

A infraestrutura viária como elemento de configuração regional e urbana no processo de colonização do oeste do Paraná.

Oldoni, Sirlei Maria, Rego, Renato Leão.

Cita:

Oldoni, Sirlei Maria, Rego, Renato Leão (2017). *A infraestrutura viária como elemento de configuração regional e urbana no processo de colonização do oeste do Paraná. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/306>

56 – Infraestructuras urbana y territoriales en América Latina. Obra pública, cuerpos técnicos, sus usos y sus representaciones. (1890-1960)

A infraestrutura viária como elemento de configuração regional e urbana no processo de colonização do oeste do Paraná

Oldoni, Sirlei Maria

Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz

Rego, Renato Leão

Universidade Estadual de Maringá – UEM

PARA PUBLICAR EM ACTAS

Resumo

Este trabalho identifica o papel da infraestrutura viária na configuração da paisagem regional e urbana das cidades novas planejadas mediante colonização privada no oeste do Estado do Paraná, no Brasil, pela Industrial Colonizadora Rio Paraná – Maripá na metade do século XX. A análise utilizou da abordagem morfológica da escola inglesa de morfologia urbana e teve como subsídio os aspectos históricos da colonização. O texto aponta que as vias regionais foram providenciais para a configuração regional e urbana do oeste paranaense e imprimem seus reflexos na paisagem contemporânea.

Palavras-chave: Cidades Novas, Morfologia Urbana, Oeste do Paraná, Maripá.

La infraestructura vial como elemento de configuración regional y urbana en el proceso de colonización del oeste de Paraná

Resumen

Este trabajo identifica el papel de la infraestructura vial en la configuración del paisaje regional y urbano de las ciudades nuevas planificadas mediante colonización privada en el oeste del Estado de Paraná, Brasil, por la Industrial Colonizadora Rio Paraná - Maripá a mitad del siglo XX. El análisis utilizó el abordaje morfológico de la escuela inglesa de morfología urbana y tuvo como subsidio los aspectos históricos de la colonización. El texto apunta que las vías regionales fueron providenciais para la configuración regional y urbana del oeste paranaense e imprimen sus reflejos en el paisaje contemporáneo.

Palabras clave: Ciudades Nuevas, Morfología Urbana, Oeste de Paraná, Maripá.

Introdução

As rodovias construídas no oeste do estado do Paraná, no sul do Brasil, na metade do século XX, tiveram uma grande relevância no processo histórico de ocupação e

desenvolvimento daquela região, uma vez que promoveu a integração da área ao restante do país¹. Pois até então a ideia que se tinha do oeste paranaense era de uma ilha econômica desconexa do restante do Brasil, e isso também se traduziu na ideologia da ‘marcha para Oeste’ propagada em nível nacional pelo governo de presidente Getúlio Vargas [1930-1945]².

Ademais, a inserção das rodovias em um local ainda pouco ocupado produziu um condicionamento espacial específico. Estas rodovias moldaram não só a paisagem regional que lá se construiu como também a configuração das cidades novas planejadas. Com a abertura das rodovias e a expansão das fronteiras agrícolas, empresas privadas de colonização desencadearam um processo de urbanização e ocupação planejadas. Portanto, compreender a relação da estrutura viária e a configuração da paisagem do conjunto das cidades novas planejadas no oeste do Paraná pela Industrial Colonizadora Rio Paraná (Maripá) é o principal objetivo deste trabalho.

O desenvolvimento deste trabalho se dá no campo da morfologia urbana, entendida como o estudo da forma física das cidades e seu processo de transformação ao longo do tempo³, mais especificamente, através da abordagem teórica da escola inglesa de morfologia urbana, de natureza cognitiva, explanatória, que busca entender o modo como as cidades são construídas e por quê⁴. Nesse sentido, aspectos históricos, geográficos e sociais aparecem como subsídios para esta análise morfológica.

Encarado como parte de uma pesquisa histórico-interpretativa⁵, este trabalho busca evidências tangíveis para a construção da narrativa da configuração regional e de sua paisagem. Mapas foram confeccionados a partir dos projetos originais e fotografias históricas ilustram esta narrativa.

¹ OLDONI, S. M. Cidades novas no oeste do Paraná: os traçados criados pela colonizadora Maripá. Dissertação de mestrado. Maringá: UEM, 2016.

² PERIS, A. F. Trilhas, rodovias e eixos. Cascavel: Edunioeste, 2002; GALVÃO, O. J. de A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional do Brasil: uma perspectiva histórica, planejamento e políticas públicas. n. 13 Brasília, IPEA, 1996. Disponível em < <http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/viewFile/137/139> > acesso em: mar. 2017

³ OLIVEIRA, V. M. A. de; MONTEIRO, C. As origens da morfologia urbana e a geografia alemã. Revista de Morfologia Urbana, n.2 p. 37-46, 2014. Disponível em: < <http://pnum.fe.up.pt/pt/index.php/revista-de-morfologia-urbana/>> Acesso em: Jul. 2015.

⁴ REGO, R. L.; MENEGUETTI, K. S. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. Acta Scientiarum. Technology, v. 33, n. 2, p. 123-127, 2011; CONZEN, M. R. G. Thinking about urban form. Papers on urban morphology, 1932- 1998. Bern: Peter Lang, 2004; COSTA, S. de A. P.; NETTO, M. M. G. Fundamentos de morfologia urbana. Belo Horizonte: C/ Arte, 2015.

⁵ GROAT, L.; WANG, D. Architectural Research Methods. 2 ed. New Jersey: Wiley, 2013.

Este trabalho está dividido em duas partes, de modo que na primeira, intitulada de “As picadas, os estrangeiros e a ocupação regional”, se descreve a ocupação do oeste paranaense por empresas estrangeiras que adentravam a região a partir de picadas abertas na mata e são apresentados o início da ocupação privada da região, os incentivos federal e estadual para a colonização, a implantação das estradas e assentamentos urbanos. Na segunda parte, intitulada “A infraestrutura viária como condicionante da configuração regional e urbana”, trata-se da configuração urbana da região e dos assentamentos urbanos planejados.

As picadas, os estrangeiros e a ocupação regional

O leito das picadas abertas no final do século XIX e início do século XX condicionou a urbanização e a paisagem das cidades planejadas na frente de expansão agrícola da companhia Maripá. Elas haviam sido abertas por empresas de capital estrangeiro, em sua grande maioria de procedência argentina, denominadas de *obrages*. Estas *obrages* adentravam a área com o objetivo de exploração da erva-mate, consumida em larga escala no território platino, e, posteriormente, de madeira, utilizada na Argentina mas também exportada para os Estados Unidos e o Canadá¹. As áreas pertencentes às *obrages* e as picadas podem ser notadas no mapa a seguir (Figura 1): as áreas coloridas indicam as propriedades das *obrages*, que atuavam na região oeste do Paraná; também estão indicados os portos na barranca do rio Paraná e as picadas principais, abertas a partir dos portos, conforme detalha a legenda.

¹ COLODEL, J. A. Cinco séculos de história. In: SILVA, G. H. da; B, R.; PERIS, A. F. Mesorregião Oeste Paranaense: Diagnóstico e Perspectivas. Cascavel: Edunioeste, 2002, p. 1-47.

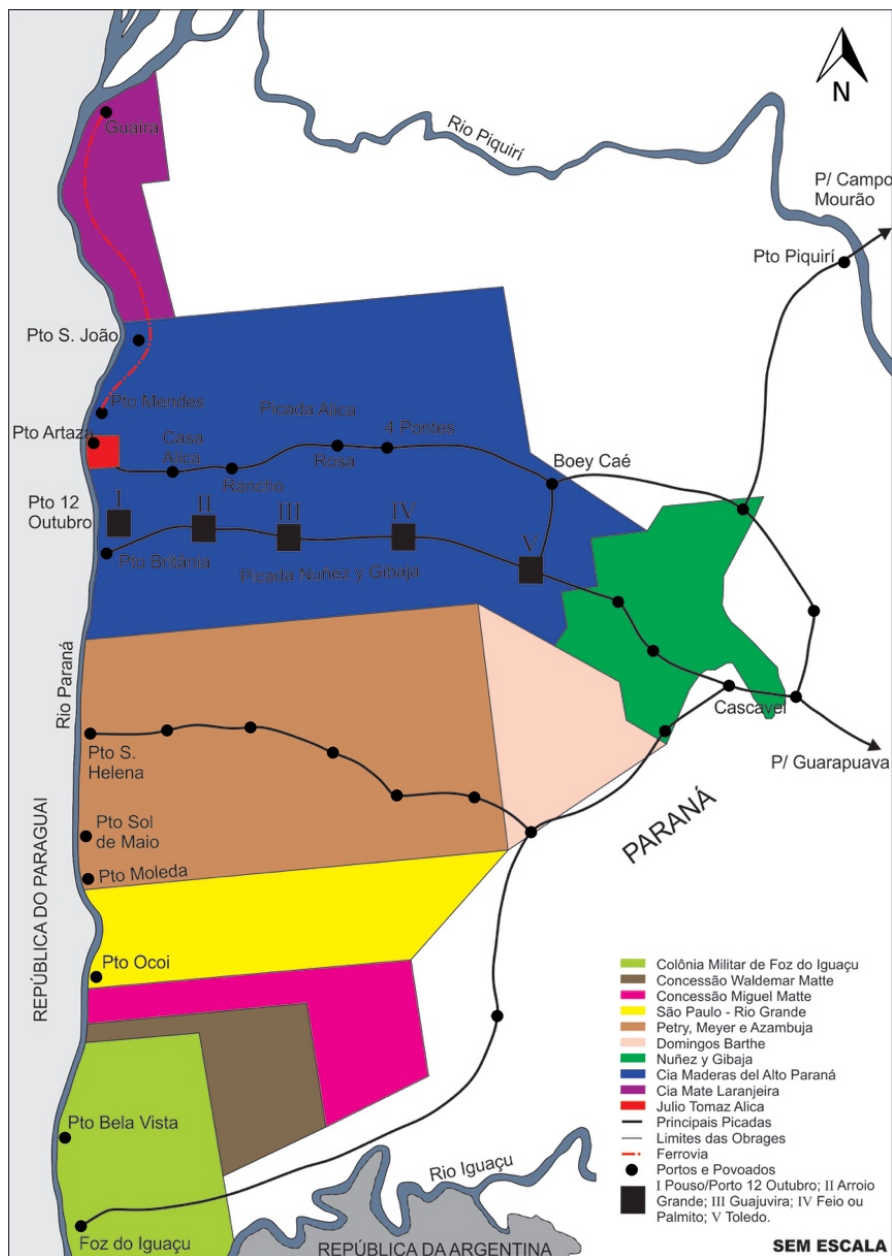


Figura 1 - Mapa da configuração da região oeste do Paraná no início do século XX.

Fonte: Relatório de colonização empregado pela Pinho e Terras Ltda., 1961. Adaptado pelos autores.

Desde o final do século XIX as *obrages* receberam concessões do governo do estado do Paraná com o direito de uso da terra para exploração dos recursos naturais e de livre navegação no rio Paraná para o escoamento da produção. Por parte do governo estadual, estas concessões significavam a obtenção de renda através de impostos¹.

¹ PIAIA, V. A ocupação do oeste paranaense e a formação de Cascavel: as singularidades de uma cidade comum. Tese de doutorado. Niterói: UFF, 2004.

As *obrages*, que exploraram a região por quase cinco décadas, adentravam a região através da barranca do rio Paraná e embrenhavam-se na mata, abrindo picadas no sentido oeste-leste. A picada que partia do porto era a principal, considerada o eixo da exploração, e a partir deste eixo surgiam ramificações de picadas vicinais¹. As ramificações tinham caráter efêmero, pois quando se esgotava a exploração em um ponto específico da mata, os trabalhadores se deslocavam a outro local, abrindo novas picadas vicinais. Somente as picadas principais tinham caráter permanente².

Como este trabalho tem como objetivo analisar a configuração urbana da área adquirida pela colonizadora Maripá, interessa aqui apresentar a área destacada em azul no mapa, conhecida como Fazenda Britânia e então pertencente à uma companhia madeireira britânica com sede em Buenos Aires, denominada *Maderas del Alto Paraná*, que era uma das ramificações da *The Alto Paraná Development Company Ltda*³. Esta companhia adquiriu em 1907 um primeiro pedaço de terra medindo 251.438 hectares, localizados entre a foz do rio São Francisco Falso e o arroio Iguazu. Posteriormente, em 1911, comprou mais 23.314 hectares, localizados ao sul da área já adquirida, totalizando o, equivalente a 12% da superfície do oeste do Paraná⁴. Dentro desta área destacada em azul pode-se notar a existência de duas picadas: ao norte a picada aberta pela empresa Julio e Alica, chamada de picada Alica, e ao sul a picada Nuñez e Gibaja, pertencente à *obraje* Nuñez e Gibaja.

Até a decadência das *obrages* e o início da colonização privada por parte de companhias brasileiras, toda a região oeste do Paraná era então considerada uma “fronteira desnacionalizada”⁵. Pois nas três primeiras décadas do século XX a região oeste do Paraná ainda se encontrava isolada geograficamente do resto do estado e, devido à ocupação por parte das *obrages*, de quase meio século, esta região estava praticamente sob domínio econômico estrangeiro⁶. O predomínio de argentinos e paraguaios e a ausência de brasileiros no território fizeram com que a língua dominante na região fosse o espanhol e a moeda utilizada o peso argentino. A receita federal e o

1 WACHOWICZ, R. C. *Obrajeiros mensus e colonos*. Curitiba: Vicentina, 1982, p. 54.

2 PIAIA, V. *A ocupação do oeste paranaense e a formação de Cascavel: as singularidades de uma cidade comum*. Tese de doutorado. Niterói: UFF, 2004. p.114.

3 *ibid.*

4 WACHOWICZ, R. C. *Obrajeiros mensus e colonos*. Curitiba: Vicentina, 1982; NIEDERAUER, O. H. *Toledo no Paraná, a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso*. Toledo: Manz Etiquetas Adesivas, 1992.

⁵ *ibid.*, p.285

⁶ PIAIA, V. *A ocupação do oeste paranaense e a formação de Cascavel: as singularidades de uma cidade comum*. Tese de doutorado. Niterói: UFF, 2004.

correio cobravam taxas em moeda estrangeira¹.

Por conta disso, como uma das primeiras ações como parte do “programa de nacionalização” das regiões fronteiriças do país, o presidente Vargas assinou o Decreto 19.842, de 12 de dezembro de 1930, conhecido como a “lei dos dois terços”, exigia que as empresas tivessem dois terços dos trabalhadores brasileiros². Entretanto, as políticas territoriais só começaram a ser efetivadas após a Constituição do Estado Novo em 1937, que:

[...] estabelecia que a faixa de terras de 150 km ao longo da fronteira, denominada Faixa de Fronteira, não podia ser colonizada, nem construídas estradas sem prévia autorização do Conselho Superior de Segurança Nacional. Em última instância, o Governo Federal e o Ministério da Agricultura seriam responsáveis pela ocupação e colonização da fronteira. [...]. Os colonos deveriam ser brasileiros natos e, nos primeiros 30 quilômetros, as propriedades não poderiam ultrapassar 100 hectares³.

No período ditatorial conhecido como Estado Novo, o governo Vargas ainda implantou em 1938 o programa “Marcha para Oeste”, que estimulava o avanço das fronteiras agrícolas e a compra das áreas por colonizadoras nacionais⁴. O programa buscava despertar o espírito dos bandeirantes no povo brasileiro e a marcha para oeste tornava:

vivas, em nós, as qualidades ancestrais da imaginação, de ambição, do espírito de iniciativa e da mobilidade social. [...] Os cafezais em marcha, reeditam as bandeiras. O desbravamento das zonas novas lhes traduz a mesma sede de inauguração. E, do mesmo modo que se explica a mobilidade tupi pelo instinto hereditário do nomadismo, explica-se o dinamismo social que hoje caracteriza as nossas populações pelo instinto hereditário do bandeirantismo, ou seja, pela herança do movimento⁵.

Ainda como parte do projeto de nacionalização das regiões fronteiriças, o Presidente Vargas criou Territórios Federais, em áreas limítrofes nas quais o governo

¹ WACHOWICZ, R. C. *Obrageiros mensus e colonos*. Curitiba: Vicentina, 1982; NIEDERAUER, O. H. *Toledo no Paraná, a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso*. Toledo: Manz Etiquetas Adesivas, 1992; GRONDIN, M. *O alvorecer de Toledo: na colonização do Oeste do Paraná*. Marechal Cândido Rondon: Germânica, 2007.

² SPERANÇA, A. *Cascavel: a história*. Curitiba: Lagarto, 1992.

³ EMER, I. O. *Desenvolvimento Histórico do Oeste do Paraná e a Construção da Escola*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: FGV, 1991, p. 131.

⁴ LOPES, S. *O Território do Iguaçu no contexto da “Marcha para o Oeste”*. Cascavel: Edunioeste, 2002.

⁵ RICARDO, (1942) *apud* LOPES, S. *O Território do Iguaçu no contexto da “Marcha para o Oeste”*. Cascavel: Edunioeste, 2002.

federal tinha plenos poderes¹. A região oeste do Paraná foi diretamente afetada pelo Território Federal do Iguaçu, que ocupava toda a faixa da fronteira do Paraná e também de Santa Catarina².

Paralelamente a estas estratégias federais, o governo estadual decretou medidas de efeito similar, como a obrigatoriedade do uso da língua portuguesa no envio de correspondências, ofícios, requerimentos, anúncios comerciais etc.; o recolhimento de taxas de impostos em moeda nacional e a distribuição gratuita de jornais oriundos da capital, Curitiba, com a intenção de fazer com que a população local acompanhasse o noticiário do estado e do país³.

Nesse contexto, o poder das *obrages* entrou em declínio e a compra das áreas por empresas colonizadoras nacionais foi facilitada. Em 1946 a companhia Maripá adquiriu aproximadamente 275.000 hectares da então Fazenda Britânia, tornando-se a responsável pela colonização, ocupação e urbanização daquela região.

Nesse sentido, a colonização privada levada a cabo pela Maripá, baseada no adensamento do território e na pequena propriedade voltada para a produção de cereais e criação de animais, ia ao encontro dos interesses do Governo. O Plano de Ação da companhia, redigido em 1950, definiu suas diretrizes:

Elemento Humano: Afim (*sic*) de ter êxito no empreendimento, povoar densamente a “Fazenda Britânia”, com agricultores que mais se adaptarem a região;

Pequena Propriedade: Proporcionar a todo o agricultor que vier residir na “Fazenda Britânia”, a faculdade de se tornar proprietário, livre e independente, das terras divididas por ele cultivadas para si e sua família. Estas terras divididas em glebas de 10 alqueires ou 25 hectares, trariam para a região, maior quantidade de gente;

Policultura: Garantir o perfeito equilíbrio econômico à região, dirigindo a produção agrícola, sempre que possível, no sentido da policultura;

1 Foram ao todo, criados cinco territórios federais (Território Federal do Amapá, Rio Branco, Guaporé, Ponta Porã e Iguaçu), todos ao longo da faixa de fronteiras. Situado na parte Centro – Ocidental do sul do Brasil, o Território Federal do Iguaçu apresentava limites internos com o território de Ponta Porã e os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná e limites fronteiriços com Argentina e Paraguai. O Território Federal do Iguaçu foi desmembrado do Estado do Paraná e Santa Catarina pelo Decreto – Lei 5.812 (LOPES, 2002, p. 112).

² LOPES, S. O Território do Iguaçu no contexto da “Marcha para o Oeste”. Cascavel: Edunioeste, 2002

³ ZAGO, L. G. Fronteira e segurança nacional durante a Era Vargas: implicações no Oeste do Paraná. In: ASTOR, A. D. (Org.). Fascínios da História II: Textos da história do Brasil contemporâneo. Passo Fundo: Editora da Universidade de Passo Fundo, v. 2, p. 44–75, 2004, p. 47.

Escoamento da Produção: Na medida em que as terras forem sendo vendidas e cultivadas, auxiliar os agricultores na colocação de seus produtos nos grandes centros consumidores;

Industrialização: Industrializar a região na proporção da necessidade local, evitando que o ritmo normal da produção agrícola dependa de determinadas indústrias montadas no litoral e, evitando desperdícios de tempo, despesas de transporte e outros prejuízos com longas viagens¹.

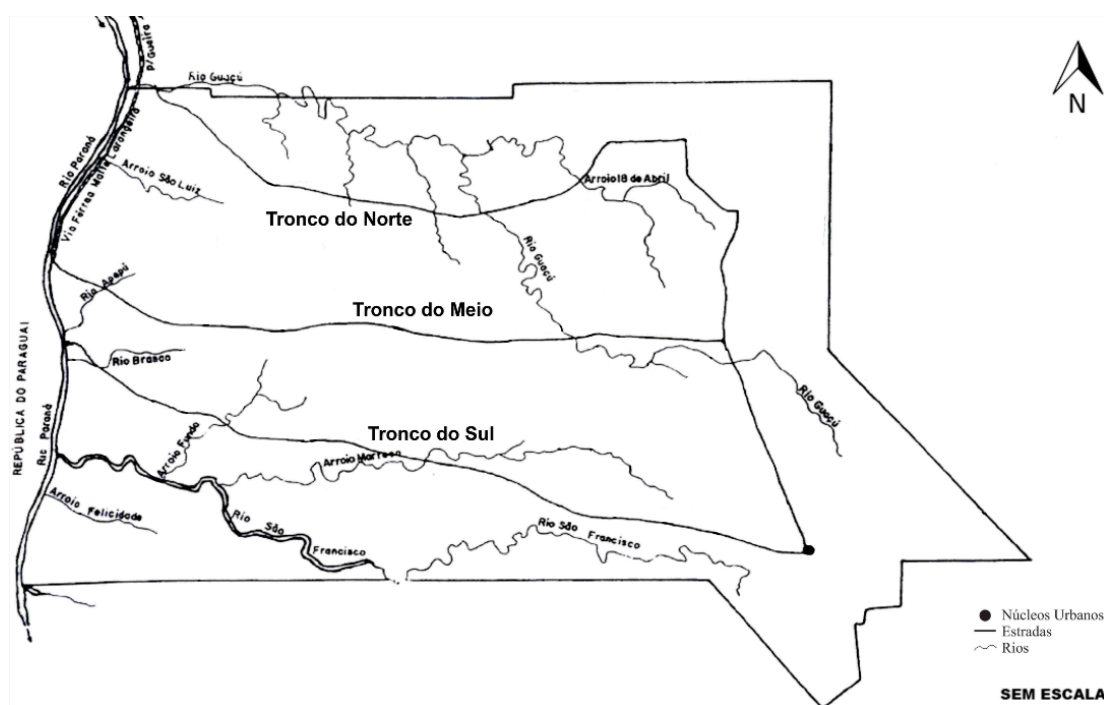


Figura 2 - Mapa com as estradas abertas na área colonizada pela Maripá [ca. 1960].

Fonte: Acervo Maripá. Adaptado pelos autores.

Para tanto, a abertura das estradas se fez necessária para o escoamento da produção agrícola, baseada na policultura e na pequena propriedade privada. A Maripá não ignorou a existências das picadas e aproveitou seus percursos para abrir estradas e traçar a ocupação regional². Elas condicionaram a organização espacial da região. Com efeito, as duas picadas existentes na antiga Fazenda Britânia foram transformadas nas duas principais estradas da área colonizada pela Maripá. A picada Nuñez e Gigaja foi aproveitada para a abertura da estrada “tronco do sul” e na picada Alica foi aberta a estrada “tronco do meio”; mais ao norte, foi implantada uma terceira via, chamada de “tronco do norte”, cujo traçado original seguiu paralelo às outras duas estradas, rumo à

¹ MARIPÁ, Industrial Madeireira E Colonizadora Rio Paraná S/A. Plano de colonização. Porto Alegre: [s.e.], 1955. Texto mimeografado, p. 3 e 4.

² NIEDERAUER, O. H. Toledo no Paraná, a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso. Toledo: Manz Etiquetas Adesivas, 1992.

barranca do rio Paraná, ou seja, no sentido leste-oeste, na direção contrária das *obrages* (Figura 2).

A infraestrutura viária como condicionante da configuração urbana e regional

Portanto, a infraestrutura viária foi a base para a configuração regional e urbana do oeste paranaense. As rodovias aliadas às características naturais do sítio condicionaram o futuro parcelamento rural, a implantação dos núcleos urbanos e paisagem da região que então se construiu.

Tendo como critério de organização espacial as características naturais do sítio – sabendo que o relevo da região é pouco acidentado (Figura 5) e que a inclinação média da área é de 6%, os rios e as linhas de cumeada foram adotados como limites naturais para a divisão da Fazenda Britânia em 54 parcelas, chamadas de perímetros, de modo a facilitar a organização do território¹. Em cada perímetro, o parcelamento rural foi disposto considerando os cursos d’água e as estradas vicinais abertas sobre as linhas de cumeada. Em geral os lotes rurais retangulares apresentavam área de 10 alqueires², tendo os lados menores voltados para a estrada vicinal, na parte alta, e para o curso d’água, na parte mais baixa, como se pode notar o detalhe do “perímetro 12” (Figura 3). Esse tipo de parcelamento é conhecido como “lotes longos”³ e fora utilizado nas colonizações dos outros estados do sul do Brasil e também na colonização do norte do Paraná⁴. Esse tipo de parcelamento como sendo uma antiga tradição incluída no Brasil por imigrantes vindos da Alemanha⁵.

Desse modo, cada perímetro foi formado por ‘colônias’ de dez alqueires, sendo que um ou mais perímetros formava uma comunidade rural que era servida por um núcleo urbano⁶. Estes núcleos urbanos foram implantados concomitantemente com o parcelamento fundiário.

¹ Ibid.

² MARIPÁ, Industrial Madeireira E Colonizadora Rio Paraná S/A. Plano de colonização. Porto Alegre: [s.e.], 1955. Texto mimeografado, p. 3 e 4.

³ NIEDERAUER, O. H. Toledo no Paraná, a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso. Toledo: Manz Etiquetas Adesivas, 1992.

⁴ KOHLHEPP, G. Colonização agrária no norte do Paraná: processos geoeconômicos e sociogeográficos de desenvolvimento de uma zona pioneira subtropical do Brasil sob a influência da plantação de café. Maringá: Eduem, 2014.

⁵ Ibid., p.58-9

⁶ OBERG, K.; JABINE, T. Toledo – Um município da fronteira oeste do Paraná. Rio de Janeiro: Edições SSR, 1960.

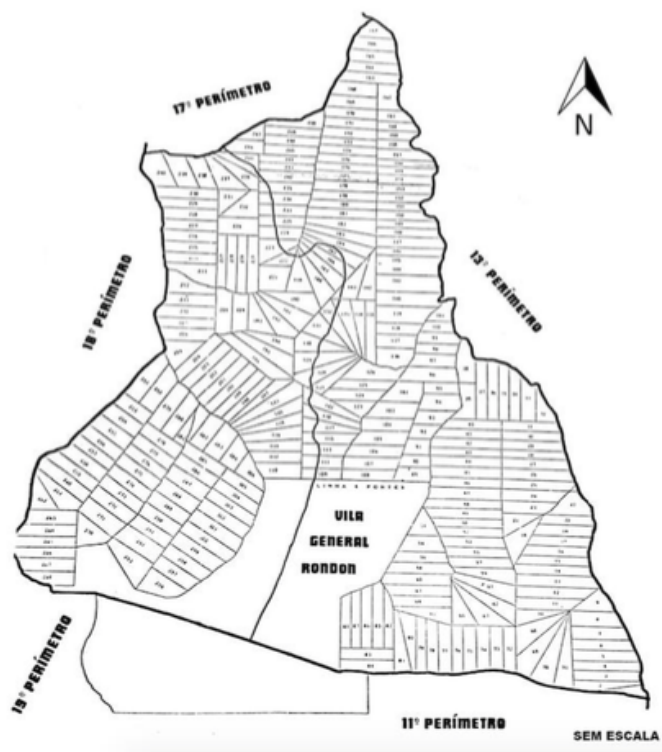


Figura 3 – Perímetro 12 da planta geral da fazenda Britânia [ca. 1950], incluindo a Vila General Rondon (denominada posteriormente de cidade Marechal Cândido Rondon) e os lotes rurais delimitados pelos rios e pela estrada vicinal.
Fonte: Oberg (1960).

A Maripá foi responsável pela implantação de quinze núcleos urbanos e, dentre esses, considerou Toledo e Marechal Cândido Rondon, que se distanciam 50km aproximadamente, como mais importantes. Isso se torna evidente no porte muito superior destes núcleos em relação aos demais, além de serem nomeados como cidade, enquanto os demais foram denominados de vilas. As vilas funcionaram centro locais de prestação de serviço e comércio da área rural entre as duas cidades principais¹.

Do total de núcleos urbanos implantados na região, dez deles foram localizados nas três rodovias principais, e Toledo se tornou o entroncamento das rodovias e a ligação com a capital do estado. Desse modo, dois núcleos urbanos – Pato Bragado e Margarida - foram implantados na estrada tronco do sul; quatro – Iporã, Marechal Cândido Rondon, Quatro Pontes e Vila Nova – na tronco do meio; quatro – Maripá, Nova Santa Rosa, Novo Três Passos, Mercedes - implantados na tronco do norte; os outros quatro – Entre Rios, São Roque, Pérola e Santa Fé – se estabeleceram nas

¹ GREGORY, V. Os eurobrasileiros e o espaço colonial – Migrações no Oeste do Paraná (1940-1970). Cascavel: Edunioeste, 2002, p. 118.

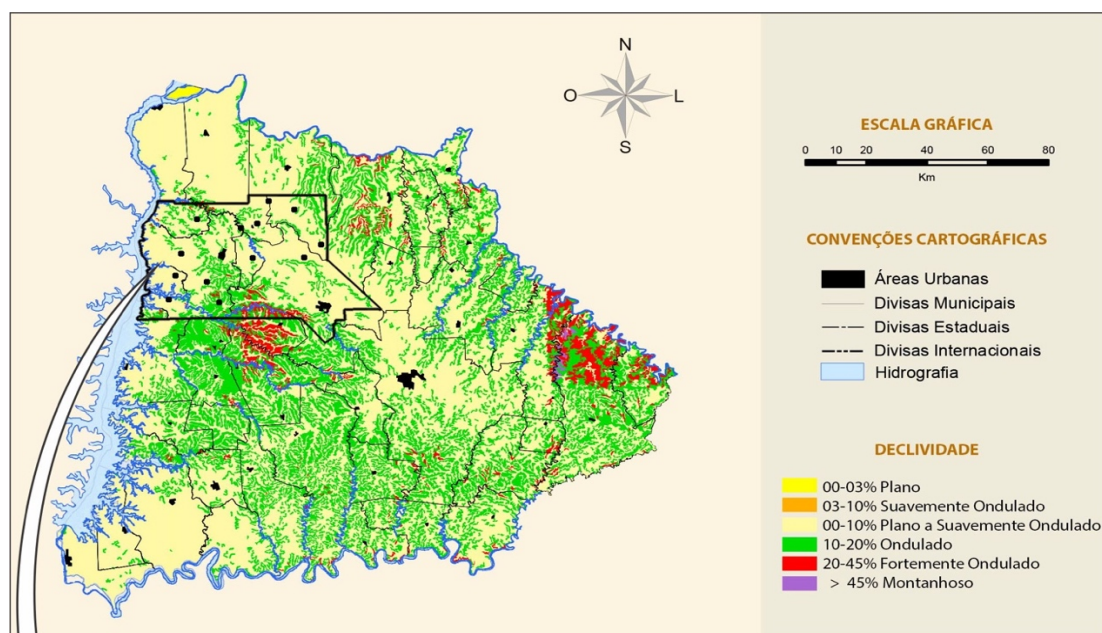


Figura 5 - Mapa de declividade do oeste do Paraná. Em destaque a área colonizada pela Maripá e as áreas urbanas.

Fonte: Acervo Maripá. Adaptado pelos autores.

A locação de três cidades implantadas no ‘tronco do meio’, antiga picada Alica, se deu a partir da existência de pequenos povoados, que serviam de pousos para os trabalhadores da *obrages*, denominados de Rancho, Rosa e 4 Pontes, como pode ser notado na Figura 1. Acredita-se que estes povoados deram lugar, respectivamente, aos assentamentos urbanos de Vila Nova, Marechal Cândido Rondon e 4 Pontes, fundados pela Maripá. Pois a distância entre esses núcleos ficou entre 10 e 15 quilômetros, mesma distância que havia entre os pousos das *obrages*, distância percorrida pelos animais até o descanso¹.

As picadas, transformadas em estradas, se tornaram as principais ligações rodoviárias da região. A ligação entre Toledo e Maripá, que se estende ao norte até a cidade de Guaíra e ao sul se liga com a cidade de Cascavel, é um dos mais importantes eixos de ligação rodoviária do oeste paranaense. Já a ligação que parte de Cascavel até Toledo e de lá se conecta com Marechal Cândido Rondon, Mercedes e chega até Guaíra foi considerada pelo IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, através do PROEI – Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná, como um dos três eixos industriais no Paraná^{2 3}.

¹ OLDONI, S. M. Cidades novas no oeste do Paraná: os traçados criados pela colonizadora Maripá. Dissertação de mestrado. Maringá: UEM, 2016.

² PERIS, A. F. Trilhas, rodovias e eixos. Cascavel: Edunioeste, 2002.

³ Os outros dois eixos industriais, de acordo com o IPARDES e PROEI (1974) são: a ligação entre Ponta Grossa e Região Metropolitana de Curitiba-Paranaguá, e Maringá-Londrina.

O traçado dos núcleos urbanos considerou a rodovia como parte da forma urbana. Assim a estrada regional foi quase sempre tratada como a via urbana mais importante, hierarquicamente maior, ganhando caráter de avenida em nove, dos onze núcleos implantados nas vias regionais (Figura 6). Nos outros quatro núcleos urbanos, implantados fora das três principais vias regionais não se nota hierarquização de vias.

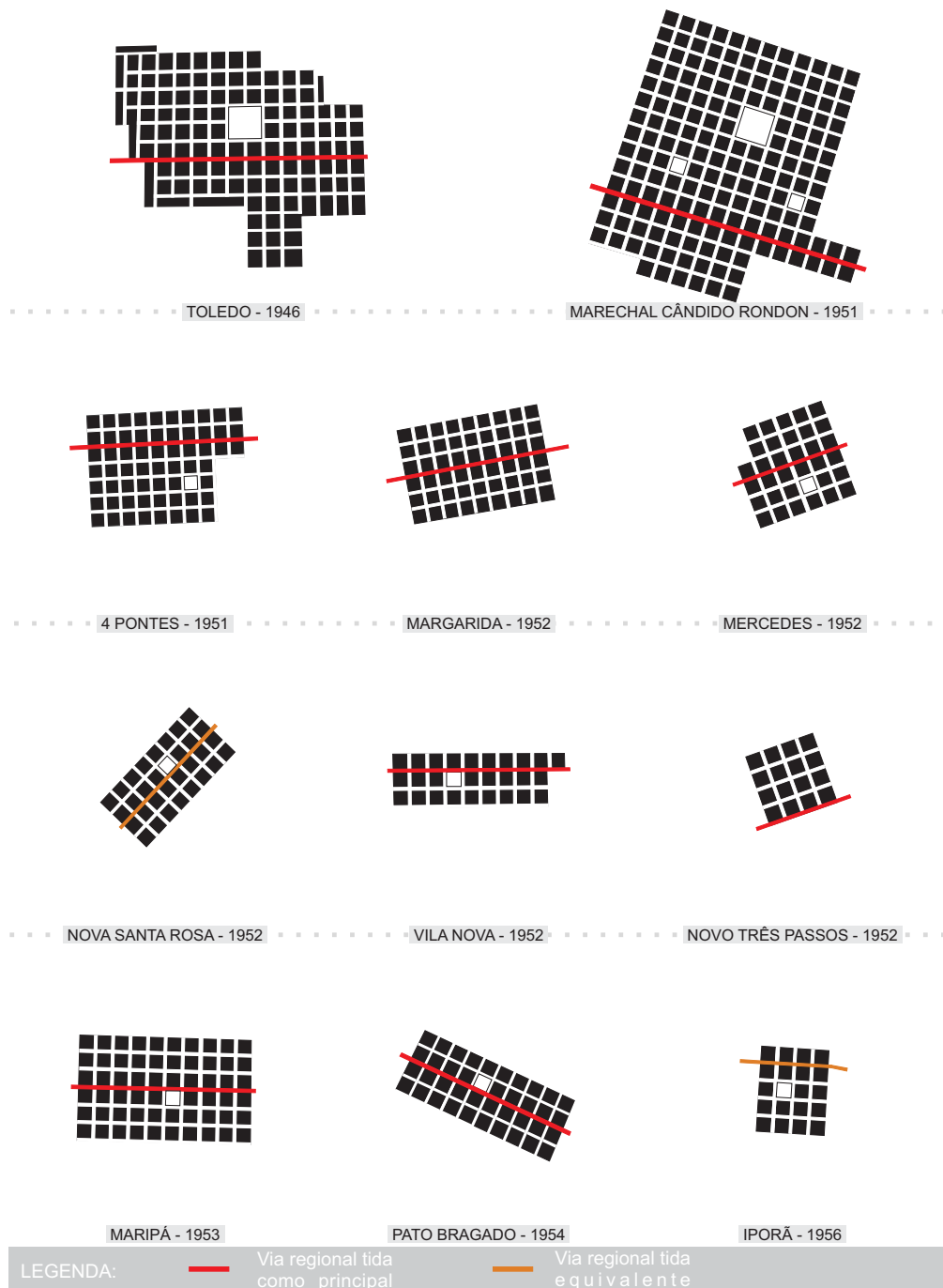


Figura 6 - Projeto original dos onze núcleos implantados pela Maripá nas três vias principais.
Fonte: Acervo Maripá. Adaptado pelos autores.

O formato destes núcleos urbanos decorre do conjunto regular de quadras quadradas. Ao contrário do que se notou no projeto das cidades novas do norte paranaense, não há um formato deliberadamente escolhido a priori, e, o posicionamento dos núcleos no território se deu pela articulação das vias regionais, moldando cada forma urbana em uma posição específica.

A configuração urbana, em tecido regular e retícula ortogonal, possui caráter monótono e uniforme, sem realce ou especificação, e não há vestígio de intenção artística no traçado da cidade. Por certo esse tipo de traçado, recomendável por conta do relevo praticamente plano, com uma média de apenas 6% de declividade, significa rapidez e economia na construção de cada nova cidade. Desse modo, terreno plano e praticidade no desenho da cidade foram associados ao empreendimento de especulação fundiária nas cidades do oeste paranaense.

O traçado das cidades apresenta áreas reservadas a praças, que, de maneira geral, está configurada por uma quadra situada no centro da forma urbana. Em Toledo, devido à importância dada à cidade, foram reservadas quatro quadras – essa exceção também ocorreu em Marechal Cândido Rondon, onde também foram reservadas mais duas quadras em distintos lugares. Nesse sentido, apesar de não haver tratamento diferenciado nas plantas, os indícios de centralidade recaem em torno da praça, pois a construção das igrejas se deu quase que exclusivamente em frente à praça central. Em 4 Pontes, Maripá e Pato Bragado, além da igreja, a prefeitura foi construída ao lado da praça, formando assim, uma reunião de edifícios que caracterizam a região central¹. A foto de Marechal Cândido Rondon (Figura 7) exemplifica o padrão do traçado utilizado e demonstra a área reservada para a praça e a construção da igreja adjacente.

¹ OLDONI, S. M. Cidades novas no oeste do Paraná: os traçados criados pela colonizadora Maripá. Dissertação de mestrado. Maringá: UEM, 2016.



Figura 7 - Área urbana da cidade de Marechal Cândido Rondon, 1975.
Fonte: Acervo do Projeto Memória Rondonense.

Via de regra, a estrada implantada na linha de cumeada posicionou o núcleo urbano na parte alta do terreno. A foto de Vila Nova (Figura 8) exemplifica esta característica: aí pode-se notar a estrada regional (tronco do meio) cortando o núcleo urbano na parte alta, caracterizando a via principal – avenida - e as demais vias urbanas, ortogonais e hierarquicamente menores, configurando as quadras quadradas.



Figura 8 - vista aérea do núcleo urbano de Vila Nova, 1980.
Fonte: Acervo do Museu Histórico Willy Barth.

O urbanismo apresentado nos núcleos urbanos apresenta-se, portanto, indistinto e regular, sem veleidades estéticas, elaborado de forma mecânica, possibilitado pelo local plano. Com isso, nota-se que o núcleo urbano está em segundo plano em relação ao parcelamento fundiário. Com efeito, a área urbana era um objetivo secundário da colonizadora. Pois os assentamentos urbanos são nada mais que centros de apoio para

atender as demandas dos agricultores ao longo das vias de comunicação e transporte. Tal característica é expressa no plano de ação da colonizadora, apresentado anteriormente; lá os colonizadores, que em sua grande maioria eram filhos de agricultores com tradição agrícola, manifestaram o interesse no adensamento da área rural, com agricultores com experiências na policultura.

Conclusão

A história das cidades, representada nos elementos construídos que as compõem, pode ser lida e entendida por meio da sua paisagem. Nesse sentido, este trabalho foi desenvolvido a partir do resgate histórico da ocupação da região oeste do Paraná e da análise dos elementos morfológicos da paisagem regional.

A formação da paisagem do oeste paranaense por meio de colonização privada teve início no final do século XIX com a exploração da área por empresas estrangeiras, em sua maioria argentinas, que adentravam o território através das ‘picadas’. As trilhas abertas por ervateiros são os precedentes das principais ligações viárias da região atualmente. Elas introduziram os elementos que serviram como determinante na abertura de estradas, posição dos pousos e descansos e, posteriormente, cidades.

O traçado das cidades apresentadas teve como princípio gerador a via regional que, em geral, cortava a forma urbana e é marcado pela simplicidade geométrica, regular, típico das zonas de colonização que aspiram rapidez, praticidade e lucro, pois a Maripá não era senão uma empreendedora privada que objetivava o parcelamento e venda de lotes rurais e urbanos. O parcelamento rural obedeceu aos limites naturais do sítio – cursos d’água e linhas de cumeada. Sobre a linha de cumeada foram traçadas as estradas vicinais, que se conectavam a uma das três vias principais. O parcelamento rural possui elaboração mais articulada em contraponto ao traçado urbano simplificado. Isso se deve ao perfil do colonizador e seu interesse em adensar a área rural, de modo que o núcleo urbano fora implantado apenas para servir de apoio às colônias rurais. A partir do estudo das cidades planejadas, semelhantes em seus aspectos formais, históricos e geográficos, pode-se compreender uma homogeneidade da paisagem urbana, condicionada por certos fatores: o contexto da colonização, as características do sítio, e a rodovia como elemento estruturador da paisagem.

Referências

- COLODEL, J. A. Cinco séculos de história. In: SILVA, G. H. da; B, R.; PERIS, A. F. Mesorregião Oeste Paranaense: Diagnóstico e Perspectivas. Cascavel: Edunioeste, 2002, p. 1-47.
- COLODEL, J. A. Obrages e companhias colonizadoras: Santa Helena na história do Oeste paranaense até 1960. Santa Helena: Prefeitura Municipal, 1988.
- CONZEN, M. R. G. Thinking about urban form. Papers on urban morphology, 1932-1998. Bern: Peter Lang, 2004.
- COSTA, S. de A. P.; NETTO, M. M. G. Fundamentos de morfologia urbana. Belo Horizonte: C/ Arte, 2015.
- CULLEN, G. Paisagem urbana. Lisboa: Edições 70, 1983.
- EMER, I. O. Desenvolvimento Histórico do Oeste do Paraná e a Construção da Escola. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: FGV, 1991.
- GALVÃO, O. J. de A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional do Brasil: uma perspectiva histórica, planejamento e políticas públicas. n. 13 Brasília, IPEA, 1996. Disponível em < <http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/viewFile/137/139> > acesso em: mar. 2017
- GREGORY, V. Os eurobrasileiros e o espaço colonial – Migrações no Oeste do Paraná (1940-1970). Cascavel: Edunioeste, 2002.
- GROAT, L.; WANG, D. Architectural Research Methods. 2 ed. New Jersey: Wiley, 2013.
- GRONDIN, M. O alvorecer de Toledo: na colonização do Oeste do Paraná. Marechal Cândido Rondon: Germânica, 2007.
- KOHLHEPP, G. Colonização agrária no norte do Paraná: processos geoeconômicos e sociogeográficos de desenvolvimento de uma zona pioneira subtropical do Brasil sob a influência da plantação de café. Maringá: Eduem, 2014.
- LADIM, P. da C. Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista. São Paulo: Unesp, 2004.
- LOPES, S. O Território do Iguazu no contexto da “Marcha para o Oeste”. Cascavel: Edunioeste, 2002.
- MARIPÁ, Industrial Madeireira E Colonizadora Rio Paraná S/A. Plano de colonização. Porto Alegre: [s.e.], 1955. Texto mimeografado.
- MULLER, K. G. Colonização pioneira no Sul do Brasil: o caso de Toledo, Paraná. Revista Brasileira de Geografia, v. 43, n. 1, p. 83-139, jan/mar. 1986.

- NIEDERAUER, O. H. Toledo no Paraná, a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso. Toledo: Manz Etiquetas Adesivas, 1992.
- OLDONI, S. M. Cidades novas no oeste do Paraná: os traçados criados pela colonizadora Maripá. Dissertação de mestrado. Maringá: UEM, 2016.
- OLIVEIRA, V. M. A. de; MONTEIRO, C. As origens da morfologia urbana e a geografia alemã. *Revista de Morfologia Urbana*, n.2 p. 37-46, 2014. Disponível em: <<http://pnum.fe.up.pt/pt/index.php/revista-de-morfologia-urbana/>> Acesso em: Jul. 2015.
- OBBERG, K.; JABINE, T. Toledo – Um município da fronteira oeste do Paraná. Rio de Janeiro: Edições SSR, 1960.
- PAULA, D. A. de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista brasileira de história em ciência*. Rio de Janeiro, n. 2, p. 142-156, jul/dez, 2010.
- PERIS, A. F. Trilhas, rodovias e eixos. Cascavel: Edunioeste, 2002.
- PIAIA, V. A ocupação do oeste paranaense e a formação de Cascavel: as singularidades de uma cidade comum. Tese de doutorado. Niterói: UFF, 2004.
- PINHO & TERRAS. Relatório do Plano de Colonização, Período: 1946 – 1960. Texto mimeografado. 1961.
- REGO, R. L. As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.
- REGO, R. L.; MENEGUETTI, K. S. O território e a paisagem: a formação da rede de cidades no norte do paraná e a construção da forma urbana. *Paisagem ambiente*, n. 25, São Paulo, p. 37-54, 2008.
- REGO, R. L.; MENEGUETTI, K. S. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. *Acta Scientiarum. Technology*, v. 33, n. 2, p. 123-127, 2011.
- ROCHE, J. A colonização alemã e o Rio Grande do sul. Porto Alegre: Globo, v. 1, 1969.
- SILVA, O.; BRAGAGNOLLO R.; MACIEL, C. F. Toledo e sua história. Toledo: Prefeitura Municipal de Toledo, 1988.
- SPERANÇA, A. Cascavel: a história. Curitiba: Lagarto, 1992. WACHOWICZ, R. C. Obrazeiros mensus e colonos. Curitiba: Vicentina, 1982. WACHOWICZ, R. C. História do Paraná. 2 ed. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2010.
- ZAGO, L. G. Fronteira e segurança nacional durante a Era Vargas: implicações no Oeste do Paraná. In: ASTOR, A. D. (Org.). *Fascínios da História II: Textos da história do Brasil contemporâneo*. Passo Fundo: Editora da Universidade de Passo Fundo, v. 2, p. 44–75, 2004.