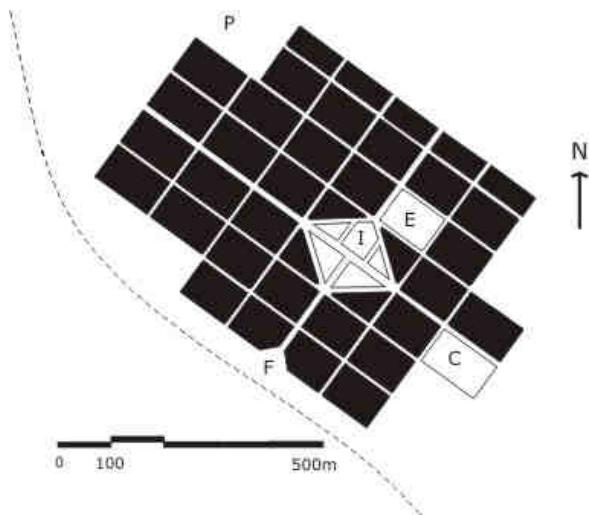


Figura 8. Mapa de Sarandi, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esporte.

Jussara (1955)

Com um desenho muito cuidado, o patrimônio de Jussara (Figura 9) apresenta noventa quadras, posicionadas diante da ferrovia, em um terreno sem variações topográficas consideráveis, com uma conformação regular, planta quadrada, organização simétrica e centro definido, que faz lembrar o projeto de uma cidade ideal.

As quadras são retangulares e o arruamento ortogonal, regra quebrada apenas pelas duas avenidas diagonais, que nascem no centro do assentamento e rumam à periferia da cidade. O centro da cidade é o encontro destas diagonais com duas outras avenidas ortogonais: a que nasce diante da estação e a que a cruza perpendicularmente. Aqui podemos notar

uma vez mais o motivo formal das vias radiais. As quatro avenidas têm canteiro central e largura de 25 m. Além das praças central e da estação, há outras quatro, distribuídas estrategicamente nos quatro quadrantes da forma urbana definidos pelas avenidas ortogonais. Elas são parte de uma quadra dividida. Diante de duas destas praças, na porção remanescente da quadra original, se instalaram a igreja e a escola, uma em cada lado da cidade, considerando o eixo definido pela avenida que nasce diante da estação, de modo a enfatizar a simetria da composição. O cemitério e o campo de esporte se colocam, cada um, a um lado da cidade.

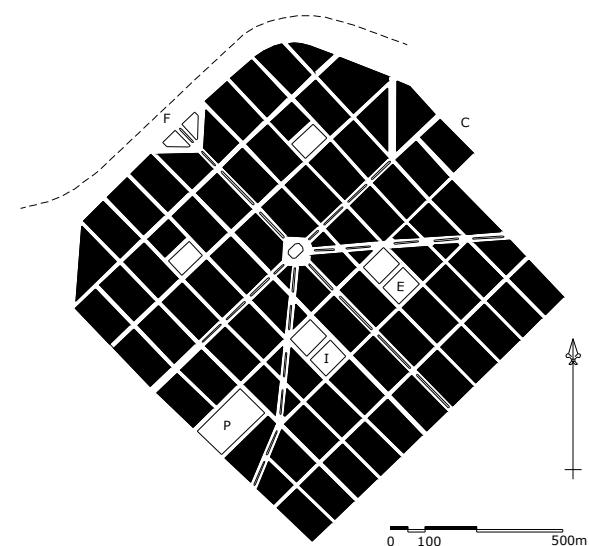


Figura 9. Mapa de Jussara, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes.

Paiçandu (1960)

O patrimônio de Paiçandu (Figura 10) tem uma conformação alongada, quase linear, com cinco vias longas paralelas à ferrovia e dezenas de vias curtas, ortogonais àquelas. Entre as vias longitudinais, há uma avenida, assim como entre as vias transversais. As duas avenidas se cruzam ortogonalmente diante da praça principal, onde se instalou a igreja no centro da composição. Como padrão nos traçados da Companhia, a avenida transversal nasce diante da estação e rumava ao centro da cidade. Neste caso, esta avenida se bifurca diante da estação e, com um desenho de losango, contorna uma quadra trapezoidal e volta a se unir com o formato triangular da praça principal. O que elimina o contato visual do centro da cidade com a estação. As avenidas têm 20m de largura e as ruas, como de costume nos planos da Companhia, 15.

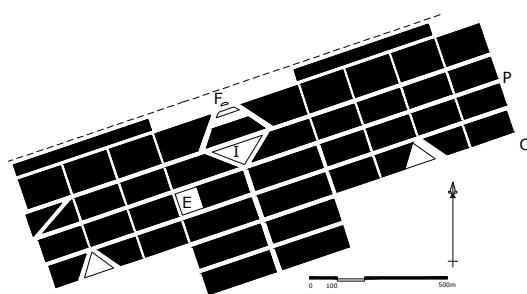


Figura 10. Mapa de Paiçandu, Estado do Paraná. F= estação ferroviária; C= cemitério; I= igreja; E= escola; P= campo de esportes.

A composição tende à simetria, de modo que vamos encontrar duas praças triangulares eqüidistantes do eixo da estação. Porém a posição da escola, do campo de esporte e do cemitério desequilibra a organização simétrica do traçado urbano.

As 44 quadras do patrimônio são geralmente retangulares, na proporção de 3:1 na parte central do assentamento e de 2:1 nas laterais. Entretanto há exceções à forma das quadras quando se instala entre elas um elemento urbano com motivo formal peculiar – o caso das praças triangulares.

O cemitério e o campo de esportes se localizam na extremidade da cidade, de certo modo impedindo o crescimento da forma urbana nesta direção. Contudo, a forma urbana alongada de Paiçandu favorece o desenvolvimento linear do assentamento, já que todos os lotes estão posicionados no lado maior das quadras retangulares.

Conclusão

Pudemos ver pelos planos estudados da Companhia de Terras Norte do Paraná – mais tarde Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – que as cidades eram assentamentos que continham mais de cem quadras (Cambé - 100, Rolândia - 122, Arapongas - 168, Apucarana - 144, Jandaia do Sul - 116 e Mandaguari - 161) e os patrimônios continham um número inferior de quadras (Marialva - 93, Sarandi - 40, Jussara - 90, e Paiçandú - 44). Lembremos que estas eram cidades de médio porte, uma vez que as quatro grandes cidades – Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama – não se ativeram a estas dimensões (um caso especial foi Londrina que nasceu menor que as outras três, certamente por ser o início do empreendimento), tinham projetos especiais (os casos de Maringá e Cianorte, cujos projetos foram encomendados ao escritório paulistano do engenheiro Jorge de Macedo Vieira, que aí aplicou os princípios formais da

cidade-jardim inglesa) e desempenhavam papel fundamental no planejamento regional seguido pela empresa.

Curiosamente, o padrão dos projetos urbanos da Companhia é rompido com os desenhos orgânicos de Maringá e Cianorte, baseados nos princípios formais da cidade-jardim inglesa. Se as idéias de Unwin e Parker significavam no contexto europeu o resgate das qualidades da cidade antiga e a observação de motivos da forma urbana tradicional, nos projetos da Companhia elas passavam a representar algo diferente: a conformação de uma cidade moderna, inovadora, progressista, tal como a Companhia anunciava estes seus produtos à venda.

Em geral, a Companhia procurou localizar suas cidades em lugar alto, com pelo menos um dos lados em declive, favorecendo a questão do escoamento das águas pluviais e da salubridade, ainda que com a desvantagem da dificuldade de água para o abastecimento da população citadina.

O desenho das cidades de médio porte e dos patrimônios seguia um esquema básico: diante da estação se estabelecia uma praça, dela nascia ortogonalmente o eixo urbano que conduzia ao centro da cidade, onde se abria a praça principal e se erguia a igreja. Este eixo tratava de manter uma mesma cota, nivelando a região central da cidade. Este esquema geral foi seguido sempre que a topografia o permitiu.

Nestes casos surgiram conformações regulares e simétricas, com centros bem definidos e organização mais ou menos simétrica dos edifícios institucionais. Vejamos, por exemplo, Jussara, Paiçandu, Sarandi e, de certo modo, também Rolândia e Cambé.

Quando a topografia era desfavorável, adaptou-se o esquema geral ao sítio. É o caso de Arapongas, cujo eixo surge obliquamente em relação à estação e acompanha o espinho, de modo que a conformação da cidade é linear, condicionada pelas pendentes. Ainda assim temos uma forma regular e um traçado ortogonal. Ou Mandaguari, Apucarana e Jandaia, que, todavia em situação mais desfavorável, têm uma conformação irregular e se desenvolvem ao longo da ferrovia, com o eixo urbano riscando uma linha quebrada na malha que o segue, determinando setores fragmentados com o arruamento ortogonal em sentidos diferentes.

Ainda assim estes assentamentos conservaram, preferencialmente, a ortogonalidade no traçado de suas vias (vale lembrar que nos projetos de Maringá - 1947 e de Cianorte - 1953, o traçado regular muitas vezes dava lugar a um traçado orgânico, para melhor se adaptar às condições topográficas do sítio).

Apucarana tem ainda uma situação menos

favorecida pelo relevo que, de acordo com este padrão da Companhia, condicionou a sua forma urbana tornando-a irregular na conformação e fragmentada no traçado. Mesmo nestas condições topográficas mais difíceis os projetos da Companhia não tentaram um desenho sinuoso, ‘caminho das mulas’ na visão corbusierana, mantendo-se fiel à lógica do caminho reto, mais racional, direto, rápido e, portanto, prático, ainda que sob pena de fragmentar e desarticular o traçado urbano.

Ao contrário do que se passou em Maringá e Cianorte, onde o desenho urbano tomou emprestados os princípios formais da cidade-jardim inglesa e assumiu uma conformação orgânica com traçados regulares e irregulares, ruas retas e ruas curvas, o projeto destas cidades médias e patrimônios foi sempre o risco feito com a régua. Parece ter sido resultado da aplicação de princípios da engenharia lógica e das normas urbanísticas que privilegiavam o sentido utilitário. A planificação orgânica que se pode notar em Maringá e Cianorte rompe com o padrão da prática dos engenheiros da Companhia; nestas duas cidades a arte urbana, ou a possibilidade de criar cenários para a vida comunitária, aparece de modo mais vigoroso, uma vez que o juízo estético prevaleceu em muitas decisões.

Ainda assim, com um traçado urbano mais rígido, a conformação destas cidades estava condicionada ao sítio, à situação topográfica que, como pudemos ver, influenciava no traçado das vias e, consequentemente, na forma das quadras, na disposição dos elementos urbanos. Deste modo, os projetos destas cidades souberam garantir uma certa identidade para cada forma urbana, vinculando-a ao sítio e evitando a padronização dos desenhos, mesmo quando o sítio indistinto permitia uma solução repetida. Neste sentido, cabe discordar parcialmente de Lévi-Strauss, que andou por estas terras nos anos 30: as ruas em ângulo reto são, de início, todas mesmo parecidas, mas seus traçados geométricos nem sempre são privados de qualidade própria, tanto que divergem entre si, estando, como estão, atrelados às condições do terreno. Além disso, a posição dos edifícios institucionais buscava, em geral, estruturar a forma urbana criando pontos referenciais e ocupando lugares estratégicos.

O arruamento nestes assentamentos urbanos estudados parece buscar acompanhar os pontos cardinais, de modo que as ruas riscadas, preferencialmente, no sentido norte-sul continham o maior número de lotes. Estes, com formato retangular na maioria das vezes e respeitada a ortogonalidade predominante nos traçados da

Companhia, tendiam a dispor o seu lado maior às faces leste e oeste. Naturalmente esta regra era abandonada quando se tratava de uma avenida, para onde se voltava a maioria dos lotes de cada quadra, de modo a construir a hierarquia e a importância já dada a esta via urbana pela largura maior que a das demais.

Em geral as praças destas cidades e patrimônios assumiram formatos regulares, resultantes das formas geométricas mais simplificadas: retângulos, losangos, quadrados – soluções da mesma prancheta que elaborou os tabuleiros de xadrez que configuraram, quase sempre, as vias urbanas ortogonais. A aparição de campos multifacetados e, principalmente, triangulares como áreas públicas livres se dá menos por uma intenção estética e mais por uma adequação à variação do traçado viário imposta pelas condições topográficas.

Com efeito, a configuração das praças quase sempre obedeceu à configuração das quadras previamente riscadas, se acomodou em partes destacadas destas quadras ou assumiu a forma necessária para articular malhas com orientações diferentes. São poucos os casos em que as praças recebem uma forma peculiar e, em particular, isto se deu com as praças centrais, como em Apucarana, Jandaia, Sarandi, Mandaguari e Paiçandu. Apenas em Jandaia do Sul a praça principal não é o lugar onde se instala a igreja, que se acomoda em um outro terreno. Nas demais cidades é sempre reservado um lugar central para a igreja (católica) na principal praça da cidade que, em geral, ocupa os pontos mais altos do terreno urbanizado, como pudemos ver na ilustração de Cambé. Nas cidades em que os engenheiros da Companhia chegaram a riscar uma proposta de conformação para a praça, definindo canteiros e passeios, a estratégia projetual é consoante com aquela do traçado das cidades: vias retas, formas geométricas, configurações regulares.

A construção destas formas urbanas tratou de responder, como pudemos notar, tanto a procedimentos técnicos (a atenção à drenagem urbana, o respeito à topografia, o formato das praças decorrente do arruamento) como a aspectos artísticos (a simetria em alguns traçados, a posição e o agrupamento dos edifícios institucionais, a hierarquia das vias, os motivos formais da organização das quadras), ainda que a resposta dada a uns e outros nem sempre fosse equivalente. Os projetos da Companhia, riscados no solo limpo da vegetação natural, foram desenvolvidos a partir das condicionantes locais (o sítio, a via férrea, a estação ferroviária) e do plano geral de empresa (rede de cidades, número e tamanho dos assentamentos) e

buscavam sempre a instituição de um centro comunitário que fosse, no sentido amplo do termo, o ponto alto da vida urbana.

Referências

- ALMANDOZ, A. The garden city in early twentieth-century Latin America. *Urban Hist.*, Cambridge, v. 3, 2004.
- ANDRADE, C.R.M. Ressonâncias do tipo cidade-jardim no urbanismo de cidades novas no Brasil. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6., 2000. Natal. *Anais...* Natal: UFRN, 2000.
- BARNABÉ, M.F. *Organização espacial do território e o projeto da cidade: o caso da Companhia de Terras Norte do Paraná*. 1989. Dissertação (Mestrado)-Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1989.
- BENEVOLO, L. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1993.
- CARVALHO, L.D.M. de. *O posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná e sucessora, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná*. 2000. Dissertação. (Mestrado)-Universidade Estadual de Maringá, 2000.
- CASSAGO, A.P. A construção da rede urbana do norte do Paraná. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8., 2004, Niterói. *Anais...* Niterói: UFF, 2004.
- CMNP-COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. *Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná*. s.l.:1975.
- GHIRARDELLO, N. *À beira da linha. Formações urbanas do noroeste paulista*. 1999. Tese (Doutorado)-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1999.
- HALL, P. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva: 2002.
- HOWARD, E. *Cidades-jardins de amanhã*. São Paulo: Hucitec, 2002.
- LAMAS, J.M.R.G. *Morfologia urbana e desenho da cidade*.
- Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999.
- LEME, M.C. da S. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. 2. ed. Salvador: EdUFBa, 2005.
- LÉVI-STRAUSS, C. *Tristes trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec: Polis, 1984.
- MORRIS, A.E.J. *Historia de la forma urbana*. 4. ed. Barcelona: GG, 1992.
- PARSONS, K.C.; SCHUYLER, D. *From garden city to green city. The legacy of ebenezer howard*. Baltimore/Londres: The Johns Hopkins University Press, 2002.
- REGO, R.L.; MENEGUETTI, K.S. The construction of the urban form: the design of new cities in Brazil as part of an agriculture development business. In: *Precis of papers International Seminar on Urban Form*, London, 2005.
- REGO, R.L. *al.* Reconstruindo a forma urbana: uma análise do desenho das principais cidades da Companhia de Terras Norte do Paraná. *Acta Sci.*, Maringá, v. 26, n. 2, p. 141-150, 2004.
- REGO, R.L. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. *Acta Sci.*, Maringá, v. 23, n. 6, p. 1569-1577, 2001.
- UNWIN, R. *La practica del urbanismo*. Una introducción al arte de proyectar ciudades e barrios. Barcelona: GG, 1984.
- WOLFF, S.F. dos S. *Jardim América. O primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*. 1998. Tese (Doutorado)-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- YAMAKI, H. Cidades novas norte paranaenses. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6., 2000, Natal. *Anais...* Natal: UFRN, 2000.

Received on July 27, 2005.

Accepted on May 08, 2006.