

Reconstruindo a forma urbana: uma análise do desenho das principais cidades da Companhia de Terras Norte do Paraná

Renato Leão Rego*, Karin Schwabe Meneguetti, Generoso De Angelis Neto, Rodrigo Sartori Jabur e Queila Rissi

Departamento de Engenharia Civil, Universidade Estadual de Maringá, Av. Colombo, 5790, 87020-900, Maringá, Paraná, Brasil. *Autor para correspondência. e-mail: rleago@uem.br

RESUMO. Este trabalho estuda o desenho urbano das quatro principais cidades projetadas pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, quais sejam: Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama. A partir da análise dos componentes formais do projeto destas cidades – as características do sítio, a conformação da malha urbana, a delimitação de bairros ou zonas, a articulação das vias, o desenho dos espaços públicos e dos espaços privados e seus marcos – e da sua implicação no ambiente urbano, o texto aponta as referências projetuais e as estratégias adotadas para a criação de cada uma destas formas urbanas.

Palavras-chave: desenho urbano, morfologia urbana, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.

ABSTRACT. *Reconstructing the urban shape: an analysis of the Companhia Melhoramentos Norte do Paraná main cities design.* This paper studies the *Companhia Melhoramentos Norte do Paraná* four main cities urban design. By the analysis of the formal components of *Londrina*, *Maringá*, *Cianorte* and *Umuarama* – such as the site characteristics, the urban grid conformation, the district delimitation, the streets articulation, the design of public and private spaces and their relevant aspects – as well as their implication on urban environment, this research points out the designing references and strategies adopted to create each of those urban forms.

Key words: urban design, urban morphology, *Companhia Melhoramentos Norte do Paraná*.

Introdução

Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama são as quatro principais cidades implantadas pela companhia colonizadora do norte do Paraná. São cidades *ex-novo*, riscadas no território recém-desbravado, cada uma delas com uma configuração peculiar.

Conhecidos os diferentes traçados dessas cidades, cabe perguntar: quais os princípios formais de cada um desses desenhos urbanos?; quais as estratégias projetuais envolvidas na criação dessas formas urbanas?; há valores gerais, ligados a essas ações específicas, que serviriam de base para novos desenhos urbanos?

Com o interesse de saber por que as pessoas criaram as formas que criaram e quais os seus reflexos no ambiente urbano, trataremos de analisar o projeto original dessas quatro cidades. Nesse sentido, esta análise se dará no campo da morfologia urbana, definida por Lamas (1999) como a ciência que, grosso modo, estuda as formas urbanas interligando-as com os fenômenos que lhes deram origem, de modo a definir e explicar a conformação da cidade.

Essa noção de forma urbana, de acordo com Lamas, toma o meio urbano como arquitetura, ou seja, um conjunto de objetos arquitetônicos ligados entre si por relações espaciais, como se pode notar na tese de Rossi (1995) sobre “A arquitetura da cidade”. Sabe-se que a noção de forma urbana não é senão uma tomada do processo de construção e reconstrução da cidade sobre si mesma, uma instantânea da vida urbana, um momento da história do assentamento, que dificilmente abrange a sua totalidade espaço-temporal (Meneses, 1996).

Entretanto, a forma dessas quatro cidades, tomadas no momento de sua criação, não trata ainda de organismos vivos, tridimensionais e em contínua transformação, mas antes de artefatos que logo sairão da prancheta do projetista para o território e, no plano, todavia, já designam as relações fundamentais do seu futuro espaço urbano.

Nesses desenhos, podem-se notar figuras variadas, de distintas dimensões, com articulações e arranjos formais variados, convocadas a caracterizar um modo de organização e ocupação do território de acordo com um, digamos, programa de necessidades, condicionante e condicionada pelo

meio e, certamente, incentivada por uma intenção plástica.

Deste modo, para a análise dessas conformações urbanas, elencamos alguns dos componentes fundamentais na construção das cidades: o meio natural suporte; o traçado da malha urbana – com a sua geometria, as suas vias principais e secundárias, as suas articulações e os seus bairros; os espaços livres públicos, aqui tidos como fator de hierarquização e qualificação dos espaços urbanos; os espaços privados – quadras e lotes; e, por fim, os marcos, entendendo-se por esse termo os pontos de interesse ou os elementos formais preponderantes no mapa de cada cidade.

Como suporte para esta análise, foram confeccionados os mapas que ilustram este texto a partir dos projetos originais e com base em levantamentos locais.

A formação da rede de cidades

De acordo com seu plano geral de ocupação do norte do Paraná, a Companhia de Terras Norte do Paraná (que em 1951 passa a denominar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná) fundou uma rede de cidades, estendendo-se, no tempo e no espaço, de Londrina a Umuarama. A fundação dessas cidades era parte do empreendimento de colonização e venda de glebas destinadas, sobretudo, ao plantio de café.

Foram implantados pela Companhia 62 núcleos urbanos classificados em patrimônios (9), distritos (18), sedes de município (23) e sedes de município com sedes de comarca (12), afora outros 48 núcleos urbanos implantados por particulares nas terras da Companhia.

Grosso modo, o posicionamento destas cidades obedeceu a dois critérios gerais: acompanhar a linha férrea, no caso das cidades de maior importância, ou as estradas de rodagem, quando não houvesse ferrovia; e situar-se no espigão.

Nessa empreitada, a Companhia adotou diretrizes bem definidas:

“Cidades destinadas a se tornarem núcleos de maior importância seriam demarcadas de cem em cem quilômetros, aproximadamente. Entre estas, distanciados de 10 a 15 quilômetros um do outro, seriam fundados os patrimônios, centros comerciais e abastecedores intermediários” (CMNP, 1975, p.76).

Deste modo,

“Para formar o Norte Novo e Novíssimo foram idealizados quatro núcleos habitacionais, fundados sucessivamente, distanciados entre si de aproximadamente cem quilômetros e destinados às grandes cidades do Norte e do Oeste do

Paraná: Londrina (1930/1934), Maringá (1947/1951), Cianorte (1953/1955) e Umuarama (1955/1960)” (CMNP, 1975, p. 252).

E entre elas contava-se com uma série de assentamentos urbanos menores, que teriam uma distância ideal, de modo a facilitar a vida nas propriedades rurais das proximidades, já que o morador da área rural poderia se deslocar a pé até eles com uma caminhada de 5 a 9 quilômetros, no máximo. Assim, Londrina e Cambé distavam 13 quilômetros, Cambé e Rolândia 10, Rolândia e Arapongas 12, Arapongas e Aricanduva 9, Aricanduva e Apucarana 8, Apucarana e Pirapó 8, Pirapó e Cambira 7, Cambira e Jandaia do Sul 6, Jandaia do Sul e Mandaguari 10, Mandaguari e Marialva 13, Marialva e Sarandi 9, Sarandi e Maringá 7, sucessivamente (Carvalho, 2000, p. 84).

Seguindo esse plano geral da Companhia, Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama, estrategicamente implantadas ao longo da ferrovia, no espigão, com intervalos regulares, foram desenhadas por engenheiros e agrimensores. A Companhia, em publicação comemorativa ao seu cinquentenário, afirma que:

“Embora 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).

Como veremos a seguir, essas quatro formas urbanas representam a experiência variada da Companhia no seu processo de criação de cidades. Percebemos que se a primeira surgiu de um modesto desenho urbano, fechado, em parte desvinculado das peculiaridades do sítio, a segunda e a terceira se pautaram pelos princípios formais da cidade jardim, com um projeto de traçado orgânico, mais ambicioso nas suas dimensões e esteticamente mais elaborado; e, por fim, a última delas apresentou um desenho mais geométrico e mais complexo porque bastante fragmentado e dissonante das características do terreno.

Foi a primeira das quatro cidades principais previstas no plano da Companhia a ser imaginada e implantada e seu projeto pertence ao período dos ingleses no comando da empresa.

O desenho urbano de Londrina foi encarregado ao russo Alexandre Razgulaeff, em 1932. Sobre seu projeto, Razgulaeff, formado em geodesia, diria que a cidade foi ‘mal projetada’ não por culpa sua, já que a imaginara com avenidas de 30 m e ruas com 24 m, mas da própria Companhia que, após o envio do projeto à Inglaterra, reduziu essas larguras para ruas de 16 m e avenidas de 24 m (Yamaki, 2003, p. 11).

O plano original da cidade (Figura 1) tem uma conformação retangular de 2,0X1,65 km, agrupando 86 quadras. O traçado das ruas e quadras se restringe a uma malha ortogonal racional com um elemento excepcional – um elipsóide oblongo central, tangenciado por uma avenida ‘diagonal’ que acompanha o espigão.

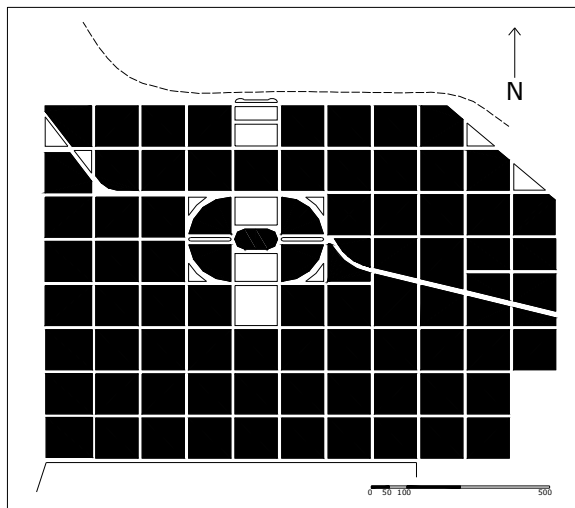


Figura 1. Mapa de Londrina: espaços públicos e privados elaborados a partir do desenho original de A. Razgulaeff.

A escolha do sítio para a implantação de Londrina recaiu sobre um ‘alto’ que impressionou o pessoal da Companhia de Terras como um ‘lugar ideal para uma cidade’ daí o desenho oblongo do centro do novo assentamento, acomodado no relevo destacado. Em geral, a Companhia procurava 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 (Yamaki, 2003, p.10), embora com a desvantagem da dificuldade de água para o abastecimento da população citadina, como se viu em outros núcleos da mesma Companhia (Carvalho, 2000).

A via ‘diagonal’ que tangencia o oblongo central e corta sinuosamente a regularidade do plano ortogonal acompanha o traçado da ferrovia em seu trecho urbano.

Não obstante a observação da linha férrea, do perfil do terreno e a conformação do centro da cidade consoante com essa topografia, o traçado regular das demais ruas parece desprezar as curvas de nível características do lugar. Posicionado de acordo com os pontos cardeais, o eixo das vias, regular e uniforme, ora é perpendicular ora é paralelo às pendentes do sítio.

O desenho da malha viária, condicionado pelo traçado xadrez, é rígido e soberano, demonstra

ordem, domínio e não se deixa afetar pelas condições naturais do terreno ao qual se impõe. Com inclinações favoráveis ou não, as ruas da cidade mantêm a mesma regularidade do traçado. Talvez por isso o antropólogo Claude Lévi-Strauss (1996, p.114) tenha dito que:

“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”.

As ruas não diferiam umas das outras na largura, apenas a avenida diagonal era mais larga e na região central a rua comum ganhava a denominação de alameda com a presença de um canteiro central. Não se pode notar, no plano, nenhum outro tipo de hierarquia entre as vias, assim como as quadras entre si se assemelham são regulares, sem diferenciação nem agrupamento em bairros ou zonas.

Em geral as quadras têm 105 x 115 m, cada uma subdividida em 20 lotes, procurando privilegiar as testadas para as ruas na direção norte/sul, que recebem o maior número deles. Esses lotes têm 15 m de largura e comprimento de 38,75 m; se posicionado no centro da quadra seu comprimento vai a 51,25 m. Na outra direção, os lotes têm 12,50 m de largura e comprimento de 45 m ou 52,50 m, se no centro da quadra.

Razgulaeff afirma ter projetado inicialmente a avenida diagonal e, posteriormente, as transversais.

De acordo com Yamaki (2003, p.11),

“as ‘sobras’ resultantes da articulação da malha ortogonal e da elipse levaram algum tempo para serem consideradas e receberem o nome de Praças”, o que só se verificará em um mapa de 1958.

No centro, no ponto mais alto está a Catedral e, tanto ao norte e ao sul, as quadras lindeiras acolherão espaços livres públicos enquanto as vizinhas a leste e oeste, recortadas pelas curvas do oblongo, abrigarão instituições e edifícios públicos. Diante delas, as sobras da quadra retangular original são áreas livres e, como acabamos de ver, só mais tarde serão tratadas como praças.

Diante da estação há uma praça, comum nos desenhos da Companhia, ocupando a área de toda uma quadra. Ao sul, rumo ao centro, há uma quadra convencionalmente loteada, que já se avizinha ao contorno elíptico da região central.

O posicionamento das praças e das áreas públicas obedece a um alinhamento a partir da estação ferroviária sem, contudo, constituir uma ligação evidente. Certamente a posição do centro da cidade, a montante, tenha dificultado a relação

direta entre o largo da estação e a Catedral que se localizaria no centro do oblongo. Ainda nesse eixo o cemitério vai se localizar no limite sul da cidade.

O centro, com seu desenho diferenciado, com o destaque do relevo e a presença da Igreja, ladeada pelos espaços livres públicos, configurava um dos marcos visuais da cidade. A estação e a praça diante dela, assim como a avenida de traçado mistilíneo, são referências no desenho urbano de Londrina.

Contudo, diante dessa conformação urbana vem à memória o modelo da cidade como uma máquina, na definição de Lynch (1999, p. 83). Esse modelo foi, de acordo com Lynch, particularmente útil sempre que os aglomerados populacionais tiveram um caráter temporário, ou tiveram de ser construídos às pressas, ou ainda quando foram construídos com objetivos claros, limitados e práticos, tal como se pode ver em muitos locais com origens coloniais. Neste sentido, a cidade em grelha, com seu esquema regular, mecânico, indiferente e previsível, serviu prontamente à especulação imobiliária e à distribuição de terras.

Não obstante, em Maringá a Companhia (já com controle acionário de brasileiros) foi mais generosa e a estrita especulação imobiliária menos determinante no seu desenho urbano, como se pode notar no mapa da cidade.

A Companhia encarregou os projetos de Maringá e de Cianorte ao engenheiro Jorge de Macedo Vieira. Como se sabe, Macedo Vieira estagiara e trabalhara na Companhia City de loteamentos, em São Paulo, no período em que Barry Parker desenvolveu os projetos dessa empresa para os bairros paulistanos Jardim América, Alto da Lapa e Pacaembu. Parker era sócio de Raymond Unwin e juntos haviam desenhado as primeiras cidades-jardins inglesas. Deste modo, Macedo Vieira foi influenciado pela 'arte inglesa de projetar cidades' e muitas das soluções formais por ele aplicadas no anteprojeto de Maringá são recomendadas pelo tratado de desenho urbano de Unwin, publicado em 1909 (Rego, 2001).

Seu desenho para Maringá, de 1947 (Figura 2), configurava uma cidade com mais de 400 quadras. Ou seja, uma iniciativa da Companhia bem mais ambiciosa que o projeto de Londrina, que nessa época podia ser visto como bastante modesto – já que, com 13 anos de existência, a cidade mais que dobrara seu número inicial de quadras –, e simplificado – já que a Companhia aplicava um desenho mais elaborado a seu novo assentamento principal.

Para a escolha do sítio e o traçado dessa cidade tomou-se como referência três condicionantes fundamentais: o traçado da futura linha férrea no sentido leste-oeste e dois pequenos vales ao sul. 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, de acordo com as diretrizes de Unwin (1984).

Os procedimentos adotados no projeto de Maringá vão subsidiar a sua individualidade, tal como a defendia Unwin (1984, p. 22), como uma das características mais positivas da forma urbana: a personalidade da cidade, relacionada àquelas características próprias da natureza do cenário, que consideradas em conjunto dão aquele sabor particular e peculiar a cada forma urbana.

As curvas de nível foram determinantes para o desenho da cidade, uma vez que foi a partir delas, da pendente do terreno e da configuração topográfica, que se definiu a forma urbana alongada e o traçado orgânico como diretrizes para as principais vias. Percebe-se aí que o diálogo com o ambiente natural demandou um traçado irregular na maior parte da malha urbana, que, não obstante, pôde cobrar regularidade, simetria e rigidez no centro da cidade, o principal elemento da composição, cuja finalidade, caráter e importância do espaço público requeriam certo formalismo e monumentalidade, de modo a garantir o "caráter artístico" do desenho urbano e forjar a individualização do desenho da cidade a partir das características naturais do entorno.

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 exemplo de Londrina, e aplicando a recomendação do tratado de Unwin (1984, p. 138), 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: uma via de aproximadamente 46 metros de largura e 600 metros de comprimento, com canteiro central e passeio de pedestres. 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.

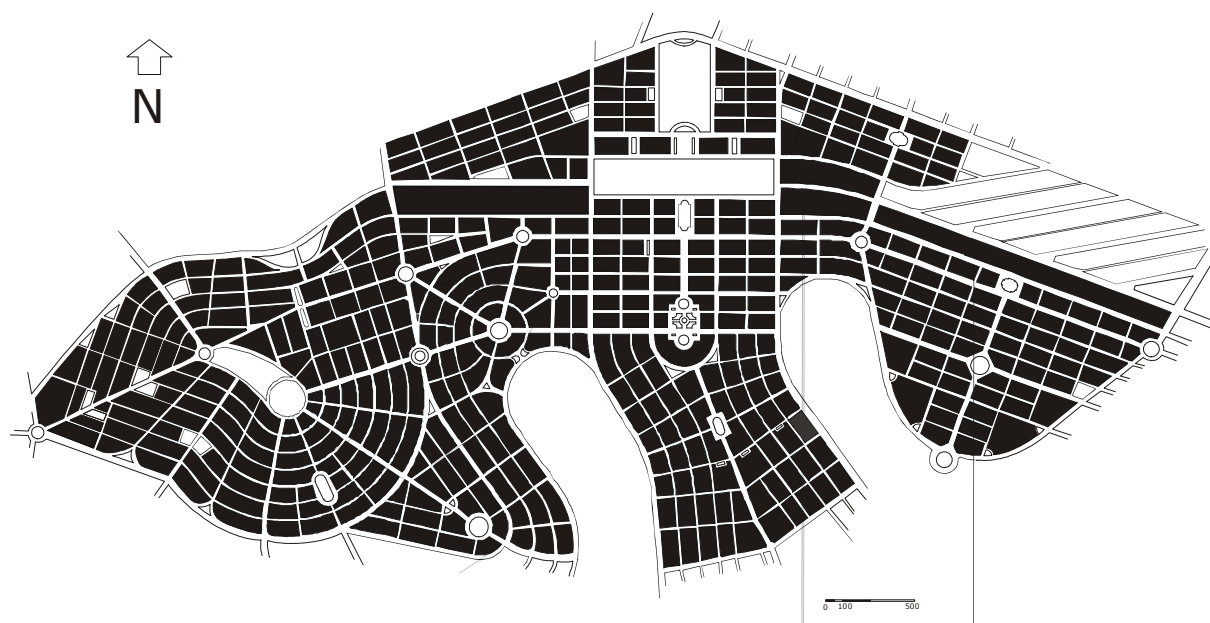


Figura 2. Mapa de Maringá: espaços públicos e privados elaborados a partir do anteprojeto de Jorge de Macedo Vieira.

Nota-se no anteprojeto de Vieira a intenção de respaldar as praças de Maringá com edifícios ao seu redor, construindo aquela sensação de fechamento que tanto Unwin como Sitte mencionam com entusiasmo.

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 um outro bairro residencial e o campo de esportes, arrematados por vias formando um semicírculo.

Dentro do traçado mais orgânico, no ponto onde convergem as vias principais, e para articulação das vias retas e curvas foi implantado um “espaço circular, ao redor do qual se move o tráfego em uma só direção (...) para facilitar a circulação e conferir efeitos arquitetônicos às diferentes interseções viárias” (Unwin, 1984).

É notável a hierarquia entre as vias principais e secundárias, diferenciadas pela largura (20, 30, 35 e 40 metros), pela eventual presença do canteiro central e pela variedade de espécies que viria a ser empregada na arborização urbana. Por outro lado, as vias de traçado ortogonal são proporcionalmente mais curtas que as vias curvas e irregulares, menos monótonas e mais variadas. As retas desenhadas pelas primeiras têm definidos seus pontos iniciais e finais, garantindo um limite e um atrativo à paisagem da rua.

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.

Assim como a cidade tem seu centro, 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.

Pode-se notar aí a força apelativa da malha ortogonal central e o caráter diferenciado de cada um dos bairros subordinados, distintos pelo traçado das vias, delimitados por elementos bem definidos – avenida, bosque, via férrea, organizados em torno de pontos de interesse, geralmente definidos a partir de convergências de vias importantes ou de sua posição central dentro do bairro, constituindo cada centro secundário um ponto focal, elemento fundamental para a imagem urbana.

É certo que a malha urbana ganha variedade no traçado orgânico, mas perde aquilo que conquistara no traçado xadrez, ou seja, a fácil orientação, como é o caso de Londrina.

As quadras residenciais e comerciais de aproximadamente um hectare foram desenhadas respeitando o formato retangular (144 m x 80 m em geral); entretanto, a não-adoção do traçado xadrez imprimiu algumas modificações à forma ideal. Elas foram subdivididas em parcelas de 500 m² em média,

reconhecendo a relação indicada por Unwin (1984, p. 232) de 25 a 30 lotes por hectare, 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.

Essa conformação urbana lembra um organismo, com algumas características distintivas que diferenciam os seres vivos das máquinas (Lynch, 1999, p. 90): reorganiza sua forma à medida que muda de dimensão e adequa-se ao entorno, ao contrário da máquina, que tende a não alterar sua conformação com a extensão, a dilatação ou a adição de partes.

O modelo de cidade como um organismo também se aplica a Cianorte (Figura 3). Essa cidade é outro projeto de Jorge de Macedo Vieira, realizado em 1955 e, como em Maringá, a cidade se acomoda ao longo da linha férrea e a sua conformação geral acompanha as curvas de nível do terreno. As recomendações de Unwin para a 'prática do urbanismo' são novamente seguidas e, deste modo, encontramos aqui uma cidade com uma

conformação única, menos regular e mais orgânica, decorrente das condições do lugar.

A estação ferroviária também foi o ponto de partida para o desenho da cidade. O traçado urbano é misto, com vias retas e organização reticulada harmoniosamente 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. Entretanto, a consolidação do espaço urbano não correspondeu plenamente a esses desígnios, como veremos mais adiante.

Repetindo o esquema de Maringá, a estação ferroviária, no pátio de manobras central, aqui 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 arrancam 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.

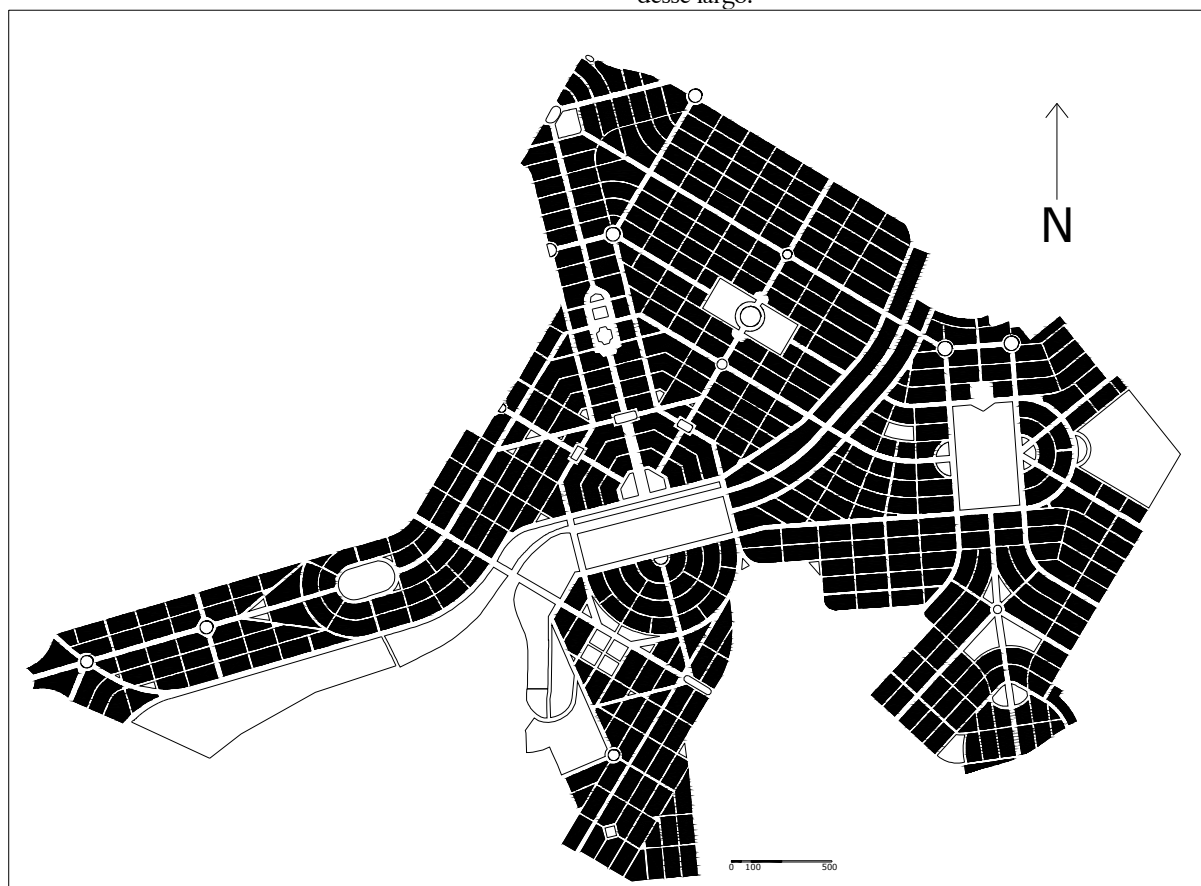


Figura 3. Mapa de Cianorte: espaços públicos e privados elaborados a partir do traçado original implantado pela Companhia, com base no anteprojeto de Jorge de Macedo Vieira.

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. Tendo em mente o urbanismo de Jorge de Macedo Vieira apresentado no anteprojeto de Maringá, facilmente imaginaremos as áreas comerciais de Cianorte também posicionadas em torno da praça que conformam o centro secundário de cada bairro; sem embargo, essa ocupação nem sempre se dará, e o comércio principal acabou por se instalar ao longo das vias principais, como ao fim e ao cabo acontecerá em Maringá também.

Há quadras retangulares, trapezoidais, triangulares, mistilíneas e quebradas, variando conforme a configuração das 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 (15, 20, 30, 35, 40 e 60 m) e pela presença ou não de canteiro central.

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. Hoje 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.

A vegetação urbana parece ter recebido, por parte da Companhia, atenção menor que aquela dispensada a Maringá. Em Cianorte, as espécies são menos variadas 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 desfavorece tanto a

leitura dos bairros quanto a identidade visual das vias, sobretudo aquelas de traçado orgânico, mais facilmente confundíveis.

Cinco anos depois do projeto Cianorte, elaborado por um engenheiro sediado na cidade de São Paulo, o plano diretor de Umuarama (Figura 4) coube a dois engenheiros da Companhia: Waldomiro Babkov, que trabalhou sob direção de Manoel Mendes de Mesquita (CMNP, 1975, p.140). Estes engenheiros acompanharam o desenvolvimento de Maringá e de Cianorte e aquilo que observaram no traçado das novas cidades que se consolidavam aplicaram no novo projeto que a Companhia lhes encarregou. Ou seja, o desenho orgânico de Maringá e de Cianorte, polinuclear, com seus centros secundários, com suas articulações para as vias de desenho menos regular e as distintas zonas urbanas caracterizadas por configurações destacáveis da malha parecem ter servido de base para o risco de Umuarama.

A última das cidades criadas pela Companhia foi projetada em 1960 para ser mais uma urbanização às margens da ferrovia, embora a ferrovia não tenha jamais atingido a cidade. Com isto, os espaços urbanos ferroviários previstos no projeto original foram ocupados com outros fins. O que teria sido a linha férrea marca o traçado urbano, com trechos de vias serpenteando por um desenho eminentemente geométrico. O que seria o pátio de manobras, uma área retangular central, foi ocupado por quadras loteadas, cujo traçado mal se ajusta à malha urbana precedente.

Nesse ponto, ou seja, na imaginária saída da estação ferroviária, há uma praça circular e dela partem três avenidas. Curiosamente, deslocada do eixo da avenida central, ao lado da praça circular diante da estação inexistente, há uma outra praça, com formato idêntico, mas dimensão menor, onde se instalou a estação rodoviária.

Em cada uma das duas avenidas que partem diagonalmente da praça da estação se desenvolverá o tema principal do traçado urbano central de Umuarama: dois asteriscos formados pelo encontro de oito vias. Do octógono formado pelas quadras dispostas ao redor de um desses asteriscos surgem as diretrizes para a constituição de vias e quadras na porção central e na região leste da cidade.

Aí as quadras são predominantemente retangulares, as vias retas e o traçado xadrez. As vias têm, em geral, larguras de 15 m, no caso das ruas, e, no das avenidas, 30 m e 35 m, sendo que essa dimensão maior ficou reservada às avenidas que compõem os octógonos do centro da cidade. Em certos cruzamentos de vias importantes, lotes menos regulares dão lugar a praças triangulares e circulares.

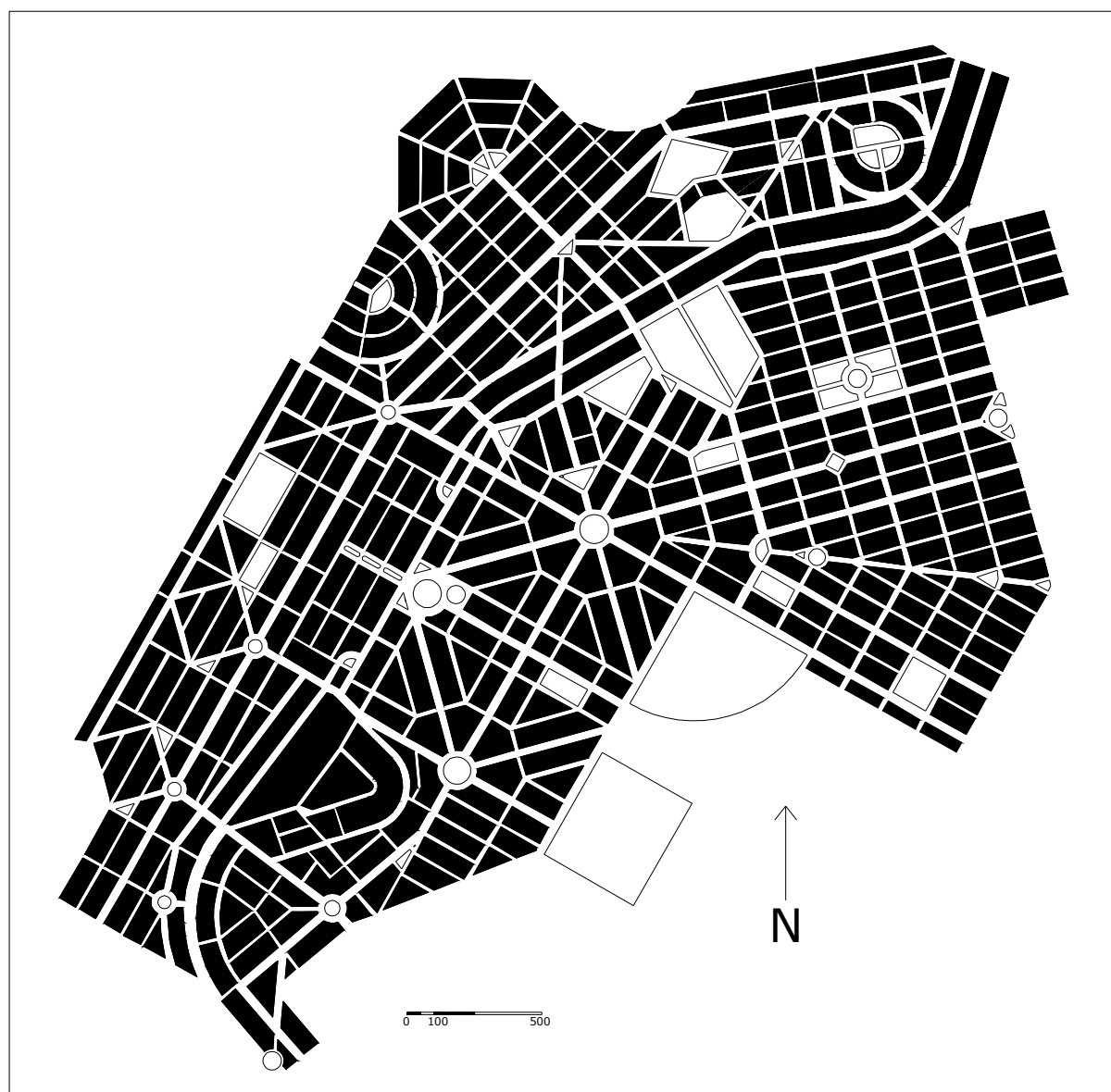


Figura 4. Mapa de Umuarama: espaços públicos e privados.

Entretanto, a topografia do sítio no qual se instalou a cidade é consideravelmente irregular e o desenho urbano proposto mantém pouca ou nenhuma relação com as pendentes. O desenho do centro da cidade parece ser mais apropriado a uma situação topográfica mais plana. No entanto, com aclives e declives que encontramos, perde-se a continuidade e, por conseguinte, a legibilidade do traçado, assim como desfavorece o caráter figurativo dado ao desenho urbano. Nem máquina nem organismo, a cidade de Umuarama, com a variação da cota das vias, com os cruzamentos sobrepostos de várias vias e com a variedade do traçado e a irregularidade das quadras que lhe são peculiares, oferece uma imagem urbana complicada, de difícil

leitura na falta de uma estrutura evidente que a organize.

A fragmentação do tecido urbano será ainda mais perceptível ao norte e à oeste da imaginária via férrea, onde a liberdade na concepção do desenho urbano foi maior. Note-se a variedade temática do traçado das vias, que conformam semi-octógonos, semicírculos, losangos, ovóide, sem um partido claro, com a simples justaposição desses motivos formais. Essa liberdade na concepção do traçado urbano fez com que as quadras adquirissem formatos mais irregulares, havendo muitos cruzamentos de vias em ângulo agudo e lotes com formato triangular ou irregular, de tamanho variável.

Ao contrário do centro da cidade, onde os dois octógonos dão o esquema geral do traçado e, entre eles, a praça da estação institui a hierarquia da organização urbana, no restante do desenho da cidade os diferentes motivos formais parecem apenas se articular sem se submeter a uma evidente hierarquia comum.

O bosque urbano, assim como a maioria das praças, não assume posição estratégica, destacada e referencial na estrutura da cidade.

O cemitério está localizado no perímetro sudeste da cidade e na sua configuração podemos ver o arruamento do campo santo reproduzir o motivo octogonal do traçado urbano do centro da cidade.

Não obstante esse desenho variado da cidade, fica comprometida a conformação efetiva de bairros ou zonas urbanas diferenciadas, menos pela falta de delimitação precisa e pela pouca articulação entre eles que pelos acidentes do terreno. E confirmando esse panorama de pouca legibilidade no traçado da cidade, os cidadãos de Umuarama reconhecem a dificuldade de se ler e entender a imagem da sua cidade.

Conclusão

Das quatro cidades aqui analisadas, notamos que o desenho urbano de Londrina foi o mais modesto e o mais simplificado, talvez por ter sido o primeiro núcleo a ser implantado pela Companhia, ainda no início do seu empreendimento. Mesmo sem os recursos formais que vimos aplicados nos outros traçados da Companhia, o desenho urbano de Londrina conseguiu manter a coesão, a identidade e a qualidade da composição à medida que a área riscada era relativamente pequena e, assim, não dependia de outros elementos urbanos para estruturar a malha urbana, como a subdivisão em bairros ou zonas, com limites e pontos de interesse próprios, com características marcantes e identificáveis. Apresenta um traçado genérico, um tanto indiferente à topografia, a não ser pela região central que toma partido do sítio na sua conformação oblonga. A praça da estação e o centro cívico estão apartados, como nas demais cidades fundadas pela Companhia, mas diferentemente destas, Londrina não tem um eixo legível ligando os dois pontos de interesse. Todavia, por sua área reduzida – um quadrilátero de aproximadamente 2 km de lado – o centro da cidade, com seu traçado regular, é de apreensão imediata e fácil de memorizar.

Já Maringá apresenta um projeto mais elaborado, mais ambicioso não apenas na sua conformação como também nas suas dimensões; aí a Companhia

investiu mais, foi mais generosa na configuração da cidade, da largura das vias à vegetação urbana. Com pouco mais de uma década de diferença, a implantação dessas duas cidades viveu tempos distintos da vida comercial da Companhia.

Tanto o desenho de Maringá quanto o de Cianorte tiveram como referência os princípios formais do urbanismo construído Barry Parker e Raymond Unwin nas cidades-jardins inglesas e depois publicados por este último em *Town planning in practice*.

Com seu traçado orgânico, Maringá não tem uma malha urbana de rápida apreensão. Contudo, a constituição de centros secundários, as zonas diferenciadas no traçado e bem definidas nas suas fronteiras, a hierarquia das vias, a vegetação urbana, além de certos elementos marcantes no traçado – como as praças e os parques, proporcionam identidade e legibilidade ao tecido urbano.

O projeto de Cianorte veio no encalço da experiência de Maringá, oito anos mais velha: o mesmo urbanista, a mesma idéia de cidade e a mesma aplicação dos princípios formais da cidade-jardim que Jorge de Macedo Vieira apreendeu da convivência com Parker e da leitura dos textos de Unwin. Entretanto, o resultado do projeto de Cianorte é hoje diferente daquele que obteve Maringá, seja pela baixa densidade urbana, seja pela pouca expressão dos referências – 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.

Umuarama, por sua vez, tem um traçado elaborado, que poderia garantir legibilidade, identidade, pontos de interesse e de relevância – como parece fazê-lo no plano, mas o espaço urbano se revela bastante confuso quando este desenho é conhecido no seu sítio irregular.

O traçado de Umuarama recorre a diversos motivos formais, dispostos sem uma evidente hierarquia, ordem ou articulação entre si, e se instala em um terreno bastante desigual, o qual não parece ter influenciado as decisões de seus projetistas. Geométrico, múltiplo e fragmentado pela topografia, é um traçado sem a organicidade do desenho de Cianorte nem a hierarquia dos elementos urbanos de Maringá ou a unidade formal do núcleo original de Londrina.

Reconhecidas as conformações dessas cidades e analisados os seus projetos, pôde-se destacar as estratégias projetuais adotadas, bem como as suas implicações na forma urbana construída. A

experiência específica da construção dessas formas urbanas aqui retomada não deixa de oferecer lições gerais a serem consideradas no projeto de novas formas urbanas.

Referências

- CARVALHO, L. D. M. *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, Maringá, 2000.
- COMPANHIA Melhoramentos Norte do Paraná CMNP. Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná. S.l.:1975.
- LAMAS, José M. R. G. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999.
- LÉVI-STRAUSS, C. *Tristes trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- LYNCH, K. *A boa forma da cidade*. Lisboa: Edições 70, 1999.
- MENESES, U. T. B. Morfologia das cidades brasileiras – introdução ao estudo histórico da iconografia urbana. *Revista USP*, São Paulo. www.usp.br/revistausp/n30/fulpiano.html Consultado em 26.10.2004.
- REGO, R. L. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. *Acta Scientiarum*, Maringá, v. 23, n. 6, p. 1569-1577, 2001.
- ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SITTE, C. *A construção de cidades segundo princípios artísticos*. São Paulo: Ática: 1992.
- UNWIN, R. La practica del urbanismo. Una introducción al arte de proyectar ciudades e barrios. Barcelona: GG, 1984.
- YAMAKI, H. *Iconografia londrinense*. Londrina: Edições Humanidades, 2003.

Received on July 29, 2004.

Accepted on December 27, 2004.