



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ  
CENTRO DE TECNOLOGIA PROGRAMA DE PÓS-  
GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO (PPU)**

**LISSANDRA GUIMARÃES GIL**

**A CONSTRUÇÃO DE CASCAVEL-PR: DA FORMAÇÃO DO POUSO ÀS  
RESONÂNCIAS DAS PROPOSTAS URBANÍSTICAS DE JAIME LERNER ATÉ  
1989.**



**MARINGÁ - PARANÁ  
MARÇO/2015**

**A CONSTRUÇÃO DE CASCAVEL-PR: DA FORMAÇÃO DO POUSO ÀS  
RESSONÂNCIAS DAS PROPOSTAS URBANÍSTICAS DE JAIME LERNER ATÉ  
1989.**

**LISSANDRA GUIMARÃES GIL**

**ORIENTADORA: PROFA. DRA. FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVID**

Dissertação apresentada como parte das exigências para obtenção do título de MESTRE EM ARQUITETURA E URBANISMO, no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá.

**MARINGÁ - PARANÁ  
MARÇO/2015**

G463c Gil, Lissandra Guimarães.

A construção de Cascavel – PR: da formação do pouso às ressonâncias das propostas urbanísticas de Jaime Lerner até 1989 / Lissandra Guimarães Gil. -- Maringá : Universidade Estadual de Maringá – UEM, 2015.

175 f.

Orientadora: Dr<sup>a</sup>. Fabíola Castelo de Souza Cordovil.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Maringá - UEM.

1. Cascavel. 2. Estrutura urbana. 3. Lerner, Jaime. I. Universidade Estadual de Maringá - UEM. II. Título.

(21 ed) CDD: 711.4

Bibliotecária Responsável Simone Bezerra - CRB 9/1823

## DEDICATÓRIA

Aos meus pais:  
Ione Mara Rocha Guimarães Gil  
Gregório Gil

## AGRADECIMENTOS

Durante a elaboração deste trabalho várias pessoas foram importantes e colaborativas, contribuindo de alguma maneira para que o meu objetivo fosse alcançado. Amigos companheiros que se doaram e se dispuseram a me ajudar.

Sou grata a **Deus**, que tem a sabedoria de conceder sua graça e ensinamentos nos momentos certos da minha vida, e por me dar saúde física e mental para continuar a vencer os desafios.

Aos meus pais, **Ione** e **Gregório**, e ao meu amigo, companheiro e esposo **Ricardo Juchem**. Eles sempre me apoiam, incentivam meu crescimento e me dão suporte para que eu possa subir mais um degrau. Espero ser motivo de orgulho. Meu maior conforto é saber que posso contar com vocês sempre.

À **Família Juchem**, que me incentiva e ampara a minha família (Ricardo e Pucca) nas minhas idas e vindas para estudar.

A todos os meus amigos da docência do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paranaense Campus Cascavel, em especial ao **Flávio Uren**, **Emerson Santos**, **Débora Camargo**, **Regiane de Castro**, **Karen Solek** e **Célia Martins**. Eles desde o começo, em vários momentos e de várias formas me ajudaram muito. Inclusive nossa ex-secretaria de curso, **Lucia Kuhn** e a professora pedagoga **Anália Ogura**. Eles são os melhores!

Aos amigos e familiares que mobilizei para fotografar mapas, traduzir textos, encontrar livros, dissertações e documentos... **Tia Ivone Guimarães**, **Leani Buss**, **Loreci** e **Luiz Rostirola**, **Luana Pradela**, **Gustavo** e **Alice Neitzke**, **Maicon Rezende**... Obrigada! Muito mesmo!

À **Universidade Paranaense Campus Cascavel**, que me incentivou e colaborou para que eu sempre pudesse participar efetivamente do programa de mestrado, realizando muitas das atividades necessárias para minha formação.

Ao **Programa Associado de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo UEM-UEL**, professores e funcionários. Obrigada pela oportunidade, confiança e ensinamentos. Em especial a minha orientadora **Professora Dra. Fabíola Castelo de Souza Cordovil**, pela paciência e dedicação em conduzir meus passos.

Aos **Professores Doutores Edson dos Santos Dias e Renato Leão Rego** que compuseram a banca de qualificação e defesa que, por meio de seus apontamentos, contribuíram para o delineamento desta pesquisa.

Aos meus **colegas de mestrado turma 2012-2013 e 2013-2014**, foi um prazer conhecê-los. Sempre inicio um novo projeto de maneira apreensiva com o que está por vir, mas dividir as aulas com vocês foi muito enriquecedor. Sucesso e felicidades!

À **Valéria Zamboni**, que se transformou de minha orientada a minha parceira de viagem e amiga de mestrado. Você foi fundamental, e tenho certeza que aprendemos muito juntas, nos tornando mais fortes para a conquista desse título.

À **Secretaria de Planejamento de Cascavel, Biblioteca Municipal, Museu da Imagem e do Som de Cascavel e IPPUC**, por toda a documentação cedida.

Ao professor **Vander Piaia**, pela entrevista e informações prestadas e esclarecidas. Um desbravador da história do oeste paranaense.

Ao filho de pioneiro e simpaticíssimo senhor **Dércio Galafassi**, pelos relatos e curiosidades que precisam ser registradas para valorização de nossa cidade e conscientização da força que somos.

Meu profundo agradecimento a todos vocês. Saibam que em mim encontram uma amiga e parceira. Espero contar com o apoio novamente no futuro... Para o próximo degrau!

## RESUMO

Esta pesquisa objetiva o estudo da formação da cidade de Cascavel, resgatando, analisando e caracterizando sob a ótica do urbanismo os aspectos físicos de ordenamento espacial, as transformações e os agentes influentes na estruturação viária e conformação presentes na cidade desde sua origem (década de 1920) até 1989, quando são notadas as ressonâncias das propostas urbanísticas de Jaime Lerner. Em função da recente, portanto escassa, pesquisa na área do urbanismo sobre as cidades do oeste do Paraná, principalmente em relação a Cascavel e devido à circunstância de não pertencer a nenhuma colonizadora, foi fundamental uma revisão bibliográfica sobre a cidade, na qual se constatou de suma relevância o complemento da pesquisa no que se refere ao contexto e à historiografia por meio de outras áreas do conhecimento, como história, educação, economia, entre outros. Para facilitar a compreensão sobre o processo de formação da cidade sob o aspecto urbanístico, dividiu-se a pesquisa basicamente em três partes: contextualização histórica da formação do oeste paranaense, apresentação e discussão da proposta de Jaime Lerner, considerando sua participação sobre o Plano Diretor de Curitiba assim como a sua implementação, e verificação e análise do projeto proposto para Cascavel em relação a Curitiba, incluindo as ideias efetivamente implantadas. A partir desse estudo, compreendeu-se que Cascavel, apesar de não ter pertencido a nenhum plano de colonização, obteve na sua posição geográfica, na composição do cruzamento viário e na facilidade de aquisição de propriedades (terras devolutas requeridas ao Estado), a força para instigar e atrair novos colonos, de maneira que o entroncamento viário juntamente a fatores econômicos contribuíram com o aumento demográfico e logo com o adensamento e expansão urbana. Verificou-se que Cascavel é uma cidade com ocupação inicial espontânea, mas planejada a partir do momento em que teve seu povoado reconhecido, culminando na sua emancipação. Assim, nos anos seguintes, por conta do crescimento urbano, as consecutivas gestões municipais demonstraram preocupação quanto a esse aspecto, contratando, elaborando e aplicando intervenções urbanas visando à adequação da cidade às necessidades de infraestrutura. De fato, Jaime Lerner, ao realizar suas proposições a Cascavel, utilizou-se de vários recursos aplicados ao Plano Diretor de Curitiba, dos quais dois foram executados até o ano de 1989: o Terminal Rodoviário e o Calçadão da Avenida Brasil, além do encontro e da consagração da Avenida Brasil como um eixo linear, assim como os aplicados à Curitiba.

Palavra-Chave: Cascavel. Estrutura Urbana. Jaime Lerner.

## ABSTRACT

This research aims to study the formation of Cascavel – PR, recovering, analyzing and characterizing, from the perspective of urbanism, the spatial planning physical aspects, the transformations and the road structure and conformational influential agents present in the city since its inception (20 decade) until 1989, when are perceptible the urbanist resonances of the Jaime Lerner. Therefore, in function of recent and scarce research about urbanism in western Paraná cities, especially in relation to Cascavel due to the fact of not belonging to any settler, a city literature review was critical, where it was found of great relevance the complement of research regarding to the context and history through other knowledge areas such as history, education, economics, etc. Facilitating the understanding about the city formation process under the urban aspect, the research is divided basically into three parts: formation of West Paraná historical background, presentation and discussion of Jaime Lerner proposal considering his participation on The Master Plan of Curitiba and also its implementation, and, verification and analysis of the proposed project to Cascavel in relation to Curitiba, including effectively implemented ideas. From this study, it was understood that Cascavel, despite not having belonged to any settlement plan, it obtained in its geographical position, in its road crossing composition and in ease of properties acquisition (vacant lands required from the State), the power to instigate and attract new settlers, so the road junction along to economic factors contributed to the population growth and then with the density and urban sprawl. It was found that Cascavel is a city with spontaneous initial occupation, but it's planned from the moment it had its village recognized, culminating in its emancipation. Thus, in the following years, because of the urban growth, consecutive municipal administrations expressed concern in this regard, hiring, developing and implementing urban interventions aimed to adapt the city to infrastructure needs. In fact, when Jaime Lerner performed its proposition to Cascavel, he used several resources applied to The Master Plan of Curitiba, two of which were executed by the year of 1989: The Bus Station and the Boardwalk Brazil Avenue, in addition to meeting and consecration of Brazil Avenue as a linear axis, as well as applied to Curitiba.

**Keywords:** Cascavel. Urban Estructure. Jaime Lerner.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Área de erva mate no sul do país.....	28
Figura 2 - Estrada de Ligação Viamão – Sorocaba.....	29
Figura 3 - Esquema de ligações das Estradas Estratégicas.....	30
Figura 4 - Acesso a Foz do Iguaçu via Rio Paraná.....	31
Figura 5 - Principais obras atuantes no oeste do Paraná, década de 1920.....	32
Figura 6 - Mapa da ocupação oeste do Paraná na Revolução de 1924. Marcação de picadas abertas no oeste do Paraná.....	35
Figura 7 - Encruzilhada na década de 1930.....	39
Figura 8 - Planta da Encruzilhada, cruzamento da picada ligando Catanduvas a Lopeí com outra picada sentido norte-sul (1933).....	40
Figura 9 - Picadas formadoras da Encruzilhada e localização das primeiras ocupações, década de 1920.....	41
Figura 10 - Mapa dos Revoltosos demarcando as picadas e a existência da localidade de Cascavel, década de 1930.....	43
Figura 11 - Plano linear feito para cidade de Madri, Espanha.....	46
Figura 12 - Documento do pedido do prefeito de Foz do Iguaçu solicitando terras para o Patrimônio de Cascavel (1931).....	47
Figura 13 - Documento do título de terras doado ao Patrimônio de Cascavel (1936).....	48
Figura 14 - Projeto realizado por Hans Marth sobreposto a locação das primeiras ocupações e planta topográfica.....	49
Figura 15 - Estrada erva mate BR-35.....	61
Figura 16 - Avenida Brasil década de 1950.....	62
Figura 17 - Avenida Brasil (1963).....	62
Figura 18 - Avenida Brasil (1957).....	63
Figura 19 - Avenida Brasil, década de 1950.....	63
Figura 20 - Avenida Brasil em processo de alargamento por meio da lei de recuos (1960).....	65
Figura 21 - Avenida Brasil já com 03 pistas (1966).....	65
Figura 22 - Avenida Brasil no final da década de 1960.....	66
Figura 23 - Patrimônio Velho (projetado por Foz do Iguaçu) e Patrimônio Novo (projeto do Estado) (1963).....	66
Figura 24 - Erro topográfico do Patrimônio Novo ao dar continuação na Rua Paraná.....	67
Figura 25 - Construções ao longo da Avenida Brasil (1955).....	69
Figura 26 - Aerofotografia de 1963 demonstrando a ocupação do plano realizado por Foz do Iguaçu.....	70
Figura 27 - Imagem da planta de Cascavel com a distribuição de todos os loteamentos aprovados e abertos na década de 1960. Expansão ao longo da Avenida Foz do Iguaçu e Rua Carlos Gomes (1960).....	71
Figura 28 - Locação da Praça Getúlio Vargas na antiga Encruzilhada.....	71
Figura 29 - Praça Getúlio Vargas (1959).....	72
Figura 30 - Localização da Praça Getúlio Vargas (1960).....	72
Figura 31 - Praça Getúlio Vargas, (1966).....	73
Figura 32 - BR-277 substituindo a BR-35 e desviada do centro da cidade para o sul (1960).....	74
Figura 33 - Avenida Brasil com inserção de estacionamento e jardins na antes BR-35 (1972).....	75
Figura 34 - Avenida Brasil com inserção de estacionamento e jardins na antes BR-35 (1972).....	75
Figura 35 - Principais rodovias e municípios limítrofes a Cascavel.....	81
Figura 36 - Adensamento ao longo da Avenida Brasil (1970).....	83

Figura 37 - Formação e loteamentos aprovados na cidade (1970).....	84
Figura 38 - Calçada na área central de Cascavel.....	86
Figura 39 - Calçada.....	87
Figura 40 - Formação e loteamentos aprovados na cidade (1980).....	88
Figura 41 - Planta de Curitiba com malha quadricular.....	96
Figura 42 - Abertura da Rua XV de Novembro em direção ao atual Alto da Caixa D'Água (1940).....	97
Figura 43 - Vista da Praça Tiradentes e Rua Marechal Floriano com bonde (1940).....	98
Figura 44 - Vista Parcial da Praça Tiradentes (1940).....	98
Figura 45 - Esquema viário do Plano de Urbanização de Curitiba.....	99
Figura 46 - Casa construída para moradia que em 1965 passou a ser sede do instituto.....	105
Figura 47 - Sede do IPPUC atualmente, entrada principal – Rua Bom Jesus, 669.....	105
Figura 48 - Vias Estruturantes de Curitiba.....	109
Figura 49 - Sistema de Canaleta Exclusiva.....	109
Figura 50 - Rua XV de Novembro (1933).....	110
Figura 51 - Calçada da Rua XV de Novembro.....	111
Figura 52 - Estação-tubo e Ligeirinho.....	112
Figura 53 - Zoneamento de Cascavel Lei nº 1.184/75.....	116
Figura 54 - Perímetros de Cascavel conforme leis aprovadas até 1989.....	118
Figura 55 - Situação da Pavimentação no final da década de 1970.....	123
Figura 56 - Situação do uso do solo em Cascavel.....	125
Figura 57 - Densidade sobre o perímetro urbano de Cascavel de acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976).....	127
Figura 58 - Proposta de eixos de adensamento para Cascavel.....	128
Figura 59 - Eixos Estruturais segundo o Plano Diretor de Curitiba (1966).....	129
Figura 60 - Setor Estrutural 1.....	131
Figura 61 - Setor Estrutural 2.....	132
Figura 62 - Setor Estrutural 3.....	133
Figura 63 - Sistema Viário de Mobilidade proposto por Lerner (1978) para Cascavel.....	135
Figura 64 - Sistema de Faixa Exclusiva para Ônibus.....	136
Figura 65 - Cortes Transversais para as vias de Cascavel.....	136
Figura 66 - Localização do terminal rodoviário na década de 1970.....	137
Figura 67 - Terminal rodoviário na década de 1970.....	138
Figura 68 - Terminal rodoviário na década de 1970.....	138
Figura 69 - Comparativo entre a estrutura de Curitiba e Cascavel.....	141
Figura 70 - Proposta de Recreação/Lazer em Cascavel.....	144
Figura 71 - Coberturas propostas na área central de Cascavel.....	145
Figura 72 - Área de Recreação Central com inserção de passarelas.....	147
Figura 73 - Área de Recreação Central com inserção de passarelas.....	147
Figura 74 - Local proposto por Lerner (1978) para construção do Terminal Rodoviário.....	149
Figura 75 - Localização do Terminal Rodoviário e vias de acesso.....	149
Figura 76 - Construção do Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (1987).....	150
Figura 77 - Fachada do Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (1987).....	150
Figura 78 - Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (1987) – espaço interno.....	151
Figura 79 - Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (1987) – Elevação posterior.....	151
Figura 80 - Vista superior do Calçada atualmente.....	153

Figura 81 - Esculturas no início e fim do Calçadão. ....	153
Figura 82 - Área central de Cascavel na Avenida Brasil, em frente a Catedral, antes do Calçadão. ....	154
Figura 83 - Área central de Cascavel na Avenida Brasil, em frente a Catedral, antes do Calçadão (1972). ....	155
Figura 84 - Área central de Cascavel (Av. Brasil) antes do Calçadão com uma praça na frente da Catedral. ....	155
Figura 85 - Área central de Cascavel na Avenida Brasil, em frente a Catedral, antes do Calçadão (1972). ....	156
Figura 86 - Calçadão na Travessa Padre Champagnat. ....	157

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Classificação das fases de ocupação e desenvolvimento da região oeste segundo Peris (2001) e Piaia (2004). .....	51
Tabela 2 - População Total de Cascavel até 1950, antes da emancipação e após, 1960, sendo discriminada por domicílios. ....	77
Tabela 3 - População Urbana e Rural de Cascavel nas décadas de 1950, 1960, 1970 e 1980. ....	79
Tabela 4 - Produção agropecuária entre os anos de 1960 e 1980.....	79
Tabela 5 - Loteamentos aprovados por década. ....	83
Tabela 6 - Quadro Comparativo Entre os Ciclos Econômicos e Pressupostos. ....	89
Tabela 7 - Comparação entre o Plano de Urbanização de Curitiba e Plano Diretor de 1966. ....	107
Tabela 8 - Ocupação segundo a área de perímetro urbano de Cascavel de acordo com a SEPLAN e IBGE (2013). ....	119
Tabela 9 - Comparativo da estrutura do Plano Diretor de Curitiba (1966) e propostas de Jaime Lerner para Cascavel (1978).....	120
Tabela 10 - Ocupação segundo a área de perímetro urbano de Cascavel segundo Lerner (1978). ....	121

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Quadro de Índices Urbanísticos (1976).....	115
Quadro 2 - Comparativo de Índices Urbanísticos de 1976 e 2013.....	117
Quadro 3 - Índices de área verde desejável segundo o Plano Diretor de Curitiba.....	142

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Índice da população urbana e rural em Cascavel.....	79
---	----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRAVIACO	Companhia Brasileira de Viação e Comércio.
CODEPAR	Companhia de Desenvolvimento do Paraná.
DGTC	Departamento de Geografia, Terras e Colonização.
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.
FPCI	Fundação Paranaense para Colonização e Imigração.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.
MARIPÁ	Industrial Madeireira Colonizadora do Rio Paraná S.A.
MASP	Museu de Arte Moderna de São Paulo.
SAGMA	<i>Société pour l' Application Du Graphisme et de La Mécanographie à l'Analyse.</i>
SAGMACS	Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais.
SEPLAN	Secretária de Planejamento de Cascavel.
SUDESUL	Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul.
UFPR	Universidade Federal do Paraná.
UNIOESTE	Universidade do Oeste do Paraná.
URBS	Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO A PESQUISA .....</b>	<b>16</b>
1.1 Metodologia da pesquisa .....	22
<b>2 FATORES DETERMINANTES NA CONFORMAÇÃO DA CIDADE: OS CICLOS ECONÔMICOS VINCULADOS AOS PRESSUPOSTOS IMPULSIONADORES DE DESENVOLVIMENTO.....</b>	<b>24</b>
2.1 O Processo de Ocupação da Região Oeste à Formação de Cascavel: O Surgimento do Entroncamento Viário por meio do Ciclo da Erva Mate (Séc. XVI e Meados de 1930).....	27
2.2 A Expansão da Forma Urbana e a Formação Populacional ocorrida no Ciclo da Madeira (1940-meados de 1970) .....	53
2.3 A Consolidação Urbana e Morfológica por meio da Vocação Agrícola estabelecida durante o Ciclo da Mecaniza�o e Agroindústria (1970-1980).....	78
<b>3 ANÁLISE DA PROPOSTA DE JAIME LERNER PARA ESTRUTURA VIÁRIA DE CASCAVEL .....</b>	<b>90</b>
3.1 Jaime Lerner, uma investiga�o das propostas para o Sistema Viário do Plano Diretor de 1966.....	91
3.1.1 Propostas realizadas em Curitiba .....	94
3.1.2 Jaime Lerner e as propostas para Curitiba .....	107
3.2 As influências do Plano Diretor de Curitiba de 1966 na proposta de Estrutura Urbana de Cascavel (1978) .....	114
3.2.1 Sistema de Fluxos e Circula�o .....	128
3.2.2 Recrea�o e áreas Verdes Públicas .....	142
3.3 A ressonância das propostas de Jaime Lerner (1978) nas interven�es urbanas até o ano de 1989.....	146
<b>Considera�es Finais .....</b>	<b>159</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>165</b>

## **1 INTRODUÇÃO A PESQUISA**

Este trabalho tem como objeto de estudo a formação da cidade de Cascavel – PR a partir da sua origem até as décadas de maior expansão urbana e adensamento populacional, 1970 e 1980. A pesquisa busca resgatar, analisar e caracterizar sob a ótica do urbanismo os aspectos físicos de ordenamento espacial, as transformações e os agentes influentes na estruturação viária e conformação presentes na cidade desde sua origem – década de 1920 – até 1989, coincidindo no final na década de 1970 com um diagnóstico e propostas de Jaime Lerner (1978) para a cidade, ratificando a importância estrutural da principal via da cidade, Avenida Brasil. Cidade esta que apesar de ter-se originado de um povoado de ocupação espontânea, destacou-se em relação às cidades vizinhas que foram resultantes de planos e projetos, tornando-se polo regional.

Para responder tais inquietações, a pesquisa averiguou conceitos urbanísticos que aplicados à Cascavel, analisando seus resultados na configuração de uma identidade; analisou a evolução urbana de Cascavel compreendendo a importância da estrada estratégica na estruturação da malha viária; investigaram-se as intervenções ocorridas na antiga estrada estratégica, depois Avenida Brasil, e sua influência na orientação do adensamento urbano; compreenderam-se as transformações morfológicas de acordo com os períodos de crescimento da cidade e entenderam-se os períodos de crescimento urbano relacionados às mudanças populacionais - de acordo com os ciclos econômicos.

A pesquisa está organizada em 03 capítulos, sendo eles: 1. Introdução à Pesquisa; 2. Fatores Determinantes na Conformação da Cidade: Os ciclos econômicos vinculados aos pressupostos impulsionadores de desenvolvimento; 3. Análise da proposta de Jaime Lerner para Estrutura Viária de Cascavel e Considerações Finais.

O **Capítulo 1 Introdução a Pesquisa**, apresenta em síntese o estudo desenvolvido assim como o processo metodológico para elaboração e condução das investigações e análises.

Ressalta-se que, como a região oeste apresenta recentes investigações no campo do urbanismo, em razão dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, instalados em Cascavel nos últimos 10 anos, entende-se que esta pesquisa não só auxiliará no planejamento e intervenções urbanas em Cascavel, assim como nas demais cidades da região, por conta da aproximação dos elementos que a influenciaram, como a economia e cultura. Assim, acredita-se que, com a consciência sobre a importância e contribuições de cada marca deixada na configuração urbana, os projetos futuros possam ser alinhados a estrutura em qualquer tempo.

A cidade de Cascavel é fruto de pesquisa de outras áreas do conhecimento, como a história, geografia, economia, educação entre outros; e pode-se notar que muitas dessas pesquisas são produzidas e se devem à presença da Universidade Estadual Oeste do Paraná (UNIOESTE), que oferece por meio de seus cursos e campus, oportunidade de desenvolvimento e investigação de temas, tendo como enfoque a região. Desta forma, as referências bibliográficas dessas áreas, colaboraram para formação do conhecimento historiográfico sobre a migração e formação dos povoados e dos movimentos ocorridos, complementando o estudo junto ao urbanismo.

O **Capítulo 2 Fatores Determinantes na Conformação da Cidade: os ciclos econômicos vinculados aos pressupostos impulsionadores de desenvolvimento** periodiza a contextualização e análise urbana da cidade de Cascavel de acordo com os ciclos econômicos ocorridos durante o período recortado e que conduziram as fases de ocupação e estruturação da cidade: erva mate (1930), madeira (1940) e agroindústria e mecanização (1970).

A princípio, ao lançar um olhar geral sobre a existência da cidade, povoado iniciado a partir da década de 1920, observa-se que logo nos primeiros anos de vida, seu crescimento

populacional foi considerável, atingindo seus maiores índices durante a década de 1970 e 1980. Embora a região oeste tenha sido ocupada tardiamente em relação às demais regiões do Estado, no momento em que o governo federal se deu conta de sua importância, alguns instrumentos foram utilizados para a sua ocupação efetiva. O maior deles, o Programa Marcha para o Oeste, nascido durante o governo de Getúlio Vargas, objetivou nacionalizar o oeste paranaense<sup>1</sup>. No entanto, a ação teve resultados inexpressíveis se comparados à década de 1950, momento em que os interesses voltaram-se de fato ao sistema viário em razão da ineficiência da expansão da malha ferroviária, fator que possibilitou a propulsão da atividade agrícola no futuro.

Tendo a cidade absorvido a população migratória vinda de várias regiões e estados do país, as transformações viárias e morfológicas são visíveis a partir da ampliação ocorrida devido aos novos loteamentos surgidos na década de 1970 e à chegada da verticalização provocada pelo adensamento e atuação do mercado imobiliário. É sabido que, durante as décadas de 1970 e 1980, muitas cidades brasileiras sofreram um rápido processo de crescimento, porém cabe a esta pesquisa buscar particularidades, evidenciar fatos ainda pouco conhecidos ou explorados, e ainda analisar questões que venham a subsidiar o desenvolvimento urbano e futuros projetos na cidade de Cascavel.

O trabalho está organizado de maneira que se compreendam inicialmente as especificidades reservadas à colonização do oeste do Paraná, sendo a última região a ser ocupada no Estado, apesar de anteriormente conhecida e explorada por estrangeiros. Portugueses e espanhóis sempre demonstraram interesse pela região, interesse este que só se intensificou à medida que o recurso explorado alterava-se, iniciado com o interesse por pedras preciosas e passando pelo uso da mão de obra indígena na exploração da erva mate e extração de madeira. Acordos e acertos foram realizados entre Espanha e Portugal e, posteriormente,

---

<sup>1</sup> O termo “nacionalizar” é utilizado pelo governo Getúlio Vargas no programa Marcha para o Oeste.

com a proclamação da República brasileira, a disputa passou a ser entre Brasil e Argentina. Entretanto, o que foi definido por portugueses e espanhóis prevaleceu, e o Rio Paraná e Iguaçu cravou limite de fronteira entre os dois países. Apesar disso, argentinos continuaram penetrando em terras estrangeiras fazendo com que o Brasil tomasse providências marcando e deixando evidente a posse de suas terras.

Em seguida, essas terras foram passadas à administração do Estado do Paraná e coube à iniciativa privada e pública, mas principalmente às colonizadoras particulares, organizar a ocupação e a colonização da região. Entre elas, a que se destaca como empreendimento bem sucedido é a Industrial Madeireira Colonizadora do Rio Paraná S.A. (MARIPÁ), que culminou na cidade de Toledo. Assim, como as outras menores cidades organizadas pela MARIPÁ, Toledo, foi projetada e planejada tomando como referência as cidades do Estado de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, evidenciando estratégias específicas de ocupação, devido à forte imigração com influência das cidades alemãs<sup>2</sup>.

Cascavel nasceu a partir de um povoado anterior e próximo a Toledo, de maneira espontânea, a partir dos cruzamentos das picadas abertas no período de exploração, sem organização prévia, ao longo da ligação entre Guarapuava e Foz do Iguaçu. No entanto, reconhece-se que vários fatores influenciaram e fizeram com que a cidade crescesse e tomasse a dimensão atual, ainda com previsões de contínuo desenvolvimento.

A partir da revisão bibliográfica compreendeu-se que vários autores, entre eles Wachovicz (1987), Sperança (1992), Peris (2001), Piaia (2004) e Reolon (2007), consideram que a região oeste teve uma ocupação diferenciada em relação às outras regiões do Paraná, porém, enfatizam os critérios de seleção dos colonos realizados pela MARIPÁ, que deveriam ter suas terras compradas e ocupadas por descendentes de europeus estabelecidos no Rio

---

<sup>2</sup> De acordo com o Plano de Colonização da MARIPÁ, organizado por NIEDERAUER (1955), a estrutura fundiária proposta pela colonizadora se aproxima da estrutura das cidades catarinenses de colonização alemã, conforme estudo apresentado pelo geógrafo Victor Antônio Peluso Júnior comparando cidades catarinenses de colonização alemã e portuguesa (BRAUN E LOCH, 2013; GUIDI, 2010).

Grande do Sul e Santa Catarina. Dessa forma, a pesquisa verificou as questões envolvidas neste contexto, como: motivo da preferência ou discriminação, razão que levou a população catarinense e gaúcha a buscarem terras fora de seus estados, e se de fato esses episódios tornam a MARIPÁ uma companhia diferenciada. De maneira que se entende que indiretamente a colonizadora, juntamente com outros fatores, propiciou a ocupação e colonização inicial de Cascavel.

Ainda assim, que processo explicaria o fato de uma cidade de ocupação espontânea, fora de áreas de domínios particulares, pudesse se desenvolver e se sobressair em relação as suas cidades vizinhas, resultantes de projetos maiores?

Em busca de respostas, estudaram-se os ciclos econômicos da região e da cidade que estão diretamente ligados ao crescimento populacional e à expansão urbana, de maneira que seja possível compreender os agentes que ocasionaram tal aumento. Em seguida, recortou-se e partiu-se das situações atribuídas por Piaia (2004) como responsáveis pelo desenvolvimento de Cascavel, que esta pesquisa considera como pressupostos impulsionadores para, por meio do cruzamento desses dados, analisar e caracterizar a estruturação viária e formação da cidade, entendendo a demanda populacional das décadas que proporcionaram alteração considerável da área urbana.

O cruzamento de dados entre os ciclos econômicos e pressupostos possibilitou a análise da formação urbana do início ao fim da década de 1980, pontuando e evidenciando a maneira como os colonos alteraram o espaço de acordo com as variáveis do período, determinando a consolidação da forma urbana.

Como já mencionado, por conta do grande crescimento populacional na década de 1970, ocasionado em razão do progresso agrícola que possibilitou o acúmulo de capital e ao mesmo tempo o êxodo rural, a administração de Cascavel dirigida na época pelo prefeito Otacílio Mion (1969-1973) vislumbrou o potencial da cidade e a necessidade de um

planejamento para seu crescimento. O trabalho apresenta, analisa e discute as propostas realizadas por Jaime Lerner, arquiteto e urbanista convidado para elaborar um diagnóstico sobre a cidade de Cascavel, cuja pesquisa investigou as aproximações entre as experiências do arquiteto e urbanista na capital do Estado, Curitiba.

Assim, o **Capítulo 3 Análise da proposta de Jaime Lerner para Estrutura Viária de Cascavel de 1978** descreve e analisa o Plano Diretor de Curitiba de 1966 no qual Jaime Lerner teve participação como integrante da equipe local, assim como apresenta as ressonâncias efetivas das proposições do plano para Curitiba, implementadas em Cascavel. Neste processo realizaram-se várias reflexões e comparações entre Cascavel e Curitiba, buscando entender o processo de amadurecimento urbano de ambas e os elementos que conduziram suas transformações.

Por fim, identificou-se que o diagnóstico realizado em 1978 teve algumas aplicações ao longo dos anos, de maneira que se entendeu importante verificar as propostas efetivadas e como foram implantadas, mesmo sob outro contexto social e urbano.

Das proposições sugeridas por Lerner (1978), duas foram identificadas como implementadas ainda na década de 1980, o Terminal Rodoviário (1987) e o Calçadão (1989). No entanto, como Lerner só apresenta a ideia de forma superficial, sem projeto ou detalhes, estas não foram executadas exatamente como foram idealizadas. De maneira que esses equívocos, apesar de contribuir com as problemáticas da época, criaram divergências urbanas que ainda hoje são discutidas.

Eis aqui um trabalho que buscou contribuir e instigar a pesquisa sobre investigações urbanísticas na região oeste de maneira que esta também possa ser reconhecida cientificamente, considerando a sua importância econômica para o Estado e para o País.

## 1.1 Metodologia da pesquisa

Esta investigação buscou por meio de procedimentos científicos esclarecer as questões levantadas e colaborar com a análise dos elementos requisitados.

Para que esta pesquisa fosse realizada a metodologia escolhida para investigação tomou como referência o método científico estudo de caso, considerando como objeto de estudo a cidade de Cascavel – PR.

A pesquisa foi realizada por meio da leitura de bibliografias como livros, artigos, dissertações e teses na área do urbanismo, com exceção do primeiro capítulo que usufruiu também de conceitos e discussões da área da história, geografia e economia para construir uma análise sob os vários aspectos que esta pesquisa considera como contribuintes na configuração formal do espaço urbano.

A pesquisa bibliográfica contribuiu significativamente no primeiro momento do trabalho, onde se buscou periodizar e compreender a cronologia histórica e social da região oeste atrelada aos acontecimentos econômicos verificados por meio dos dados demográficos e agropecuários coletados por meio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas.

Deve-se também enfatizar as análises e conceituações de Vander Piaia, a respeito de Cascavel; Milton Santos, sobre a influência do momento histórico no espaço; Tânia Fresca, em relação às singularidades de uma cidade independente de suas dimensões; Spiro Kostof e Maria Rosália P. Guerreiro, que discutem e conceituam as tipologias das formas urbanas e Dennison Oliveira e Irã Taborda Dudeque que refletem sobre os planos urbanísticos de Curitiba.

Para análise quanto à expansão urbana e adensamento demográfico foi imprescindível a pesquisa de fotografias junto ao Museu de Imagem e do Som de Cascavel, como também

aos documentos, dados e mapas da Secretária de Planejamento junto a Prefeitura Municipal de Cascavel.

## **2 FATORES DETERMINANTES NA CONFORMAÇÃO DA CIDADE: OS CICLOS ECONÔMICOS VINCULADOS AOS PRESSUPOSTOS IMPULSIONADORES DE DESENVOLVIMENTO**

A história de formação da cidade de Cascavel é muitas vezes contada tomando como referência inúmeros relatos memoráveis e heróicos de pioneiros por meio dos historiadores. No entanto, esta pesquisa busca a análise de evidências sobre informações precisas de maneira que se possa apontar um posicionamento em função dos dados sobre o cenário urbano e morfológico encontrado desde a sua origem (1920), emancipação (1951) e período de maior expansão urbana e crescimento demográfico (1970-1980).

Num primeiro momento a cidade de Cascavel torna-se um objeto de estudo evidente em função da sua dimensão física e abrangência regional, porém, à medida que se estuda a sua origem, referências, influências e seu entorno, nota-se que se trata de um evento que contém variáveis particulares e especificidades da região oeste e do povo que a construiu.

Lançado um olhar sobre as cidades de destaque no Estado do Paraná, vê-se que a história de ocupação, principalmente do norte paranaense é tomada por cidades projetadas dentro de um plano maior de colonização, somados aos inúmeros fatores que as transformaram em empreendimentos considerados de sucesso, devido às dimensões que alcançaram e a influência obtida sobre a região circundante. Como exemplo, citam-se as cidades de Londrina e Maringá, que projetadas dentro de uma rede com interpolação de pequenas vilas de apoio, ligação ferroviária, comunicação, força agrícola e econômica do café, encontraram o caminho para a atração de migrantes e desenvolvimento.

A partir daí já se constata o primeiro episódio, assim por dizer, de disparidade do oeste em relação à ocupação comparada com as demais regiões do Estado, que foi a última a ser ocupada e colonizada, e isso ainda sendo realizado de forma turbulenta à medida que se via necessário garantir posse e poder. As cidades oestinas foram organizadas por meio da ocupação espontânea e colonizadoras, e para Piaia (2004) a diferenciação reside no fato de

que, apesar das colonizadoras oestinas tomarem com referência a Companhia Norte de Terras do Paraná – CNTP, destas somente extraíram a força empreendedora, considerando que o empreendimento possuía grandes possibilidades de bom desempenho, mas só, pois elaborou um plano de ação diferenciado em vários aspectos, desde a venda do lote até o diagrama de implantação dos núcleos urbanos formados.

Quando levantada a questão da ocupação oestina ter sido diferente e turbulenta, se faz referência às circunstâncias que levaram com que o governo brasileiro se preocupasse com a nacionalização e a colonização efetiva da região. Desde o tempo do império a região fronteira era de interesse dos espanhóis, que sabiam e reconheciam seus recursos sejam eles metais preciosos, erva mate ou madeira, visto que o objeto de exploração alterou-se com o tempo. O interesse era tanto, que os argentinos mesmo após a proclamação da República do Brasil violaram o limite fronteiro já acertado entre espanhóis e portugueses, adentrando a região ilegalmente. Mas só no momento em que o governo brasileiro viu a possibilidade real de perder as suas terras que voltou seus olhos para a mesma. Não se tratou de perceber as vantagens para ocupá-la, o oeste estava distante da expansão paulista, terras que poucos ou quase ninguém conhecia (SPERANÇA, 2007; PIAIA, 2004).

Todavia, após vários acontecimentos a região foi ocupada, colonizada e se desenvolveu, dando destaque à cidade de Cascavel pelo patamar urbano atingido apesar dos fatos que conduziram sua ocupação. Piaia (2004) confere o bom desempenho de Cascavel a três condições responsáveis pela ocupação diferenciada, condições estas que aqui são tomadas como pressupostos:



E que esta pesquisa relaciona com os correspondentes ciclos econômicos identificados na região por Peris (2001) e Piaia (2004):



Em relação ao entroncamento viário, muitos autores incubem a ele o progresso e proporção atingida por Cascavel, contudo Piaia (2004) aponta esse crescimento a vários fatores que a pesquisa entende como pertinentes à medida que os fatos e dados são apresentados. O autor destaca que algumas afirmações não são verídicas devido à falta de material que comprove sua autenticidade, portanto não podem ser tomadas como respostas precisas. Dessa forma esta pesquisa recorta e contrapõe esses pressupostos para explicar o fenômeno de surgimento e crescimento e os relaciona aos conteúdos urbanos e morfológicos encontrados nos ciclos econômicos e a cidade até a década de 1980.

A correlação entre o surgimento de caminhos e estradas e o processo de povoamento e colonização parece indicar a existência de vias de tráfego como causa essencial da ocupação regional. [...] No tocante ao crescimento dos indicadores populacionais de Cascavel, ocorre uma unanimidade perigosa, que passa pelo “caminho” mais simples, de subordinar não apenas o crescimento do número de habitantes, mas também seu dinamismo econômico a partir dos anos de 1950 a uma mesma e recorrente resposta. Trata-se da subordinação da dinâmica subsequente aos estágios iniciais da colonização a um aspecto de ordem geográfica ou, mais explicitamente, a sua localização. [...] Ocultando a identidade real do processo que fez com que Cascavel passasse a liderar as estatísticas de produção, geração de renda e população (PIAIA, 2004, p. 70-71).

Ao analisar o processo de expansão urbana ocorrido em Cascavel, identificou-se que o crescimento populacional da cidade está intimamente atrelado às condições econômicas ocorridas e definidas pelos ciclos, importantes fatores para configuração regional e local. Ao averiguar-se o espaço urbano impresso à cidade no decorrer dos ciclos, verifica-se que estruturação viária e a conformação morfológica foram construídas à medida que a economia proporcionava meios de produção, condições de serviço e ocupação, que segundo Piaia (2004, p. 22) se deve “à intensa imigração sulista no pós-guerra, marco da colonização regional”.

Dessa maneira, a partir daqui o trabalho apresenta e analisa o delinear histórico de ocupação da região oeste até a formação e expansão da cidade de Cascavel, atrelado aos

ciclos econômicos<sup>3</sup> dando enfoque nas transformações urbanas e morfológicas que afetaram o desenvolvimento da cidade consolidando-a polo regional.

### **2.1 O Processo de Ocupação da Região Oeste à Formação de Cascavel: O Surgimento do Entroncamento Viário por meio do Ciclo da Erva Mate (Séc. XVI e Meados de 1930)**

A região oeste do Paraná era conhecida pelos espanhóis e portugueses já na época da colonização do país, despertando o desejo de exploração e posse desde 1514, por conta da suposta existência de metais preciosos no trecho entre a foz do Rio Paranapanema e a foz do Rio Iguaçu, que mais a frente, em território argentino, passa a se chamar Rio da Prata. Porém, sem a confirmação da existência desses metais o interesse passou a ser a mão de obra escrava indígena (PERIS, 2001). Quando os europeus chegaram ao Paraná já se depararam com picadas<sup>4</sup> abertas e muito conhecidas pelos indígenas, fazendo uso das mesmas durante a colonização das regiões estabelecendo uma importante rede de transporte e comunicação (HOLANDA, 1975 *apud* PIAIA, 2004). Sendo assim, a primeira tentativa de colonização aconteceu com a disputa entre portugueses e espanhóis, findada com a vitória dos portugueses adiando uma real ocupação do oeste para anos mais tarde (WACHOWICZ, 1987).

Após vários acordos fronteiriços entre a Espanha e Portugal, o Rio Iguaçu e o Rio Paraná tornaram-se limites naturais entre as duas nações, embora sempre tivesse sido interesse de ambas a ocupação da região fronteira devido aos recursos naturais, transporte e comunicação fluvial. É importante ressaltar que os argentinos, descendentes dos espanhóis, há muito tempo identificaram e reconheciam as possibilidades oferecidas pela região, como a fertilidade da terra e a erva mate de qualidade, sendo esses recursos os elementos que

---

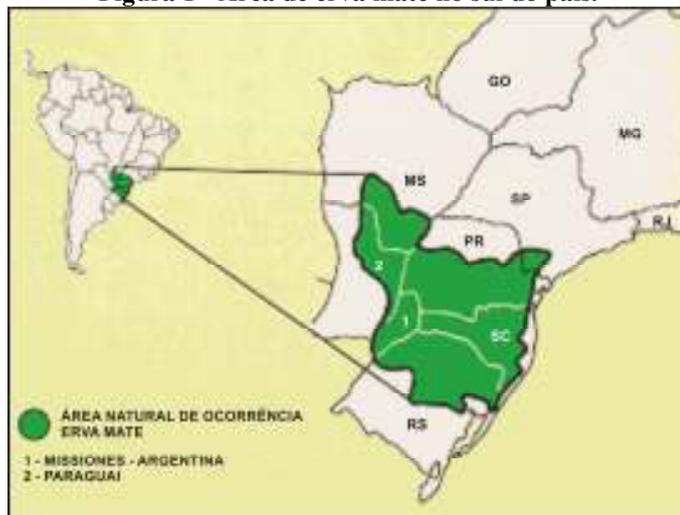
<sup>3</sup> Sejam eles a erva mate, a madeira e a agroindústria e mecanização.

<sup>4</sup> Picada era o nome dado um caminho estreito aberto no meio do mato (DICIONÁRIO AURÉLIO, [2008]).

proporcionariam a penetração intensa dos argentinos por meio das obrages<sup>5</sup> em território brasileiro, até aquele momento, ilegal (PIAIA, 2004). Apesar disso, essa introdução desbravou terras e abriu conexões fundamentais para redescoberta do oeste paranaense (WACHOWICZ, 1987).

A erva mate é o primeiro ciclo identificado na região oeste, estendendo-se até meados de 1920 e sendo responsável pela abertura de diversas estradas na região oeste para escoamento da produção via Rio Paraná (WACHOWICZ, 1987). Na Figura 1 pode-se observar a área onde a erva mate podia ser encontrada no Brasil, na Argentina e Paraguai, evidenciando a grande abrangência sobre a área do Estado do Paraná.

**Figura 1 - Área de erva mate no sul do país.**



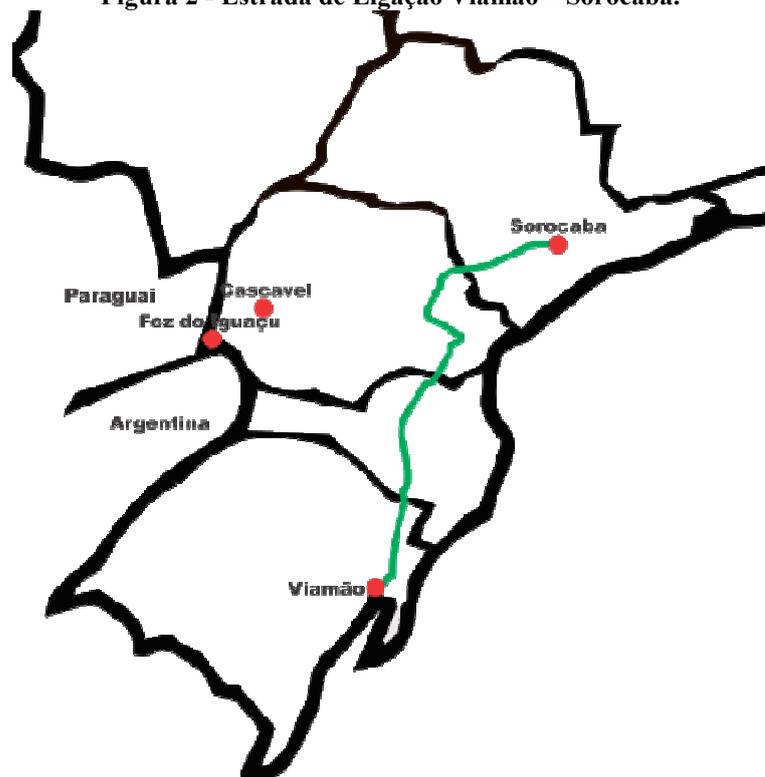
Fonte: Adaptado de Oliveira; Rotta, 1983. Org. Gil, L. G.

Sabe-se que a planta era conhecida dos indígenas desde o século XVI, apesar de pouco utilizada devido ao receio às suas reações. Porém, aos poucos seu consumo foi progredindo tornando-se objeto mercantil controlado pelo Império Espanhol (CASTILHO; CONTINI; COSTA, 2012).

<sup>5</sup> “A chamada obrage foi uma propriedade e/ou exploração, típica de regiões cobertas de matas subtropicais, em território argentino ou paraguaio. O interesse fundamental de um obragero não era a colonização em regime de pequena ou média propriedade, nem o povoamento de suas vastas terras. Seu objetivo precípua era a extração da erva-mate, nativa da região, bem como da madeira em toras, abundante na mata nativa, subtropical. A obrage, portanto estava ligada ao binômio extrativista: mate-madeira. Essa exploração, típica desde o início do século passado na Argentina e no Paraguai penetrou de forma natural e espontânea pelos vales navegáveis do Paraná e Paraguai. Como controle geoeconômico da navegação do sistema do Prata pertencia à Argentina, foram os obrageros desta Nação, os principais responsáveis pela introdução deste sistema em território brasileiro, ou mais especificadamente: paranaense e mato-grossense.” (WACHOWICZ, 1987, p. 44).

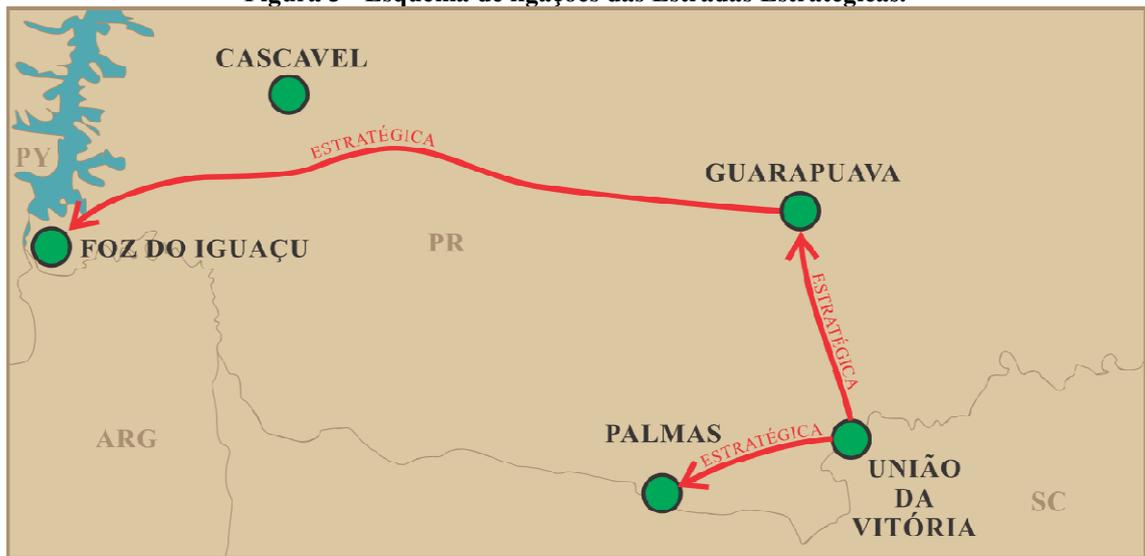
Mediante o incurso argentino em território brasileiro o governo preocupado em não perder a posse da região fronteira e oeste definiu algumas estratégias de melhorias de comunicação, pois naquele momento as ligações até a região eram muito precárias, e em caso de confronto com o país vizinho a única ligação com São Paulo seria via estrada Viamão – Sorocaba (Figura 2). Uma delas foi a criação da Comissão das Estradas Estratégicas, onde os militares abriram uma estrada ligando União da Vitória a Guarapuava e Guarapuava a Foz do Iguaçu (BRITO, 1977 *apud* WACHOVICZ, 1987), conforme mostra a Figura 3. Fazendo parte do mesmo programa, após a fundação das Colônias de Chopim e Chapecó em 1882, chegando à foz do Rio Iguaçu em 1889, os militares fundaram a Colônia Militar de Foz do Iguaçu (WACHOVICZ, 1987; MYSKIW, 2009).

**Figura 2 - Estrada de Ligação Viamão – Sorocaba.**



Fonte: Adaptado de CAMINHO..., 1992. Org. Gil, L. G.

Figura 3 - Esquema de ligações das Estradas Estratégicas.



Fonte: Adaptado de Ministério dos Transportes, [2000]. Org. Gil, L. G.

Com a fundação de Foz do Iguaçu, conclui-se que este município foi criado por questão de defesa, desmembrado de Guarapuava em 14 de novembro de 1914 (EMER, 1991). Neste contexto, compreende-se que ainda não existia uma intenção concreta de ocupar a região e promover seu desenvolvimento, pois ao fundar a Colônia na foz do Rio Iguaçu esta se manteve isolada do restante do país por vários anos sendo inclusive abastecida por navios argentinos (Buenos Aires – Foz do Iguaçu) via Rio Paraná em razão da precariedade viária da região até o local conforme ilustrado pela Figura 4. Apesar da distância, a região fronteiriça dependia de Buenos Aires por conta do descaso por parte do governo brasileiro. O afastamento era tamanho que a língua falada era a espanhola e a moeda não era a nacional (PIAIA, 2004).

**Figura 4 - Acesso a Foz do Iguaçu via Rio Paraná.**



Fonte: Adaptado de Wachowicz, 1987, p. 29. Org. Gil, L. G.

Após esse período, não só as obras se apropriaram das terras oestinas, mas também empreiteiras da construção civil, especificamente de ferrovias, e pelas imobiliárias de colonização (YOKOO, 2011). Isso aconteceu mediante a Constituição Federal de 1891, Artigo 64, quando o Governo Federal passou aos Estados os direitos sobre as minas e terras devolutas contidas em seus respectivos territórios (COSTA, 1966 *apud* YOKOO, 2011).

Dentre as várias obras atuantes na região, acordo com Wachowicz (1987); Colodel (1988) e Piaia (2004) a localidade de Cascavel pertenceu a obra de Domingos Barthe, cujas terras foram adquiridas perante regime de concessão (Figura 5).



acontecida mediante um acordo entre os próprios obrageros. Apesar de neste momento ter havido poucos vestígios populacionais, mesmo em Guarapuava, Catanduvas, Xagu e Foz do Iguaçu, ao longo desse trajeto, com o tempo, apareceram vários pontos de pouso e abastecimento, que em função da situação de despovoamento daquele momento, eram de suma importância, além de serem usados para controle da erva carregada até o destino final. Normalmente os pousos possuíam entre si a distância de 20 km e o maior deles era o Depósito Central Barthe, que centralizada a atividade da obra (COLODEL, 1988).

O repasse de terras do Governo Federal na Constituição de 1891 não garantiu aos estados legislar sobre a sua área total. O Artigo 2 excluiu algumas dessas áreas que permaneceram sob a posse do Governo Federal, entre elas, as de fronteiras e as estradas de ferro. Ainda assim, em 1892, o Estado do Paraná começou a cadastrar as terras devolutas em seu território, principalmente as áreas de floresta, com a intenção de iniciar uma colonização nas regiões despovoadas (YOKOO, 2011). De acordo com o Decreto Estadual de 1901 *apud* Yokoo (2011, p.03):

Art. 1º - Fica reservada, para o estabelecimento de Colônias Nacionais e estrangeiras, a área de cem mil hectares de terras devolutas em uma e outra margem do rio Iguaçu, a partir da foz do rio Chopim até onde termina a zona de dez léguas, contiguas a fronteira da República Argentina.

Art. 2º - A demarcação das terras situadas nos vales dos rios da Paz e Tormentas, ou de outros afluentes do rio Iguaçu, que foram ou forem sendo vendidas pelo Estado, será feita sucessivamente de modo que não haja solução de continuidade entre a demarcação e a que seguir (Decreto Estadual nº 4, de 16 de março de 1901).

Para realizar a colonização das regiões devolutas era preciso infraestrutura e suporte, condições desprovidas pelo Estado que não contava com recursos financeiros para tal. De maneira que, em função do Decreto Estadual nº 4 de 04 de março de 1901, muitas dessas terras, do vale dos rios Piquiri, Paraná e Iguaçu, foram disponibilizadas para posse. Dessa forma, quando o Estado concedeu e vendeu grandes áreas para obrageros ingleses e argentinos exigiu o início de núcleos de povoamento e aberturas de vias de ligação (YOKOO, 2011). Foi neste momento, início da República, aproximadamente entre 1889-1930, que o

Paraná concedeu muitas terras legalmente às obrages (WACHOVICZ, 1987), impulsionando por volta de 1939 a colonização das terras devolutas oestinas e antigas concessões, fundando colônias e demarcando lotes rurais para instalação de núcleos urbanos (WESTPHALEN *et al.*, 1968 *apud* PERIS *et al.*, 2002). O que continuou acontecendo durante o governo de Getúlio Vargas (1930 - 1954).

As obrages entraram em solo brasileiro quando suas instalações na Argentina começaram a decair e o interesse era especialmente explorar o mate, muito consumido na Argentina, e exportar a madeira para os Estados Unidos e Canadá (WESTPHALEN *et al.*, 1968 *apud* PERIS *et al.*, 2002).

Durante o período de exploração do mate, várias estradas foram abertas em território oestino constituindo vários entroncamentos, sendo um deles conhecido como Encruzilhada, favorecendo o nascimento e desenvolvimento de Cascavel. Entretanto, em relação essa denominação e localidade Piaia (2004, p. 258) questiona que:

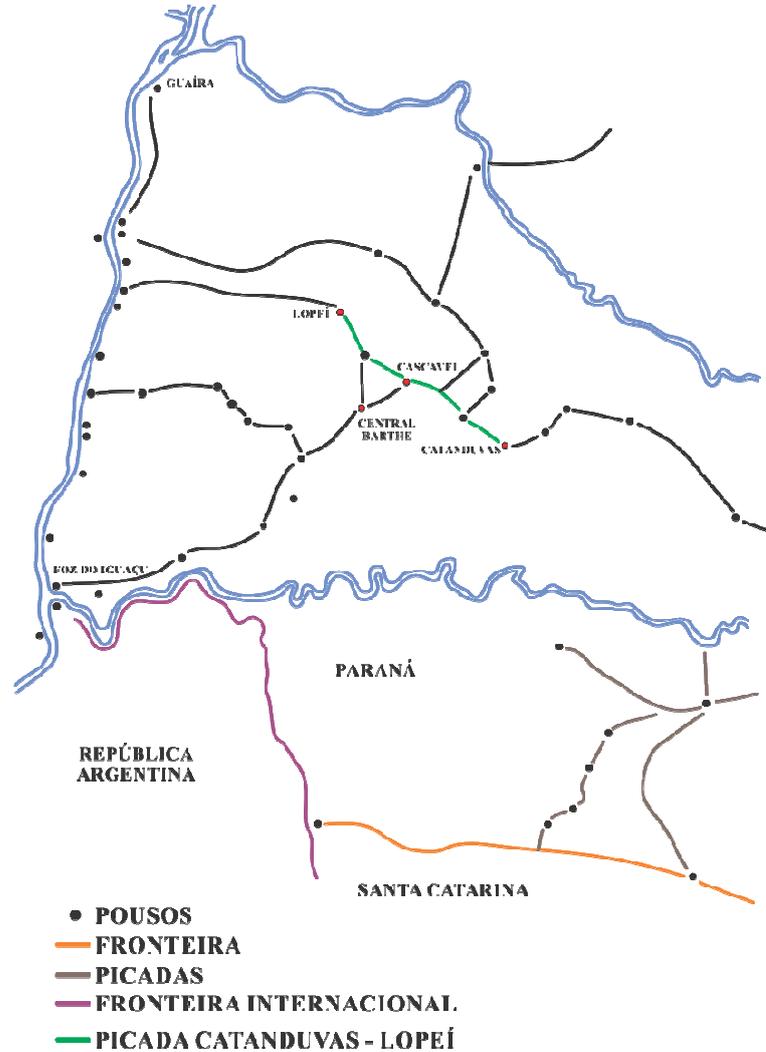
Cascavel é anterior à encruzilhada, [...] é uma denominação que refere-se antes à disposição geográfica de caminhos criados pelo uso mais ou menos constante e que em determinado local se cruzam; tanto é que, a rigor, não havia uma única encruzilhada, mas várias delas, como se observa comumente em qualquer lugar nas zonas rurais que abrangem tal composição geográfica, ou seja, o cruzamento de caminhos. A encruzilhada se situava em torno de uma milha mais ao oeste do local denominado Cascavel.

Ou seja, no sentido leste – oeste, o povoado de Cascavel estaria localizado antes da chamada Encruzilhada. Mesmo assim, segundo alguns memorialistas ainda encontra-se a informação de que, em meados de 1895, a localidade da atual cidade de Cascavel estava situada num dos principais entroncamentos, sendo uma dessas picadas, uma via aberta pelo ervateiro Augusto Gomes de Oliveira, a Encruzilhada ou ainda Encruzilhada do Gomes, ligando Catanduvas a Lopeí (Figura 6), onde próximo ao antigo traçado situava um pouso tropeiro do Rio Cascavel (1917: O EMBRIÃO..., 2011).

Apesar da divergência entre Piaia (2004) e os memorialistas, como Sperança (1992), entende-se que a distância de uma milha (aproximadamente 1.600 metros) seja pouca para

desconsiderar que os primeiros assentamentos de Cascavel não tenham aparecido no entorno da encruzilhada. Mesmo porque, segundo a Figura 9, num raio de 5 mil m<sup>2</sup> estavam localizadas primeiras ocupações do povoado.

**Figura 6 - Mapa da ocupação oeste do Paraná na Revolução de 1924. Marcação de picadas abertas no oeste do Paraná.**



Fonte: Adaptado de Wachowicz, 1987, p.104. Org. Gil, L. G.

Neste momento, porém, faz necessário dar continuidade à história da gestão da Colônia Militar de Foz do Iguaçu, que consolidará a rede viária de ligação leste - oeste possibilitando o aparecimento de Cascavel.

O aumento da população oestina até meados da década de 1940 esteve ligado à exploração da erva mate e a madeira feita pelas obrages<sup>6</sup>, além do reconhecimento mundial do potencial turístico contido nas Cataratas do Iguaçu<sup>7</sup> cujo acesso também era feito via Argentina (PIAIA, 2004).

Considerando que até a década de 1950 a região oeste só possuía o município de Foz do Iguaçu, para efeito de compreensão do aumento populacional da região oeste nas primeiras décadas do século XX evidencia-se que, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE)<sup>8</sup> em 1920, o município de Foz do Iguaçu apresentava uma população de 1.990 habitantes, já no ano de 1950 o município possuía 16.421 habitantes.

De certa forma, a ação das obrages trouxe movimentação à região, mas se tratavam de trabalhadores itinerantes em busca de seu próprio sustento e de suas famílias, que por fim somente contribuiu com o crescimento das próprias obrages, sem a preocupação com o desenvolvimento do lugar. Apesar da abertura da estrada Guarapuava – Foz do Iguaçu, esta não favoreceu o crescimento local, pois era mal conservada e tomada pela vegetação. Assim, em meados de 1916, sob a responsabilidade do engenheiro Solano Natel de Camargo, a mesma estrada estratégica, aberta pelos militares, foi ampliada e melhorada, e apesar de ainda apresentar problemas técnicos foi utilizada por viajantes até o final do ano de 1919 (PIAIA, 2004). Com o passar dos anos, ao longo da estrada estratégica, além de pousos, surgiram vilas de apoio pré-concebidas por planejadores e pequenos núcleos urbanos espontâneos com distâncias aproximadas uns dos outros que atendiam e apoiavam os viajantes a qualquer momento da estrada (EMER, 1991).

---

<sup>6</sup> A princípio do foco da exploração foi a erva mate, depois concomitante a isso se deu a exploração da madeira, que seguiu por mais tempo, mesmo após o declínio do ciclo da erva mate, aí já realizada pelas companhias colonizadoras até meados da década de 1970.

<sup>7</sup> “Antes chamado de Saltos de Santa Maria.” (PIAIA, 2004, p. 60).

<sup>8</sup> Censo 1920 e 1940.

Ainda neste momento, se tentou a implantação de uma estrada de ferro<sup>9</sup>, terras foram concedidas para sua execução<sup>10</sup>, mas esta nunca foi realizada e isso propiciou o interesse e investimento em rodovias (PIAIA, 2004). Ainda Piaia (2004) e Sperança (1992) reforçam que o Estado preocupado com a ocupação do oeste, questão vista com o Decreto nº 4 de 1901, tituló as mesmas áreas várias vezes, resultando em brigas e violência, além da concessão a Companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e as colonizadoras com a condição de realizarem infraestrutura, estradas e comunicação.

Um novo decreto promoveu a transferência na ocasião de todos os direitos concedidos ao engenheiro João Teixeira Soares (1848-1928) para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. Essa empresa possuía, via concessão, terras na região da atual cidade de Cascavel, mais tarde transferidas à Empresa Brasileira de Viação e Comércio (BRAVIACO). O decreto constituía na prática a Companhia São Paulo – Rio Grande. Sua vinculação com as terras da Cascavel de hoje estava na concessão recebida para a construção de uma ferrovia rumo ao Oeste. Foi esse projeto que lhe garantiu a propriedade das terras que hoje conformam Cascavel (SPERANÇA, 1992, p. 52-53).

Então, em 22 de novembro de 1920, a Companhia de Estrada repassou seus direitos e deveres relativos da construção da ferrovia de Guarapuava ao oeste para a Companhia Brasileira de Viação e Comércio (BRAVIACO)<sup>11</sup> (PIAIA, 2004; YOKOO, 2011). Dessa forma, a BRAVIACO aceitou receber as terras desde que fossem terrenos limpos, sem posseiros e cobertos com madeira nobre, no caso, o pinheiro para exportação (YOKOO, 2011). Nesta década a região oeste já sofria a ação de algumas colonizadoras (COLODEL, 1988), porém de forma inexpressiva. A preocupação por parte do Estado se deu a partir da década de 1930, “apresentando características próprias pautadas na fixação definitiva de

<sup>9</sup> O Estado conferiu títulos também a Companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande.

<sup>10</sup> Como também havia a necessidade de ligar a ferrovia de São Paulo com o Rio Grande do Sul, terras foram concedidas pelo Decreto nº 10.432 de 09 de novembro de 1889, com prazo de 90 anos, à João Teixeira Soares. Essa ferrovia previa dois ramais, um no Rio Grande do Sul e outro no Paraná chegando ao Rio Paraná. Como a concessão foi realizada no período de monarquia, foi revalidada posteriormente na República e com o Decreto nº305 de 07 de março de 1890 a concessão sofreu alterações, entre elas a mudança no traçado dos ramais. Foi quando outro Decreto, de nº 1.286 de 06 de junho de 1893 autorizou João Teixeira Soares a transferir a concessão para a Companhia de Estrada de Ferro Rio Grande - São Paulo (a *Railway Company*, norte americana). Estado do Paraná (YOKOO, 2011).

<sup>11</sup> “Havia casos em que a concessão de exploração não fora dada diretamente aos investidores ligados a tipicidade das obras. Allica, por exemplo, utilizava-se das terras destinadas a *Brazil Railway Company*, que por sua vez, atuava através da subsidiária denominada BRAVIACO.” (PIAIA, 2004, p. 121).

núcleos coloniais e urbanos, dando ênfase ao estabelecimento de comunidades organizadas em vilas e cidades.” (ARRUDA, 2013, p. 257).

Quando o Estado concedeu as terras à Companhia de Estrada São Paulo – Rio Grande, o fez sob as áreas já consentidas às obras, ou seja, o Estado cedia uma permissão às obras para exploração por um determinado período, mas não dava posse definitiva a elas. Porém, sabe-se que apesar de receber uma determinada área, as obras avançavam muito mais, visto que o controle e a fiscalização do Estado na época eram falhos, pois sem condições financeiras para tal. Quando Estado concessionou as terras que futuramente passaram a BRAVIACO, essas incluíam inclusive o centro de Cascavel (PIAIA, 2014).

As terras que não possuíam requisição de posse ou contrato, com exceção das obras, foram divididas em glebas e utilizadas como pagamento de serviços, processo ao qual foram concedidas terras entre Catanduvás e Cascavel e depois mais terras no perímetro urbano de Cascavel ao engenheiro Francisco Natel de Camargo, antes já responsável pela reforma da estratégica e agora pelas medições a serviço do Estado a BRAVIACO (PIAIA, 2004).

Após esse episódio há uma divergência de opiniões entre Emer (1991) e Piaia (2004) em relação às terras localizadas em Cascavel. Emer (1991) afirma que Francisco Natel de Camargo arrendou terras a Antonio José Elias, mas ao contrário, Piaia (2014) considera isso improvável visto que, próximo do local, José Elias poderia solicitar terras devolutas ao Estado, ou seja, obtê-las de graça. De maneira que se entende como mais coerente a conclusão de Piaia (2014), sendo as terras ocupadas em 1922, junto a outros familiares. Posteriormente, em 1930, chegou a localidade José Silvério de Oliveira que arrendou terras de Antonio José Elias e instalou um armazém próximo a Encruzilhada<sup>12</sup>, como mostra a Figura 7 e Figura 8.

---

<sup>12</sup> “A trilha, suficientemente ampla para a passagem de carroças no transporte de produtos diversos, principiava em determinado ponto situado as margens de um ribeirão conhecido pelos herdeiros dos antigos tropeiros como rio da Cascavel, onde havia um pouso de viajantes. Talvez o início de Cascavel como cidade e futura sede municipal se tornasse o próprio pouso, futuramente habitado, a partir de 1921, e não a Encruzilhada dos Gomes, a partir de 1930.” (SPERANÇA, 1992, p. 54-55).

**Figura 7 - Encruzilhada na década de 1930.**



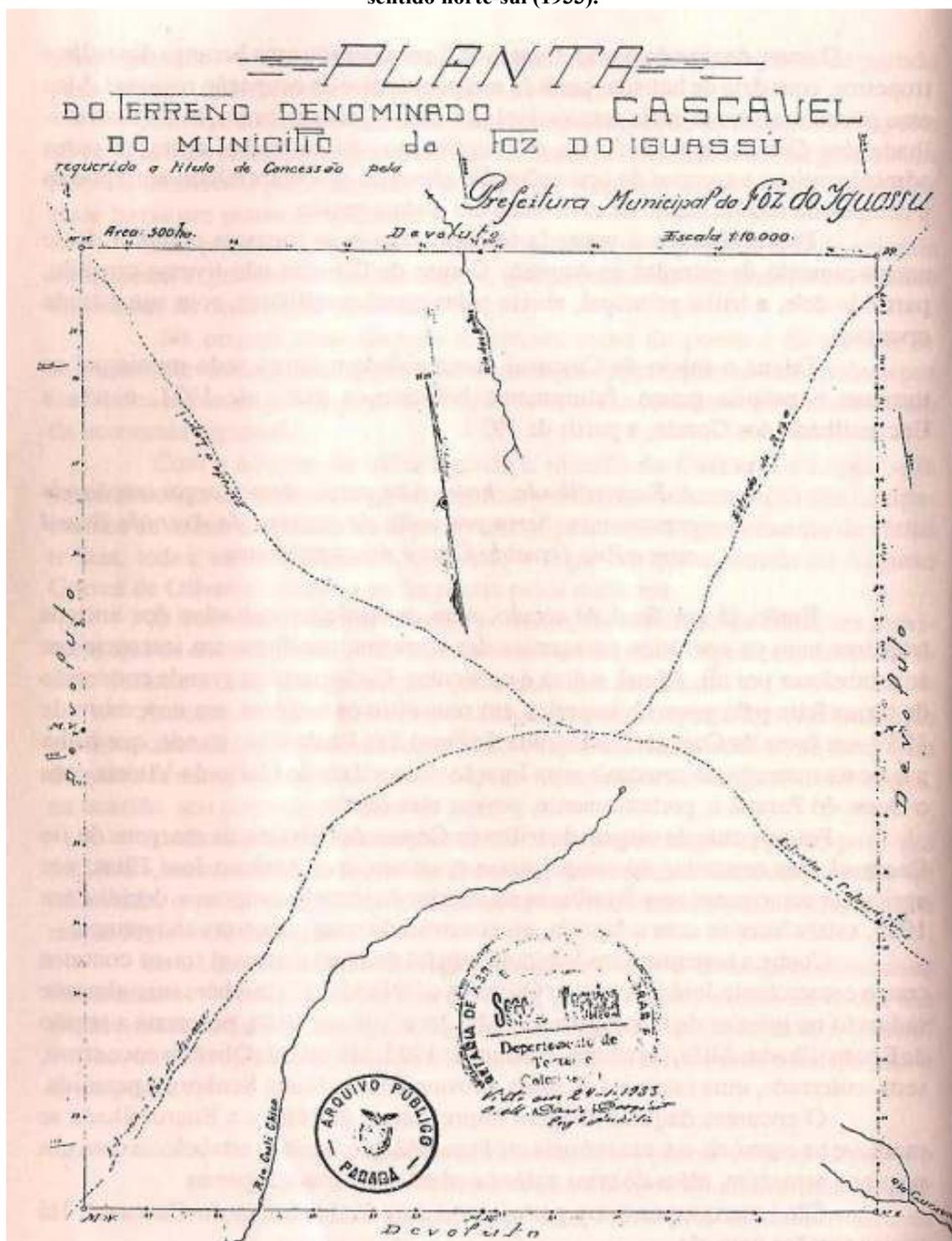
Fonte: Adaptado de Museu da Imagem e do Som, [192-?].

Nesta época, o sudoeste e oeste paranaense saltaram aos olhos dos gaúchos e catarinenses que já haviam ocupado, subdividido, cultivado e explorado em sua maioria o território de seus respectivos Estados. Deste modo a região era uma oportunidade de se fixar, ser absorvido e construir a sua vida.

Segundo Piaia (2004, p. 260):

Utilizando-se da típica estratégia sertaneja de ocupação, alguns se estabeleceram onde hoje é o bairro de Cascavel Velho, enquanto outros fixaram moradia no atual bairro Guarujá, pontos distanciados mais ou menos em uma légua. Nesta época o local foi visitado por José Silvério de Oliveira, de Guarapuava, que prestava serviços de limpeza dos ervais para as obras, dispoendo de grande mão de obra familiar, a qual acabou seguindo seus passos pelo oeste paranaense. No dia 28 de março de 1930, José Silvério de Oliveira e seu séquito chegaram a Cascavel. [...] Com a licença de Antonio José Elias, instalou-se José Silvério, também conhecido por nhô Jeca, na encruzilhada.

Figura 8 – Planta da Encruzilhada, cruzamento da picada ligando Catanduvas a Lopeí com outra picada sentido norte-sul (1933).



Fonte: Sperança, 1992, p. 56.



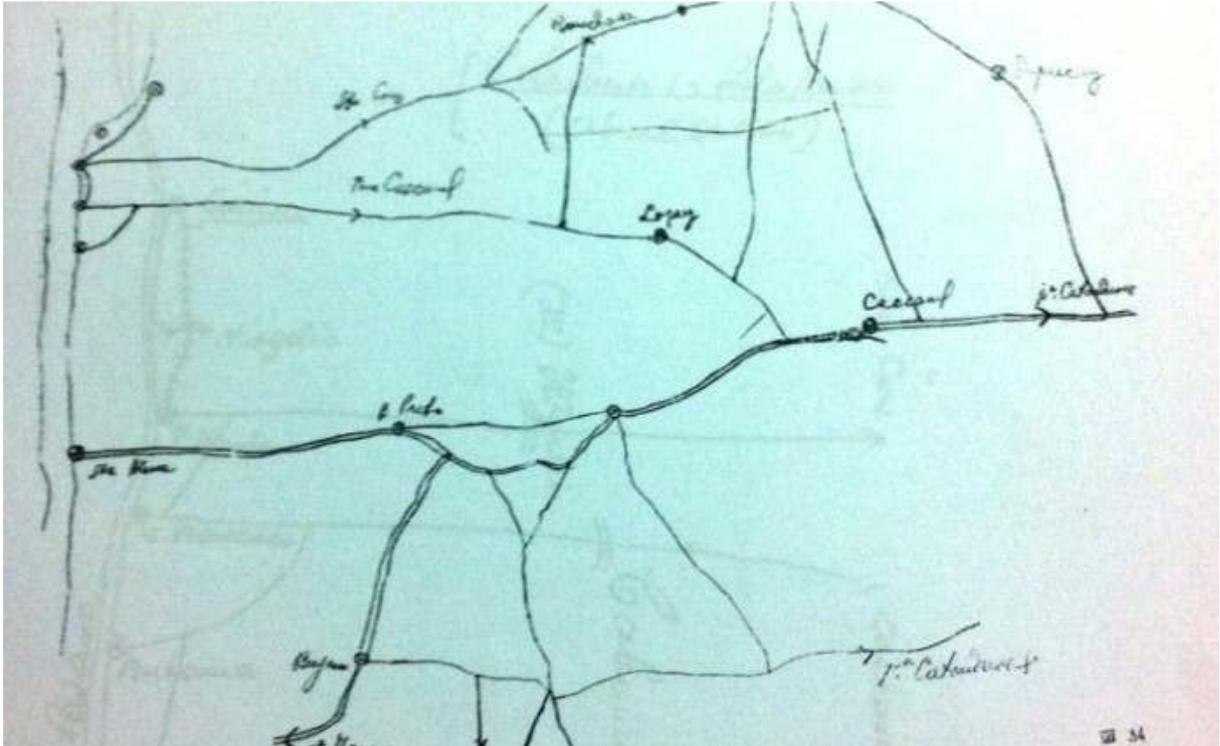
dos revoltistas e o programa de nacionalização do oeste - os poucos índios que sobreviveram se mesclaram aos brancos ou fugiram (WACHOVICZ, 1987; MYSKIW, 2003; PIAIA, 2004).

Além disso, a Argentina começou a produzir a erva mate e começou a se tornar autossuficiente (PERIS, 2001). Ainda durante o governo de Getúlio Vargas, uma comissão investigou a região oeste e elaborou um relatório ao Governo Federal, onde nasceu a ideia da criação do Território do Iguaçu. Porém, o governo do Paraná não aceitava a ação e reagiu com o Decreto nº 300, de 03 de novembro de 1930 (YOKOO, 2011), que retomou legalmente ao patrimônio do Estado imensas extensões de terras que antes haviam sido concedidas para os grupos estrangeiros e nacionais (companhias e obras). Com a Revolução de 1930, várias concessões de terras, sobretudo pela inoperância e não cumprimentos de cláusulas contratuais foram anuladas, voltando ao Estado 2.300 hectares de terras. O Decreto nº 300 reverteu ao Estado 1.700,00 hectares da BRAVIACO, o mesmo aconteceu com outras companhias (WESTPHALEN *et al.*, 1968 *apud* PERIS *et al.*, 2002).

A Revolução de 1930 daria o golpe de misericórdia, ao exigir que toda e qualquer empresa tivesse ao menos dois terços de empregados brasileiros. [...] Esta lei [...] veio a calhar com os interesses da nacionalização das fronteiras. É preciso compreender que o sistema das obras era incompatível com a necessária colonização apregoada pelo poder público, de forma que estas sempre que possível, obstaram qualquer plano de colonização (PIAIA, 2004, p. 21).

Na Figura 10 constata-se efetivamente a localidade do povoado já conhecido como Cascavel em mapas dos revoltosos, como também a rede de estradas abertas durante o ciclo de exploração da erva mate.

**Figura 10 - Mapa dos Revoltosos demarcando as picadas e a existência da localidade de Cascavel, década de 1930.**



Fonte: CPDOC – Fundação Getúlio Vargas – arquivo JT DPF 1924.05.10 Doc VII-34 *apud* Piaia, 2004, p. 392.

O início do processo de ocupação do povoado de Cascavel no entroncamento de estradas é obtido de acordo com mapas e relatos a partir da década de 1920, porém ainda tratava-se de um lugarejo não urbanizado, sem infraestrutura e não legitimado. “Havia apenas cinco moradias às margens do Rio Cascavel. [...] Com exceção de pequenos povoados, de caráter essencialmente rural – tal como o agrupamento de famílias iniciados por Elias – a região era praticamente despovoada, só havendo sinais de civilização referentes às origens ervateiras.” (SPERANÇA, 1992, p. 83). Ou seja, entende-se que se tratou de uma ocupação despreziosa e espontânea. Mas para caracterizar a estrutura urbana de Cascavel é preciso compreender o significado de suas possíveis tipologias e verificar em qual delas a cidade se enquadra.

Classificar a forma de uma cidade é algo complexo, pois é preciso considerar a formação e o ponto de vista de quem a analisa, é preciso ter a consciência de que o objeto em análise é um elemento vivo, mutável e em constante alteração (GUERREIRO, 2010). Para

Guerreiro (2010) a história, a geografia ou a economia consideram que o tamanho, localização, relação com o espaço, função e etc. são importantes elementos que influenciam nas transformações urbanas, mas para os arquitetos o que interessa é mais a forma física. Porém, ainda assim, aos olhos dos urbanistas as interpretações e considerações podem ser variadas, pois muitos apreciam o ponto de vista dos historiadores, geógrafos e economistas. Aliás, esta é a ótica desta pesquisa que vê a cidade como um organismo cuja sua concepção e funcionamento estão diretamente relacionados com muitos fatores que vão além da forma.

De acordo com Guerreiro (2005), vários autores, entre eles Pierre Lavedan e Spiro Kostof reconheceram a existência de dois tipos de cidades, as planejadas e as ditas espontâneas. Em relação aos tipos de cidade, Kostof (2009, p. 43, tradução nossa) cita que:

Ela está assentada em um momento, seu padrão é uma vez determinado por tudo através da supervisão autoritária. Até o século XIX, os padrões eram invariavelmente registrados como um ordenamento, um diagrama geométrico. No seu mais puro estado seria uma grade, ou então um plano centralizado, um esquema como um círculo ou um polígono com ruas radiais saindo a partir do centro; mas frequentemente a geometria é mais complexa, causando duas formas puras em uma combinação modulada e refratada. Outro tipo é a *Ville Spontanée* – a cidade espontânea, também chamada de “crescida”, “chance-de-crescimento”, “gerada” (contra a imposição), ou destacando uma das evidências determinantes do seu padrão, “geomorfologia”. Presume-se seu desenvolvimento sem os benefícios dos designers, sujeito a nenhum plano mestre, mas de acordo com passagem do tempo, a lei do terreno, e a vida diária dos cidadãos. O resultado da forma é irregular, sem geometria, orgânica, com a incidência de ruas tortas e curvas aleatórias definidas em um espaço aberto.

Guerreiro (2010) considera que cidades orgânicas são produzidas por uma consciência reduzida ou inexistente e que nasce e se acomoda configurando uma forma final, assim como os elementos da natureza. A propósito a base de sua teoria da forma são as formas da natureza e a maneira como seus elementos encontram o equilíbrio.

Porém, Guerreiro (2005) afirma que ainda assim é difícil conceituar e definir a forma de uma cidade, por ser uma estrutura complexa onde as duas situações podem coexistir.

Lerner (1978) e Dias *et al* (2005) evidenciam a formação de Cascavel ao longo do eixo linear da estrada, e de fato este foi condicionado a matriz e norteador durante o processo de expansão ganhando importância na estrutura como um todo. Mas, apesar de Cascavel ter se

originado a partir de um povoado de ocupação espontânea sua estrutura inicial não pode ser considerada como desorganizada e nem de configuração de cidade linear, pois a ocupação começou neste formato por conta da estrada, mas não se manteve, alterando sua forma durante o processo de expansão. “Assim, o que em determinado momento classificamos de estrutura orgânica, noutra momento pode ser racionalizada. [...] A metamorfose da malha urbana é também uma consequência da expansão e do crescimento das cidades.” (GUERREIRO, 2010, p. 86-89).

Quanto ao início da ocupação do povoado de Cascavel, não há fotos ou mapas da área urbana nas décadas de 1920 ou 1930 que possam confirmá-las. Assim sendo, com base nos relatos obtidos e como apontados por Guerreiro (2005), o fato da estrutura de Cascavel ter surgido de forma espontânea não dá a ela características de desorganização, posto que a forma por mais diversificada que seja ainda pode apresentar um arranjo próprio e particular acordado com a situação. As primeiras casas de Cascavel surgiram no sentido da estrada, quer dizer, o sítio plano e a estrada foram elementos condutores na composição formal inicial, possibilitaram essa disposição e não a disposição que foi imposta ao sítio. Além do mais, a ordem depende das relações entre as partes, sem previsão de como poderá se dispor, onde só é possível notar sua abordagem a partir do todo e não das partes individuais (GUERREIRO, 2010).

[...] os espaços urbanos ditos orgânicos não são ‘irregulares’ e muito menos ‘informais’, ao contrário do que habitualmente são designados em bibliografia específica. Mesmo não sendo ortogonais, eles têm uma geometria própria, que resulta das condições do sítio e tem uma estrutura organizada, tal como a própria palavra ‘orgânico’ indica. O sítio desempenha um papel fundamental para essa organização (GUERREIRO, 2005, p. 14).

Em relação à forma linear, originalmente confere-se este conceito a Arturo Soria y Mata, e compreende organizar um espaço urbano novo de maneira linear (Figura 11), com uma rua principal e quadras dispostas de ambos os lados em ruas transversais (PALACIO, 1969).

**Figura 11 - Plano linear feito para cidade de Madri, Espanha.**



Fonte: Palacio, 1969.

Quer dizer, trata-se de uma formação contrária à situação de Cascavel, que se desenvolveu ao longo de uma via já existente e que simplesmente a tomou como guia de ordenamento. Elemento entendido por Vasconcellos (1959) *apud* Marx (1980) como uma característica nascida nas aldeias medievais e que permaneceu em muitas cidades brasileiras, aproveitando a oportunidade comercial que as estradas proporcionavam.

A configuração urbana depende fundamentalmente da rede de percursos, uma vez que ‘não existe edifício sem um caminho ao qual se lhe possa aceder. [...] Antes de construir um edifício tem que haver uma estrutura apropriada para chegar ao lugar onde surgirá, há que chegar a um lugar. O trajeto é por definição a estrutura apropriada para permitir o acesso a um lugar’. Muitos destes trajetos, tornam-se com o tempo estradas importantes, outros vão se consolidando nas ruas de aldeias e cidades, onde quer que o sítio reúna as condições para a edificação (Caniggia, 1995 *apud* Guerreiro, 2005, p. 04).

José Silvério de Oliveira se instalou com um armazém nas proximidades do entroncamento da rodovia estratégica com as outras picadas que davam acessos aos portos do Rio Paraná e segundo relatos de alguns antigos moradores, o estabelecimento tinha chão batido com poucas mercadorias (EMER, 2002). Ainda na década de 1930 existiam outras lojas em Cascavel, como: “comércio de Manoel Silvério, Miguel Wichoski, José Bartnik, Horácio dos Reis e Aníbal Lopes. Estes comércios eram abastecidos por Guarapuava e Ponta Grossa, utilizando carroções poloneses<sup>13</sup>.” (THOMÉ, 2005, p. 51).

Sendo Foz do Iguaçu o único município da região oeste até a década de 1950, após o nascimento do povoado de Cascavel, este pertenceu a sua municipalidade. As terras o foram

<sup>13</sup> “Relato do morador Sr. Edjas Santelti Siqueira, que foi carroceiro e fazia viagens para Guarapuava e Ponta Grossa.” (THOMÉ, 2005, p. 51).

requeridas em 1931 por Foz do Iguaçu ao Governo do Estado para que pudesse ser repassada ao povoado<sup>14</sup>, como pode se ver na Figura 12, o documento de pedido do prefeito de Foz do Iguaçu pelas terras destinadas a Cascavel. O pedido foi concedido em 04 de setembro de 1933, e em 1936, Manuel Ribas, governador no Estado, autorizou a criação do Patrimônio Municipal, conforme Figura 12 e Figura 13 (GARGNIN, 1992; SPERANÇA, 1992), que já nasceu com o nome de Cascavel.

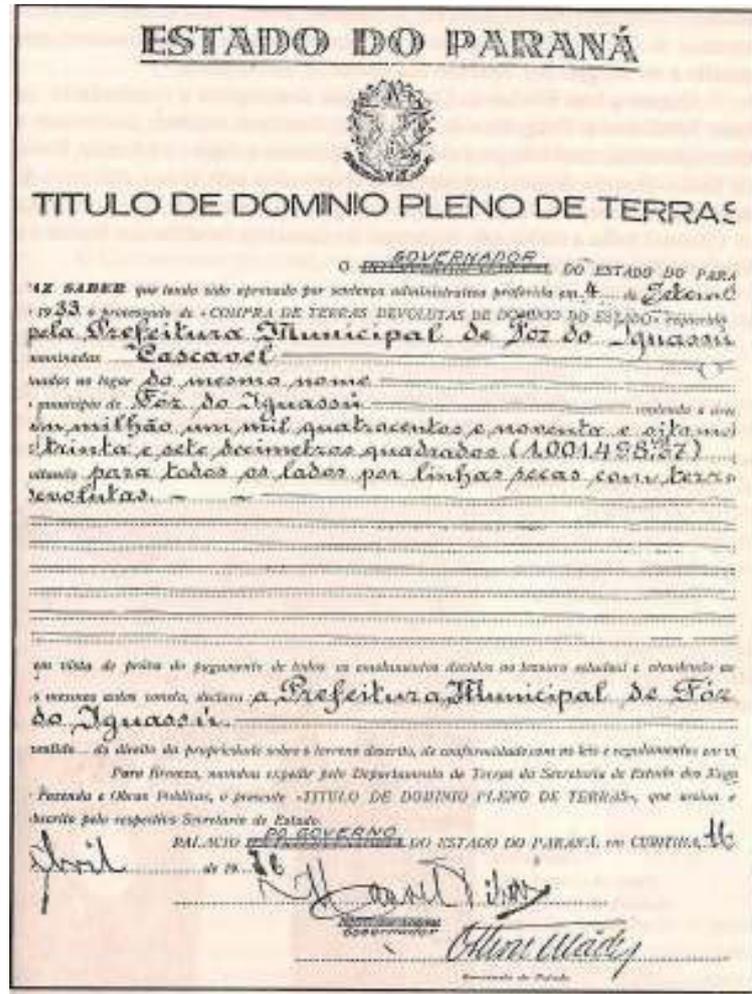
**Figura 12 - Documento do pedido do prefeito de Foz do Iguaçu solicitando terras para o Patrimônio de Cascavel (1931).**



Fonte: Sperança, 1992, p. 106.

<sup>14</sup> Também conhecida como Aparecida dos Portos de Cascavel, “nome dado a Cascavel por Monsenhor Guilherme, por considerarem Cascavel um nome de má influência, nome de uma ‘serpente do mal’.” (SPERANÇA, 1992, p. 82).

Figura 13 - Documento do título de terras doado ao Patrimônio de Cascavel (1936).



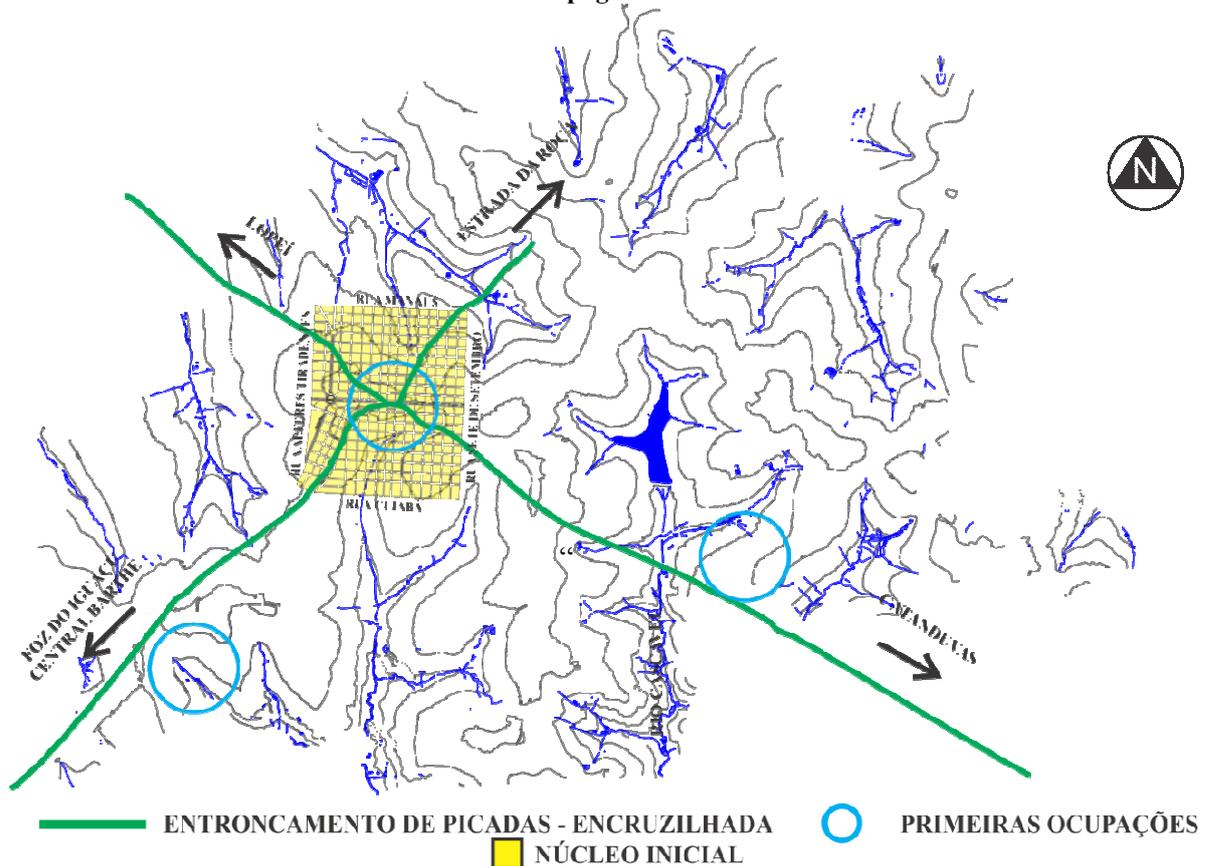
Fonte: Sperança, 1992, p. 115.

A área solicitada seria de 500 ha para a formação da sede do novo povoado e futuro município, porém a área doada foi de 100 ha. Somado a isso, antes mesmo do interventor do Estado doar as terras, Foz do Iguaçu titulou 76 pessoas com áreas de vários tamanhos (GARGNIN, 1992). Neste mesmo trâmite o governo vendeu pequenos lotes agrícolas aos colonos interessados no cultivo da terra e os lotes urbanos foram requeridos (PIAIA, 2004). Compreende-se aí que houve uma incompatibilidade entre a quantidade de títulos distribuídos e quantidade de terras realmente disponíveis para ocupação, logo, este foi mais um elemento para problematizar a questão de posses e títulos em Cascavel.

Segundo Gargnin (1992) o memorial descritivo da cidade foi realizado e planejado pelo engenheiro civil Antonio de Souza Mello Junior cuja planta previa os lotes entre as ruas

Cuiabá e Manaus e Sete de Setembro e Alferes Tiradentes, hoje Rua Presidente Juscelino Kubitschek, e ainda Sperança (2007) afirma que o traçado viário foi de responsabilidade do agrimensor Hans Marth<sup>15</sup> (Figura 14).

**Figura 14 - Projeto realizado por Hans Marth sobreposto a locação das primeiras ocupações e planta topográfica.**



Fonte: Sperança, 1992, SEPLAN, 2012. Org. Gil, L. G.

Como visto na Figura 14, sobrepondo o plano de Hans Marth sobre a planta topográfica do local, verifica-se que para ordenar a ocupação, o traçado escolhido foi o tabuleiro de xadrez com ruas retilíneas, supondo-se que o desenho seja resultado do predomínio da topografia plana sob a área projetada; porém as áreas de fundo de vale também foram demarcadas, não se considerando sua preservação; o plano se concentrou em ordenar as ocupações iniciais no entorno do entroncamento viário e se orientou pela estrada ervateira mantendo-a como eixo central. Isto é, até acontecer a elaboração do plano por Foz do Iguaçu

<sup>15</sup> Até o momento as informações sobre o profissional e sobre suas influências para realização do projeto são escassas, ainda mais pelo fato de Foz do Iguaçu não possuir arquivo histórico, mapoteca ou qualquer outro meio para conservação da memória da cidade, apesar de sua importância nacional e regional.

a ocupação espontânea possuía uma forma implícita, logo depois passou a ser explícita (BOHN, 1990 *apud* GUERREIRO, 2010). Kostof (2009) ressalta que a grade de uma cidade normalmente se inicia de forma orgânica, pois somente quando há uma autoridade coordenando o processo de planejamento que se pode estabelecer uma concepção coerente com vínculos racionais para o núcleo urbano, isso inclusive é exemplificado em algumas grandes cidades que sofreram adições em suas malhas iniciais, amarrando duas formas a uma.

De acordo com Bruno (1954) *apud* Marx (1987) as fundações urbanas mais recentes, particularmente as dos últimos dois séculos, além de terem outra implantação, são de traçado mais regular. Tendem ao desenho em tabuleiro de xadrez em terrenos mais planos e uniformes. Kostof (2009, p. 116, tradução nossa) concorda e ainda acrescenta que “a grade: ortogonalmente é uma maneira de criar a ordem urbana, e não uma simples fórmula urbana de design. Se a grade urbana é ambígua na história da cidade, ela é também um padrão não predicado. Em um terreno plano, ela é um método sensível de divisão da terra.”

Em 1932, Cascavel obteve sua primeira escola e contava com não mais de meia dúzia de casas. Neste período José Silvério conseguiu transferir o posto telegráfico para Cascavel, que antes realizado com transporte animal, em 1937, passou a receber regularmente os aviões do Correio Aéreo Nacional (PIAIA, 2004; SPERANÇA, 1992). Dessa forma, apesar de várias colonizadoras<sup>16</sup> terem participado do processo de ocupação da região oeste, em Cascavel, a ocupação se deu à medida que os colonos chegavam, se assentavam e requeriam seus devidos títulos, que nos casos de direito, eram atendidos. Alguns relatos de pioneiros trazidos pelos memorialistas registram que após a solicitação de terras serem atendidas era preciso construir sobre a mesma, ao contrário o título era tomado.

As colonizadoras não terão a supremacia sobre a colonização de toda a região oeste paranaense. Desta forma iremos constatar dois modos distintos de ocupação: uma delas acionada e direcionada em primeira instância pelas empresas de terras, a outra

---

<sup>16</sup> “Colonizadora Madeireira Rio Paraná S.A. – MARIPÁ, Pinho e Terras, Industrial Agrícola Bento Gonçalves, Colonizadora Matelândia.” (REOLON, 2007); e Colonizadora Criciúma.” (GREGORY, 2002, p.93).

levada a efeito diretamente pelos órgãos do Estado, nas chamadas terras devolutas (PIAIA, 2004, p.162).

Em síntese, Peris (2001) e Piaia (2004) possuem classificações aproximadas em relação à ocupação e colonização da região oeste, organizadas na Tabela 1.

**Tabela 1 - Classificação das fases de ocupação e desenvolvimento da região oeste segundo Peris (2001) e Piaia (2004).**

<b>Peris (2001)</b>	<b>Piaia (2004)</b>	<b>Fases</b>
Disputa do Estado do Paraná entre espanhóis e portugueses;	Imposição de moeda, idioma e costumes estrangeiros por meio da exploração da erva mate;	1 <sup>a</sup>
A criação da Província do Paraná até a chegada dos primeiros colonizadores. Em 1946, com a ocupação do território da região oeste do Paraná por obrageros argentinos e o surgimento das trilhas dos “ervateiros” e isolamento desta região do restante do país;	A expansão dos descendentes dos tropeiros fixando território na região de Cascavel;	2 <sup>a</sup>
A chegada dos primeiros colonizadores entre 1946 a 1964.	A expansão do capitalismo no campo e concentração urbana;	3 <sup>a</sup>
	E por fim, a linha imposta pelo Poder Público por meio da extensão do telégrafo e construção da Rodovia Estratégica.	4 <sup>a</sup>

Fonte: Peris, 2001; Piaia, 2004. Org. Gil, L. G.

Apesar da erva mate e da madeira terem sido atividades concomitantes, o declínio da erva mate deu início ao fortalecimento da extração de madeira, por conta de diversos fatores que enfraqueceram da atividade em território brasileiro, entre eles, as duas guerras mundiais e a preocupação e investimento da Argentina na produção da erva no intuito de livrar-se das importações que seguidamente foi compensado aos obrageros pela extração de madeira (WACHOVICZ, 1987; PIAIA, 2004). “Por razões de políticas internas do país portenho, a exportação de madeira sobrepujará os ganhos com a erva mate, tornando particularmente vantajosa a extração no período que vai de 1916 a 1925.” (PADIS, 1981, p. 71).

De maneira que o enfraquecimento do mate por fim culminou na decadência das obras, fortaleceu a exploração da madeira, a alocação de infraestrutura viária e implementação do processo planejado da ocupação da faixa da fronteira com colonizadoras gaúchas (IPARDES, 2004). Ou seja, intrínseco ao ciclo da erva mate nasceu a rede viária na

região oeste, consolidando o entroncamento à medida que sistema mercantil o promoveu. Oliveira (2001) destaca que com o declínio da erva mate e das obrages, muitas pessoas ficaram desempregadas deslocando-se para os centros urbanos em busca de novas oportunidades.

Consolidando a colonização oestina, o Programa Rodoviário Marcha para o Oeste, criado durante o governo de Getúlio Vargas propiciou, em 1938, que fosse desenvolvido pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a ocupação efetiva do oeste paranaense por meio da melhoria de estradas que cortavam a região, entre elas, a antiga estrada estratégica de ligação entre Guarapuava a Foz do Iguaçu (PIAIA, 2004), que passou por Cascavel. O motivo que levou a estrada estratégica a passar pela cidade é questionado por Piaia (2004) pelo fato de elegerem justamente um entroncamento na localidade de Cascavel, mas Emer (1991, p. 115) atribui essa escolha à topografia:

A topografia da localidade determinou o traçado da Rodovia Estratégica e das picadas, formando um entroncamento para diversas direções; interesse comercial de Silvério de Oliveira, a decisão de aí estabelecer-se. Esses fatores proporcionaram ao novo núcleo de ocupação uma posição privilegiada dentro da região e, somados às características humano-culturais das famílias que aí se estabeleceram, em poucos anos, transformaram a localidade – Cascavel – em referência administrativa no contexto do imenso município de Foz do Iguaçu.

Observando-se as trilhas dos ervateiros percebe-se que a escolha de Cascavel como ponto de partida das trilhas não foi por acaso, a cidade está localizada na parte mais alta do território e a partir deste local se podia atingir o Rio Paraná em qualquer direção, a norte ou a sul, com distâncias equivalentes. A cidade também é a última porção de relevo plano no sentido leste, a partir do Rio Paraná (PERIS, 2001). Por fim, após a ocupação do sudoeste do Estado, quando a via de ligação norte – sul do país cruzou a de ligação leste – oeste paranaense, um grande elemento impulsionador se constituiu possibilitando o crescimento da mesorregião assim formada. A ligação leste – oeste no Estado concedeu tanto aos países como ao leste do continente uma ligação com o Oceano Atlântico, ou seja, se formou ali um ponto

de comunicação entre o mercado formado pelos países sul-americanos (PERIS, 2001; REOLON, 2007).

Portanto, entende-se que até meados de 1930, a erva mate foi o produto fundamental para conformação regional oestina considerando que suas áreas de exploração contribuíram para o surgimento de cidades que, sejam elas fruto de colonização planejada ou de ocupação espontânea, constituíram uma rede de ligações que contribuiu para o surgimento e fortalecimento do povoado de Cascavel.

## **2.2 A Expansão da Forma Urbana e a Formação Populacional ocorrida no Ciclo da Madeira (1940-meados de 1970)**

Parte-se do princípio que cada lugar é rodeado e sofre influências que tornam as cidades espaços cujo modo de formação é singular. Cada cidade é diferente da outra com variáveis que podem ser comuns, mas com combinações particulares (FRESCA, 2001). Que toda cidade possui individualidades circunstanciais, considerando que Santos (2012a, p. 12) entende que a “essência do espaço é social” e que este é formado por várias coisas, entre elas os objetos da natureza somados à sociedade, sendo o homem agente ativo no meio onde intervém. Quer dizer, por questão de sobrevivência o homem corresponde atuando e refletindo no espaço de acordo com as dinâmicas, entre elas, a econômica, condição da região oeste e da cidade de Cascavel, razão a qual Piaia (2004) evidencia e titula o processo de ocupação como diferenciado.

Findada a exploração da erva mate, os obrageros ainda viram na madeira uma substituição de comércio e começaram a extração pela região oeste do Estado (WACHOVICZ, 1987).

Ressaltando-se que em 1942 a propriedade de Domingos Barthe foi comprada pelos Irmãos Lupion (EMER, 1991), até 1940 as serrarias contribuíram serrando a madeira e abastecendo a necessidade de construir casas. Posteriormente, com a tecnologia, o ciclo tomou outro caminho utilizando a energia para beneficiar madeira em escala industrial e comercial. Em síntese, no período de 1935 a 1955, a madeira foi a principal atividade econômica de Cascavel e é considerada agente na condição de emancipação da cidade (SPERANÇA, 1992). De acordo com Emer (2002), em 1945, havia em Cascavel 03 serrarias<sup>17</sup>, aumentando a produção e o progresso da localidade, que pertenciam ao governador Moysés Lupion (MOYSES, [194-?]). Isto é, a localidade recebia a atenção dos investidores quanto ao seu potencial econômico (PIAIA, 2014).

No mesmo ano, o Programa Rodoviário Marcha para o Oeste integrou a estrada ervateira à rede de vias federais, passando-a a BR-35, a principal ligação leste - oeste do Estado. Esta rodovia confirmou passagem por Cascavel<sup>18</sup>, consolidando a região da antiga encruzilhada em entroncamento viário, tendo seu fluxo intensificado e fazendo com que a região oeste superasse o sudoeste (PIAIA, 2004). E ainda de acordo com Santos (2013) o período pós Segunda Guerra Mundial o país se integrou por meio das estradas de ferro e construção de rodovias, permitindo o contato com várias regiões do país promovendo mobilidade para produção, trabalho, mercadorias e capital.

É desse modo que o país vai conhecer uma ocupação periférica. A decisão geopolítica de estimular a industrialização em diversas regiões e de ocupar o território com projetos de colonização teve influência relevante nesse processo, mas o próprio mercado jogou papel fundamental, viabilizado pelas novas infraestruturas de transporte e de comunicações [...] (SANTOS, 2013, p.47).

Durante a década de 1940, o Estado tendo posse de grandes áreas devolutas, possibilitou a vinda dos colonos gaúchos e catarinenses ao oeste paranaense. Os gaúchos expandiram as suas produções agrícolas até a divisa com Santa Catarina, e sem mais espaço

---

<sup>17</sup> A cidade chegou a ter mais de 150 serrarias (PARO, 2013).

<sup>18</sup> A estrada original situava-se mais ao sul partindo de Catanduvas (PIAIA, 2004).

reivindicaram áreas vazias. Para não contrariar o governo paranaense, Getúlio Vargas defendeu a criação do Território Federal do Iguaçu, alegando nacionalizar a área, mas na realidade o interesse era tomar essas terras do Estado e abrir caminho às colonizadoras. O Território Federal “é uma área, um espaço territorial, não compreendido na jurisdição de estados-membros excedente, portanto do conjunto territorial compartilhado por essas unidades federativas, e imediata e exclusivamente submetida à jurisdição da União.” (LOPES, 2002, p. 25), quer dizer, como território federal Getúlio Vargas teria domínio e poder de decisão sobre a área. Para Reis (1963) a redivisão do Brasil era necessária mediante o não desenvolvimento das áreas de fronteira do norte e a sul, que continuavam despovoadas e sem a demonstração de interesse dos Estados em modificá-las, sendo úteis para os brasileiros. A Carta Constitucional de 1937 no seu Art. 6 coloca que “a União poderá criar, no interesse da defesa nacional, com partes desmembradas dos Estados, Territórios Federais, cuja administração será regulada em lei especial.” (LOPES, 2002, p. 26). Com essa normativa foram criados os territórios de Fernando de Noronha, Amapá, Rio Branco, Guaporé, Ponta Porã, e o Território Federal do Iguaçu, pelo Decreto Lei nº 5.812 de 13 de setembro de 1943.

Lopes (2002) compreende que a preocupação na época era que sem a redivisão, no futuro, os estados maiores exercessem poder político e econômico sobre os menores, entretanto com a reorganização territorial não só os pequenos seriam beneficiados, mas também os maiores, que na época não sabiam o que fazer com grandes áreas vazias. Na época parecia ser a decisão mais favorável.

Getúlio Vargas assumiu o país em 03 de novembro de 1930 e seu governo apresentou grande preocupação com o povoamento e ocupação dos espaços vazios e de fronteiras brasileiras. O Programa Marcha para o Oeste exaltou a imagem de brasilidade, a ideia de que todos falassem o mesmo idioma e compartilhassem da mesma cultura e tradição. Sob esse contexto a Argentina entendia que para se impor era preciso ter o domínio da bacia e

desembocaduras do Rio da Prata, de maneira que a preocupação de Getúlio Vargas tinha sentido (LOPES, 2002). “Portanto, conclui-se que a criação do território pode ser concebida como um ato de ocupação definitiva da faixa fronteira, para assim romper o isolamento e afastar definitivamente o perigo estrangeiro para soberania nacional, que rondava a região.” (LOPES, 2002, p. 111).

O Território Federal do Iguaçu abrangia o oeste e o sudoeste do Paraná e o sudoeste de Santa Catarina, foi dividido nos municípios de Foz do Iguaçu, Clevelândia, Mangueirinha, Chapecó e a vila de Xagu, ex-Laranjeiras do Sul que passou a se chamar Iguaçu. Anteriormente a capital do Território era Foz do Iguaçu, mas Decreto-Lei nº 6.550 transferiu a mesma, mesmo Luiz Carlos Pereira Tourinho, militar responsável pela construção do quartel do 1º Batalhão de Fronteira na capital do Território. Na época o militar sugeriu para capital a localidade de Cascavel e acrescenta, “expus-lhe a magnífica situação de Cascavel, chapadão apropriado para ali assentar grande cidade, com possibilidade de obter água potável por gravidade. Bastaria, então, para povoar o oeste com rapidez, construir as estradas de Cascavel – Guaíra e Cascavel – Foz do Iguaçu.” (LOPES, 2002, p. 117).

Durante seu período de existência, João Garcez Nascimento, primeiro governador do Território, viajando sobre o mesmo, constatou desde a beleza a precariedade dos habitantes locais, a carência de transporte e comunicação, de maneira que priorizou a melhoria das estradas (LOPES, 2002).

Durante a Segunda Guerra Mundial, o apoio do governo aos países democratas aliados colocou em cheque a contradição entre um sistema autoritário e ditatorial ser contrário ao mesmo sistema na Europa, e essa ação instigou manifestações contra o governo varguista. Foi exigida a democratização do Brasil e Getúlio foi deposto pelo do Exército em 1945, colocando fim ao Estado Novo e à Era Vargas. Após esse episódio novos deputados, senadores e presidente foram eleitos e as forças políticas paranaenses se uniram para

reconquistar a parcela do Território do Iguaçu (LOPES, 2002). Graças a uma emenda na Constituição reivindicada pelos políticos eleitos, somente o Território do Iguaçu foi extinto (WESTPHALEN *et al.*, 1968 *apud* PERIS *et al.*, 2002). Analisando este episódio da região oeste, para Lopes (2002) a população do extinto Território não queria voltar a pertencer ao Estado do Paraná, pois tinham medo de voltar ao abandono, o que de fato ocorreu.

Embora os primeiros gaúchos e catarinenses tenham vindo para região na década de 1920, o fluxo mais considerável de migrantes que vieram para o oeste paranaense saiu do Rio Grande do Sul durante a década de 1940, aumentando em 1950. Um estudo realizado pela Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul (SUDESUL) aponta o Rio Grande do Sul como estado expulsor, Santa Catarina como expulsor e receptor e o Paraná como receptor por excelência (SUDESUL, 1975).

Gregory (2008) cita que só eram bem vindos ao Paraná aqueles que viessem para cultivar, produzir bens e riquezas, caso contrário a colonização aleatória colocaria em risco a ordem e o controle do poder público, não sendo um colono bem quisto. Muitos deles vinham de São Paulo e Minas Gerais, e mesmo a colonização norte paranaense, no início não tendo se atentado muito para essa seleção, a experiência lhes trouxeram os aventureiros indesejáveis, nortistas que o governador Moysés Lupion associava como certo a vinda de problemas.

Os problemas, de acordo com a versão oficial, eram maiores nas áreas de colonização particular e de presença de nordestinos. É a demonstração de que o poder público deveria influir na seleção dos colonos a serem atraídos, deveria se fazer mais presente, presente nos projetos de colonização e nas orientações à população através de ações concretas (GREGORY, 2008, p. 78).

Frente a essa facilidade de terras em Cascavel, Piaia (2004) considera distinta se comparada a Toledo, uma cidade planejada e projetada por uma companhia colonizadora bem sucedida na região oeste, a Companhia Madeireira do Rio Paraná S.A. (MARIPÁ). Esta colonizadora foi a única que ofereceu segurança e tranquilidade ao contrato de posse (WESTPHALEN, MACHADO, BALHANA, 1988 *apud* REOLON, 2007), tendo adquirido

as terras da gleba da antiga Fazenda Britânia, cujo ex-proprietário, a *Compañia Maderas del Alto Parana*<sup>19</sup>, em 1946, diretamente com o Governo do Paraná, com aprovação da Assembleia Legislativa do Estado, sendo uma compra ratificada por lei (NIEDERAUER, 1982).

Em relação às ações e objetivos promovidos pela MARIPÁ, supõe-se que apesar do início da ocupação da localidade de Cascavel ter sido espontânea, esta estava numa posição geográfica estratégica, um entroncamento viário que antecedia Toledo, de maneira que se acredita que a atividade da MARIPÁ tenha possibilitado que alguns migrantes ao passarem pelo local tenham se interessado e o divulgado, principalmente pela facilidade na posse de terras. Ou seja, a colonizadora, ao planejar e organizar a cidade de Toledo, entre outras na região, teria propiciado indiretamente o conhecimento e a vinda de pessoas para a Cascavel.

A companhia colonizadora era formada por migrantes gaúchos e organizou um programa de colonização com a implantação de vários núcleos urbanos, sendo a cidade de Toledo, a 45 km de Cascavel, tida como sucesso de empreendimento pela companhia (PIAIA, 2004). Sua sede era em Porto Alegre, mas o seu principal escritório, em Toledo. Entre os principais acionistas da empresa estava Alberto Dalcanale, Willy Barthe, Alfredo Paschoal Ruaro, os irmãos Egon Bercht e Kurt Bercht, Leonardo Júlio Perma, todos conhecidos e sócios na colonização já realizada no oeste de Santa Catarina (WACHOVICZ, 1987).

Num primeiro momento, a MARIPÁ se mostrou interessada somente em explorar a madeira, depois, já capitalizada, passou a ser predominantemente colonizadora. Entre os objetivos da companhia, os prioritários eram: tipo de propriedades que seria estabelecido, o

---

<sup>19</sup> A obra denominada Fazenda Britânia, teve origem em 1905, quando o chefe político da região, Jorge Schimmelpfeng, através da lei nº 610 de abril de 1905, adquiriu 250.000 hectares de terras devolutas, a título de compra, à razão de 2\$500 o hectare. No ano seguinte, Jorge Schimmelpfeng comunicou ao governo do Estado do Paraná, a organização de uma empresa para exploração da obra. Era a *Compañia de Madeiras Del Alto Parana* e que era representada por Hilary Howard Lang. Esta companhia, era na realidade apenas uma das ramificações de outra companhia inglesa: a *The Alto Paraná Development Company Ltd*. Esta companhia, que teve Jorge Schimmelpfeng como testa de ferro, foi autorizada a funcionar no Brasil pelo governo federal brasileiro, em 18 de julho de 1907; sua sede reconhecida era a cidade de Buenos Aires (WACHOVICZ, 1987).

tipo e características do elemento humano<sup>20</sup> que seria atraído e a assistência que seria fornecida (NIEDERAUER, 1982).

No que diz respeito às pessoas, segundo o plano de ação da colonizadora, esta objetivava o seguinte:

Da colonização das terras da antiga Fazenda Britânia, foram excluídos três tipos de elementos humanos: 1 – o colono, também descendente de europeus, que avançava em direção ao oeste pela linha sul paranaense. Em sua grande parte, era o formado de descendentes de imigrantes poloneses e ucranianos; 2 – o caboclo paranaense, filho tradicional dos sertões brasileiros, que também encontrava-se na região em número nada desprezível; 3 – o pelo duro, nortista, que representava a frente cafeeira, que estava ocupando todo o norte do Paraná (WACHOVICZ, 1987, p. 175).

De início seus empresários buscavam pessoas que tivessem experiência em derrubar o mato, no trabalho com a lavoura, acostumadas com a policultura e com a criação de pequenos animais. Este era o trabalhador considerado modelo para a companhia, que via nos agricultores gaúchos todos esses predicados, que, aliás, por serem da mesma região, conheciam bem (WACHOVICZ, 1987; NIEDERAUER, 1992).

Para dedicar-se às diversas espécies de culturas, e, tendo-se em vista a fixação do homem à terra, escolheu-se o agricultor do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Esse agricultor, descendente de imigrantes italianos e alemães, com mais de cem anos de aclimação no país, conhecedor das nossas matas, dos nossos produtos agrícolas e pastoris, primando pela sua operosidade e pelo seu amor à terra em que trabalha, seria portanto o elemento humano predestinado a realizar grande parte dessa tarefa (NIEDERAUER, 1960, p. 4).

A citação acima expressa a ideia de que imigrantes italianos e alemães, experientes no cultivo da terra e acostumados ao clima do país, assegurariam o sucesso do empreendimento e ofereceriam uma colonização eficiente (SCHNEIDER, 2001). Ainda que vários gaúchos e catarinenses tenham vindo para Toledo, o território também recebeu pessoas de outras regiões do Estado, como por exemplo, os imigrantes japoneses vindos do norte, de maneira que colônias foram se formando (NIEDERAUER, 1992). Ainda assim, as características da população que migrou eram muito aproximadas, pois “o contingente populacional que migrou

---

<sup>20</sup> Elemento humano é o termo dado pela companhia para as pessoas que deveriam ou não ocupar as suas localidades.

para o Oeste entre 1950 e 1970 possuía algumas características comuns que lhe conferiam certa homogeneidade, importante fator para a conformação econômica e a identidade cultural desta porção do território paranaense.” (IPARDES, 2008, p. 15).

O fato de a MARIPÁ, uma colonizadora privada, ter sido seletiva na escolha dos compradores das suas terras é considerado uma singularidade que deu suporte ao desenvolvimento do empreendimento. Porém Schneider (2001) questiona: Qual é o perfil do colono ideal construído pela colonizadora?

Por meio da contextualização histórica europeia e da vinda dos imigrantes para o Brasil é possível compreender por que o perfil desse colono foi apreciado pelos empresários colonizadores gaúchos.

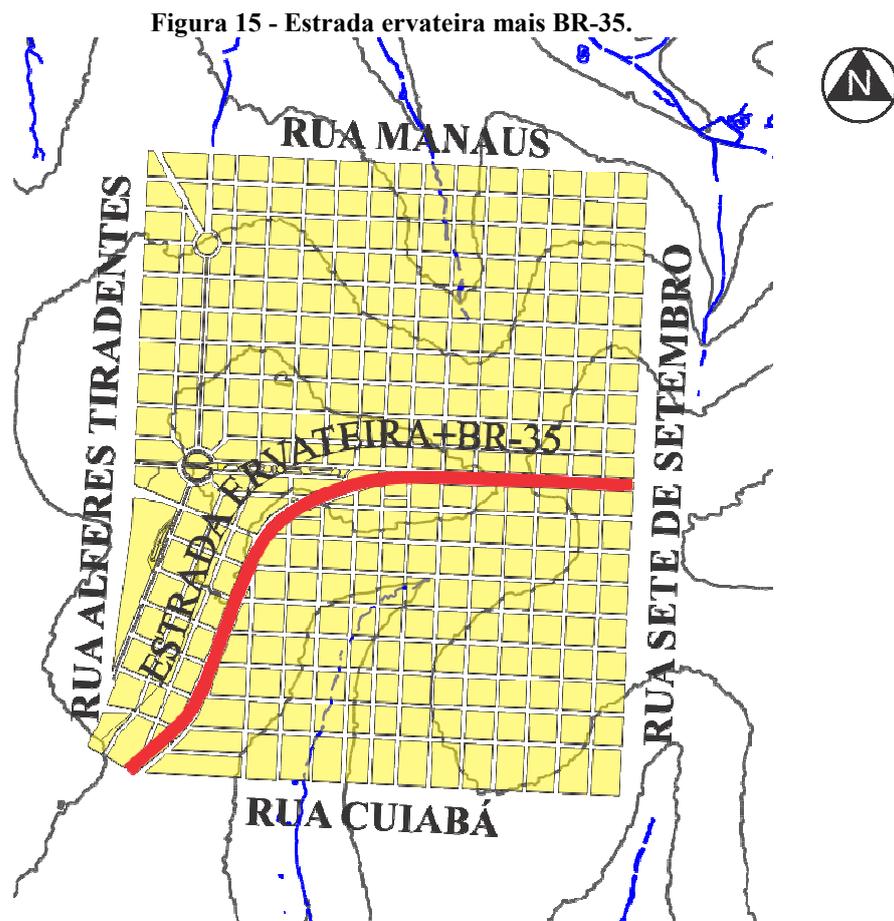
Portanto, o euro-brasileiro pôde constituir uma sociedade colonial na qual a herança cultural, no seu sentido amplo, europeia, mesclou-se com a realidade encontrada e constituída pelos colonos para formar o espaço colonial dinâmico e instável (GREGORY, 2008, p. 55).

Eles seriam portadores das aptidões necessárias para desenvolver as fronteiras agrícolas. Eles seriam os braços para a lavoura e eram vistos como os produtores apropriados para o projeto de desenvolvimento do Paraná que implicava na inserção da economia do Estado na economia brasileira. Eles trariam o domínio técnico, os equipamentos e o capital inicial necessário. Teriam iniciativas aliadas à experiência colonial (GREGORY, 2008, p. 75).

Porém, apesar desse diferencial, Gregory (2008) destaca que não há estudos que comprovem os problemas levantados por Lupion em relação aos elementos humanos citados, imagina-se que o que tenha ocorrido tenha sido fruto de preconceito e interesses seletivos.

Dos migrantes gaúchos e catarinenses que vieram para Cascavel, muitos passaram pelo período de imbróglío de posses de terras que só terminou por volta da década de 1950, quando o Estado criou um órgão responsável pelo ordenamento dos colonos, o Departamento de Geografia, Terras e Colonização (DGTC) e a Fundação Paranaense para Colonização e Imigração (FPCI) (PIAIA, 2014).

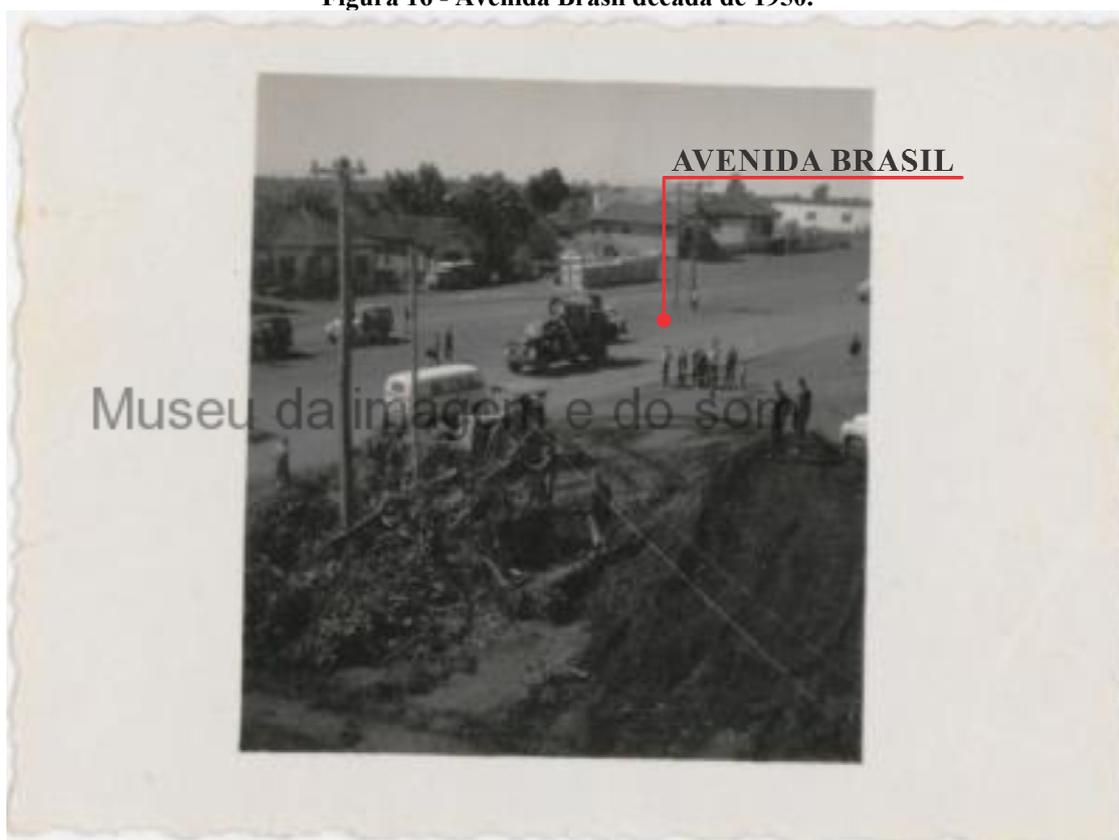
Em 14 de novembro de 1951, Cascavel foi desmembrada<sup>21</sup> de Foz do Iguaçu, se tornando município pela lei nº 790/51, sendo seu primeiro prefeito José Neves Formighieri (1952 – 1956). Em 1953, sob a lei nº 26/53, as vias laterais da BR-35 passaram a se chamar Avenida Brasil, conforme a Figura 15 (PERIS, 2001; DIAS *et al.*, 2005; PIAIA, 2013) e ambas não possuíam asfalto (Figura 16, Figura 17, Figura 18 e Figura 19).



Fonte: Piaia, 2004; SEPLAN, 2012. Org. Gil, L. G.

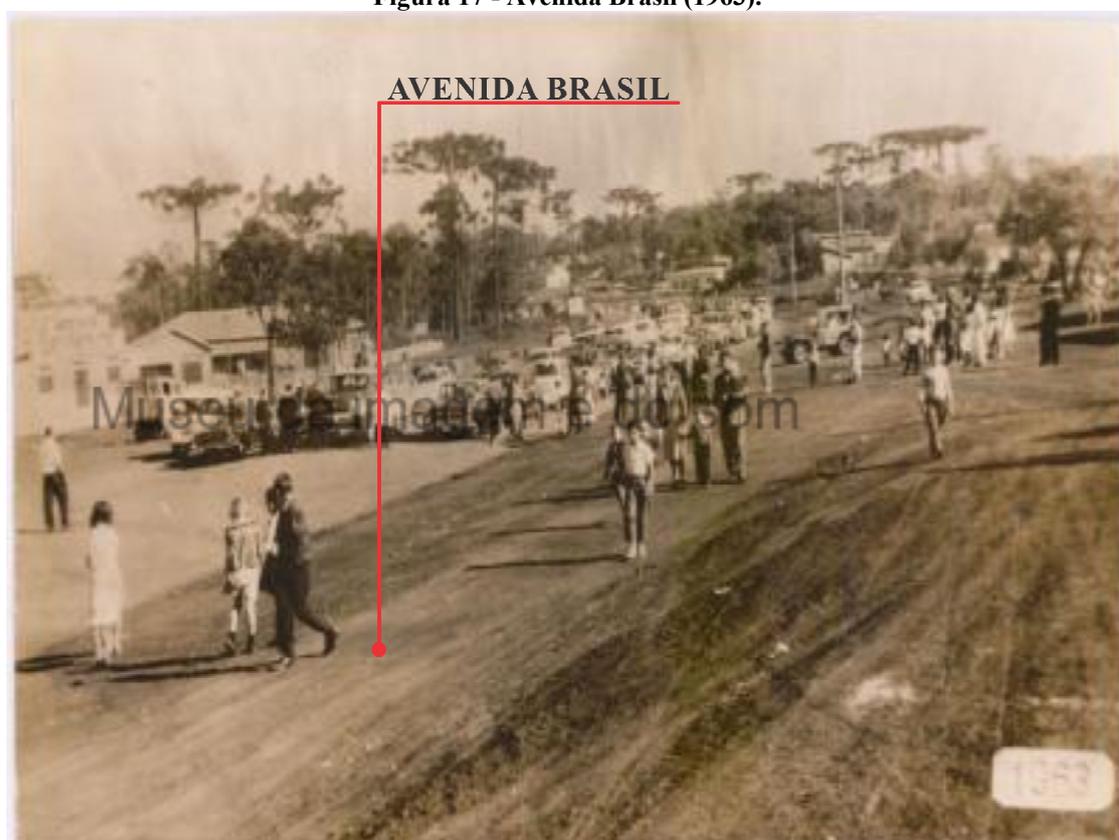
<sup>21</sup> Toledo e Guaíra, também se emanciparam no mesmo ano (IPARDES, 2008).

**Figura 16 - Avenida Brasil década de 1950.**



Fonte: Adaptado de Museu da Imagem e do Som, [193-?].

**Figura 17 - Avenida Brasil (1963).**



Fonte: Adaptado de Tebaldi, [1963].

**Figura 18 - Avenida Brasil (1957).**



Fonte: Museu de Imagem e do Som, [1957].

**Figura 19 - Avenida Brasil, década de 1950.**



Fonte: Tebaldi, [195-?].

No ano de 1957, sob a nova gestão de Helberto Edwino Schwarz (1956 – 1960), a administração já demonstrava preocupação em relação à paisagem urbana, e isso é percebido

em função da lei solicitada pelo vereador Bernardo Bertoli para que houvesse isenção de impostos para os edifícios e fachadas construídas em alvenaria, cujo projeto foi aprovado em 26 de agosto de 1957<sup>22</sup> sob a justificativa de embelezamento da cidade. Em 1958, teve início a abertura da BR-277, que seria desviada do centro, substituindo a BR-35. Em 1959, o projeto de Hans Marth foi aprovado sob a lei nº 90/59 e chamado de Patrimônio Velho. Em 1961, houve a primeira intervenção na Avenida Brasil, quando a via foi alargada passando a ter 03 pistas, Lei nº 127/61 sendo a central BR-35 e as laterais, de uso urbano (Figura 20 e Figura 21). Em 1963, em razão do crescimento e reorganização, a área do Patrimônio Velho recebeu a adição de um novo loteamento projetado pelo Estado, chamado de Patrimônio Novo (Figura 23), aprovado pela Lei nº251/63 (WACHOVICZ, 1987; EMER, 1991; PERIS, 2001; DIAS *et al.*, 2005; PINZAN, 2007; GARGNIN, 1992; PIAIA, 2013; DER-PR, [2004]), porém este plano não deu continuidade linear as vias já projetadas (Figura 24). Segundo o depoimento do Dr. Moacir Jorge<sup>23</sup> *apud* Piaia (2013, p. 176) o alargamento da Avenida Brasil somado ao desencontro das quadras acarretou diminuição considerável na área das quadras:

Isso aconteceu porque foram feitos dois projetos de cidade. Fizeram a Cascavel Velha, vinha de Foz do Iguaçu até a Paraná e alguém fez um segundo projeto, ampliando a cidade, mas parece que o topógrafo errou as medidas e as quadras não fechavam. As quadras antigas não se enquadravam com as novas, do novo projeto, e então ficou a diferença de 50 metros. Ainda era época do Mion [3º prefeito de Cascavel], e ele resolveu ampliar... Ele resolveu descer a Avenida 50 metros e o pessoal da Rua Paraná ficou com 50 metros a menos. Eu tinha uma quadra com mais de 100 metros e fiquei apenas com 55 metros.

---

<sup>22</sup> “Conforme consta na Ata da Segunda Sessão Extraordinária, realizada pela Câmara Municipal de Cascavel, em 26 de agosto de 1957.” (PIAIA, 2013).

<sup>23</sup> Depoimento do médico Moacir Jorge, gravado em 29 de outubro de 2002 por Piaia (2004, p. 3-4).

**Figura 20 - Avenida Brasil em processo de alargamento por meio da lei de recuos (1960).**



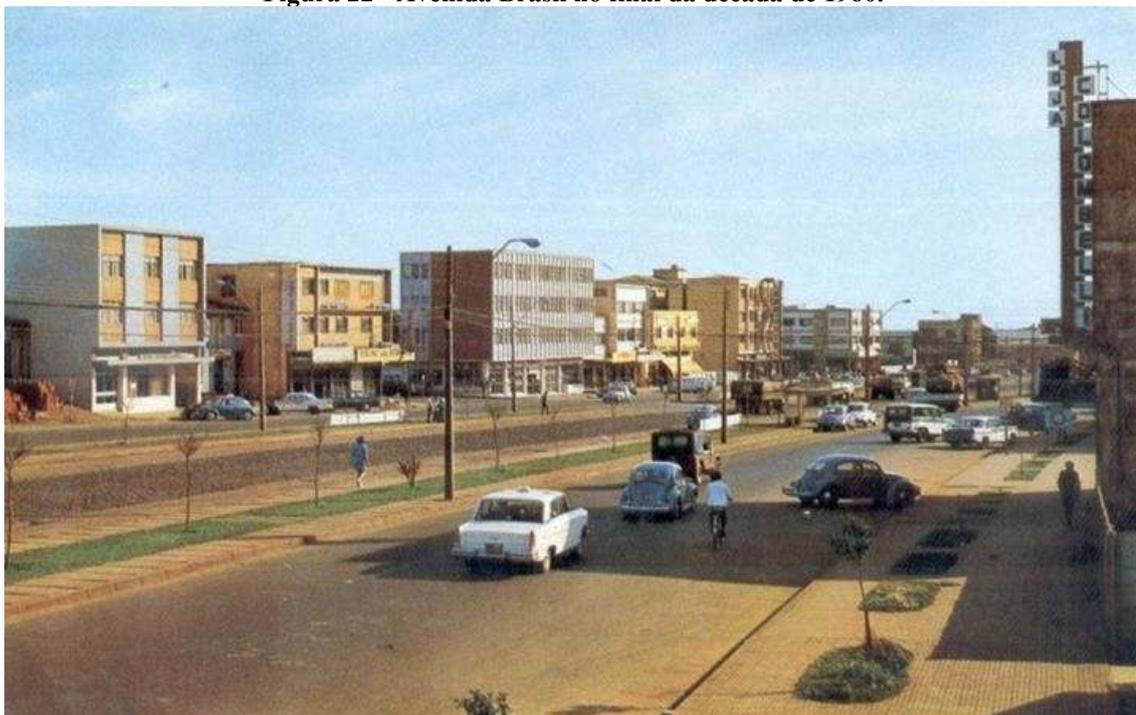
Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1960].

**Figura 21 - Avenida Brasil já com 03 pistas (1966).**



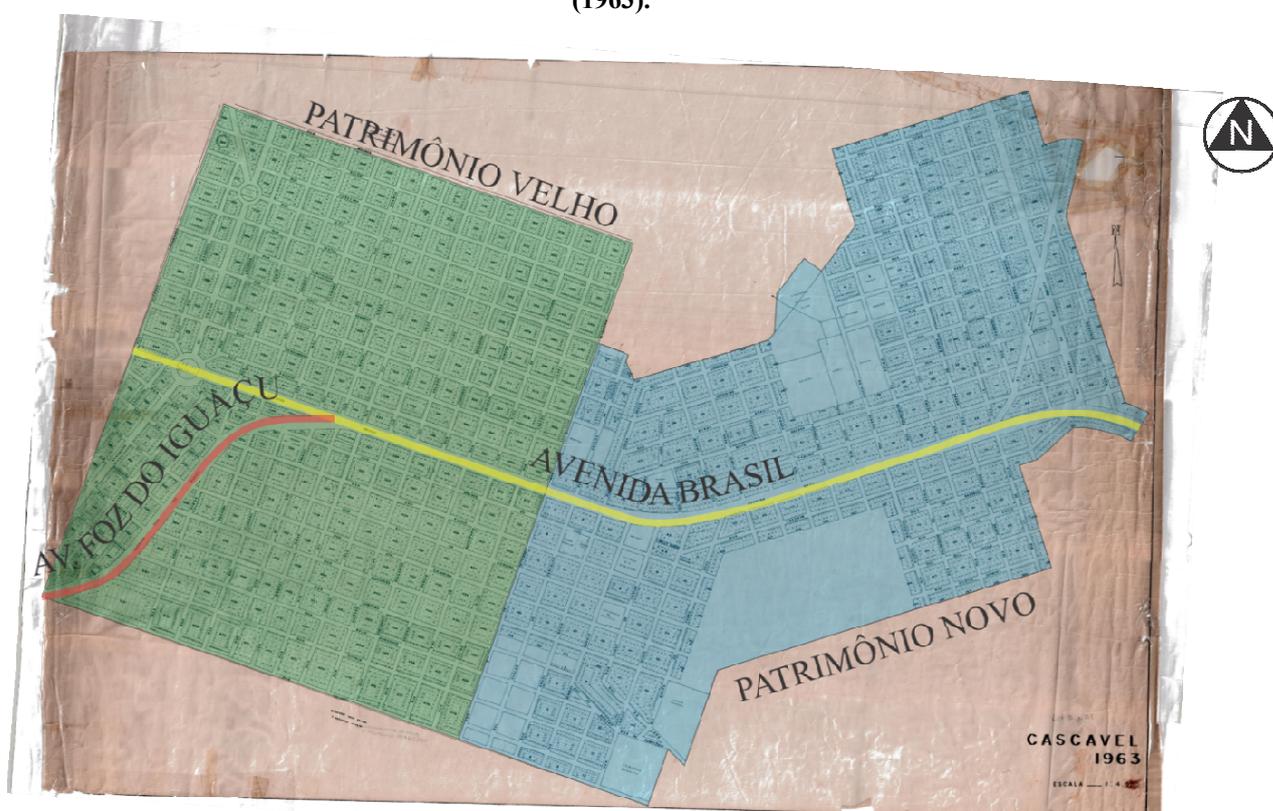
Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1966].

Figura 22 - Avenida Brasil no final da década de 1960.



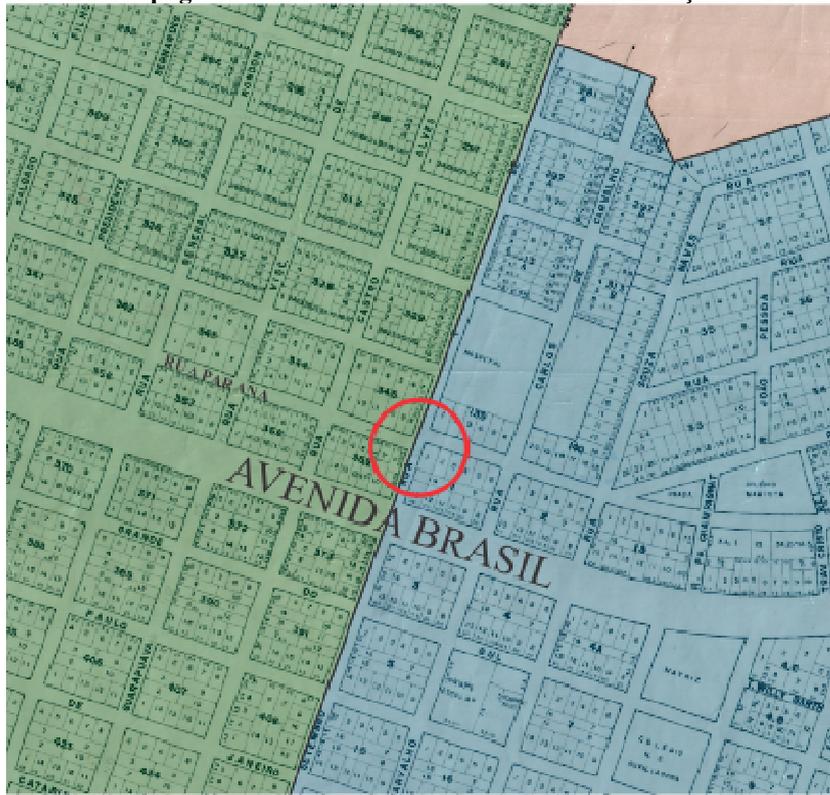
Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1960].

Figura 23 - Patrimônio Velho (projetado por Foz do Iguaçu) e Patrimônio Novo (projeto do Estado) (1963).



Fonte: Adaptado de Sperança, 1992. SEPLAN, 1963. Org. Gil, L. G.

**Figura 24 - Erro topográfico do Patrimônio Novo ao dar continuação na Rua Paraná.**



Fonte: Adaptado de Sperança, 1992; SEPLAN, 1963. Org. Gil, L. G.

Compreende-se que a questão de erro topográfico (Figura 24) em relação às dimensões de quadras abre uma lacuna de investigação, visto que as disputas de terras, cuja força agiu sobre a lei, foram constantes na região.

Como mencionado na citação, na mesma década, seguindo os objetivos de ordenamento e modernização da cidade, a mesma gestão aprovou o projeto de ampliação da Avenida Brasil e somado a isso houve a solicitação do vereador Airton Camargo para que o prefeito tivesse autoridade em relação ao ordenamento da cidade, por consequência da desordem causada devido a facilidade de ocupação e posse gerada nos tempos anteriores. Após a aprovação da união dos dois patrimônios e das intervenções já citadas, a cidade passou a ter uma configuração definitiva, simétrica, com ruas e avenidas amplas e bem definidas (PIAIA, 2013).

Ainda é preciso citar que apesar da população de Cascavel ter se efetivado na década de 1950-1960, Piaia (2014) defende que naquele momento as decisões tomadas pelo DGTC e

FPCI foram arbitrárias e a favor de poucos. Essa situação perdurou até os anos de 1960 quando o governo militar decidiu terminar com o litígio de terras, de maneira que isso não se tornasse mais um motivo de revolta popular e de certa forma fechou os olhos para as ocupações irregulares concedendo-lhes a posse das terras. Quer dizer, até a fase de organização efetiva de ocupação – emancipação de Cascavel - a conformação inicial da cidade se deu em função dos mandos e aceites, onde as leis eram executadas por meio da força dos mais influentes (PIAIA, 2004).

Compreende-se, com base nas fotos, que o eixo da estrada estratégica foi usado como referência espacial de maneira que as ruas secundárias foram demarcadas paralelamente a estrada.

Por meio da análise sobre as fotos da época, certifica-se que as construções ao longo da estrada utilizaram como material de fechamento a madeira e de cobertura a telha cerâmica. Tratava-se de edificações em sua maioria térrea, algumas com até dois pavimentos cuja tipologia arquitetônica<sup>24</sup> (Figura 25) aproxima-se das casas paranaenses, muito encontradas também na região norte e noroeste, justificadas por Zani (2013, p. 11) que “ao mesmo tempo em que o território paranaense vai sendo ocupado, a arquitetura vai sendo difundida, de acordo com a cultura arquitetônica do pioneiro e a madeira disponível na floresta”.

---

<sup>24</sup> De acordo com Galafassi (2014) (filho de Florêncio Galafassi, um dos pioneiros de Cascavel), as edificações de madeira que apresentavam uma diferenciação estética em outros povoados e vilarejos, em direção ao norte do Estado. As casas não eram pintadas, contrário a Cascavel, onde se notava um cuidado maior de manutenção e conservação das residências.

**Figura 25 - Construções ao longo da Avenida Brasil (1955).**



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Cascavel, [1955].

Na Figura 25 e Figura 26 se constata a estrada e a concentração de residências e comércio ao longo da mesma. Alguns pioneiros citados por memorialista e historiadores revelam que despertado o interesse de ocupação, o colono solicitava um pedaço de terra ao Estado, cuja preferência dava-se por lotes ao longo da estrada justamente pela importância viária e oferta de espaços vazios. Assim, a estrada significou acesso e escoamento, critérios relevantes para o desenvolvimento e crescimento de um local.

**Figura 26 - Aerofotografia de 1963 demonstrando a ocupação do plano realizado por Foz do Iguaçu.**  
**ÁREAS AINDA DESOCUPADAS SOBRE O NÚCLEO INICIAL**      **CONCENTRAÇÃO DE OCUPAÇÃO AO LONGO DA AVENIDA BRASIL**

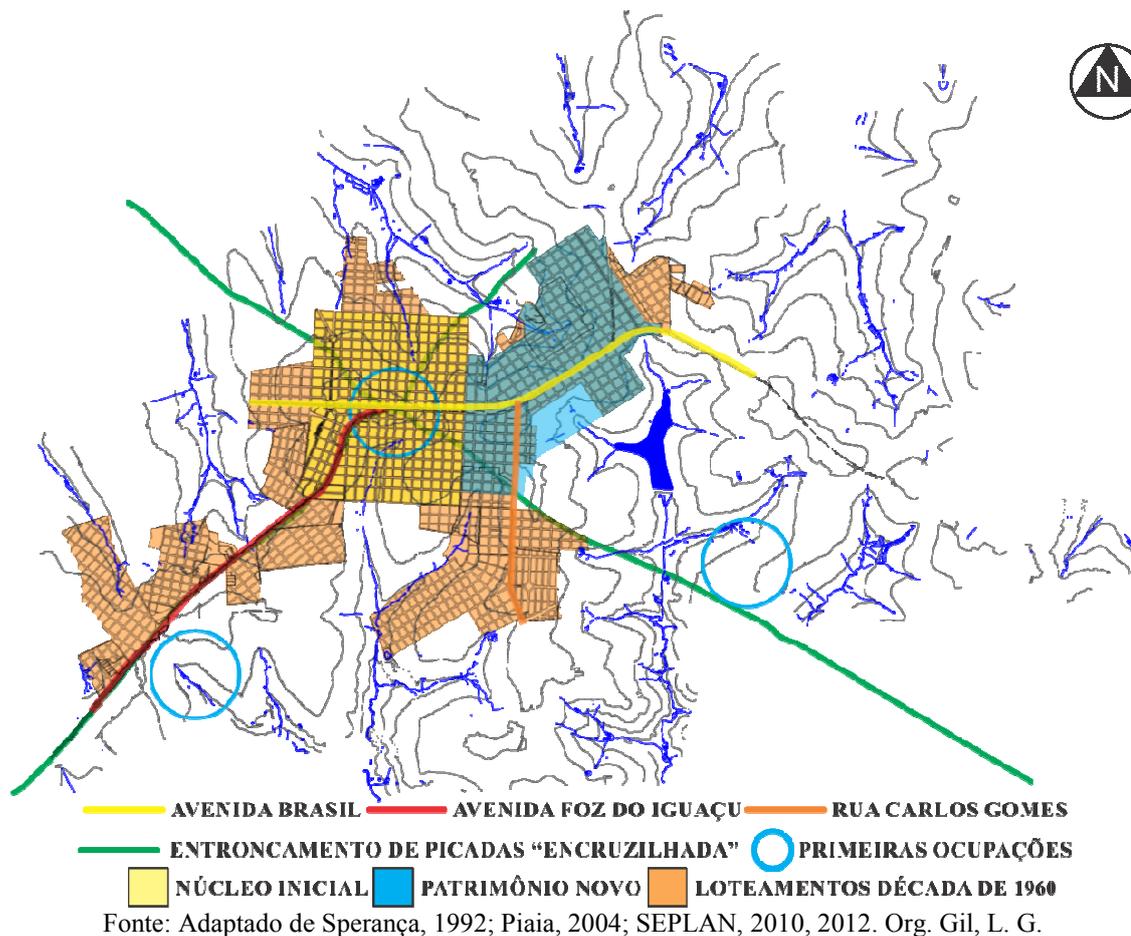


□ PATRIMÔNIO VELHO      — AVENIDA BRASIL      — AVENIDA FOZ DO IGUAÇU

Fonte: Adaptado de Tebaldi, [1960]. Org. Gil, L. G.

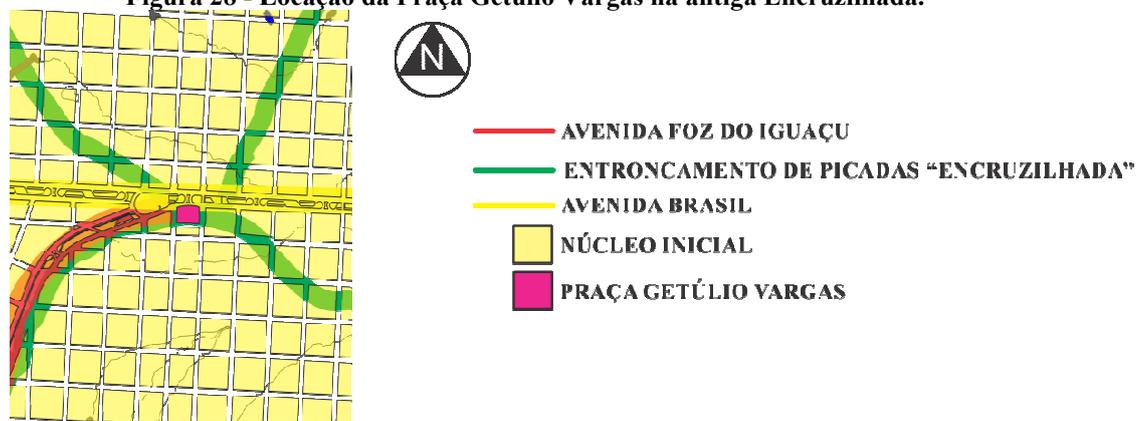
Durante este período, a forma da antiga estrada estratégica se consolidou a medida que as construções se espalharam sobre seu eixo. Até 1960, verifica-se uma ocupação efetiva do plano projetado por Hans Marth, que após a unificação dos dois patrimônios passou a ser denominado Bairro Centro, e o antigo Patrimônio Novo, Bairro São Cristóvão. Após isso, segundo a Secretária de Planejamento de Cascavel (SEPLAN) (2010), outros novos loteamentos foram aprovados, um total de 24 loteamentos, sendo distribuídos conforme Figura 27, onde é possível constatar que os loteamentos continuaram sendo aberto ao longo da Avenida Foz do Iguaçu e Rua Carlos Gomes, já por conta do desvio que será realizado com a inauguração da BR-277.

**Figura 27 - Imagem da planta de Cascavel com a distribuição de todos os loteamentos aprovados e abertos na década de 1960. Expansão ao longo da Avenida Foz do Iguaçu e Rua Carlos Gomes (1960).**



No ano de 1966, foi inaugurada nas proximidades da antiga encruzilhada a Praça Getúlio Vargas, cujo obelisco simboliza o marco zero da cidade (EMER, 2002), conforme Figura 28, Figura 29, Figura 30 e Figura 31.

**Figura 28 - Locação da Praça Getúlio Vargas na antiga Encruzilhada.**



Fonte: Adaptado de Sperança, 1992; SEPLAN, 2012. Org. Gil, L. G.

**Figura 29 - Praça Getúlio Vargas (1959).**



Fonte: Museu da Imagem e do Som, 1959.

**Figura 30 - Localização da Praça Getúlio Vargas (1960).**



Fonte: Museu da Imagem e do Som, 1960.

**Figura 31 - Praça Getúlio Vargas, (1966).**



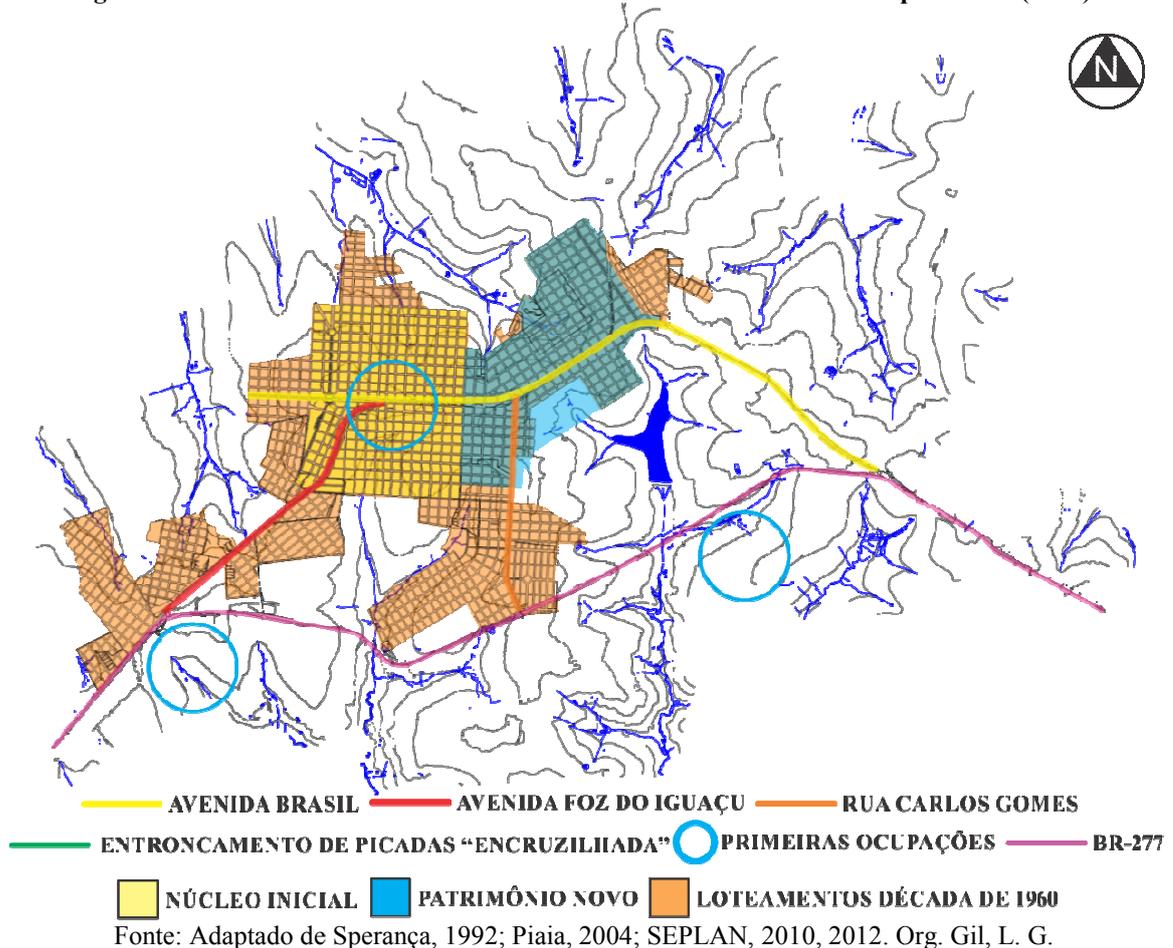
Fonte: Museu da Imagem e do Som, 1966.

Finalmente ano de 1969, o trecho da BR-277 ligando Ponta Grossa – Guarapuava - Foz do Iguaçu foi entregue, já com o desvio da antiga BR-35 (Figura 32) (DIAS *et al.*, 2005; DER-PR, [2004]). É importante citar, que neste contexto o Paraguai sempre desejou ter uma ligação com o Oceano Atlântico desde o século XVI, e, a construção da Ponte da Amizade, em 1962 (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, [2000]) mais a reestruturação da BR-277, não só atenderam o desejo do país vizinho como também acelerou a economia e a urbanização da região (REOLON, 2007).

Com a retirada da rodovia do centro da cidade a administração municipal de Cascavel, no caso já sob a segunda gestão do prefeito Otacílio Mion (1969 - 1973), percebeu que era preciso realizar um projeto de intervenção e revitalização na Avenida Brasil para readequa-la. Foi quando o prefeito trouxe para realização desse projeto o arquiteto e urbanista, também professor da Universidade Federal do Paraná, Gustavo Gama Monteiro, sendo este

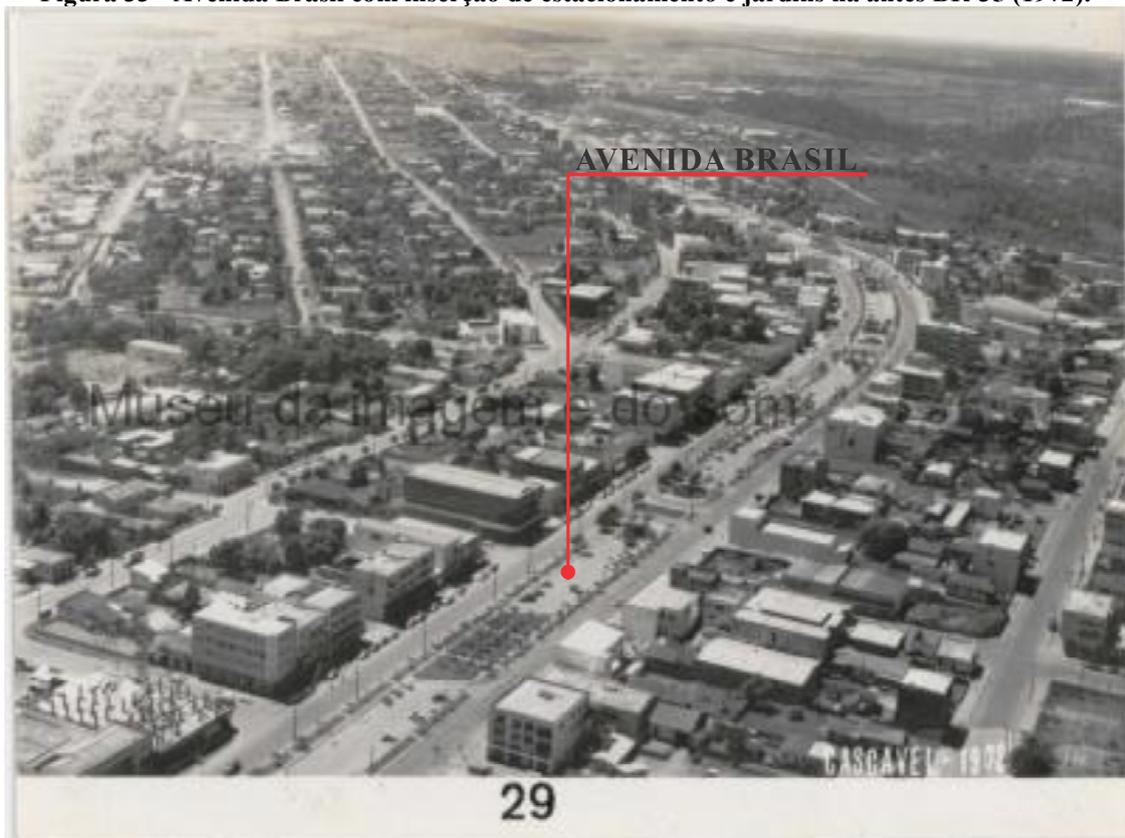
responsável pela segunda intervenção na Avenida Brasil. O arquiteto e urbanista transformou a via central, antes BR-35, inserindo ao longo do seu trajeto áreas de estacionamentos e jardins<sup>25</sup> (Figura 33) (DIAS *et al.*, 2005; DER-PR, [2004]).

**Figura 32 - BR-277 substituindo a BR-35 e desviada do centro da cidade para o sul (1960).**



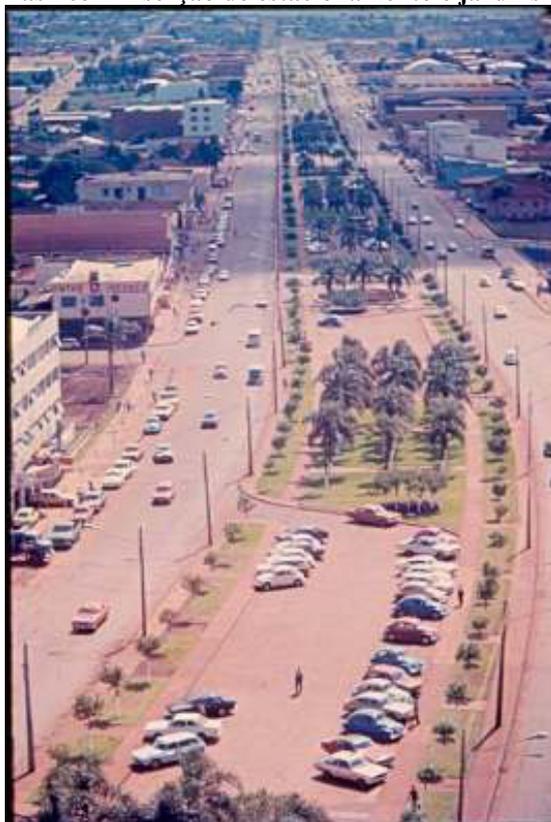
<sup>25</sup> Sabe-se, segundo Barriel e Suzuki (2012) que seu projeto também previa uma passagem para pedestres no subsolo atravessando a Avenida Brasil, mas esta nunca foi executada. De acordo com depoimento de Galafassi (2014), muitas pessoas da cidade acharam a ideia absurda e não a executaram. Além disso, é preciso ressaltar, que após a revisão bibliográfica sobre Cascavel, identificou-se que a proposta de Gustavo Gama Monteiro poderia ter sido influenciada pelo projeto e execução da cidade de Brasília, de Lúcio Costa, o que a propósito, também pode ter ocorrido com a primeira intervenção na avenida (1961), visto que a construção de Brasília é de 1960. Galafassi (2014) inclusive cita que, na década de 1950 e 1960, muitos caminhões de madeira foram vendidos para região sudoeste e centro-oeste do país, ou seja, imagina-se uma difusão do projeto realizado na capital federal, entretanto, até o momento não se localizou nenhuma informação incisiva e concreta que demonstre tal influência.

**Figura 33 - Avenida Brasil com inserção de estacionamento e jardins na antes BR-35 (1972).**



Fonte: Adaptado de Museu da Imagem e do Som, [1972].

**Figura 34 - Avenida Brasil com inserção de estacionamento e jardins na antes BR-35 (1972).**



Fonte: Tebaldi, [1989?].

Santos (2012a) ao sustentar que as mudanças sociais de formas ou de objetos geográficos refletem num rearranjo espacial auxiliam no entendimento da transformação ocorrida no centro de Cascavel que com a construção de uma nova estrada mais ao sul, transformou a antiga estrada na principal via urbana, a Avenida Brasil, remodelando o centro e proporcionando novas possibilidades de uso aos usuários. “[...] Cada momento histórico cada elemento muda seu papel e a sua posição no sistema temporal e no sistema espacial e, a cada momento, o valor de cada qual deve ser tomada da sua relação com os demais elementos e com o todo.” (SANTOS, 2012a, p. 20).

[...] sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial. [...] a estrutura varia conforme os diferentes períodos históricos (SANTOS, 2012a, p. 67).

O incentivo às construções em alvenaria, vinculado aos novos ares para a cidade coincidiram com o início da década de 1970, que trouxe o fim do estoque natural da madeira, obrigando aqueles que fizeram da madeira seu comércio a investirem em outra atividade, a agricultura. De maneira que a cobertura de pinheiros foi sendo substituída pelas áreas agrícolas que por sua vez acarretou na modernização do sistema, a mecanização (PIAIA, 2013). “O florescimento da agricultura oestina deu-se concomitantemente às mudanças globais extremamente favoráveis a essa atividade. [...] No Brasil dos anos de 1960, estava em voga a política governamental que visava fortalecer a expansão da fronteira agrícola.” (PIAIA, 2004, p. 153). Ao mesmo tempo os pequenos donos de terras foram sendo consumidos pelos grandes latifúndios, graças à facilidade de crédito oferecida pelos bancos (PIAIA, 2013).

Percebe-se que, ao iniciar a década de 1960, mesmo com o crescimento da indústria madeireira na região, a base agrícola da área passa a ser o setor econômico mais importante. Tanto se tornou o mais importante da economia regional, que durante a década em questão, a região assumiu o primeiro lugar na produção de milho e na criação de suínos do Estado do Paraná. Com isso, essas "novas" culturas regionais, que eram demandadas pelos grandes centros nacionais, impulsionaram a dinâmica da área integrando-a definitivamente na economia nacional (RIPPEL, 2005, p. 97)

De acordo com Santos (2013) o período de 1940 a 1980 trouxe uma mudança residencial da população brasileira em geral, de rural para urbana. Esse movimento foi fortalecido após a Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) com o aumento da natalidade e diminuição da mortalidade, resultado da melhoria nas condições sanitárias e de vida da população. De maneira que esses anos demonstraram uma tendência à aglomeração.

Assim, como o mate e a madeira foram atividades sobrepostas, o mesmo aconteceu com a madeira e a agricultura. É importante ressaltar, que apesar do governo ter apresentado preocupações preservacionistas desde os primeiros anos de século XX, durante o ciclo da madeira o próprio governo foi agente na situação e não conseguiu impor suas leis em relação a preservação da vegetação (PIAIA, 2013).

Na Tabela 2 observa-se que da década de emancipação até a década de 1960, Cascavel teve um aumento populacional considerável, com o predomínio dos domicílios na zona rural.

**Tabela 2 - População Total de Cascavel até 1950, antes da emancipação e após, 1960, sendo discriminada por domicílios.**

ANO/POPULAÇÃO	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO TOTAL
1950	404	4.007	4.411
1960	5.274	33.324	38.598

Fonte: PERIS *et al.*, 2002b; IBGE - Censo 1950, 1960; PIAIA, 2014. Org. por Gil, L. G.

Por fim, a década de 1970, mais especificamente em 1975, marcou o fim do ciclo madeireiro (SPERANÇA, 1992), ciclo este que deu suporte à introdução da mecanização da agricultura atraindo novos agricultores. A madeira possibilitou a vinda de novos migrantes, novas dinâmicas comerciais, novas possibilidades de produção (THOMÉ, 2005), ou seja, oportunizou não somente o início da criação de vários municípios oestinos (PIAIA, 2004), como também fortaleceu a economia de maneira que o capital desse suporte ao desenvolvimento e expansão urbana de Cascavel nas décadas seguintes. “A madeira deu para cidade polarização regional, urbanização rápida, um dos melhores conjuntos de serviços governamentais e uma população jovem e empreendedora, que já explodia com o novo ciclo agrícola encaminhando crescentes manchas modernas de mecanização.” (SPERANÇA, 1992,

p. 241). Em 1950, havia somente o município de Foz do Iguaçu, em 1960 já apareceram Toledo, Guaíra e Cascavel, mas com a construção da Itaipu cobrindo as Sete Quedas, Guaíra perdeu a importância na hierarquia. O comércio e serviço se voltaram à agropecuária, as cidades se adensaram e começaram a consolidar espaços de convivência humana. Após a ocupação total da área rural disponível, sem ter mais área para se expandir a busca passou a ser a produtividade máxima iniciada por meio de arrendamentos e compras de terras vizinhas, desenvolvendo o processo de concentração fundiária (IPARDES, 2008).

### **2.3 A Consolidação Urbana e Morfológica por meio da Vocação Agrícola estabelecida durante o Ciclo da Mecanização e Agroindústria (1970-1980)**

A agricultura foi um substituto econômico ideal em relação ao período madeireiro, seu acúmulo de capital permitiu grandes investimentos agrícolas ocupando o vazio deixado pelas árvores para o cultivo (PIAIA, 2013).

[...] Cascavel solidificando sua condição de cidade pólo, tornando-se menos sujeita à maré imigratória. [...] A tendência de concentração urbana foi um reflexo tanto da viabilização da atividade agrícola como do grau de capitalização do conjunto da economia local (PIAIA, 2013, p. 157-159).

Os ganhos com a lavoura realimentaram o setor urbano, favorecendo a expansão de algumas cidades oestinas, processo pelo qual Cascavel foi especialmente beneficiada (PIAIA, 2004, p. 292).

O ciclo não só proporcionou o crescimento de Cascavel, como também favoreceu o aparecimento de várias cidades (MAGALHÃES, 2003). A consolidação do sistema viário, somado a qualidade do solo e a capacidade dos produtores do oeste ofereceu a atividade agrícola um conjunto de características que possibilitaram a comercialização dos produtos (IPADES, 2008).

A década de 1970 e 1980 protagonizou uma das maiores transformações para região oeste e conseqüentemente para Cascavel que teve seu cenário consideravelmente alterado.

Como pode ser observado na Tabela 3, a agricultura proporcionou um rápido crescimento populacional rural na década de 1970 em relação aos índices anteriores, onde colonos gaúchos e catarinenses formaram uma força de trabalho geradora de produtos tanto de subsistência como para o mercado (IPARDES, 2008). Mas também na mesma década iniciou-se a inversão domiciliar populacional, efetivada durante a década de 1980 (Gráfico 1).

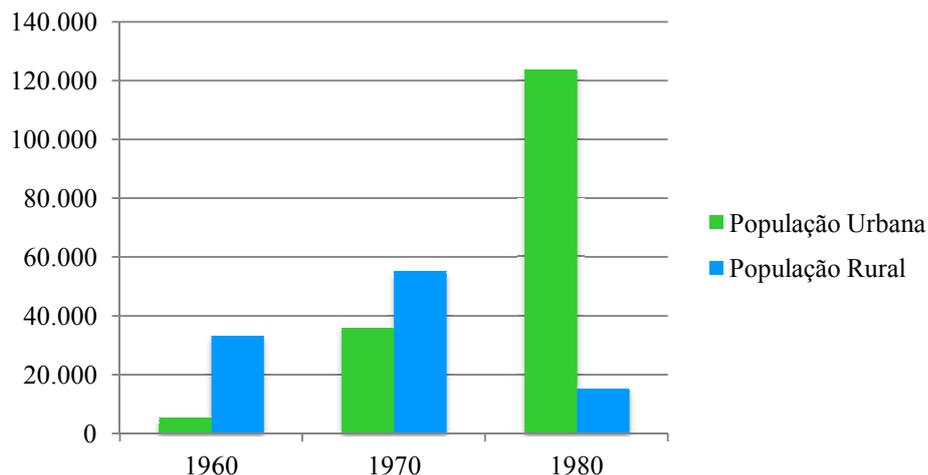
Quanto à produção agropecuária verifica-se na Tabela 4 que na década de 1960 a maior produção esteve reservada aos suínos e a soja ainda aparecia timidamente na produção e maquinário. Entretanto, de 1970 à 1980, esses números saltaram consideravelmente, na soja de 5.188t para 225.933t e em tratores de 187 para 1.811, consolidando a produção.

**Tabela 3 - População Urbana e Rural de Cascavel nas décadas de 1950, 1960, 1970 e 1980.**

ANO/POPULAÇÃO	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO TOTAL
1950	404	4.007	4.411
1960	5.274	33.324	38.598
1970	35.923	54.932	90.855
1980	123.698	39.761	163.459

Fonte: Peris *et al*, 2002b; IBGE – Censo 1960, 1970 e 1980. Org. Gil, L. G.

**Gráfico 1 - Índice da população urbana e rural em Cascavel.**



Fonte: IBGE – Censo 1960, 1970 e 1980. Org. Gil, L. G.

**Tabela 4 - Produção agropecuária entre os anos de 1960 e 1980.**

Município	Ano	Tratores	Efetivos			Milho	Trigo	Soja
			Bovinos	Suínos	Galinhas			
Cascavel	1960	3	12.181	129.000	1.334	37.744	540	1
	1970	187	38.148	78.534	312.890	69.522	4.003	5.188
	1980	1.811	74.524	92.052	726.136	74.093	34.575	225.933

Fonte: IBGE - Censo 1960, 1970, 1980. Org. Gil, L. G.

Assim, a soja trazida pelos migrantes colonos que sabiam cultivá-la se tornou o principal produto da região (IPARDES, 1981). Naquele momento, a agricultura do país foi transformada em função das técnicas de produção, que encontram na região oeste condições que potencializaram seus efeitos e rapidez de transformação, a terra naturalmente fértil e a topografia plana favorável á mecanização e produtos mercantis. A agricultura se desenvolveu com o cultivo do trigo e da soja até 1960. Em 1970 a soja alcançou o milho e esses dois produtos exigiam altos investimentos em máquinas e insumos o que seria inviável numa pequena propriedade (ADAMY, 2010). De maneira que os agricultores se uniram, formando cooperativas e associações informais, e na busca pela produção máxima, arrendaram e compraram terras vizinhas, ainda com o crédito rural, começaram a utilizar máquinas e equipamentos, o que por fim colaborou com a formação de grandes latifúndios (IPARDES, 2008).

De acordo com Adamy (2010) apesar do IBGE registrar um aumento considerável de estabelecimentos entre 1960 e 1970 sem aumento de área total, a partir de 1975 o processo de modernização se consolida, dando fim a pequena propriedade. A autora também evidencia que é preciso considerar neste processo de concentração fundiária as emancipações ocorridas na região oeste a partir de Cascavel, que no caso foram 10.

A alteração da estrutura fundiária também atingiu a distribuição populacional da região. “Entre os anos 1950/1970, a população total do Oeste paranaense passou de pouco mais de 16.000 para mais de 760.000 habitantes, num crescimento não verificado em nenhum outro espaço paranaense.” (IPARDES, 2008, p. 16). O crescimento populacional da região também foi instigado com a construção da Usina de Itaipu, entre 1973 e 1974 (IPARDES, 2008), consolidando o eixo Foz do Iguaçu – Cascavel, onde Cascavel passou a oferecer bens e serviços a Foz do Iguaçu, e fortalecendo do eixo Cascavel – Guaíra, tornando Cascavel um pólo regional (CARACTERIZAÇÃO..., 2000; PERIS, 2002). Esses fatores, somados



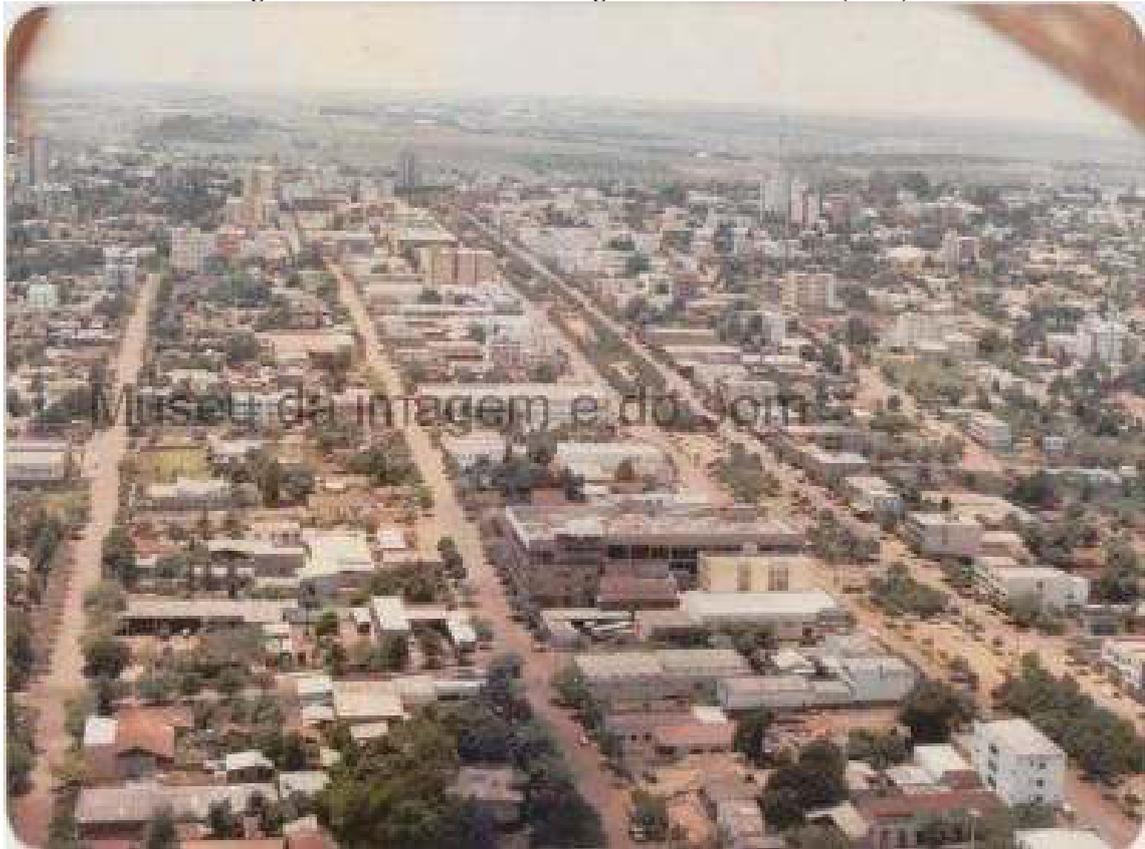
a sua movimentação sobre a cidade se adaptando as suas condições e que “a urbanização também aumenta porque cresce a quantidade de agricultores residentes na cidade.” (SANTOS, 2013, p. 57).

Conseqüentemente, o crescimento urbano atingiu Cascavel, e frente a essa situação a gestão do prefeito Pedro Muffato (1973 – 1977) apresentou preocupação com o crescimento e desenvolvimento da cidade contratando, em fevereiro de 1974, a arquiteta Solange Irene Smolarek Dias para integrar sua equipe e elaborar as primeiras leis urbanísticas da cidade, ou seja, a partir daí que o território urbano passou a ser regulamentado com a implementação do Plano Diretor de Desenvolvimento, que originou o Código de Obras, Lei nº 1183/75, a Lei de Zoneamento, nº 1184/75 e a Lei de Loteamentos, nº 1186/76 (DIAS *et al.*, 2005).

Apesar da Prefeitura Municipal não possuir mais o mapa de zoneamento da época, por meio da lei constata-se que a região que abrange o eixo da Avenida Brasil possuía os seguintes índices urbanísticos (CASCAVEL, 1975): taxa de ocupação: 100% para o térreo, 66% para os demais pavimentos; coeficiente de aproveitamento: 10; área mínima de lote: 360m<sup>2</sup>; frente mínima: 15m e recuo Mínimo: sem recuo.

De maneira que se verifica o interesse no adensamento e fortalecimento ao longo do eixo da Avenida, como pode ser observado na Figura 36. Nessa mesma década, Cascavel registrou um alto índice de projetos e aprovações de loteamentos, comparada à década de 1960 e 1980, conforme apresenta a Tabela 5 e Figura 37.

**Figura 36 - Adensamento ao longo da Avenida Brasil (1970).**



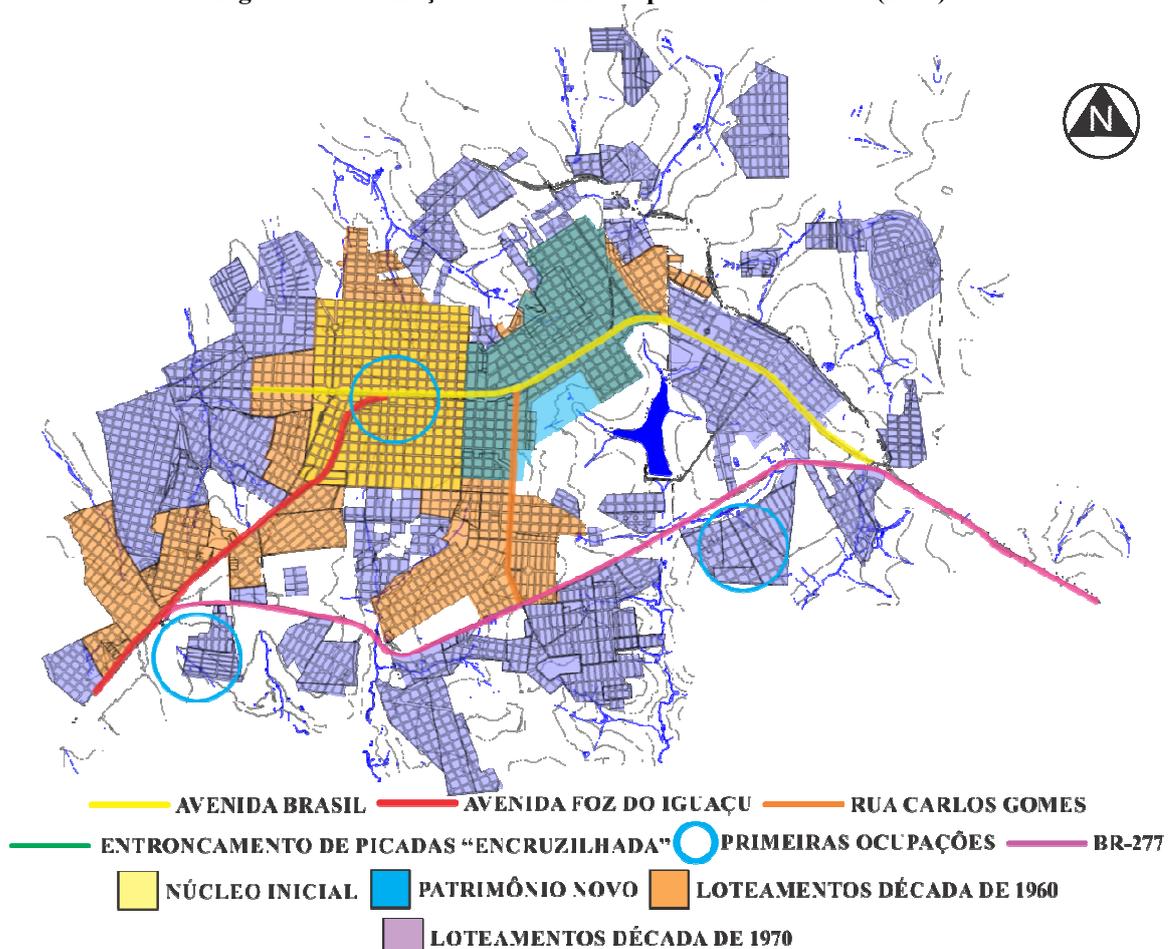
Fonte: Museu da Imagem e do Som, [197-].

**Tabela 5 - Loteamentos aprovados por década.**

<b>Década</b>	<b>Número de loteamentos aprovados</b>
1960	24
1970	127
1980	27

Fonte: SEPLAN, 2010. Org. Gil, L. G.

**Figura 37 - Formação e loteamentos aprovados na cidade (1970).**



Fonte: Piaia, 2004; SEPLAN, 2010, 2012. Org. Gil, L. G.

Durante a década de 1970, o progresso de crescimento econômico se refletiu na área urbana. Novas construções com tendências modernas foram realizadas tanto no centro, como nos bairros circundantes. Iniciou-se neste momento uma diferenciação por meio das edificações, destacando-se os bairros mais abastados (PIAIA, 2013). Segundo Piaia (2014), a agricultura possibilitou melhores condições financeiras à pessoas que antes não disponibilizavam de altos recursos, e isso se refletiu nas construções residenciais, onde de certa forma, seus proprietários ostentavam a posição adquirida durante o ciclo.

No ano de 1975, foi implantada a Secretaria de Planejamento (SEPLAN), que com a consultoria do arquiteto e urbanista Cyro Corrêa Lyra<sup>26</sup>, elaborou o Plano de Ação da Gestão Municipal, cuja proposta mais significativa foi à inserção de um Lago Municipal, projeto

<sup>26</sup> Professor da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

concretizado por meio da barragem do Rio Cascavel. Em seguida, sob a administração do prefeito Jacy Miguel Scanagatta (1977 - 1983), foi contratado em 1978, o arquiteto e urbanista Jaime Lerner, juntamente com sua equipe, para realizar uma análise do Plano Diretor de Desenvolvimento, que resultou numa revisão e propostas de intervenções, intitulado como Cidade de Cascavel – Estrutura Urbana (DIAS *et al.*, 2005).

Neste plano, Lerner (1978) faz uma série de apontamentos e considerações, sendo um deles que, com a transferência da BR-277, a antiga estrada não perdeu sua importância e característica de concentração, de maneira que continuou atraindo investimentos, estabelecendo-se o centro da cidade. Lerner (1978, p. 06) afirma que “de fato, é ao longo da estrada que se nota a maior contração populacional e onde se identificam as áreas de maior valorização comercial.”

Em 1979, Cascavel passou a Capital Regional, permanecendo na posição segundo pesquisas recentes (MOURA, 2009). Segundo Ferreira (2011) Cascavel foi eleita pelo Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio para constituir um polo de crescimento do governo federal, como Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Paranaguá e Guarapuava, recebendo incentivos para se consolidar como núcleo urbano da região oeste.

No final de 1970, a indústria e a agropecuária se fortaleceram e a agroindústria com base na produção de matéria prima, ultrapassou a extração de madeira durante seu ciclo (IPARDES, 2008).

Finalmente, no ano de 1983, a área central da Avenida Brasil recebeu a terceira intervenção. Sob a gestão do prefeito Fidelcino Tolentino (1983 - 1988), foi contratada a consultoria<sup>27</sup> do arquiteto Luis Forte Netto<sup>28</sup>, que manifestou uma preocupação com o meio

---

<sup>27</sup> Em sua dissertação, Mariano (2012) refere-se aos planos de Jaime Lerner e Luiz Forte Netto como Planos Diretores, na realidade são diagnósticos e ambos não foram aprovados como plano diretores. As leis que aprovaram planos são: Lei nº 549/68 que aprovou o Plano Diretor de Desenvolvimento e a Lei nº 2.588/96, que aprova as diretrizes de um novo plano diretor, porém esta última não se enquadra no recorte temporal analisado nesta pesquisa.

<sup>28</sup> Luiz Forte Netto participou da elaboração do Plano Diretor de Curitiba, aprovado em 1966 (GNOATO, 2006).

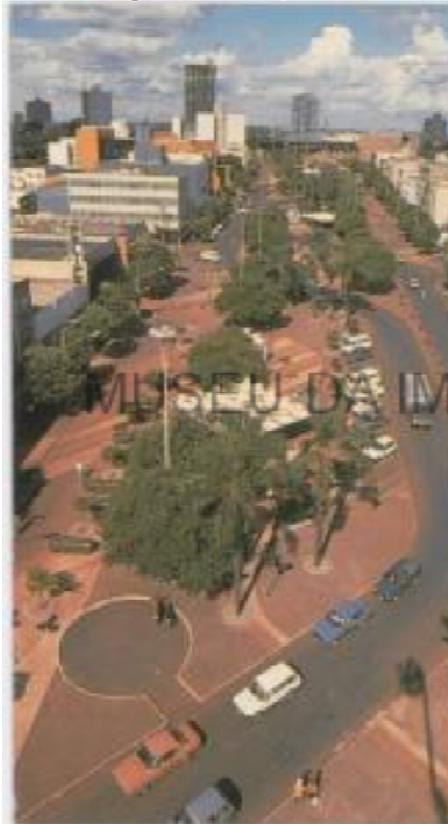
ambiente, integração da comunidade, habitação, entre outros. Sua intenção era oferecer “tratamento paisagístico para área central da cidade, garantindo além do uso mais intenso para pedestre, um controle sobre a velocidade de tráfego.” (DIAS *et al.*, 2005, p. 87). A propósito, entre as sugestões de Lerner (1978) já constava a inserção de uma área de lazer e entretenimento central. Neste contexto, é importante evidenciar que a Avenida Brasil, com a sua ampliação adquiriu largura de 60 metros, estimulando o aumento de velocidade na via. Assim, em 1989, com autoria do escritório NBC de Cascavel, foi executado o Calçadão (Figura 39 e Figura 40) entre as ruas Sete de Setembro e Barão do Serro Azul, criando uma área de convivência e manifestação popular, além de nesse trecho a via possuir curvas fechadas, diminuindo a velocidade do tráfego (DIAS *et al.*, 2005).

Ainda, no ano de 1985, houve a alteração do nome da Avenida Foz do Iguaçu, para Avenida Tancredo Neves, segundo Decreto nº 1860/85.

**Figura 38 - Calçadão na área central de Cascavel.**



Fonte: Adaptado de Museu da Imagem e do Som, [1989].

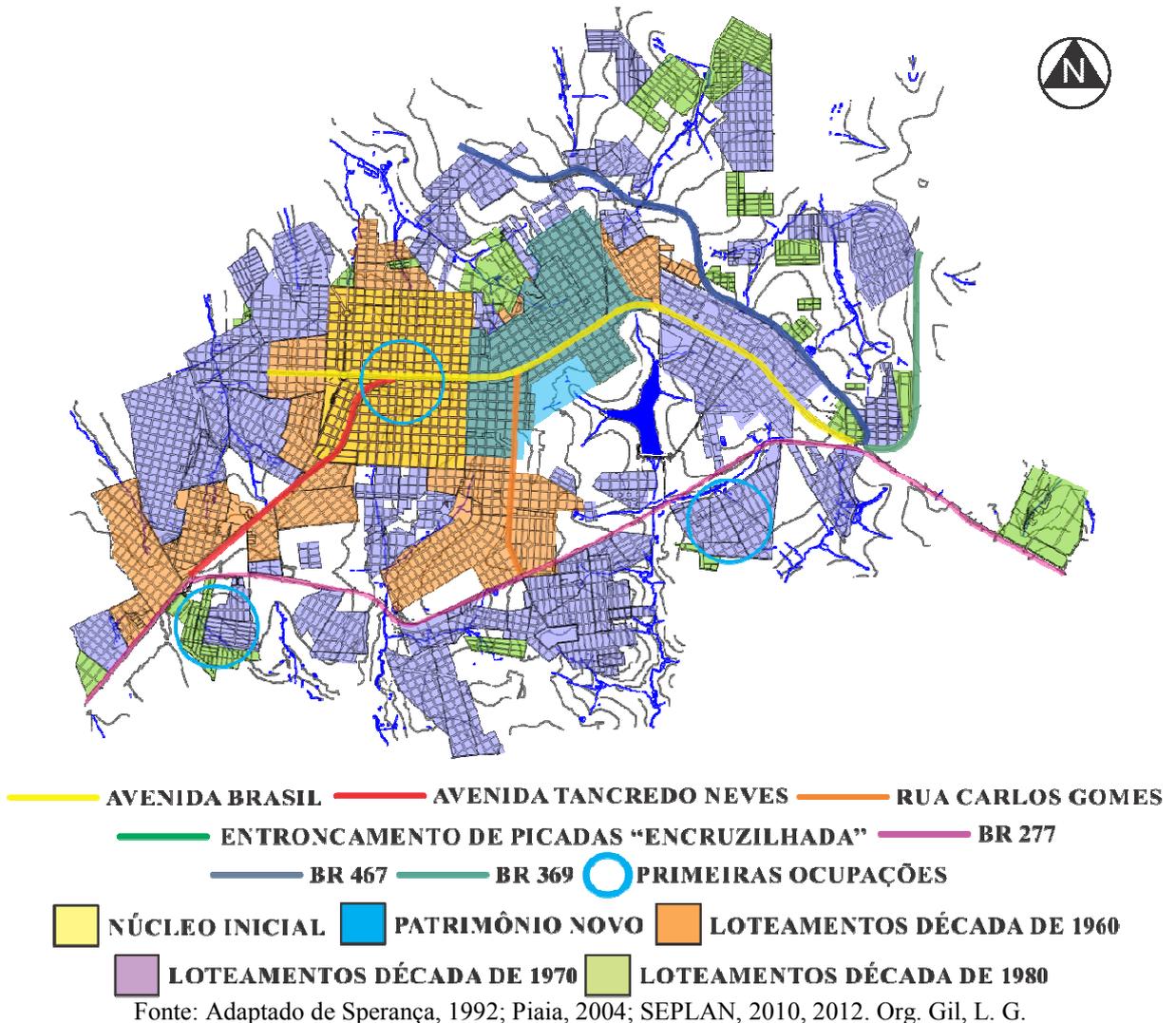
**Figura 39 - Calçadão.**

Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1989].

Por meio da sobreposição de mapas (Figura 40) é possível constatar que a transição entre as décadas de 1970 e 1980 apresentou uma grande expansão urbana, porém nos anos de 1980 ocorreu uma diminuição considerável aos anos anteriores (27 loteamentos). Mesmo os vazios urbanos, causados durante a década de 1970 por conta das aprovações indiscriminadas, não foram preenchidos, e os poucos loteamentos que foram realizados naquele momento, ainda se localizavam em locais distantes do centro.

Para Santos (2012b) os crescimentos demográficos rápidos refletem no desenvolvimento do espaço urbano, mas não determinam o crescimento de habitações verticais, mas sim no surgimento de novos sítios, alguns distanciados e outros próximos e mal adaptados. A herança histórica e as fases sucessivas de adaptação, o crescimento urbano e as modificações de atividades dominantes refletem na paisagem urbana.

**Figura 40 - Formação e loteamentos aprovados na cidade (1980).**



Por fim, após a investigação e análise urbanística cujo recorte temporal considera os períodos de estruturação efetiva da cidade, foi possível organizar os acontecimentos concomitantes aos seus respectivos ciclos econômicos e diagnosticar suas consequências urbanas. A partir desses dados e dos mapas de expansão urbana elaborados até a década de 1980, constata-se que apesar de todas as fases terem sido importantes para consolidação da estrutura, onde cada ciclo econômico junto aos pressupostos produziram condições particulares de desenvolvimento, evidencia-se como vital o ciclo da erva mate, que ao propiciar o nascimento do entroncamento viário foi fundamental para o acontecimento das transformações posteriores.

Resumindo-se todas as constatações averiguadas até a aqui, elaborou-se a Tabela 6, onde é possível destacar os resultados físicos urbanos obtidos em cada ciclo e pressuposto sobre a estrutura urbana de Cascavel.

**Tabela 6 - Quadro Comparativo Entre os Ciclos Econômicos e Pressupostos.**

CICLOS	PRESSUPOSTOS			Aspecto Urbano
	ENTRONCAMENTO VIÁRIO	PERFIL DAS OBRAGES E COLONIZADORAS	VOCAÇÃO AGRÍCOLA	
<b>ERVA MATE</b> (século XVI – 1930)	Abertura das picadas dando início a conformação da rede de estradas.	Obrages: processo exploratório. Existência de algumas colonizadoras inexpressivas.	Potencialidade produtiva já reconhecida; Extração e exploração; Produto de qualidade.	Início da conformação do entroncamento.
<b>MADEIRA</b> (1930 – 1960)	Anexação da estrada ervateira a BR-35; Nomeação da Avenida Brasil, anexa a BR-35; Inauguração da BR-277, transformando a Avenida Brasil de uso exclusivo urbano.	Colonização efetiva privada e pública; Início do processo migratório.	Recurso disponível sem relação com a potencialidade da terra.	Início da urbanização.
<b>MECANIZAÇÃO E AGROINDÚSTRIA</b> (1970)	Consolidação da rede sendo reconhecida de vital importância para MERCOSUL.	Técnica e experiência sobre o produto cultivado; Crédito e capital para investimento.	Solo fértil; Topografia adequada; Clima propício.	Rápida expansão urbana indiscriminada e adensamento ao longo da Avenida Brasil.

Fonte: Sperança, 1992; Wachovicz, 1987; Colodel, 1988; Peris, 2001; Piaia, 2004; DIAS *et al*, 2005. Org. Gil, L. G.

### **3 ANÁLISE DA PROPOSTA DE JAIME LERNER PARA ESTRUTURA VIÁRIA DE CASCAVEL**

Para que fosse possível analisar as propostas de intervenções viárias na estrutura de Cascavel foi imprescindível a investigação sobre a trajetória profissional do arquiteto e urbanista Jaime Lerner na esfera do urbanismo e planejamento urbano, na qual a princípio constatou-se a sua participação na elaboração do primeiro Plano Diretor de Curitiba, de 1966, e em seguida na efetivação de ações do mesmo como prefeito da capital do Estado por três vezes, nas gestões de 1971-1975, 1979-1983 e 1989-1992.

A influência de atuação de Jaime Lerner pode ser verificada a partir de uma análise do Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) e das propostas do urbanista (1978) para que a cidade crescesse de forma ordenada e equilibrada considerando que todo projeto de planejamento urbano, apesar de seus embates com as questões do capital imobiliário, têm como intuito as mais apropriadas condições de expansão física, proporcionando o bem coletivo de seus cidadãos, independente de seu nível econômico e social. Como se viu no momento de transição entre a década de 1970 e 1980, a cidade de Cascavel apresentava alto índice de crescimento demográfico e demandava projetos para ordenamento de expansão e adensamento urbano, de forma que a administração municipal da época sob o comando do prefeito Jacy Miguel Scanagatta (1977 - 1983), ciente da reforma urbana realizada na capital do Estado, demonstrou por meio do convite a Jaime Lerner igual preocupação quanto aos rumos da cidade cascavelense, considerando a participação do arquiteto e urbanista nas transformações de Curitiba como profissional técnico e gestor, dos projetos à sua implementação.

Assim, entende-se como fundamental a verificação das propostas viárias dos planos realizados para a capital para, em seguida examinar o conteúdo das propostas de 1978 para

Cascavel e conferir suas perspectivas gerais e mais especificadamente sobre a Avenida Brasil, eixo estruturante urbano.

Assim, este capítulo subdivide-se nas influências do Plano Diretor de Curitiba (1966), nas propostas de Lerner (1978) para Cascavel e na análise dessas propostas.

### **3.1 Jaime Lerner, uma investigação das propostas para o Sistema Viário do Plano Diretor de 1966.**

Em relação à Curitiba, o *site* oficial de Jaime Lerner, diz que o arquiteto e urbanista “liderou a revolução urbana que fez da cidade referência nacional e internacional em planejamento urbano, principalmente em transporte, meio ambiente, programas sociais e projetos urbanísticos.” (JAIME..., [201-?]).

De fato, a cidade é conhecida internacionalmente por seus programas urbanos e bons resultados de funcionamento, o que pode ser confirmado a partir dos estudos realizados por Albuquerque (2007) e García (1994), evidenciando o reconhecimento da cidade de Curitiba quanto à busca por melhor qualidade de vida envolvendo os setores urbanos de uso no cotidiano do cidadão, resultando no título de cidade-modelo dado pela população, visitantes e mídia local, nacional e internacional. Albuquerque (2007) considera que essa designação está vinculada à prática bem sucedida do planejamento e ações específicas em áreas do espaço urbano, mas discorda do mesmo em relação à questão habitacional. Este posicionamento também é compartilhado por Oliveira (2000) sob uma análise mais ampla em relação às reformas urbanas realizadas e seu desenrolar técnico e político considerando que os meios utilizados para as intervenções são resultado de uma imagem dos benefícios físicos oferecidos à população já que, segundo o autor, as estatísticas não confirmam bons resultados. No entanto, para o autor, as ações promovidas, além de favorecer a economia, são vistas pelo

cidadão como um meio de aproximá-lo do projeto de melhoria da cidade, “consegue fazer com que amplos setores da população de mais baixa renda se sintam participantes de um mesmo projeto comum de cidade.” (OLIVEIRA, 2000, p. 186). A propósito, segundo o autor, em algumas ações referentes à cidade, como a arborização e a separação de lixo reciclado, os cidadãos foram incentivados a participar de maneira que se sentissem parte do processo de melhorias.

Tanto Oliveira (2000) como Albuquerque (2007) mostra-se cautelosos quanto ao termo cidade-modelo e justificam suas interpretações. No entanto, durante a leitura dos respectivos autores a visão que se tem é que apesar de questionarem o título e de exporem os resultados do plano de 1966, ainda assim evidenciam, em geral, características positivas quando Curitiba é comparada a outras capitais do país. Oliveira (2000), por realizar um estudo comparando Curitiba a São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre, em vários momentos acentua os atributos da capital paranaense em relação ao que se refere ao Plano de 1966, principalmente em relação ao processo de implementação e a maneira como ocorreu.

Comparada com as capitais mais conhecidas, como Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, nota-se em Curitiba – e somente em Curitiba – obteve-se com sucesso a coordenação, sob a égide de uma agência central de planejamento, das diversas entidades e instâncias cuja atuação estava voltada para a execução de projetos de reforma urbana (OLIVEIRA, 2000, p. 31).

Ou seja, a citação acima evidencia a qualidade articulada do sistema para que os objetivos do plano fossem alcançados.

Já Oliveira (2000, p. 61) vê os resultados obtidos da seguinte forma:

[...] a reforma urbana realizada em Curitiba impressiona. Contudo, examinando-a detidamente percebe-se que seus maiores méritos não são propriamente de ordem urbanística, mas sim de natureza política. É certo que realizações como o Sistema Trinário e a concepção de um modelo de ônibus especificamente destinado ao transporte de passageiros no quadro urbano atestam a capacidade dos urbanistas e planejadores locais. Mas é igualmente certo que tais realizações estão longe de serem resultado apenas de uma pretensa competência profissional inexcedível e exclusiva destes.

Na citação acima, Oliveira (2010) esclarece seu posicionamento quanto aos responsáveis pelos resultados urbanos alcançados por Curitiba, onde os arquitetos e urbanistas estavam distantes desse merecimento. Pois bem, sendo o planejamento urbano atrelado e somente aplicado via sistema político e considerando as inúmeras necessidades e órgãos que devem ser atendidos, entende-se como evidente que os resultados do plano em Curitiba não são somente fruto da qualidade dos planejadores que o conceberam. No entanto, se a política de implementação fosse efetiva em diversas cidades brasileiras, seria possível prever igual desempenho independente da qualidade e perfil de seus urbanistas?

Para responder esse questionamento referencia-se uma reflexão de Albuquerque (2007) salientando que profissionais importantes da área como, Michael Cohen (chefe do Departamento de Planejamento do Banco Mundial em 1992), Alan Jacobs (arquiteto norte-americano da Universidade de Berkeley-Califórnia, 1989) e Fritjof Capra (cientista austríaco, 2005) atribuíram à cidade de Curitiba grande qualidade urbana, desde os elementos viários até as áreas de entretenimento e lazer público e privado.

No entanto, Dudeque (2010, p. 15) considera que os agentes responsáveis pelo bom desempenho tenham sido os “dirigentes executivos (estadual e municipal) e os profissionais convocados para as ações urbanísticas (arquitetos e engenheiros, em especial)”. Ou seja, considera o perfil dos profissionais responsáveis pelos projetos e ações. E ainda explica que:

A atribuição de autoria é bastante difícil em planejamento urbano e em urbanismo. Do estágio ao arquiteto renomado, do prefeito ao operário que assenta o meio-feio, a administração urbana depende de equipes organizadas, de encargos definidos, métodos de trabalho, organogramas, interação de pesquisas sociais, geográficas, ecológicas, etc. [...] Parece fácil concluir que a atuação isolada é um resquício romântico e que não há autores no urbanismo e nem no planejamento urbano. [...] Mas parece conveniente reconhecer que determinadas pessoas são mais autoras do que outras (DUDEQUE, 2010, p. 15).

Portanto, se os profissionais citados por Albuquerque (2007) conseguem distinguir e evidenciar as soluções urbanas aplicadas a Curitiba de outras cidades do mundo e se Dudeque

(2010) destaca a contribuição singular dos arquitetos e engenheiros envolvidos, considera-se como diferencial a qualidade do plano e de seus autores.

A reforma urbana de Curitiba evidenciou a capital como um todo, e seus elementos foram essenciais para o seu melhor funcionamento e crescimento ao longo dos anos. Considerando a complexidade do organismo urbano, o desempenho das ações aplicadas à cidade não pode ser desmerecido, principalmente considerando as dificuldades do sistema econômico, cultural e político público brasileiro. Mesmo porque, como dito por Albuquerque (2007), os elementos citados como exemplo do planejamento curitibano estão na cidade e são utilizados no espaço de Curitiba.

Curitiba passou por vários planos de melhorias, e para que sejam mais bem compreendidas as razões que culminaram no Plano Diretor de 1966, faz-se necessário uma síntese sobre algumas medidas anteriores que foram importantes para desenrolar os fatos seguintes, especialmente no que se refere às propostas de Saturnino de Brito, Alfred Donat Agache, SAGMACS e as intenções e estudos que compuseram o Plano Preliminar de Curitiba, que serviu de base para elaboração da Lei do Plano Diretor de Curitiba de 1966, e criação do IPPUC.

### **3.1.1 Propostas realizadas em Curitiba**

De acordo com Dudeque (2010), as preocupações urbanas referentes à Curitiba iniciaram-se a partir do momento em que o Paraná foi desmembrado de São Paulo e a cidade se tornou capital. Uma cidade que era menos conhecida e menos considerada que Guarapuava, no centro oeste, e Paranaguá, no litoral, justamente por não ter características de

uma capital, exigiram medidas para que fosse considerada como exemplo para o restante do Estado e reconhecida entre os curitibanos e paranaenses.

De acordo com Silva, Loch e Silva (2009) a primeira intervenção ocorreu em 1854, quando Pierre Taulois projetou novos traçados para Curitiba, sendo esta modificada em 1857, ordenando a ocupação por meio de malha quadricular para facilitar a circulação, sendo um terreno plano, em meio a morros e cortada por rios, instituindo o centro da cidade como núcleo devido à ocupação perimetral das colônias de migrantes. Menezes (2001) *apud* Silva, Loch e Silva (2009) evidencia que o lugar sofria com a falta de segurança e infraestrutura em geral, incluindo vias de acesso precárias entre as próprias colônias. Por conta disso, no ano de 1895 foi elaborado o primeiro Código de Posturas, e em 1920 entrou em vigor o segundo código, sempre visando a melhoria sanitária e o fortalecimento da cidade como um todo por meio de um sistema hierarquizado dos espaços urbanos.

Entretanto, já em 1917, Curitiba apresentava um quadro preocupante de doenças em razão da falta de higiene sanitária. Médicos diagnosticaram que todos os poços da cidade estavam contaminados e reivindicaram medidas perante a situação. Desta maneira, em 1919 o vice-presidente do Paraná, Caetano Munhoz da Rocha (1916 - 1920) contratou o engenheiro sanitarista Saturnino de Brito, que diagnosticou e planejou reformas sanitárias na cidade, o chamado Projeto de Saneamento de Curitiba – Estado do Paraná. Finalizado em 1921, o projeto propunha ações rápidas e eficazes como a construção de redes confiáveis para distribuição de água e coleta de esgoto. Durante a elaboração de seu plano, o sanitarista criticou alguns aspectos da cidade, como: a malha reta e perpendicular (Figura 41); as ruas muito largas (de acordo com o Código de Posturas de 1895 as ruas deveriam ter no mínimo 18m de largura); a falta de diagonais; incidência de muitas calçadas; e falta de consideração quanto aos aspectos sanitários ou topográficos.

**Figura 41 - Planta de Curitiba com malha quadricular.**



Fonte: Dudeque, 2010, p. 97.

Neste aspecto, as soluções apresentadas por Saturnino de Brito deveriam e estavam intimamente ligadas à estrutura da malha viária, afinal a distribuição de tubulação de água e esgoto depende da geometria viária e níveis topográficos.

A década de 1940 foi de transição para o urbanismo da cidade, pois esta cresce e as preocupações em relação aos problemas futuros exigiam medidas e planejamento. O processo de ordenamento urbano de Curitiba iniciou-se primeiramente com o Plano de Urbanização, realizado pelo arquiteto Alfred Hubert Donat Agache, no ano de 1940 a 1943 (GNOATO, 2006; RODRIGUES e OLIVEIRA, 2010) cujas prioridades eram sanar os problemas de congestionamento de vias, a falta de saneamento dos rios (algo não resolvido no Plano de Saturnino de Brito) e a falta de centros funcionais<sup>29</sup> na cidade. Este plano foi iniciado na

<sup>29</sup> Seriam os centros: cívico, esportivo, militar, de abastecimento, comercial, universitário, social, hípico e exposição e feiras, administrativo, industrial, de transporte coletivo interno e interurbano (DUDEQUE, 2010).

gestão de Rozaldo de Mello Leitão (1940 - 1943) e concluído na administração de Alexandre Beltrão (1943 - 1944), realizado pela empresa Coimbra Bueno (ARQUITETURA, [2004]).

**Figura 42 - Abertura da Rua XV de Novembro em direção ao atual Alto da Caixa D'Água (1940).**



Fonte: Destefane, 2012.

O plano de Agache para Curitiba previa avenidas largas para atender a expansão da frota veicular (DUDEQUE, 2010). Também demonstrou certa preocupação com os menos favorecidos não proprietários do seu próprio automóvel projetando o sistema de transporte coletivo, desconsiderando as carroças dos imigrantes que abasteciam a cidade com alimentos, carregados de cultura e tradição. Apesar do plano de Saturnino de Brito não citar nada em relação ao descongestionamento, considerava suas obras sanitárias como um processo de embelezamento. Porém, nota-se que ao fazer referência à contenção de enchentes, o Plano de Urbanização de Curitiba toma como correlatas às intenções projetuais de Saturnino de Brito sem citação de fonte (DUDEQUE, 2010).

A área mais crítica de Curitiba era o centro (Figura 43 e Figura 42), que em função dos caminhos e ocupações no início do século XX, convergiam quase todos os fluxos na Praça Tiradentes.

**Figura 43 - Vista da Praça Tiradentes e Rua Marechal Floriano com bonde (1940).**



Fonte: Destefane, 2012.

**Figura 44 - Vista Parcial da Praça Tiradentes (1940).**



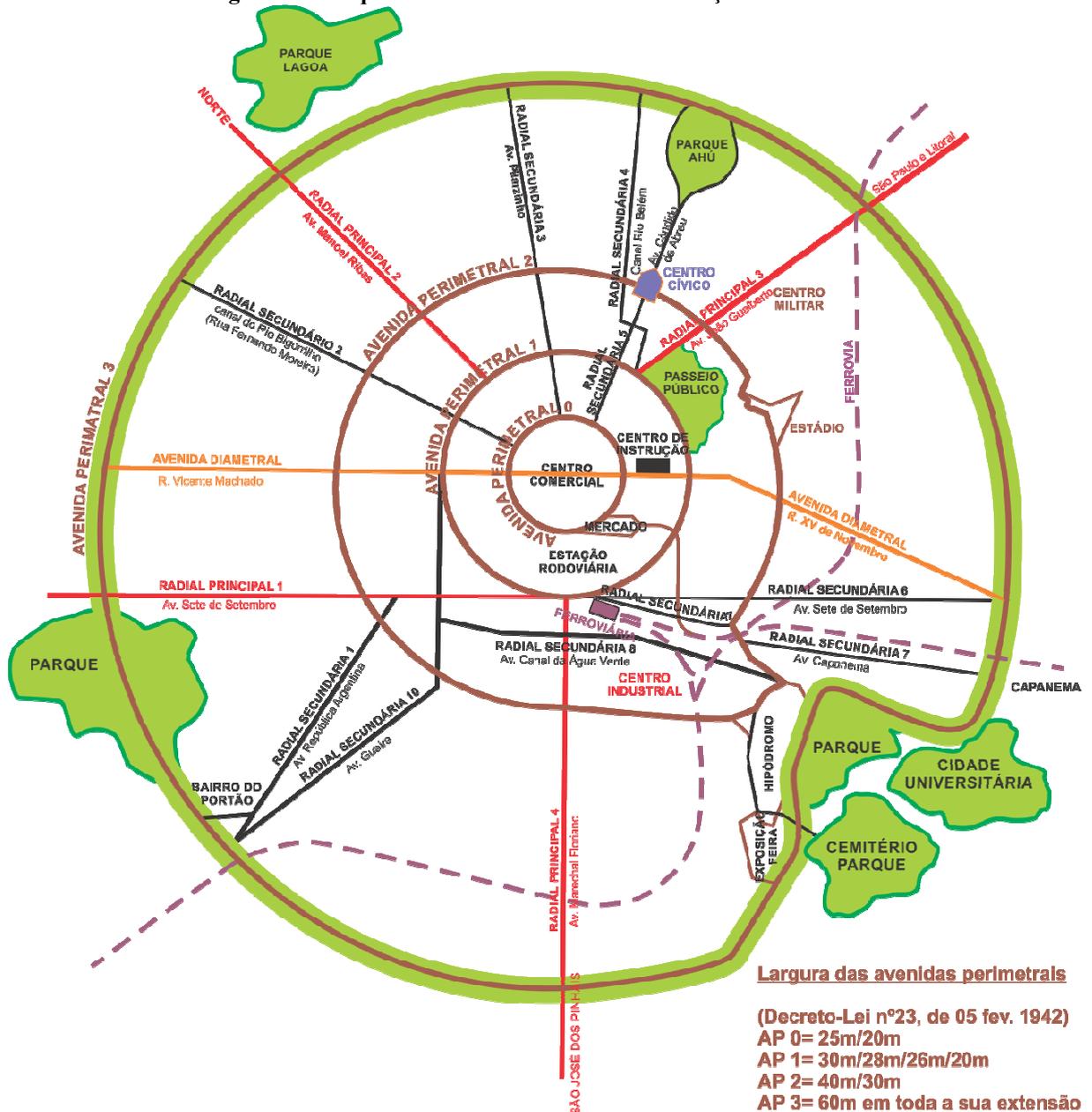
Fonte: Destefane, 2012.

De maneira que:

O esquema geral do Plano Agache pretendia conter a área urbana de Curitiba num círculo sulcado por avenidas concebidas a partir de noções trigonométricas: avenidas radiais (raios), avenida diametral (diâmetro) e avenidas perimetrais (perímetros). Avenidas radiais uniriam o núcleo às bordas da área urbanizada, uma grande avenida

diametral atravessaria todo o conjunto, passando pelo centro (DUDEQUE, 2010, p. 49).

Figura 45 – Esquema viário do Plano de Urbanização de Curitiba.



Fonte: Adaptado de Dudeque, 2010, p. 101. Org. Gil, L. G.

Segundo Dudeque (2010) esse sistema facilitaria o tráfego por diminuir o número de esquinas, hierarquizar as vias e proporcionar pontos de encontros entre as vias radiais e perimetrais. Ainda que esse tipo de plano não tenha ligação com um sistema de governo, para o autor esse urbanismo representava a ditadura da época, por meio das formas e disposições dos espaços e edifícios que mais representavam um símbolo de poder do que de uso efetivo da

população como, por exemplo, o centro cívico, que de cívico literalmente pouco oferecia. Outro exemplo disso é o chamado eixo monumental projetado entre a prefeitura e o palácio do governo, que somados aos outros centros funcionais eram justificados pelo equilíbrio urbano, economia e beleza (DUDEQUE, 2010).

Na realidade, quanto ao sistema radial concêntrico para tráfego proposto por Agache, este tem sido utilizado desde a Idade Média para as cidades mercantes, tendo seu mercado em sua área central. A partir daí esse sistema foi muito utilizado pelos engenheiros de tráfego e planejadores “transformando o centro da cidade em uma área comercial [...] e fortalecendo o transporte rápido.” (KOSTOF, 2009, p. 192, tradução nossa). Até os dias atuais as cidades utilizam esse sistema em sua essência, ligando por meio das vias radiais, a área periférica ao centro (KOSTOF, 2009). Assim, o plano radial mantém eixos principais cruzados, proporcionando rápidas conexões, sejam lineares ou diagonais.

Por fim, com o passar do tempo, as proposições do Plano de Urbanização de Curitiba não atenderam mais as necessidades vigentes se perdendo em seus objetivos, propostas, realizações e realidades (DUDEQUE, 2010). “Das obras previstas no Plano Agache, somente alguns trechos de ruas seriam realizadas.” (DUDEQUE, 2010, p. 77).

Em 1955 o executivo municipal de Curitiba autorizou via prefeito Ney Amintas de Barros Braga (1954 - 1958) a modificação do Plano de Urbanização, mas nada foi realizado em função do problema de saúde que afligiu o prefeito, alongando o problema até a década de 1960. De 1951 a 1955 o governador do Paraná era Bento Munhoz da Rocha e, segundo ele, o projeto do centro cívico seria uma oportunidade de unir e levantar a estima do povo paranaense. Projetado pelos arquitetos Olavo Reidig de Campos, Flavio Regis e Sérgio Rodrigues sob a coordenação de David Xavier de Azambuja, novos edifícios foram inseridos em função do novo sistema político e redistribuídos de acordo com o conceito neoplasticista e volumetria modernista. No Plano de Urbanização, a praça era para o povo referenciar o

governo federal, e para o governador, era o espaço para referenciar o Paraná. O palácio do governo continuou na ponta do eixo monumental, nas laterais locaram-se os edifícios do poder legislativo e judiciário, e o Palácio do Iguaçu recebeu um parlatório deslocado à direita da fachada, mas alinhado à Avenida Cândido de Abreu. O centro cívico foi inaugurado em dezembro de 1953, mas poucas edificações estavam acabadas (DUDEQUE, 2010).

Na gestão de Iberê de Mattos (1958 – 1961), foi promulgada a Lei de Unidade de Vizinhança e o Plano Piloto de Zoneamento. Essa lei foi influenciada pelas superquadras de Brasília idealizadas por Lúcio Costa, e em Curitiba o município foi dividido em 47 unidades de acordo com a tradição, geografia, história e número de habitantes (na época uma unidade teria aproximadamente 20 mil hab.). A Unidade de Vizinhança substituiu as radiais-perimetrais do Plano de Urbanização de Curitiba pela geografia e tradições dos bairros, reconhecendo e abrigando as colônias dos imigrantes que o plano anterior não alcançava e ainda propiciando áreas verdes e recreativas (5% para cada unidade). Apesar disso, caso o plano funcionasse, as unidades se tornariam núcleos independentes, de maneira que as unidades duraram até 1965 (DUDEQUE, 2010).

Vinte anos mais tarde, o prefeito de Curitiba Ivo Arzua Pereira (1962 – 1966), tentou seguir o Plano de Urbanização no que se refere às propostas de inserção de avenidas, o que pareceu uma alternativa para uma cidade que crescia rapidamente. O prefeito aproveitou a ideia da avenida diametral e a locou na Rua 07 de Setembro, com ampliação até o Bairro Tarumã (DUDEQUE, 2010).

Neste contexto o governador do Paraná, Ney Braga (1961 – 1965), já não reconhecia no Plano de Urbanização soluções para os problemas da ocasião e constatou que a cidade necessitava de um novo plano. No entanto, para que o plano tivesse êxito em Curitiba era necessário ir além da localidade da cidade e pensar no Estado como um todo, um plano de abrangência estadual. De maneira que o governador contratou uma empresa de pesquisa

interdisciplinar, a Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS), para elaborar um Plano de Desenvolvimento do Paraná.

O Governo do Estado do Paraná, através da Comissão de Planejamento Econômico do Paraná (PLADEP), contratou em 1963 a Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas nos Complexos Sociais (SAGMACS), com a finalidade de "estruturar os elementos de um Plano de Desenvolvimento para o Estado do Paraná", incluindo diretrizes para o desenvolvimento econômico, para o planejamento territorial e para a reformulação dos quadros governamentais. Em síntese, consistia na regionalização do Estado voltada para o planejamento (MANSUR, 2008, p. 52).

A SAGMACS era uma filial da *Société pour l' Application Du Graphisme et de La Mécanographie à l'Analyse* (SAGMA) (Sociedade para a Aplicação dos Gráficos e da Mecanografia à Análise), uma empresa criada por Louis-Joseph Lebret, um padre francês que fundou o movimento Economia e Humanismo, que estudava pesquisa em paróquias e bairros (DUDEQUE, 2010). Em 1963 o plano foi entregue ao governador e:

Aquém dos devaneios totalizantes, o Plano SAGMACS ensinou aos planejadores do Paraná novas maneiras de analisar as cidades. Até então, a vulgata urbanística disponível costumava tratar de arquitetura, estética, saneamento e circulação, resumindo-se a um plano de avenidas, gabaritos dos edifícios e promessas de obras. Em vez disso, a SAGMACS preocupava-se com os problemas sociais das cidades e seus relacionamentos com as regiões circundantes. (DUDEQUE, 2010, p. 109).

O plano da SAGMACS informava que poucas cidades do Paraná tinham planos diretores e recomendou que os fizessem, pois o ordenamento partiria na direção de todos os municípios. No caso de Cascavel, o primeiro plano diretor foi elaborado pelos profissionais da SEPLAN e sem órgão financiador. Para a SAGMACS, Curitiba apresentava várias deficiências urbanísticas como a baixa densidade de ocupação, que esparramava a infraestrutura e reduzia a eficiência dos serviços urbanos e a pouca centralização regional. Já neste plano, Lebret indicou a criação de um grupo de urbanismo que agrupasse a documentação, dados e projetos, com funcionários qualificados para as tarefas. Este órgão no futuro viria a ser o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) (DUDEQUE, 2010). O programa estratégico da SAGMACS também indicou a criação de

uma companhia de desenvolvimento urbano (que resultou na Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba (URBS)) em 1964 (SAGMACS, 1963).

Se para Gnoato (2006) e Rodrigues e Oliveira (2010), o ordenamento urbano de Curitiba iniciou-se com o Plano de Urbanização, para Dudeque (2010) isso aconteceu em 1961 e 1962 com o Plano da SAGMACS e os recursos concedidos pela Companhia de Desenvolvimento do Paraná (CODEPAR).

No segundo semestre de 1964, as recomendações do Plano da SAGMACS levaram a criação de um sistema estadual de financiamento de planos urbanísticos, comandado pela CODEPAR, que pretendia estruturar a rede urbana do Estado. [...] O resultado seria um conjunto de planos diretores para os mais importantes centros urbanos no Paraná. Entre os planos financiados por esse sistema, estaria o plano preliminar de urbanismo de Curitiba (o futuro Plano Wilhelm - IPPUC). O planejamento urbano estava instituído e legislado no Paraná. (DUDEQUE, 2010, p. 114).

Em meio a essa situação, um grupo de arquitetos da Universidade Federal do Paraná (UFPR), visitou o prefeito de Curitiba Ivo Arzua Pereira (1962 - 1966) que, diante da soma das situações, contratou por meio de concorrência a empresa Serete de Estudos e Projetos Ltda., de São Paulo, que trabalhava em parceria com o arquiteto Jorge Wilhelm, coordenador do setor do Plano Preliminar de Urbanismo (GNOATO, 2006).

Tanto a SAGMACS como a empresa Serete, sugeriam a necessidade de um grupo local para acompanhar os trabalhos e que o Estado precisava se preparar com bons profissionais. Nesse sentido surgiu o curso de arquitetura e urbanismo da UFPR com professores de vários lugares do país. A intenção era que os profissionais participantes do grupo local aprendessem acompanhando o plano preliminar com os profissionais atuantes em São Paulo, para que no futuro seguissem seus próprios passos. O grupo local era composto pela engenheira civil Francisca Maria Rischbieter e Dúlcia Auríquio, engenheiro civil Tabajara da Costa e pelo arquiteto-engenheiro Jaime Lerner (DUDEQUE, 2010).

Para elaboração de seu plano, Jorge Wilhelm observou Curitiba atentamente e concluiu que a formação tida naquele momento era resultante de questões geológicas do sítio,

levando a ocupação de forma linear no sentido nordeste e sudoeste. Devido a isso, o arquiteto viu a necessidade de abandonar o sistema circular de Agache que não havia se adaptado ao sistema de transporte rápido que precisava de vias retas, o que para Ildefonso Cerdá, determinava um projeto urbano devido a sua fluidez (BENÉVOLO, 2004; DUDEQUE, 2010).

Em Curitiba, Jorge Wilhelm concentrou ao longo da Avenida João Gualberto (via sentido nordeste – sudoeste) a densidade populacional e o comércio, formando um eixo estrutural por meio do incentivo ao adensamento, organização do transporte coletivo e consolidação do centro de comércio. As indústrias, assim como no restante do mundo, deveriam se concentrar em áreas específicas. Para os urbanistas do plano, o centro significava o lugar mais movimentado da cidade, e assim sendo, Jorge Wilhelm definiu o centro num eixo linear (DUDEQUE, 2010). Oliveira (2000) ainda reforça que o bom resultado do sistema só aconteceria em conjunto com as normas de uso do solo: eixos estruturais, edifícios altos (torres) – grande adensamento, vias prioritárias - uso residencial, sem atividades comerciais (de tráfego intenso) e vias conectoras - uso residencial para população que trabalharia na área industrial.

Compreende-se que em Curitiba o conceito de linear foi aplicado sobre o eixo estruturante para definir e consolidar um sistema de transporte coletivo e veículos rápidos, assim como distribuir o comércio ao longo destes, deixando o centro histórico exclusivamente para edifícios antigos, protegidos da expansão comercial ou adensamento demográfico, abrigando e estimulando atividades culturais de lazer e turismo (DUDEQUE, 2010).

Em 31 de julho de 1966 o Plano Preliminar foi finalizado como Plano Diretor de Curitiba e aprovado pela Lei nº 2828 (GNOATO, 2006; DUDEQUE, 2010), e ainda Jorge Wilhelm, preocupado em implementar o plano, mas não pelas mãos dos funcionários da prefeitura, “negociou com dirigentes do estado e do município a criação de uma autarquia diretamente ligada ao prefeito, que não executasse o plano, mas que gerisse a execução.”

(DUDEQUE, 2010, p. 141-142). Ou seja, um departamento independente, com liberdade projetual e autoridade sobre a execução dos seus projetos. Assim nasceu definitivamente o IPPUC (Figura 46 e Figura 47), entidade que centraliza toda a área de pesquisa e projetos urbanos de Curitiba.

**Figura 46 - Casa construída para moradia que em 1965 passou a ser sede do instituto.**



Fonte: IPPUC, [200-?].

**Figura 47 - Sede do IPPUC atualmente, entrada principal – Rua Bom Jesus, 669.**



Fonte: IPPUC, [200-?].

Desde a sua criação, o IPPUC realiza as atividades que lhe foram conferidas, porém os embates são frequentes de acordo com a administração municipal. Na realidade, a contar quando a SAGMACS apontou a criação da Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba (URBS), fundada em 1964, as divergências entre os dois órgãos acontecem devido aos pensamentos contrários em relação às práticas que devem ser realizadas em Curitiba.

Mesmo porque, até a criação do IPPUC, quem era responsável pelas atividades era a URBS, que logo depois teve sua atuação reduzida. O IPPUC é formado por arquitetos e engenheiros especializados em planejar a cidade para garantir seu melhor desenvolvimento, já a URBS representa as intenções da prefeitura e deve executar os planos elaborados pelo IPPUC. (DUDEQUE, 2010).

Apesar de alguns percalços, o IPPUC tem sido ativo e respeitado como órgão e somado a implementação do Plano Diretor, contribuiu e contribui efetivamente com o ordenamento da cidade. “[...] entre 1972 e 1975, a administração de Curitiba iniciou mais projetos urbanos do que tudo o que ocorrera em toda a história anterior a cidade. O IPPUC estava transformado no órgão mais poderoso da gerência municipal.” (DUDEQUE, 2010, p. 234).

Na nova lei, os arquitetos conseguiram inserir os princípios da arquitetura e urbanismo moderno (DUDEQUE, 2010). O plano introduziu a especialização de cada espaço da cidade em zonas de acordo com a sua função: residencial, comercial e industrial e todas elas interligadas por vias rápidas de circulação. Todavia, o urbanismo modernista recebeu fortes críticas em função de sua prerrogativa ao automóvel, de modo que os novos projetos incorporaram as ideias de revitalização de espaços habituais da população recriando pontos de encontro e convivência, deixando o automóvel para segundo plano (OLIVEIRA, 2000). Segundo Oliveira (2000) para que a cidade pudesse crescer de forma organizada, deveria seguir os eixos estruturantes que abrigavam adequadamente sistema de transporte coletivo, vias estas que foram eleitas de acordo com sua importância histórica sentido norte – sul, leste – oeste e sudeste com a Avenida Marechal Floriano. Os eixos estruturantes eram ligados por um anel de tráfego lento. O acesso à área industrial acontecia por meio de cinco vias conectoras. Por fim, as vias que ligavam o centro tradicional ao tráfego de veículos foram colocadas para uso do pedestre.

Dudeque (2010) aponta uma série de diferenças entre o Plano de Urbanização de Curitiba e o Plano de Jorge Wilhelm (Tabela 7), sempre demonstrando como o primeiro plano era rígido e limitado, enquanto o segundo era flexível, permitindo alterações em função do crescimento da cidade e que este serviria de orientação ao longo dos anos.

**Tabela 7 - Comparação entre o Plano de Urbanização de Curitiba e Plano Diretor de 1966.**

<b>Elementos</b>	<b>Plano de Urbanização de Curitiba</b>	<b>Plano Diretor de 1966</b>
Atrações	Em pontos de convergências de fluxos.	Longe das grandes vias de tráfego.
Físicos	Momumentalização de pontos específicos.	Cada ponto complementava o todo.
Territoriais	Fechava a cidade.	Abria a cidade.
Relações	Materiais.	Sociais.
Contexto	Históricas	Geo-históricas.

Fonte: Adaptado de Dudeque, 2010. Org. Gil, L. G.

Mas apesar disso, Silva, Loch e Silva (2009) consideram que, mesmo tendo sido executadas poucas propostas do Plano de Urbanização, algumas de suas ideias foram incorporadas pelo Plano Diretor de 1966, como as avenidas e o prolongamento de algumas avenidas (eixo norte e sul).

### **3.1.2 Jaime Lerner e as propostas para Curitiba**

Jaime Lerner estagiou na França com três arquitetos – George Candilis, Alexis Josic e Shadrach Woods - participantes e organizadores do último CIAM, o chamado *Team X*. Lá, participou do projeto para *Toulouse le Mirail*, cuja ideia principal era criar uma infraestrutura com grande concentração de atividades em busca da valorização da rua e alta densidade populacional (GNOATO, 2006). Lerner conviveu com propostas lineares no escritório francês, conceitos esses que se aproximavam da proposta de Jorge Wilhelm. Quando estagiava, Lerner foi convidado para lecionar na UFPR e voltou, mas matriculou-se na primeira turma de arquitetura, e dispensado de algumas disciplinas recebeu o título de arquiteto, em 1964. Anos depois, em 1971, Lerner assumiu a prefeitura e trouxe consigo seus

colegas do IPPUC, e já com os planos prontos, pôs-se a executá-los (DUDEQUE, 2010). De acordo com Oliveira (2000), Lerner já no seu primeiro mandato colocou em prática a maioria dos projetos do plano, entre eles as vias estruturais com o sistema trinário e a pedestrianização, “garantindo de antemão que as reformas seriam irreversíveis.” (OLIVEIRA, 2000, p 54-55).

Para realizar os eixos estruturais, era preciso uma avenida com 30m de largura, ou seja, muitas demolições e desapropriações teriam que ser feitas. Então Rafael Dely, na época presidente do IPPUC (1972 – 1975), propôs como solução três ruas paralelas, duas laterais para tráfego rápido de veículos (os binários) (Figura 48) e uma central com três vias, uma exclusiva para ônibus e duas laterais para tráfego lento. As demais vias paralelas são rápidas no sentido centro-bairro e o inverso. Nos eixos foi permitida a construção de edifícios de até vinte pavimentos, em seguida seis e depois dois. No total foram cinco eixos trinários. “A proposta recebeu o nome de Sistema Trinário. Pela simplicidade, pela eficiência e pela moderação, foi à ideia urbanística mais criativa formulada em toda a história de Curitiba.” (DUDEQUE, 2010, p. 224). Sobre a estrutura linear, realizada pelo Plano de Urbanização, se destaca sobre o sistema radial (GNOATO, 2006). “Um anel circundando o centro da cidade, isolou a área do tráfego de veículos, de modo a otimizar a circulação exclusiva para pedestres nas principais vias do centro.” (GNOATO, 2006, p.04). O Plano Diretor de Curitiba foi fundamentado sobre o tripé: transporte coletivo, sistema viário e uso do solo, sempre focando o encontro entre os cidadãos.

**Figura 48 - Vias Estruturantes de Curitiba.**



Fonte: URBS, [200-?].

**Figura 49 - Sistema de Canaleta Exclusiva.**



Fonte: URBS, [200-?].

Colocando em prática a proposta de pedestrianização no centro de Curitiba, quando Lerner quis calçar a Rua XV de Novembro, os comerciantes temiam a falência e se negavam a

aceitar a ideia. Então a prefeitura, para não sofrer impedimentos, iniciou a obra no final de semana, quando o comércio estava fechado, finalizando o calçamento na terça-feira e dando origem ao intitulado calçadão<sup>30</sup> (DUDEQUE, 2010). O resultado foi que muitas pessoas alteraram seu caminho só para passar pela Rua XV de Novembro. As floreiras inseridas lá deram também o nome de Rua das Flores e segundo Dudeque (2010, p. 233):

Os comerciantes, que antes desmontavam barricadas, silenciaram, atestando que novas ideias urbanas tinham algumas qualidades que eles não haviam percebido. [...] Os urbanistas considerariam o calçadão da Rua das Flores como uma experiência tão bem sucedida que a copiaram em várias cidades do Brasil, até transforma-lo em moda.

O calçadão da Rua XV passou a ser um dos símbolos de Curitiba atendendo os pedestres e mantendo a circulação de veículos, instigando a vida na rua (GNOATO, 2006).

**Figura 50 - Rua XV de Novembro (1933).**

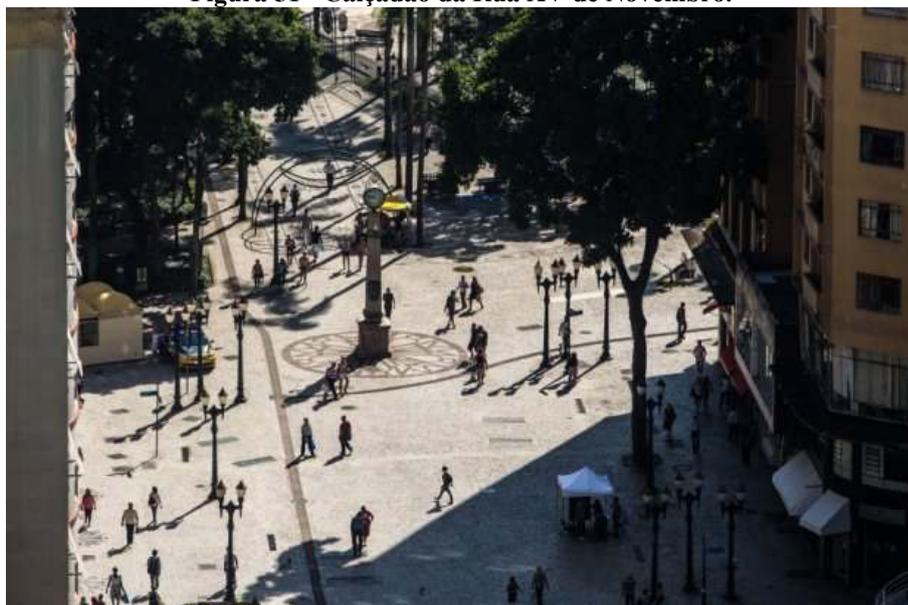


Fonte: Rua, [1933].

---

<sup>30</sup> Termo usado pelo prefeito Ivo Arzua numa conversa com Jorge Wilhelm. (WILHEIM, 1985, p. 12 *apud* DUDEQUE, 2010, p. 232).

**Figura 51 - Calçadão da Rua XV de Novembro.**



Fonte: Covello; Félix, 2014.

Luis Forte Netto e Jaime Lerner foram presidentes do IPPUC nas respectivas gestões de 1968 – 1969 e 1969 – 1970 (IPPUC, [200-?]).

O calçamento do centro histórico de Curitiba mudou a percepção do local, os edifícios históricos foram evidenciados e aquele ambiente se aproximou das praças de Camilo Sitte. No final, o encontro e a convivência antes idealizada por Agache no Centro Cívico passou para o início da Rua XV de Novembro, na chamada Boca Maldita (DUDEQUE, 2010). Na concepção de Dudeque (2010), esse espaço tão popular só foi possível em um período de ditadura militar porque, para seus autores, o projeto tratava-se de uma solução para o tráfego, bloqueando o acesso de veículos e facilitando a circulação de pedestres. “O calçamento da rua ampliou o potencial democrático da Boca Maldita, ao convertê-la num largo. A balbúrdia da região condensaria, de certa maneira, o sentimento público reclamado por Sitte (e por Lewis Mumford, e por Jane Jacobs).” (DUDEQUE, 2010, p. 245).

A crise do petróleo colaborou e impulsionou o projeto de Jorge Wilhelm. Ser ecológico passou a ser necessidade para um país endividado por ter considerado o automóvel algo prioritário nas cidades brasileiras. Outra iniciativa do plano era transformar os terminais de ônibus em subcentros abertos, para que os usuários usufríssem das atividades do seu

entorno; porém, por não ter como controlar o pagamento dos trechos, ao final o sistema precisou ser fechado (DUDEQUE, 2010).

Após um mandato fora da prefeitura, Jaime Lerner retornou em 1988 por meio de eleições diretas, entendida como resultado dos planos que realizou em Curitiba. O 3º mandato de Lerner trouxe os ligeirinhos que ocupavam a mesma via dos automóveis com paradas com distâncias menores. Para economizar tempo, Jaime Lerner e sua equipe projetaram um ônibus e uma estação sem degraus, se aproximando do embarque dos metros, a estação-tubo (DUDEQUE, 2010).

**Figura 52 - Estação-tubo e Ligeirinho.**



Fonte: Santos, 2014.

Lerner foi reconhecido pelos cidadãos curitibanos. Porém na década de 1990, o governo Collor trouxe a liberação da importação de carros e a baixa no preço dos carros populares produzidos no Brasil, medidas que resultaram num grande aumento na frota de veículos nas vias que foram projetadas para serem rápidas, e já não atendiam mais a velocidade a qual foi planejada (DUDEQUE, 2010).

Dudeque (2010, p. 387) afirma que “uma urbe não é feita apenas de vontades locais. Vários fatores que influenciaram a história urbana de Curitiba estavam muito além dos raciocínios dos urbanistas e dos planejadores [...]” E dentre os aspectos que deram suporte as

mudanças em Curitiba, o autor cita a obstinação dos arquitetos locais, o sistema trinário e a disposição de Jaime Lerner.

Em relação ao planejamento, Curitiba conta com três virtudes: 1. Todos os prefeitos seguiram planos; 2. Equilíbrio e 3. Continuidade. E mesmo após tantos anos, os eixos estruturais “organizavam parte considerável da administração urbanística de Curitiba.” (DUDEQUE, 2010, p. 389).

O Plano Diretor de Curitiba se intersecciona com o Plano de Urbanização nas questões viárias ao sustentar as ações referentes ao transporte coletivo que conseqüentemente está amarrado ao uso do solo. O sistema de transporte coletivo proposto para Curitiba só foi possível mediante as novas alternativas viárias que possibilitaram a locomoção de muitas pessoas no trajeto de casa para o trabalho e vice-versa.

De acordo com Gnoato (2006), o fato de Jaime Lerner ter sido prefeito da cidade de Curitiba por várias vezes, e a equipe de arquitetos terem sido mantidas nas gestões consecutivas, garantiu a efetivação do plano. Aliás, em função do panorama administrativo municipal que se viu aos longos dos anos no país, sem dúvida, a continuidade e vontade de fazer acontecer fez a diferença.

Voltando a reflexão iniciada neste capítulo sobre o termo cidade-modelo concedido em função dos resultados obtidos em Curitiba, conclui-se que para Oliveira (2000, p. 185-186):

[...] cabe notar que, possivelmente, a ampla predominância da atual imagem positiva de Curitiba tenha, também, raízes na retribuição material que esse projeto de dominação tem sido capaz de conceder à população em geral. [...] Por maiores que sejam as discordâncias com relação às finalidades e ao conteúdo desse projeto, é indispensável reconhecer a competência daqueles que se dispuseram a efetivá-lo.

Portando, a partir da atuação e colaboração de Jaime Lerner no desenvolvimento e nas intervenções urbanas ocorridas em Curitiba, assim como a propagação destas, considera-se

que tais consequências tenham atraído e instigado Cascavel a formular um novo plano e direcionar seu crescimento de forma ordenada.

### **3.2 As influências do Plano Diretor de Curitiba de 1966 na proposta de Estrutura Urbana de Cascavel (1978)**

Em Cascavel, de 1975 até 1976, três leis: Lei de Zoneamento (Lei nº 1.184/75), Código de Obras (Lei nº 1.183/75) e Lei de Loteamentos (Lei nº 1.186/76), foram elaboradas e aprovadas pela equipe de planejamento da prefeitura, e juntas, compuseram o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel. Este plano marcou o início do ordenamento físico legislado de Cascavel regulamentando onde e como a cidade poderia ser ocupada.

Apesar disso, entende-se que ainda que chamado de Plano Diretor, este se resumia nestas três normativas que são insuficientes perante o planejamento que deve abranger um plano diretor. Portanto mostrou-se necessário a verificação das três leis para identificar suas deficiências e compreender de fato a preocupação da administração municipal em contratar um diagnóstico e requerer propostas de ordenamento urbano.

A Lei de Zoneamento nº 1.184/76 em seu Art. 1º objetivou “propiciar o bem estar da população por meio da ordenação do uso do solo e da regulamentação da área das edificações.” (CASCAVEL, 1975, p. 01). Assim, a lei dividiu o município em área urbana e rural, subdividindo a área urbana em: zona residencial, comercial, industrial e de preservação e reserva (Figura 53). A zona residencial foi dividida em áreas de alta (Z-RI), média (Z-R2) e baixa densidade (Z-R3). A zona comercial dividiu-se em zona comercial central (Z-C), setores axiais de comércio (S-C) e setores axiais de ligação (S-L). A área industrial foi dividida em zona industrial principal (Z-I) e setores industriais e de serviços (S-I). As zonas de preservação e reservas foram divididas em setores verdes (S-V) e setores periféricos (S-P).

Logo, para essas zonas o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) apresentou os seguintes índices urbanísticos:

**Quadro 1 - Quadro de Índices Urbanísticos (1976).**

ZONA	TAXA DE OCUPAÇÃO	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO	ÁREA MÍN. LOTE	FRENTE MÍN. LOTE (m)	RECUO MÍN. EDIFICAÇÃO (m)
Z-R1	66%	3	450m <sup>2</sup>	15,00	5,00
Z-R2	66%	2	450m <sup>2</sup>	15,00	5,00
Z-R3	50%	1	450m <sup>2</sup>	15,00	5,00
Z-C	100% térreo 66% demais pavimentos	10	360m <sup>2</sup>	12,00	Sem recuo
S-C	100% térreo 66% demais pavimentos.	5	450m <sup>2</sup>	15,00	Sem recuo
S-L	66%	5	450m <sup>2</sup>	15,00	5,00
Z-I	50%	½	2.000m <sup>2</sup>	40,00	10,00
S-I	50%	½	1.000m <sup>2</sup>	20,00	10,00
S-V	25%	½	1.000m <sup>2</sup>	20,00	10,00
S-P	20%	½	2.000m <sup>2</sup>	20,00	10,00

Fonte: Adaptado de Cascavel, 1975. Org. Gil, L. G.

E compôs o mapa de zoneamento ilustrado pela Figura 53:

Figura 53 - Zoneamento de Cascavel Lei nº 1.184/75.



- |   |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|
|  ZONA COMERCIAL CENTRAL    |  ZONA RESIDENCIAL DE MÉDIA DENSIDADE |  ZONA AXIAL DE LIGAÇÃO              |  ZONA RESIDENCIAL DE BAIXA DENSIDADE |  ÁREA MILITAR   |
|  ZONA INDUSTRIAL PRINCIPAL |  ZONA AXIAL DE COMÉRCIO              |  ZONA RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDADE |  SETOR INDUSTRIAL E SERVIÇOS         |  SETORES VERDES |

Fonte: Adaptado de Cascavel, 1975. Org. Gil, L. G.

Conforme Quadro 1 e Figura 53, foi definido ao longo da Avenida Brasil um índice de densidade muito elevado em relação aos índices das demais áreas. Para efeito de comparação e constatação disso, elaborou-se o Quadro 2 com os índices do zoneamento de 1976 e 2013, aprovado pela Lei nº 6.197/2013.

**Quadro 2 - Comparativo de Índices Urbanísticos de 1976 e 2013.**

ANO	COEF. DE APROVEITAMENTO	TAXA DE OCUPAÇÃO
1976	10	100%
2013	7*	80%*

Fonte: Adaptado de Cascavel, 1975; CASCAVEL, 2013. Org. Gil, L. G.

\* Atualmente ao longo do seu eixo da Avenida Brasil há uma variação de índices. O valor adotado na tabela se refere ao menor índice localizado.

Considerando que a população na década de 1970 era de 35.923 hab. e que segundo o Censo 2010 a população é de 286.205 hab. (IBGE, 2010), fica evidente a desproporção de adensamento.

A Lei nº 1.183/75 criou o Código de Obras do Município de Cascavel e regulamentou a atuação profissional assim como as construções, reformas, ampliações e demolições ocorridas dentro do perímetro urbano incluindo seus devidos projetos (CASCAVEL, 1975), e que por se limitar a regulamentação das construções, esta lei não influenciou no ordenamento urbano.

Por fim, a Lei nº 1.186/76 criou a Lei de Parcelamento e em seu Art. 1º objetivou “contribuir para o desenvolvimento do município disciplinando o parcelamento do solo através de diretrizes para o parcelamento, o arruamento, o desmembramento e o remembramento de terrenos do Município de Cascavel.” (CASCAVEL, 1976, p. 01).

Esta última lei, ao regularizar o parcelamento do solo, dimensionando quadras e lotes, também hierarquizou as vias de acordo com o seu uso por meio de sua largura, propondo a definição de uma estruturação viária. A distância entre as vias deveriam estar entre 80 e 500 metros; logo, as quadras estariam amarradas a esse dimensionamento. As larguras de vias seguiriam as seguintes dimensões: vias de acesso - 30m, vias tangenciais, de ligações para os

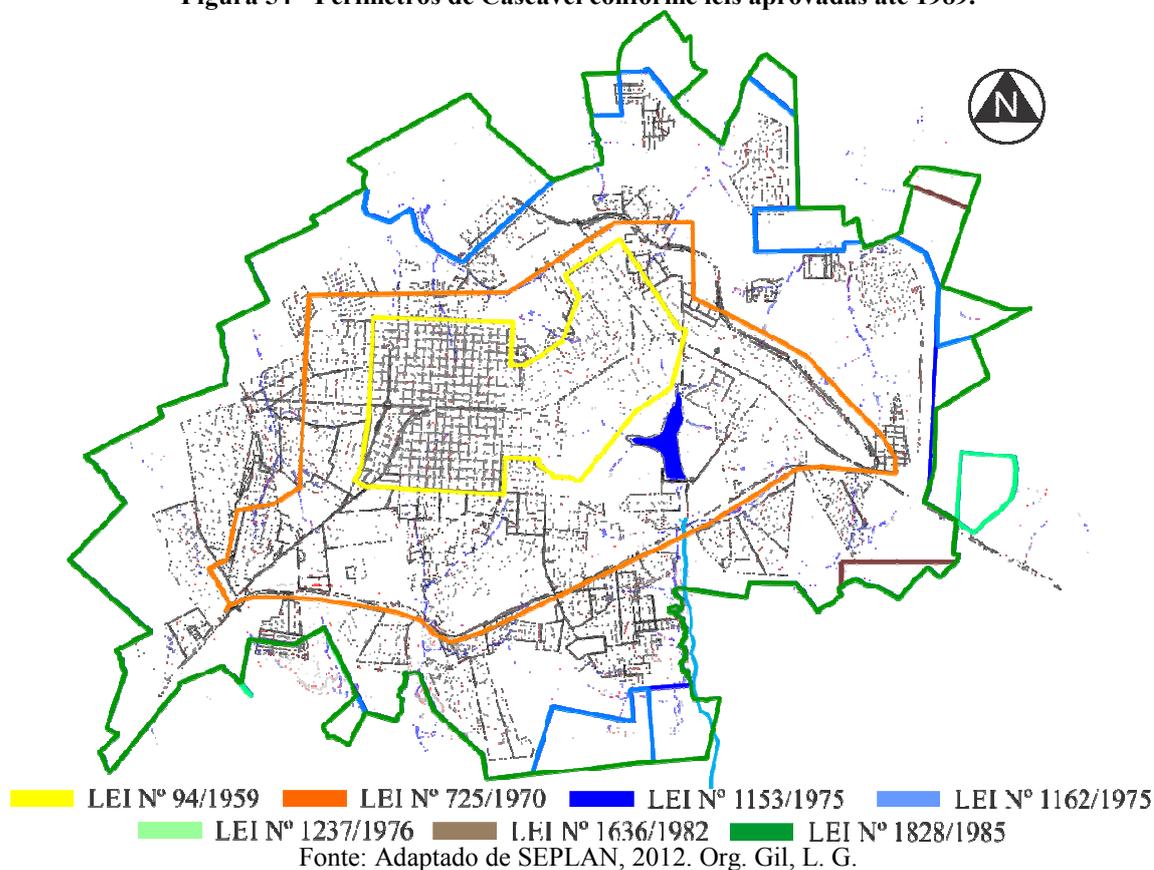
bairros, coletoras, marginais, perimetrais, avenidas e parques - 20m, vias tributárias - 16m e vias locais - 12m.

Apesar disso, o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel não definiu os usos das vias existentes, só de novas vias, e a partir daí somente discrimina as etapas burocráticas para aprovação dos loteamentos, não organizando o fluxo viário.

Neste ponto se identificou uma deficiência do Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) em relação ao Plano Diretor de Curitiba (1966) e as propostas de Lerner (1978) para Cascavel, que já definem e demarcam as vias de acordo com as suas funções.

Para análise da densidade demográfica em função da área disponível para ocupação assim como o aproveitamento da mesma, organizou-se uma mapa (Figura 54) do perímetro urbano até o final da década de 1980 para que se pudessem cruzar os dados da população a área.

**Figura 54 - Perímetros de Cascavel conforme leis aprovadas até 1989.**



Dessa forma, de acordo com a área de perímetro urbano aprovada até 1989 e a população da época, a densidade demográfica apresentava a seguinte situação:

**Tabela 8 - Ocupação segundo a área de perímetro urbano de Cascavel de acordo com a SEPLAN e IBGE (2013).**

ANO	POPULAÇÃO URBANA	ÁREA URBANA (ha)	HAB./PERÍMETRO
1959	(1)	1.008,20	5,23
1960	5.274	(2)	(3)
1970	35.923	3.357,60	10,69
1980	123.698	8.668,10	14,27

Fonte: Adaptado de IBGE – Censo 1970; SEPLAN, 2012. Org. Gil, L. G.

(1) Ano sem recenseamento.

(2) Sem alteração e aprovação de área de perímetro urbano.

(3) Sem índice em função da inalteração de área.

Para-se ter um parâmetro e poder avaliar tais números, evidencia-se a colocação de Rodrigues (1986), que considera uma área com menos de 100 hab./ha totalmente inviável para os serviços de infraestrutura, enquanto para Mascaró (1986) *apud* Nobre (2004), a densidade apropriada seria de 450-540 hab./ha. Ainda, pensando sob o aspecto sustentável, Haugthon e Hunter (1994) *apud* Nobre (2004) consideram que um ambiente urbano sustentável é aquele que apresenta altos índices de densidade aliado a variações de usos e um sistema de transporte coletivo eficiente.

Logo se pode constatar a quão baixa era a ocupação urbana perante a área disponível.

Quando Jaime Lerner e sua equipe foram convidados para realizar uma revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel e apontar propostas para o seu desenvolvimento, o momento era de transição entre a década de 1970 e 1980, que obteve um crescimento populacional de 90.855 habitantes para 163.459 habitantes.

Quando as propostas de Lerner foram elaboradas em 1978, o urbanista já havia passado pelo seu primeiro mandato na prefeitura de Curitiba e dado um início irreversível às propostas do Plano Diretor de Curitiba de 1966. De maneira que o urbanista incorporou por meio de uma readequação algumas das propostas deste plano na análise sobre Cascavel.

Logo de início o plano de Lerner (1978) apresenta como objetivos “dirigir o crescimento da cidade e consolidar sua estrutura urbana, [...] e criar novas oportunidades de

emprego e a montagem de uma estrutura de lazer [...].” (LERNER, 1978, p. 02). O plano está organizado em seis capítulos divididos em: 1. A Cidade de Cascavel – Situação; 2. A Estrutura Urbana Proposta; 3. Circulação; 4. Recreação; 5. A Área Industrial e 6. Aspectos Financeiros. Como pode se ver, o conteúdo das propostas é abrangente abarcando todos os setores urbanos, porém nesta pesquisa somente analisam-se as propostas viárias, assim como elementos que estejam relacionados com as suas propostas projetuais que no caso cascavelense, incluiu o lazer e o transporte público. Num primeiro momento já é possível identificar no sumário dos planos algumas aproximações, como organizado na Tabela 9.

**Tabela 9 - Comparativo da estrutura do Plano Diretor de Curitiba (1966) e propostas de Jaime Lerner para Cascavel (1978).**

<b>Plano Diretor de Curitiba (1966)</b>	<b>Propostas de Jaime Lerner para Cascavel (1978)<sup>31</sup></b>
Capítulo I – Análise da Situação	1. A Cidade de Cascavel – Situação 6. Aspectos Financeiros
Capítulo II – Propostas do Plano Preliminar	2. A Estrutura Urbana Proposta
2.1 Critérios Gerais	
2.2 Sistema Viário	3. Circulação
2.3 Zoneamento	5. A Área Industrial
2.4 Proposições Paisagísticas	4. Recreação
2.5 Loteamentos	
Capítulo III – Estrutura Proposta para a Elaboração do Plano Diretor	
Capítulo IV – Programa de Ação	
	Anexos

Fonte: Adaptado de Curitiba, 1966; Lerner, 1978. Org. Gil, L. G.

■ Conteúdos com aproximações.

Nesta relação não foi incluído o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) devido à investigação da influência do Plano Diretor de Curitiba de 1966 nas propostas de Lerner (1978). No entanto, é importante salientar que o estudo abrange tanto a relação destes planos, como o reflexo do Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) na forma urbana da cidade e nas propostas de Lerner (1978).

Como já citado, durante a década de 1970, Cascavel teve seu maior índice de aprovação de loteamentos. Lerner (1978) em seu diagnóstico aponta as seguintes estatísticas para Cascavel:

<sup>31</sup> A ordem dos capítulos foi ajustada em função da relação dos temas.

**Tabela 10 - Ocupação segundo a área de perímetro urbano de Cascavel segundo Lerner (1978).**

ANO	POPULAÇÃO URBANA	ÁREA URBANA (ha)	HAB./ÁREA
1953	404	121,65	3,3
1963	3.215	824,52	3,9
1973	34.851	1405,32	24,8

Fonte: Adaptado de Lerner, 1978, p. 07. Org. Gil, L. G.

Nota-se que em 1963 a densidade era de 3,9 hab./área, e dez anos depois 24,8 hab./área, ainda um índice muito baixo.

Aqui é preciso esclarecer uma divergência<sup>32</sup> de área identificada entre os dados fornecidos da SEPLAN e os dados apresentados pelo diagnóstico de Lerner (1978). As áreas urbanas, segundo o mapa base fornecido pela SEPLAN, são muito maiores em relação aos números apresentados por Lerner (1978). Porém, após a verificação das fontes das informações, constatou-se que somente os dados de Lerner (1978) apresentam coerência, considerando que a área concedida pelo Estado em 1936, no início do povoado de Cascavel, foi de 100 ha, ou seja, uma menor diferença.

Nesse sentido, pode-se constatar um grande número de vazios urbanos surgiram na década de 1970 em função do elevado número de loteamentos abertos resultantes da aprovação e ocupação desorganizada. Para a quantidade de habitantes da área urbana na época, o espalhamento de loteamentos foi desnecessário de maneira que a palavras de Rodrigues (1986) confirmam que “no processo de crescimento de Cascavel, salienta-se a forma indiscriminada de expansão da área através de sucessivas ampliações de perímetro urbano apesar do baixo índice de densidade populacional. [...] A baixa densidade demográfica resultando desse processo inadequado de ocupação do solo determina custos elevados das redes de infraestrutura e dispersão de recursos financeiros escassos.” (LERNER, 1978, p. 07-11).

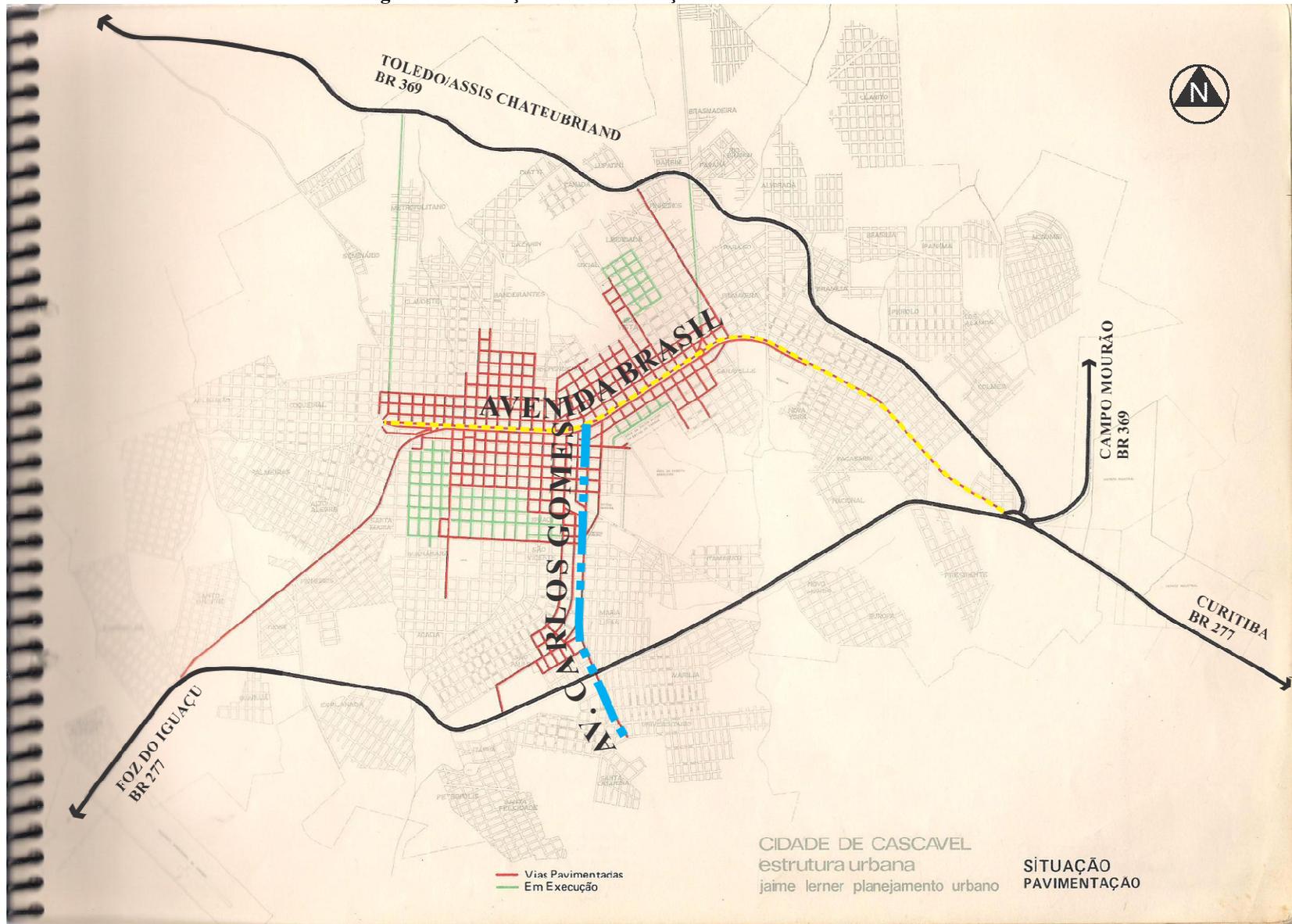
Assim, como houve divergências entre a força sobre a lei em relação às propriedades de lotes no início da cidade, na continuação do traçado viário entre o Patrimônio Velho e

<sup>32</sup> As leis referentes ao aumento da área urbana não apresentam uma metragem quadrada em hectares, somente pontos de amarração para definição delimites e demarcação da área.

Patrimônio Novo, mais uma vez imagina-se que por questões políticas e comerciais a área perimetral de Cascavel tenha sido exageradamente ampliada sem razões concretas e necessárias, acarretando no futuro problemas de infraestrutura urbana. Afirma-se isso em função do diagnóstico apresentado por Lernzser (1978) sobre a situação de pavimentação no final dos anos de 1970 (Figura 55). Ainda segundo o urbanista o crescimento explosivo foi resultado de especulação imobiliária.

A Figura 55 demonstra um levantamento realizado e anexado ao diagnóstico de Lerner (1978) da ocupação atingida no final de década de 1970 onde é possível observar a desproporção do tamanho atingido pela malha urbana em relação ao número de vias não pavimentadas. A cidade se concentrou no núcleo inicial e sobre o eixo da Avenida Brasil e a Rua Carlos Gomes que naquele momento possuíam asfalto, supondo importância, devido suas ligações a BR 277. De maneira que a Avenida Brasil neste momento se consolida em relação à ocupação da cidade, passando de rodovia a uma forte via urbana e ao mesmo tempo a localidade de Cascavel fortifica seu papel de ligação regional.

Figura 55 - Situação da Pavimentação no final da década de 1970.



Fonte: Adaptado de Lerner, 1978, p. 09. Org. Gil, L. G.

Antes das propostas, Lerner apresenta a situação geral de Cascavel em função do Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) e da Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Paraná (PDU) e confere ao crescimento da cidade uma estrutura tipo linear com adensamento ao longo da estrada que originou a cidade com suas primeiras ocupações. Em seu diagnóstico, Lerner (1978) evidencia a importância adquirida pela Avenida Brasil em relação a toda estrutura viária e como toda a malha urbana estava atrelada a ela, de maneira que esta via necessitava de atenção e novas intervenções adequando a ao crescimento e desenvolvimento da cidade.

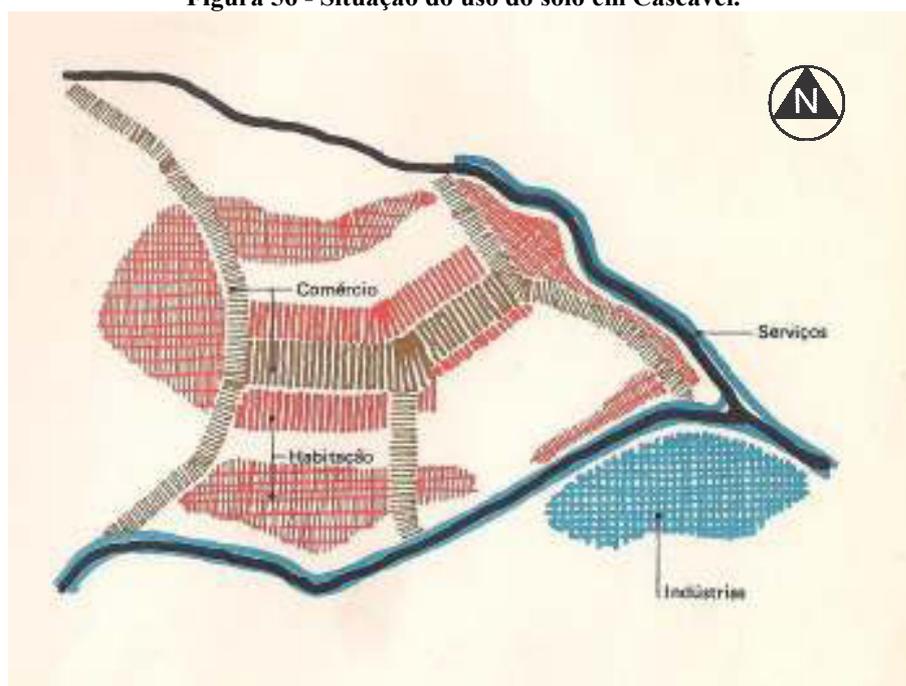
Quanto ao crescimento e ocupação da estrutura viária da cidade, Lerner (1978) constata e reafirma o que se verificou anteriormente no Plano Diretor de Desenvolvimento (1976): uma ocupação desordenada ocasionando várias áreas de vazios urbanos, com baixa densidade e alto custo de infraestrutura assim como a carência de áreas de lazer para encontro da população, uma questão discutida e essencial, prevista no Plano Diretor de Curitiba (1966) e em nada pontuava no Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976). E por fim concluiu que, apesar de disciplinar o solo urbano, o Plano Diretor de Desenvolvimento (1976) não conseguiria ser executado de maneira que atendesse as necessidades em curto prazo. De fato, a cidade já se encontrava muito espalhada e com infraestrutura deficiente, e caso continuasse a ser ocupada da maneira prevista pelo Plano Diretor de Desenvolvimento (1976), não conseguiria em pouco tempo resolver tais problemas.

As propostas formuladas ultrapassavam a escala da cidade, exigindo investimentos além do que a cidade poderia fornecer (LERNER, 1978).

De acordo com a Tabela 8 e Tabela 10, a ocupação por área continuou a cair, e ainda assim a densidade urbana era estimulada sobre uma grande área sem infraestrutura e com índices de Taxa de Ocupação e Coeficiente de Aproveitamento elevado nas áreas de zonas residenciais e comerciais. Por fim, o estímulo causou a valorização da área central e

consequentemente a especulação imobiliária fez com que a população buscasse áreas de valor mais acessível às suas condições financeiras, ocupando áreas distantes do centro. Essa situação pode ser vista no Capítulo II deste trabalho diante dos mapas dos loteamentos abertos na década de 1970 e 1980. No final da década de 1970 o diagnóstico apontou a ocupação de acordo com a Figura 56:

**Figura 56 - Situação do uso do solo em Cascavel.**



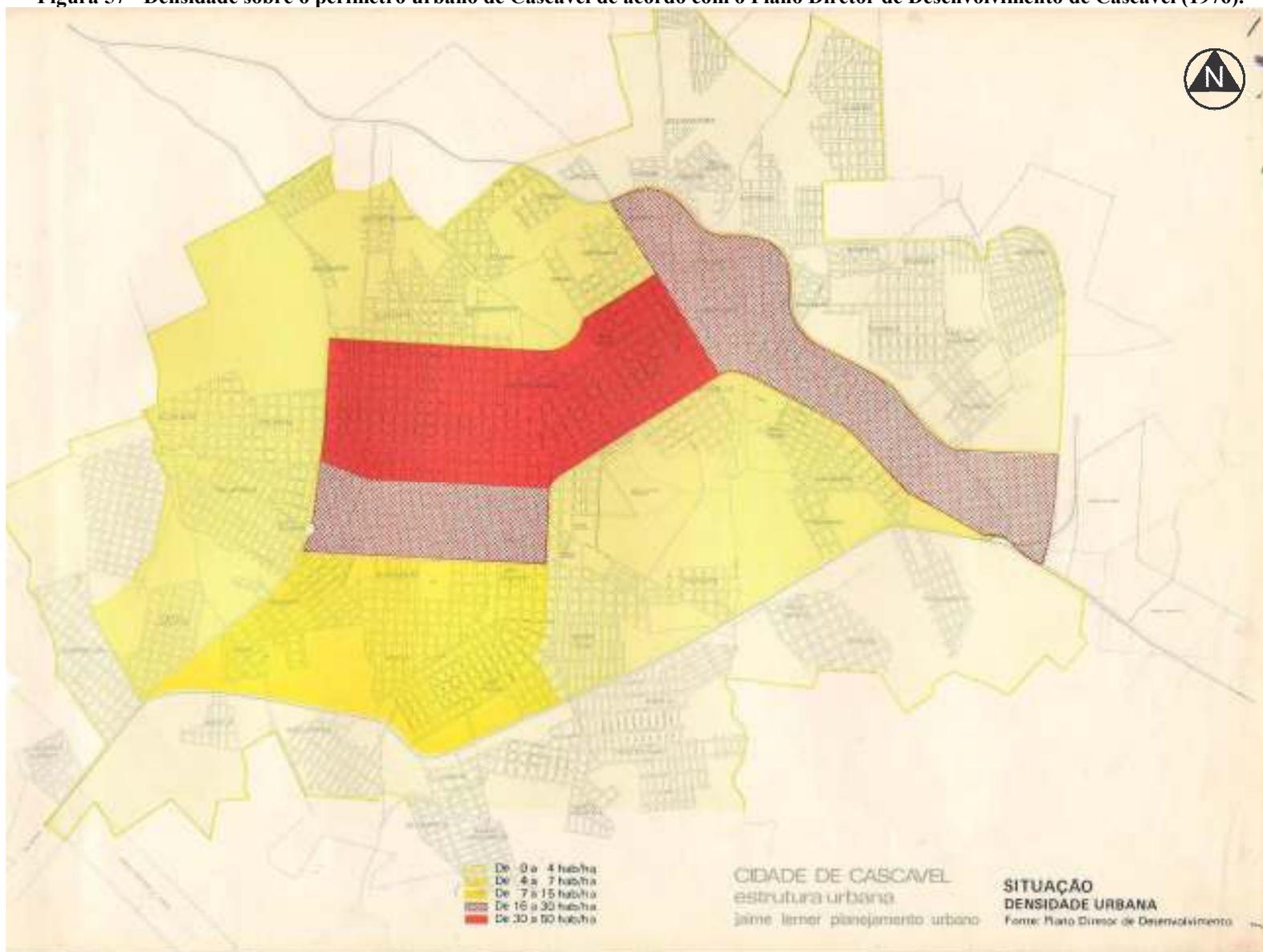
Fonte: Lerner, 1978, p. 28.

Diante disso, Lerner (1978) apontou que haveria necessidade de adequar as propostas às condições financeiras e passíveis de serem realizadas num curto período de tempo, reduzindo o adensamento da Avenida Brasil (eixo com respectivamente edifícios de sete, quatro e dois pavimentos), variação de usos ao longo da avenida assim como a organização do sistema viário e de transporte público e inserção de espaços de convivência para a população. Lerner (1978) foi mais a fundo em seu diagnóstico e propostas discutindo questões que não tinham sido abordadas pelo Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976), mas necessárias quando se pensa no futuro de uma cidade em crescimento.

Apesar do projeto de Gustavo Gama Monteiro (1972) ter propiciado espaços para o pedestre, pouco tempo depois estes se tornaram insuficientes, tamanho o crescimento populacional.

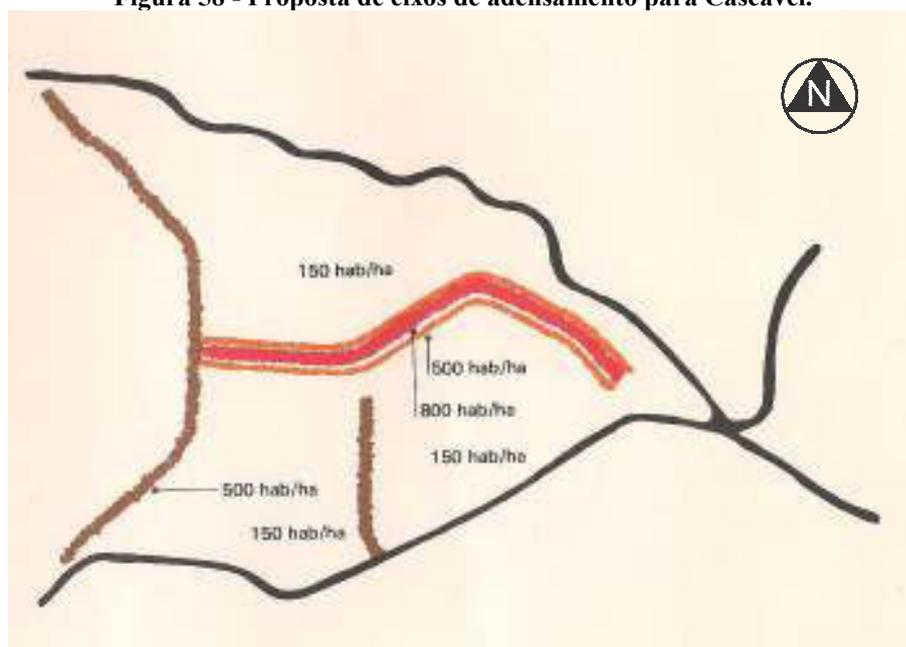
Um ponto chave do diagnóstico de Lerner (1978) é que o urbanista também questionou que a sua proposta como um todo visaria distribuir uma população estimada de 846 mil habitantes (densidade de 196 hab./ha) entre a BR-277, BR-467 e contorno oeste; e que o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) visava abrigar só no eixo da Avenida Brasil uma população de 625 mil habitantes (densidade de 2.000 hab./ha). Na Figura 57 verifica-se a situação do zoneamento de acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) e na Figura 58, a difusão da densidade por toda a cidade gradativamente proposta por Lerner (1978), contrária ao mapa de zoneamento do Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976).

Figura 57 - Densidade sobre o perímetro urbano de Cascavel de acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976).



Fonte: Lerner, 1978, p. 38.

**Figura 58 - Proposta de eixos de adensamento para Cascavel.**



Fonte: Lerner, 1978, p. 38.

A proposta apresentada mantém o eixo da Avenida Brasil sendo este caracterizado pela ocupação de habitação e outros serviços urbanos e públicos buscando adensamento.

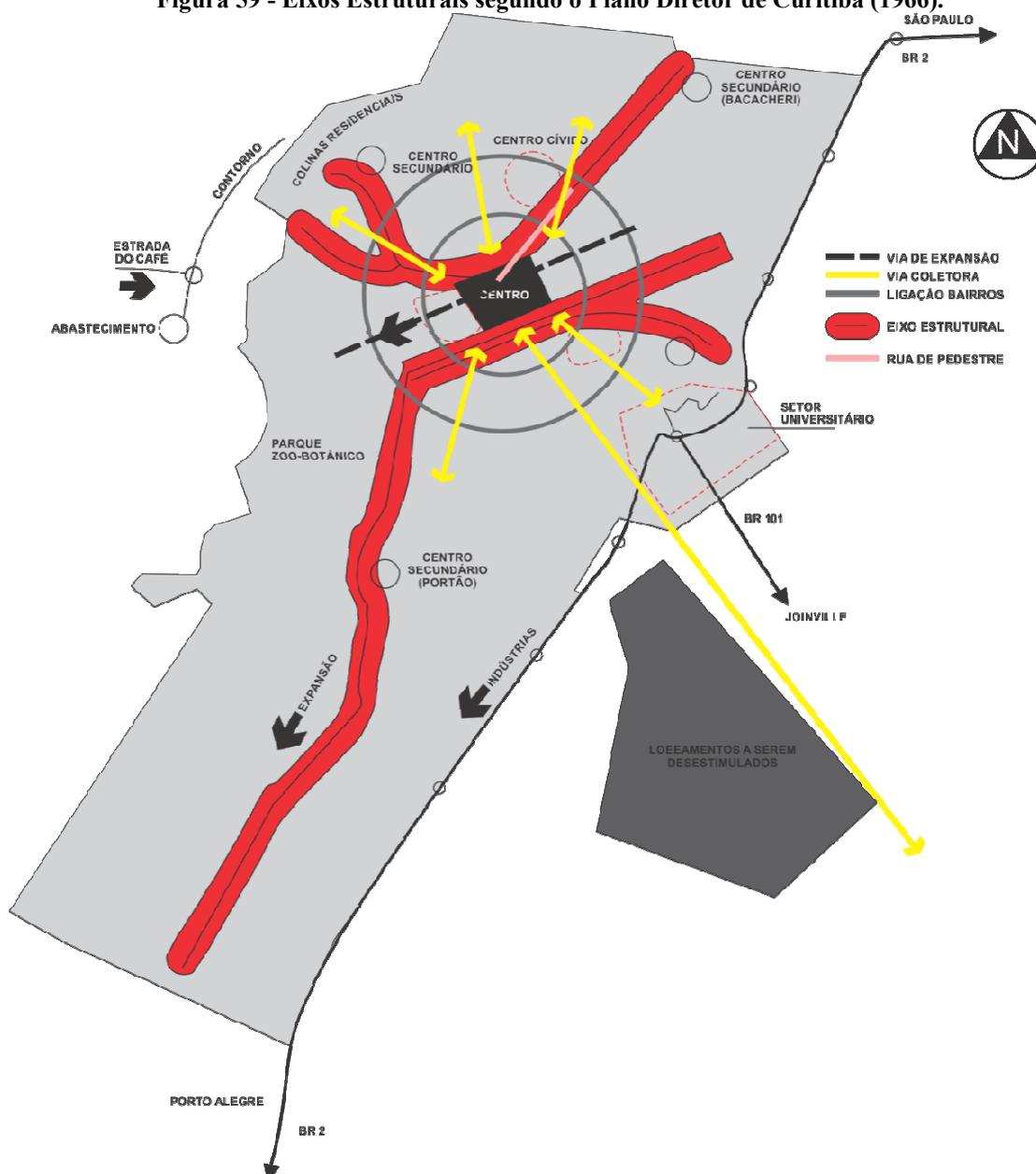
### 3.2.1 Sistema de Fluxos e Circulação

Tanto a proposta do Plano Diretor de Curitiba (1966) como a proposta de Jaime Lerner para Cascavel (1978) apresentam intervenções em relação ao sistema viário abrangendo a área urbana e intermunicipal, pois ambas são regiões polarizadoras, apesar de diferentes proporções.

Quanto ao sistema viário, o principal objetivo do Plano Diretor de Curitiba (1966) era hierarquizar as vias organizando o trânsito e distinguindo as em: rodovia de acesso (vias de contorno); vias rápidas estruturais (norte – sul); vias coletoras; avenidas de ligação entre bairros (vias perimetrais); ruas, avenidas e praças para circulação de veículos e ruas, avenidas e praças para circulação de pedestres.

Tanto a hierarquização das vias como as diretrizes viárias são fundamentais para que o sistema de mobilidade urbana funcione efetivamente atendendo o crescimento da cidade, da frota veicular e do transporte rápido e seus usuários. Com a aplicação do Plano Diretor de Curitiba (1966), na Figura 59 vê-se um esquema de como a cidade foi estruturada: em dois eixos lineares paralelos sentido nordeste – sudoeste (transporte rápido em massa), centro restrito ao trânsito lento, bairros interligados por vias perimetrais e vias coletoras interligando o tráfego dos bairros para o centro e o inverso.

**Figura 59 - Eixos Estruturais segundo o Plano Diretor de Curitiba (1966).**

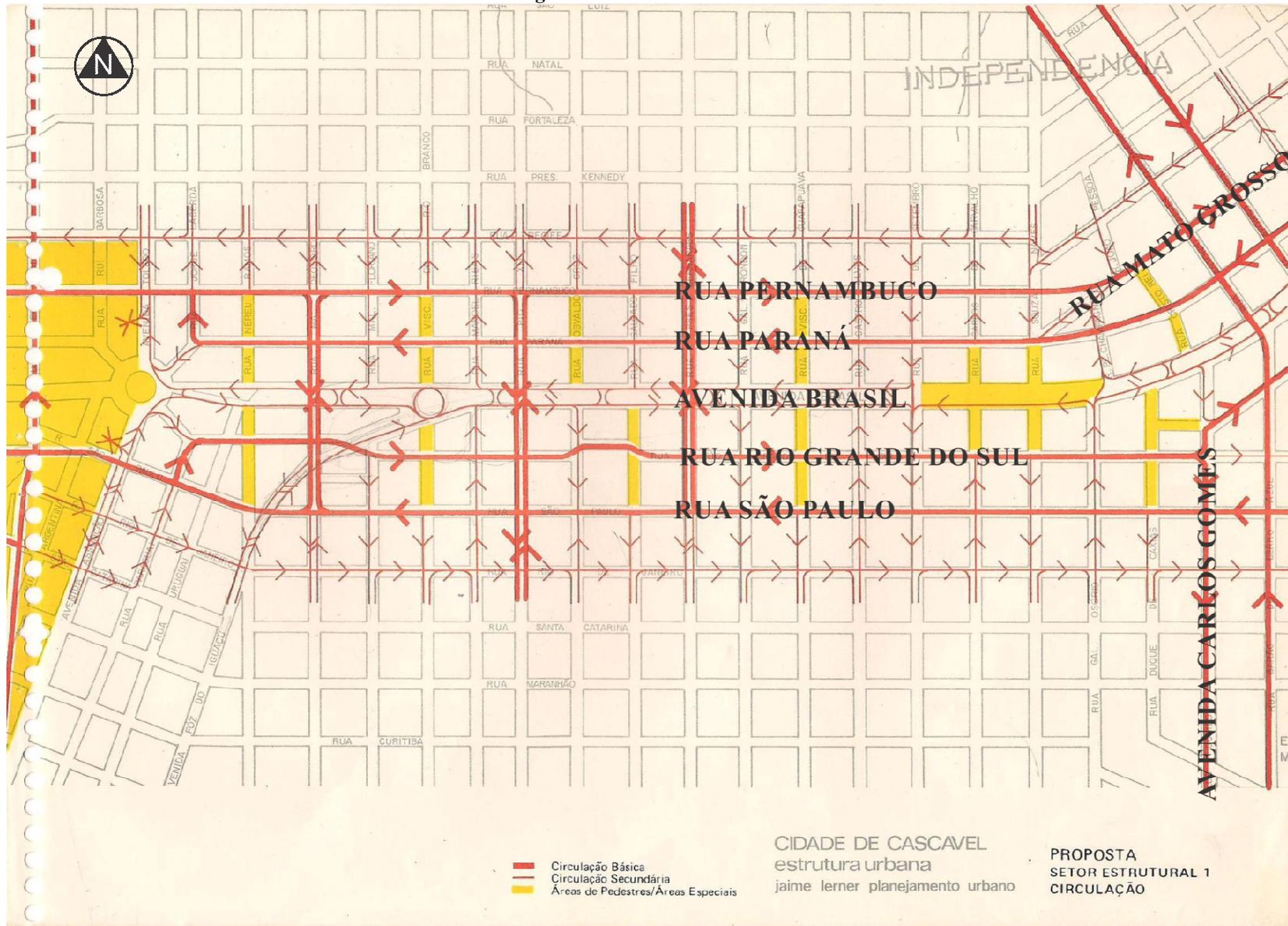


Fonte: Adaptado de Silva, Loch e Silva, 2009; Dudeque, 2010. Org. Gil, L. G.

Quanto à estrutura viária de Cascavel, Lerner (1978, p. 42) realizou uma série de apontamentos e deficiências como: ocupação de fundos de vale, a falta de hierarquização de vias (a maioria das vias eram largas dificultando a organização de funções), poucas vias pavimentadas (sendo a maioria delas próximas a Avenida Brasil) e confirmação da Avenida Brasil como principal eixo da cidade. Logo, sua proposta de imediato pretendeu dimensionar as vias de acordo com as suas funções e principalmente, aplicar o sistema de eixo estrutural sentido leste – oeste organizado em eixo básico e secundário norte e sul (eixos aproximados ao sistema trinário aplicado a Curitiba) e vias para pedestres.

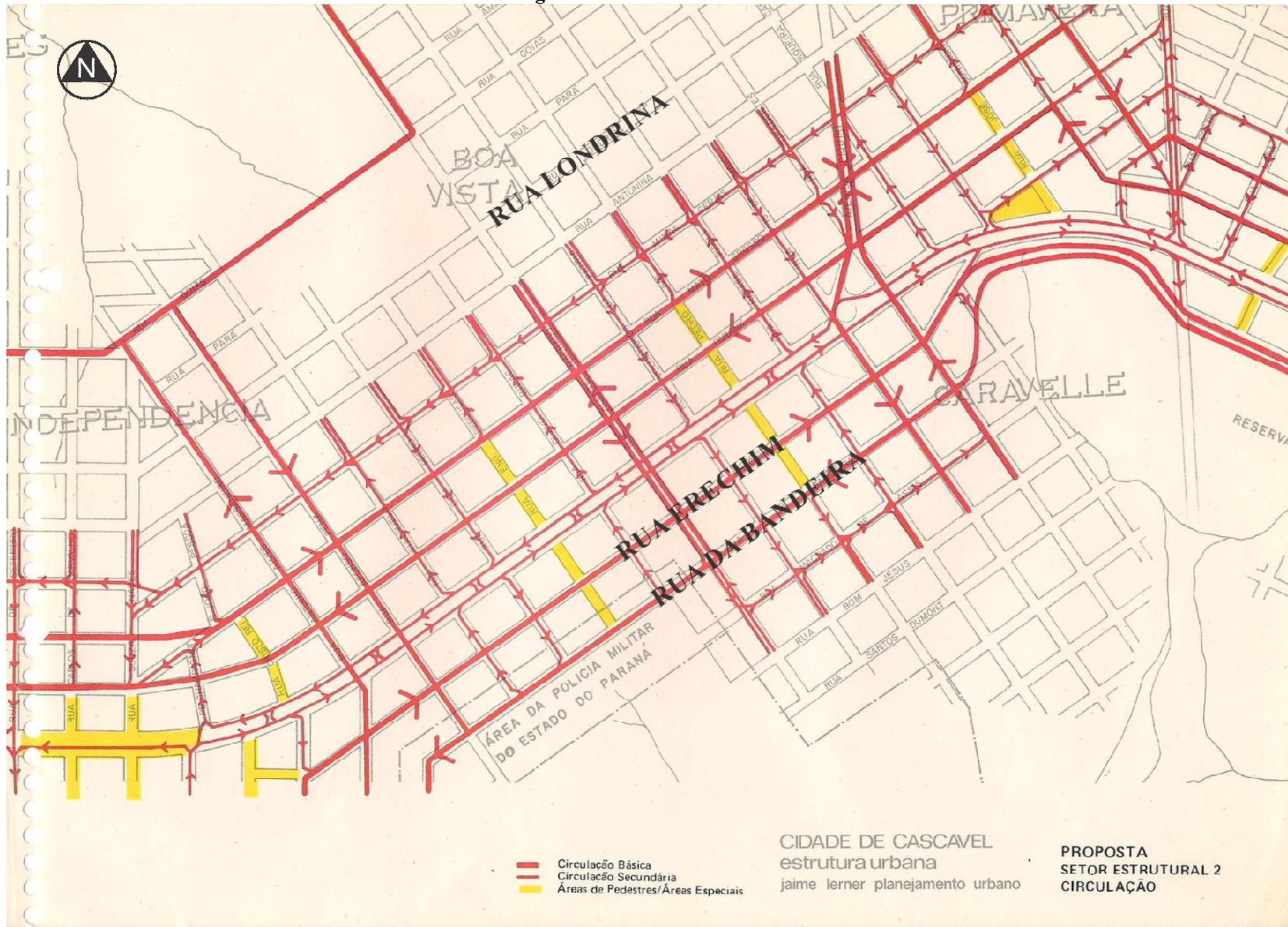
Os eixos estruturais básicos, conforme demonstrado pela Figura 60, Figura 61 e Figura 62, são formados pelas vias paralelas a Avenida Brasil a norte e sul. Sendo o norte composto pela Rua Pernambuco, Rua Mato Grosso, Rua Ponta Grossa, Rua Paraná e Rua Maringá e a sul pela Rua São Paulo, Rua da Bandeira, Rua Guaíra, Rua Rio Grande do Sul, Avenida Carlos Gomes, Rua Erechim e Rua Londrina; além de vias de ligação entre bairros, coletoras (para receber transporte coletivo), locais e de pedestres. As vias de pedestres foram espalhadas ao longo e paralelas a Avenida Brasil, abrangendo duas quadras.

Figura 60 - Setor Estrutural 1.



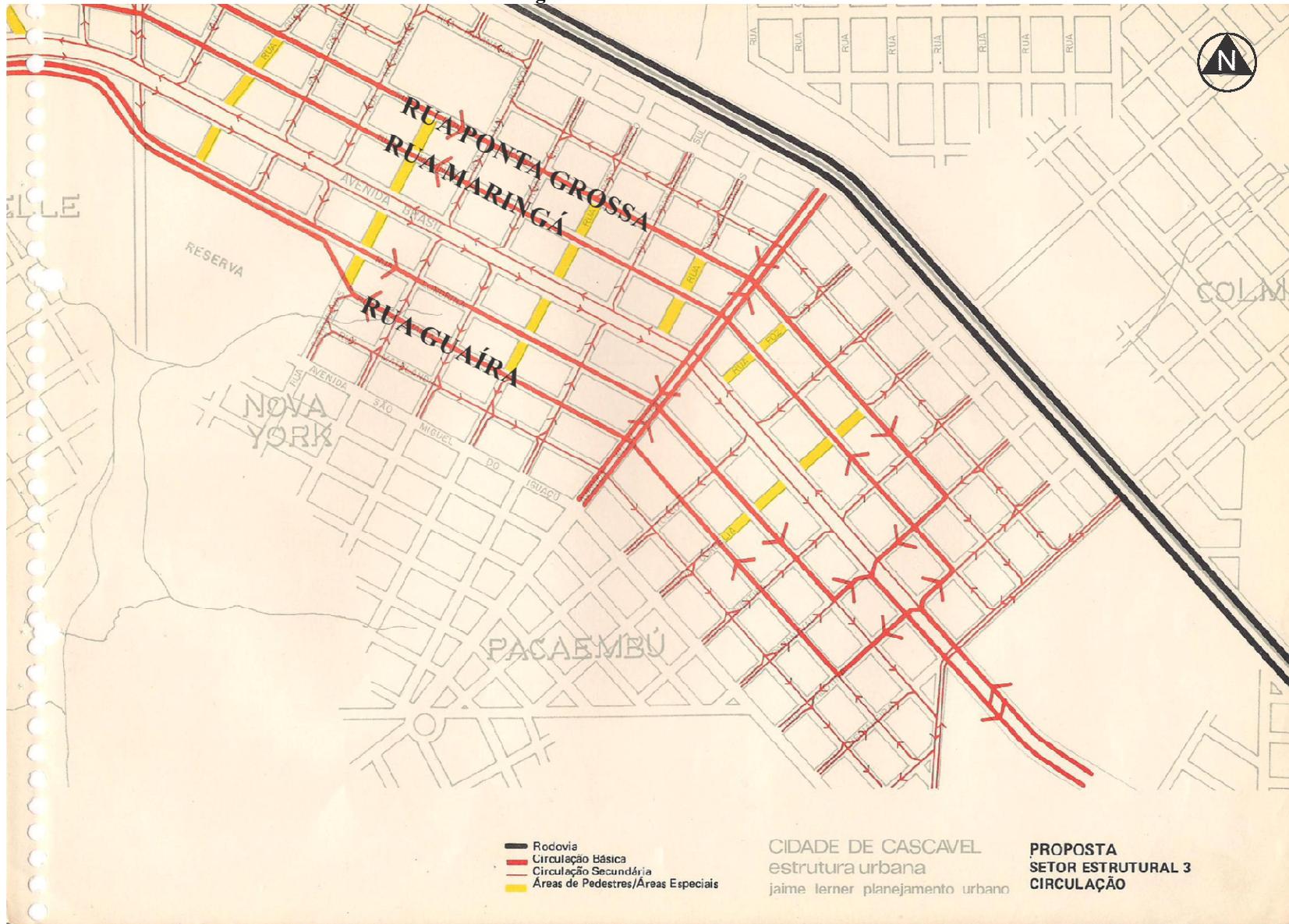
Fonte: Lerner, 1978, p. 45.

Figura 61 - Setor Estrutural 2.



Fonte: Lerner, 1978, p. 46.

Figura 62 - Setor Estrutural 3.



Fonte: Lerner, 1978, p. 47.

De acordo com Lerner (1978) essa organização preservaria as vias de pedestres oferecendo um espaço de encontro, com equipamentos e tratamento paisagístico e configuraria a estrutura urbana de acordo com a Figura 63. Uma estrutura marcada por via axial que veio de encontro à concepção de eixo linear; vias de ligação entre bairros leste e oeste e vias coletoras levando o tráfego aos eixos estruturais. As rodovias ficaram definidas como vias de contorno restringindo a área urbana apenas ao uso de veículos baixos e de transporte de massa.

Por meio do esquema estrutural, percebe-se que Lerner (1978) viu na Avenida Brasil características e potencial semelhante ao da Rua XV de Novembro. Assim como em Curitiba a tendência de qualquer centro de uma cidade em crescimento acelerado é se tornar lento e de difícil cruzamento, de maneira que em Cascavel, Lerner (1978) propôs por meio das vias paralelas a Avenida Brasil um deslocamento do tráfego rápido para as laterais, deixando o tráfego de veículos da Avenida mais lento e basicamente de acesso aos comerciantes para carga e descarga. Assim os pedestres teriam ao longo de toda a Avenida uma grande via de circulação, encontro e convivência. Como a via ainda receberia a circulação de veículos, para que o pedestre pudesse acessar a este espaço com segurança, Lerner (1978) inseriu as passarelas transversais garantindo a circulação livre e a separação dos fluxos, pedestres e veículos.

Figura 63 - Sistema Viário de Mobilidade proposto por Lerner (1978) para Cascavel.



Fonte: Adaptado de Lerner, 1978. Org. Gil, L. G.

Quanto ao transporte coletivo, o Plano Diretor de Curitiba (1966) previa sua instalação nos eixos estruturais compostos por três vias, uma formada por três pistas sendo a central exclusiva para transporte rápido e as duas paralelas para os veículos individuais; paralelo a essa via, na quadra seguinte, estariam às vias de sentido único (com direção inversa), compondo o Sistema Trinário.

**Figura 64 - Sistema de Faixa Exclusiva para Ônibus.**



Fonte: URBS, [201-?].

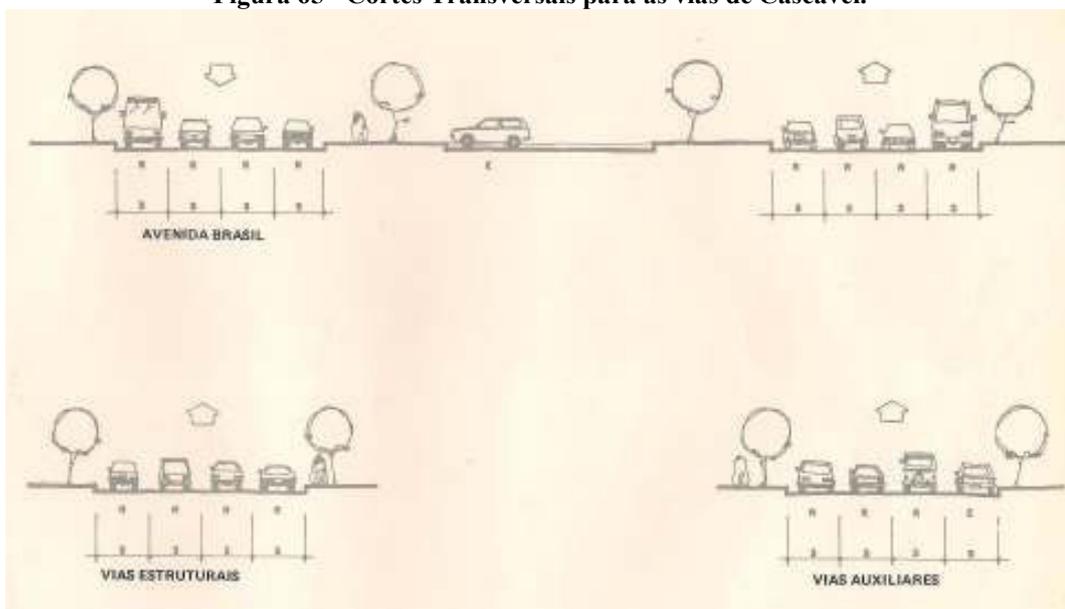
Na Figura 64 e Figura 65, é possível verificar na via exclusiva para transporte de massa a semelhança entre os sistemas, no caso de Curitiba já adequado ao modelo Estação-tubo.

Em Cascavel o eixo estrutural deveria receber:

Uma linha percorrendo toda a sua extensão. [...] **Na área central, destinada ao uso exclusivo do pedestre, o itinerário dessa linha seria desviado para a via paralela.** [...] As demais linhas teriam seus itinerários racionalizados e percorreriam as vias paralelas à Avenida Brasil (as vias estruturais destinadas ao tráfego de distribuição), atendendo, simultaneamente, as áreas de maior adensamento, criando opções para os moradores ali residentes. (LERNER, 1978, p.55, **negrito nosso**).

Dessa maneira o sistema se organizaria conforme a Figura 65, sendo a Avenida Brasil com 03 pistas para veículos e 01 para transporte coletivo e vias estruturais (paralelas a Avenida Brasil) e auxiliares de sentido único com 04 pistas para veículos.

**Figura 65 - Cortes Transversais para as vias de Cascavel.**

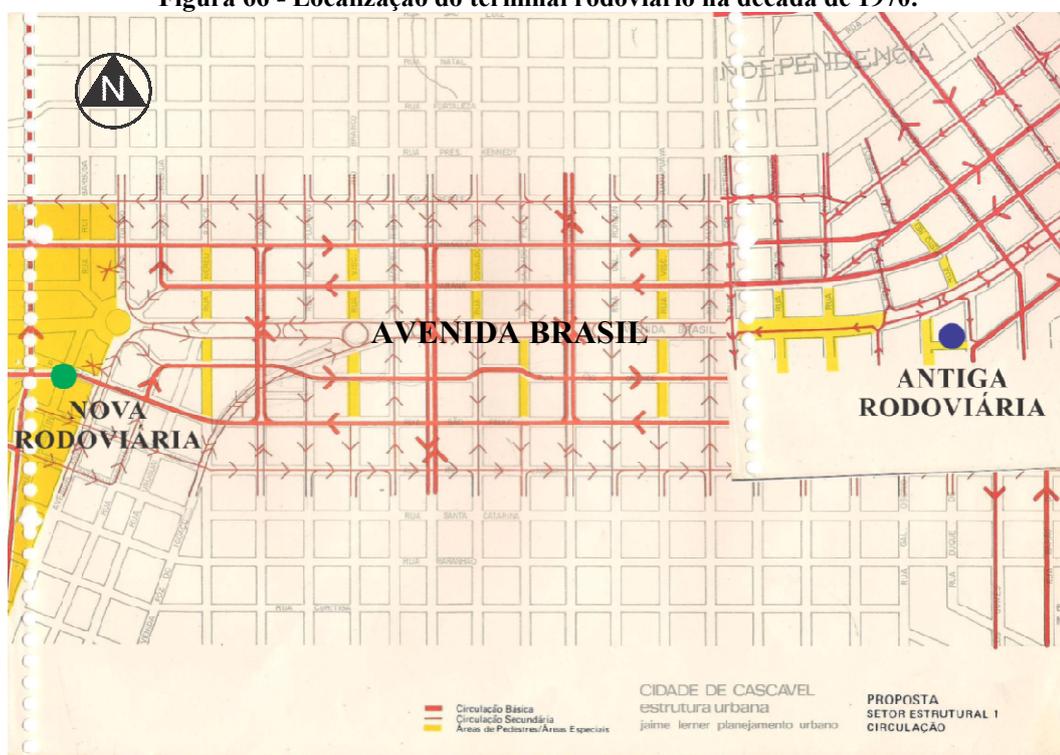


Fonte: Lerner, 1978, p. 46.

Lerner (1978) também deixa clara a necessidade de uma pesquisa futura para inserção de mais linhas, e dependendo dos resultados, já realizar um estudo para implantação de transporte de massa. “O sistema ora proposto – em nível de diretriz – já prevê linhas alimentadoras nas extremidades da Av. Brasil, dentro de uma concepção para o futuro sistema de transporte de massa para Cascavel.” (LERNER, 1978, p. 55).

Quanto ao terminal rodoviário de Cascavel, na década de 1970, este estava situado na área central da cidade conforme Figura 66.

**Figura 66 - Localização do terminal rodoviário na década de 1970.**



Fonte: Adaptado de Lerner, 1978, p. 61. Org. Gil, L. G.

**Figura 67 - Terminal rodoviário na década de 1970.**



Fonte: Adaptado de Lerner, 1978, p. 61; Museu da Imagem e do Som, [1970?]. Org. Gil, L. G.

**Figura 68 - Terminal rodoviário na década de 1970.**



Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1970?].

Lerner (1978) já seguindo as orientações do DNER, o locou na região oeste (Figura 75), integrando o ao contorno oeste que viria a se ligar com a BR 277 e BR 467. Assim, o tráfego intermunicipal, interestadual e internacional ficaria limitado à área periférica, não mais acessando o centro da cidade.

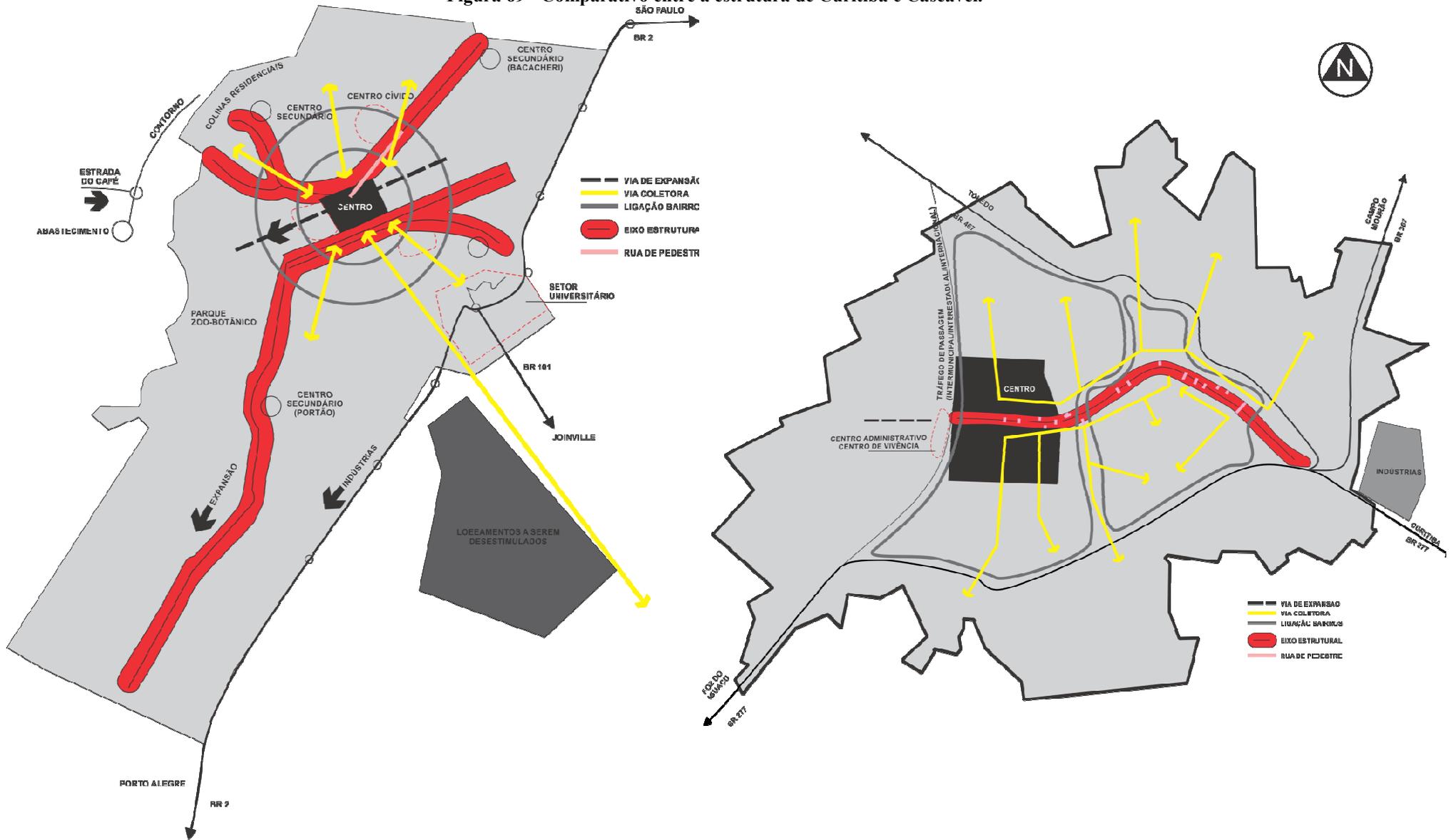
Por fim, entre o Plano Diretor de Curitiba (1966) e a proposta de Jaime Lerner para Cascavel (1978) constataram-se as seguintes semelhanças: 1. Sistema viário: inserção de eixos estruturais (linearidade) e hierarquia de vias; 2. Uso do solo: diminuição do adensamento do eixo estrutural da Avenida Brasil para as vias paralelas, sentido áreas residenciais; 3. Circulação: implantação do transporte coletivo sobre o eixo estrutural; e 4. Recreação e áreas verdes públicas: criação de ruas de lazer. Evidenciando que a maior parte das propostas de Lerner (1978) é relacionada diretamente à Avenida Brasil.

Conseqüentemente, com base nas informações dos devidos planos e mapas elaborados, realizou-se uma análise comparativa (Figura 69) entre as duas estruturas, onde em relação a Cascavel detectaram-se algumas readequações em função da ocupação e malha existente: 1. Ligação entre bairros: integração da pulverizada formação da malha (acessibilidade e mobilidade urbana). Lerner (1978) propôs a distribuição por toda a área urbana de linhas e pontos de transporte coletivo urbano, para que os moradores dos diversos bairros pudessem ter acesso à circulação entre bairros e bairro – centro. 2. Eixo estrutural: ratificação da Avenida Brasil como eixo principal de ligação leste – oeste, subdividindo o centro em parte norte e sul; 3. Pedestrianização: descentralização e distribuição de áreas de encontro e convivência ao longo do eixo estruturante; 4. Crescimento urbano: expansão difusa, uso efetivo da área urbana permitida por lei; 5. Entroncamento viário: vias de contorno perimetrais mantendo a função ligação leste – oeste e norte – sul; 6. Centro administrativo (cívico) e centro de vivência: locado na extremidade oeste do eixo estrutural, deslocando e

retirando as atividades, principalmente administrativas, da área central da Avenida, privilegiando seu uso por pedestres.

Passados 30 anos desde a emancipação de Cascavel, as propostas de Lerner (1978) abandonavam a concentração no núcleo inicial, prolongando o comércio e o adensamento ao longo da principal avenida da cidade. Aqui se aplica a reflexão de Dudeque (2010) a respeito do centro de Curitiba que, após a implementação do Plano Diretor, já não seria de tão fácil identificação, de maneira que a importância comercial e de ligação da Avenida a tornou ponto chave da malha urbana.

Figura 69 - Comparativo entre a estrutura de Curitiba e Cascavel.



Fonte: Adaptado de Curitiba, 1966; Silva, Loch e Silva, 2009; Dudeque, 2010; Lerner, 1978. Org. Gil, L. G.

O maior eixo foi proposto na Avenida Brasil, de maneira que os transversais, ainda que menores em dimensão, já conduzissem o crescimento ordenado da malha e do tráfego. O ordenamento e adequações realizadas na cidade a conceberam com ruas largas, porém ao analisar a malha urbana até final dos anos de 1980, estas foram essenciais para abrigar o adensamento que a cidade recebeu, de maneira que as ruas com largura inferior deveriam de fato se restringir a bairros especialmente residenciais.

Enfim, assim como em Curitiba, um plano pensado por meio do sistema viário tendo como enfoque a mobilidade por todas as regiões da cidade e oferecimento de áreas para uso exclusivo dos pedestres. Embora, em Cascavel, as propostas executadas se limitaram a intervenções pontuais, oferecendo pouco suporte ao conjunto sugerido por Lerner (1978).

### 3.2.2 Recreação e Áreas Verdes Públicas

O Plano Diretor de Curitiba (1966) ao propor áreas de recreação, as somou com os espaços verdes públicos, mas mesmo as ruas para pedestres foram ajardinadas para que o usuário tivesse relação aproximada com a natureza e sentisse o espaço de maneira acolhedora. O Plano Diretor de Curitiba (1966), somando as ruas destinadas a pedestres, eixos estruturais e parques, propunha elevar bastante à quantidade de áreas verdes para uma população que era estimada para os anos de 2000 com 3.500.000 habitantes (PLANO DIRETOR DE CURITIBA, 1965), como pode ser conferido no Quadro 3.

**Quadro 3 - Índices de área verde desejável segundo o Plano Diretor de Curitiba.**

Idade anos	100 hab./ha	120 hab./ha	200 hab./ha	300 hab./ha	400 hab./ha
0 a 5	19 m <sup>2</sup> /hab.	22,5 m <sup>2</sup> /hab.	38 m <sup>2</sup> /hab.	57 m <sup>2</sup> /hab.	76 m <sup>2</sup> /hab.
5 a 15	66 m <sup>2</sup> /hab.	80 m <sup>2</sup> /hab.	133 m <sup>2</sup> /hab.	200 m <sup>2</sup> /hab.	266 m <sup>2</sup> /hab.

Fonte: Plano Diretor de Curitiba, 1966, p. 175.

Embora o parâmetro para estimativa de áreas verdes por habitante seja variado e quantificado por diferentes órgãos (ROSSET, 2005), estes índices auxiliam na comparação

entre os números desejados pelo Plano Diretor de Curitiba (1966) e para a proposta de Jaime Lerner para Cascavel (1978). Segundo Milano (1990) *apud* Rosset (2005, p. 8) “a Associação Nacional de Recreação dos EUA no Congresso Internacional de Recreação 1956, Filadélfia, sugere que os valores IAV devam estar entre 28 e 40 m<sup>2</sup>/habitantes.” De maneira que o Plano Diretor de Curitiba (1966) já previa a aproximação e ultrapassagem do índice definido pela Associação Nacional de Recreação, assim como a proposta de Jaime Lerner para Cascavel (1978).

A proposta de Jaime Lerner para Cascavel (1978) também pretendeu fornecer opções de lazer público e áreas verdes para a população, elevando o índice de 1,08 m<sup>2</sup>/habitante para 20,92 m<sup>2</sup>/habitante. Ou seja, no caso de Cascavel, para uma população prevista de 196 hab./ha até 1980, o índice desejado estaria próximo dos 200 hab./ha com 22,5 m<sup>2</sup>/hab. de área verde desejado para Curitiba.

Para se atingir os índices desejados, Lerner (1978) propunha (Figura 70) a consolidação da área central, com a interligação de três quadras por meio das passarelas elevadas, entre as ruas Sete de Setembro e General Osório, formando um calçadão de 23 mil m<sup>2</sup>; a preservação dos fundos de vale com distanciamento de 50 m de qualquer construção, assim como a instalação nessas áreas de equipamentos de lazer para os bairros circundantes; a formação de um lago a partir da barragem do Rio Cascavel – o Parque da Cidade -, oferecendo a região “cerca de 618.000 m<sup>2</sup> (dos quais, 93.000 m<sup>2</sup> seriam destinados à formação do lago) que possibilitaria a implantação de equipamentos como lanchas esportivas, churrasqueiras, bar, ancoradouro para barcos, pontes, ‘playground’.” (LERNER, 1978, p. 70).

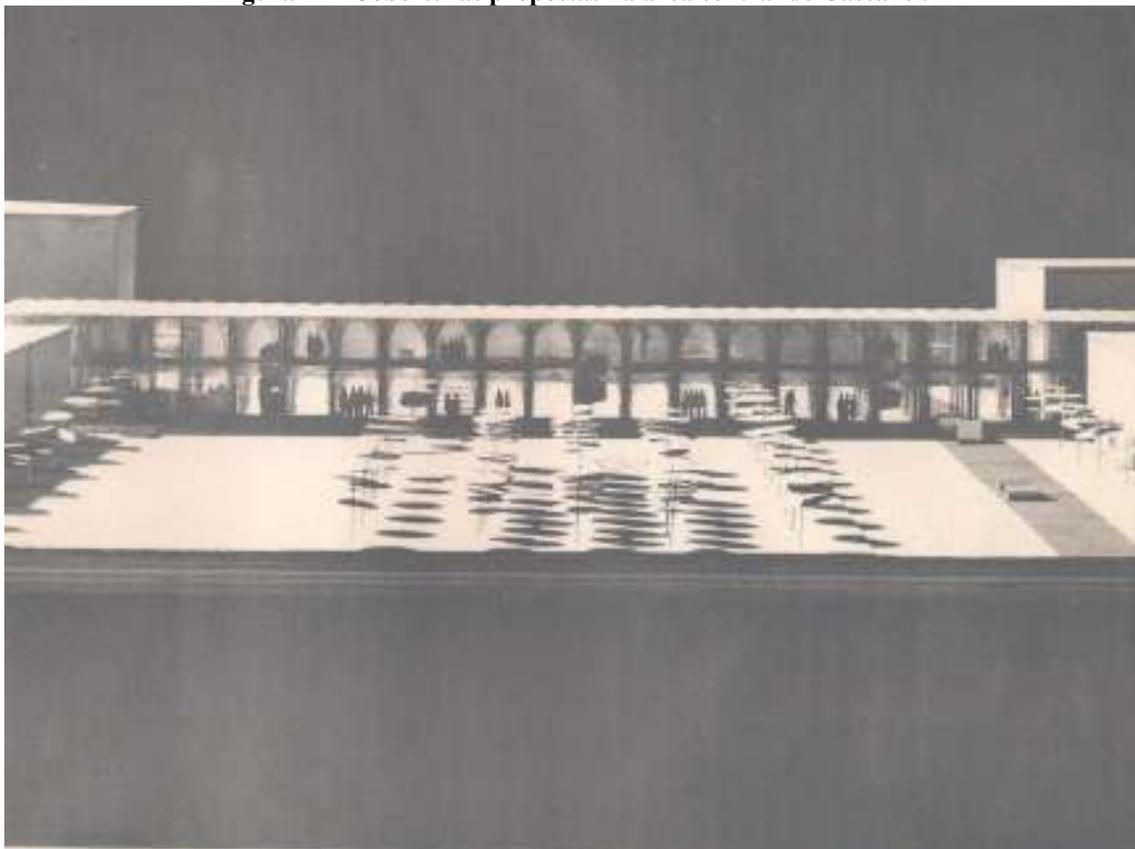
Figura 70 - Proposta de Recreação/Lazer em Cascavel.



Fonte: Lerner, 1978, p. 66.

Quanto às coberturas utilizadas na área central (Figura 71), para Lerner (1978, p. 31), estas possuíam a “finalidade de criar espaços na escala humana transformando o vazio representado pela avenida<sup>33</sup> em uma área acolhedora e aconchegante.”

**Figura 71 - Coberturas propostas na área central de Cascavel.**



Fonte: Lerner, 1978, p. 31.

Logo, “[...] essas ruas de lazer abrigariam equipamentos como coberturas para venda de flores, bancas de jornal e revistas, bares e lanchonetes, espaços para ‘playgrounds’, pequenas canchas de esporte.” (LERNER, 1978, p. 72). Seriam como calçadas elevadas.

---

<sup>33</sup> Antes BR-35.

### **3.3 A ressonância das propostas de Jaime Lerner (1978) nas intervenções urbanas até o ano de 1989.**

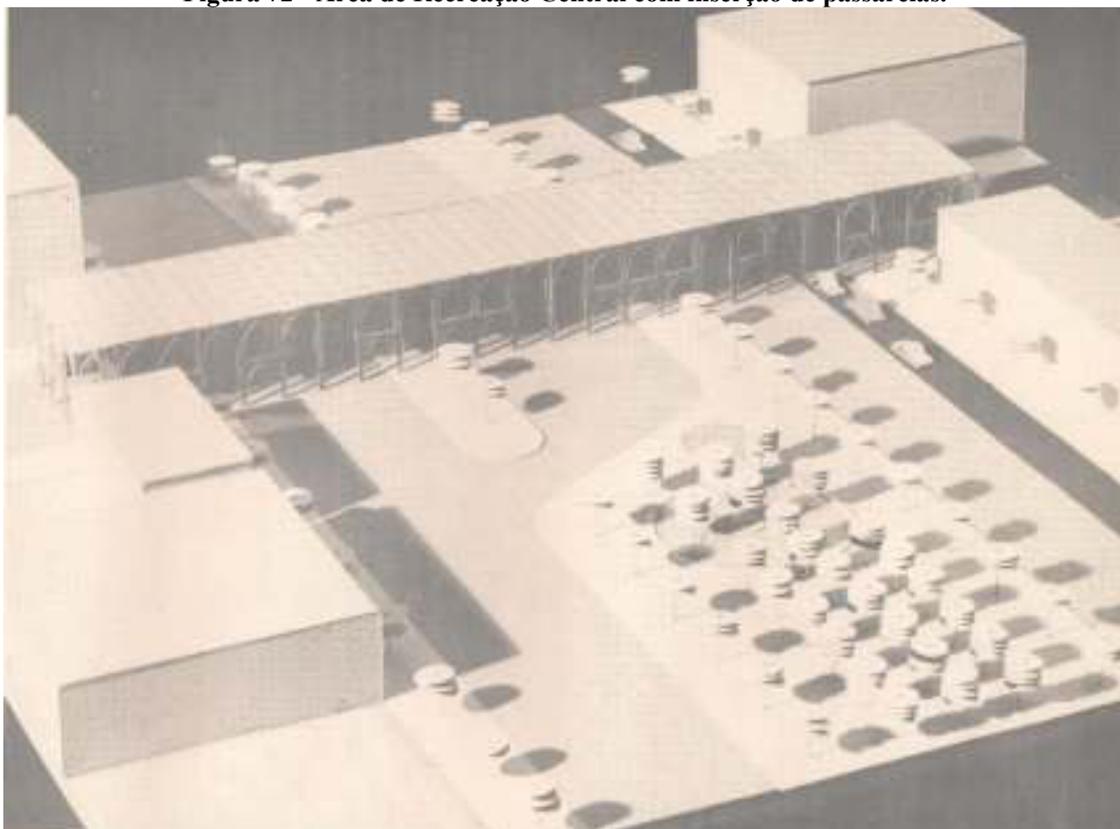
Feita a análise e a comparação entre o Plano Diretor de Curitiba (1966) e a proposta de Jaime Lerner para Cascavel (1978), foi possível averiguar até que ponto o plano proposto para Cascavel foi influenciado pelos ideais e convicções de Jaime Lerner em relação ao Projeto Diretor de Curitiba (1966). De maneira que, com base nas aproximações das propostas, vê-se agora necessário verificar se estas conseguiram ser implantadas como em Curitiba ou restringiram-se a mais um estudo documentado sem execução.

Desde o momento em que Cascavel se consagrou pólo regional até o fim da década de 1980, a cidade não apresentou dados que demonstrem uma regressão urbana. Ao contrário, a cidade se consolidou sistematicamente.

Das propostas de Jaime Lerner para Cascavel (1978), no que se refere ao recorte temporal e aos objetivos deste trabalho, reconhecem-se duas obras executadas: o Terminal de Transportes - Terminal Rodoviário (1987) e a Área de Recreação Central - Calçadão de Cascavel (1989), respectivamente executados na ponta oeste e metade da Avenida Brasil.

No entanto, é importante esclarecer que estes projetos não foram detalhados por Jaime Lerner (1978), tratou-se apenas de propostas de implantação e/ou volumetria, sem minúcias. Lerner (1978) não traz em seu trabalho imagens da proposta para o Terminal Rodoviário, apenas da área de recreação como pode ser visto na Figura 72 e Figura 73. Assim, essas duas obras foram realizadas, mas não exatamente de acordo com o que foi idealizado pelo urbanista, principalmente a proposta de área de recreação central no eixo da Avenida Brasil.

**Figura 72 - Área de Recreação Central com inserção de passarelas.**



Fonte: Lerner, 1978, p. 67.

**Figura 73 - Área de Recreação Central com inserção de passarelas.**



Fonte: Lerner, 1978, p. 31

O transporte coletivo foi regulamentado em Cascavel em 1980, segundo a Lei nº 1.485/80 assinada pelo prefeito Jacy Miguel Scanagatta (1977 - 1983) (CETTRANS, [201-?]), e sem terminais específicos<sup>34</sup>, suas paradas eram realizadas em pontos regulamentados pela mesma lei, que de acordo com Mariano (2012), aconteciam na Avenida Brasil.

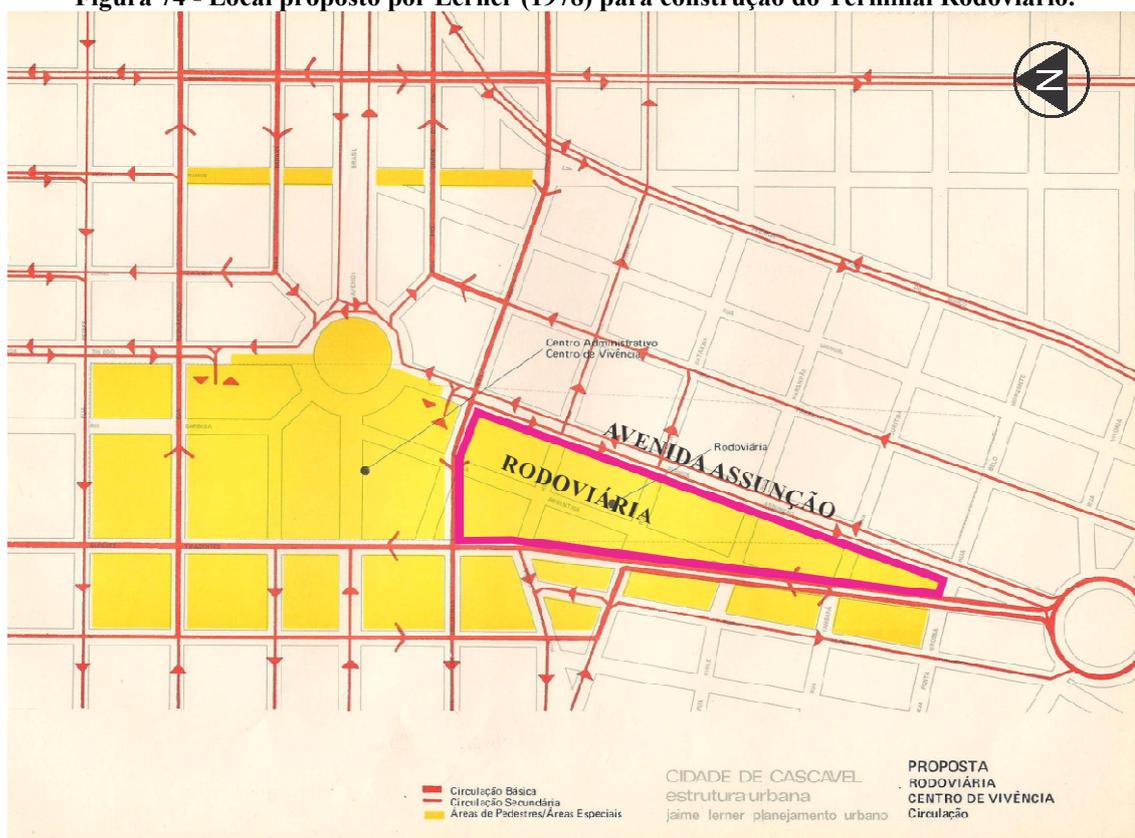
O primeiro projeto executado, dos idealizados por Lerner (1978), foi o Terminal de Transporte, chamado de Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (Figura 76, Figura 77, Figura 78 e Figura 79). Construído em 1987, foi a partir deste ano que este passou a ser, segundo a Lei nº 1.926/87, o único ponto de embarque e desembarque intermunicipal, interestadual e internacional (CETTRANS, [201-?]).

Este terminal foi executado exatamente na localização apontada por Jaime Lerner (1978), extremidade oeste da Avenida Brasil, mas não integrou aos seus serviços o terminal de transbordo urbano. Aliás, a proposta total previa a integração das quadras (Figura 74 e Figura 75), marcando seu final, mas isso não aconteceu e Avenida foi prolongada no sentido oeste. O acesso a esse terminal se dá pela BR-277 via Avenida Tancredo Neves e Avenida Assunção, e BR-467 via Rua Jorge Lacerda.

---

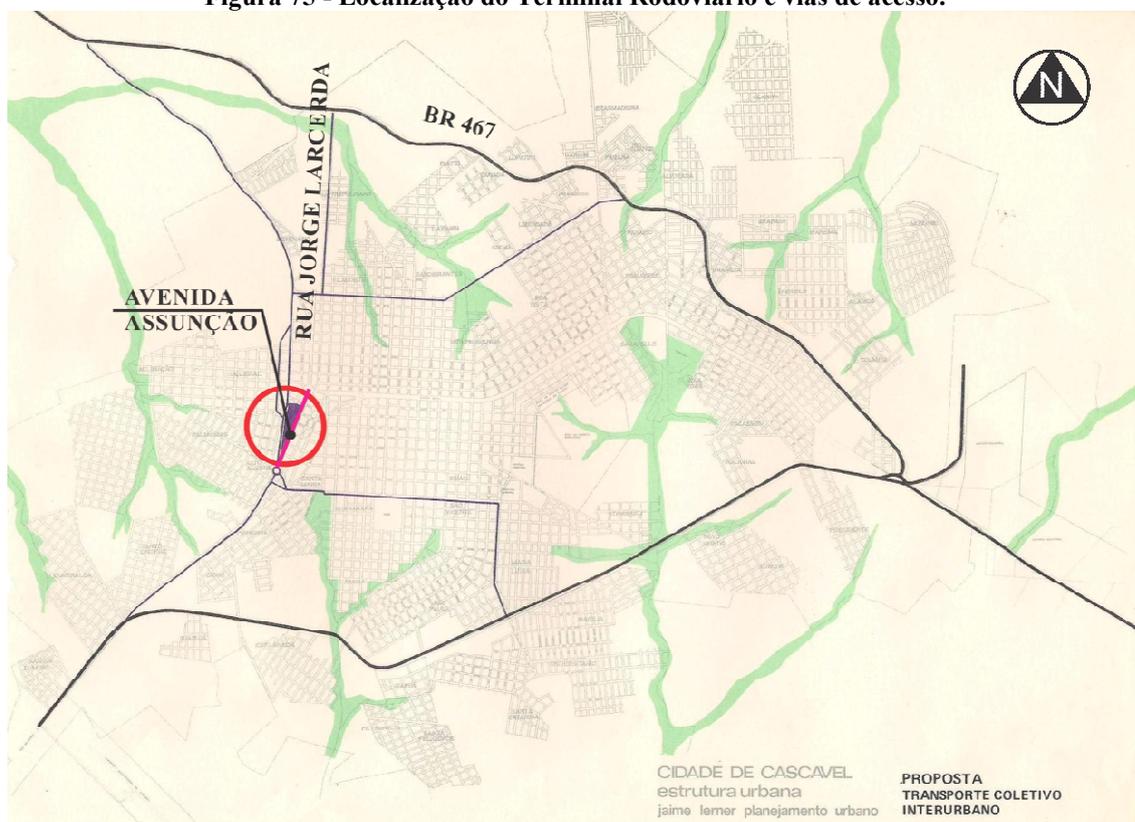
<sup>34</sup> Dois terminais foram construídos no início da década seguinte. O Terminal Leste, inaugurado em 23 mar. 1992, e o Terminal Oeste, inaugurado em 04 abr. 1992 (CETTRANS, 2014).

Figura 74 - Local proposto por Lerner (1978) para construção do Terminal Rodoviário.



Fonte: Adaptado de Lerner, 1978, p. 48. Org. Gil, L. G.

Figura 75 - Localização do Terminal Rodoviário e vias de acesso.



Fonte: Adaptado de Lerner, 1978, p. 59. Org. Gil, L. G.

**Figura 76 - Construção do Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (1987).**



Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1987].

**Figura 77 - Fachada do Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (1987).**



Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1987].

**Figura 78 - Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (1987) – espaço interno.**



Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1987].

**Figura 79 - Terminal Rodoviário de Cascavel - Dra. Helenise Pereira Tolentino (1987) – Elevação posterior.**



Fonte: Museu da Imagem e do Som, [1987].

Compreende-se que a proposta de Lerner (1978) em unir as quadras da extremidade oeste da Avenida Brasil, trata-se da mesma composição realizada no centro cívico de Curitiba. Caso esta proposta tivesse se concretizado, parte dos poderes administrativos estaria locada de frente e no eixo da Avenida Brasil, via de grande representatividade urbana e histórica. No entanto, a sugestão de Lerner (1978) foi alterada e readequada a outro objetivo, o de continuar a avenida e a expansão urbana para região oeste por meio da via mais importante da cidade.

Sabe-se que muitos lotes urbanos pertencentes a poucos donos estão distribuídos em vários pontos da cidade, alguns deles na região oeste, onde se supõe que a intenção de continuidade da Avenida Brasil tenha sido parte de um processo de especulação imobiliária, visto que naquele momento, até o final da década de 1980, a cidade não possuía seu centro totalmente ocupado para que fosse justificada a continuidade da via. Dar continuidade a Avenida Brasil valorizaria consideravelmente essas terras.

Em relação à recreação e lazer, a única proposta executada foi na área central no ano de 1989 e chamada também de Calçadão, assim como a Rua XV de Novembro em Curitiba. A ideia foi implantada em Cascavel também diferente da proposta original.

Com autoria do escritório NBC de Cascavel, composto pelos arquitetos Nelson Nabih Nastás, Vitor Hugo Bertolluci e Luiz Alberto Círico, a ideia de Lerner (1978) e Forte Netto foi colocada em prática, e a Avenida Brasil em seu 3º processo de intervenção<sup>35</sup>, teve sua via alterada para um traçado curvilíneo, criando áreas grandes de calçada e tornando o local também mais seguro aos pedestres em relação ao tráfego, que seria reduzido em função das curvas na via, conforme pode ser verificado na Figura 80. O Calçadão abrange 04 quadras, das ruas Sete de Setembro até Barão do Cerro Azul, cujo seu início e fim são demarcados por uma escultura (Figura 81).

---

<sup>35</sup> Como já mencionado no Capítulo II, a 1ª intervenção (1961) foi o alargamento da Avenida Brasil e a 2ª intervenção (1972) com o projeto de Gustavo Gama Monteiro, inserindo estacionamento e jardins.

**Figura 80 - Vista superior do Calçadão atualmente.**



Fonte: Adaptado de Google Earth, 2014. Org. Gil, L. G.

**Figura 81 - Esculturas no início e fim do Calçadão.**



Fonte: Gil, L. G.

Como pode ser observado na Figura 82, Figura 83 e Figura 84, o calçadão ofereceu à população uma área de encontro, convivência e manifestações como nenhum outro espaço em

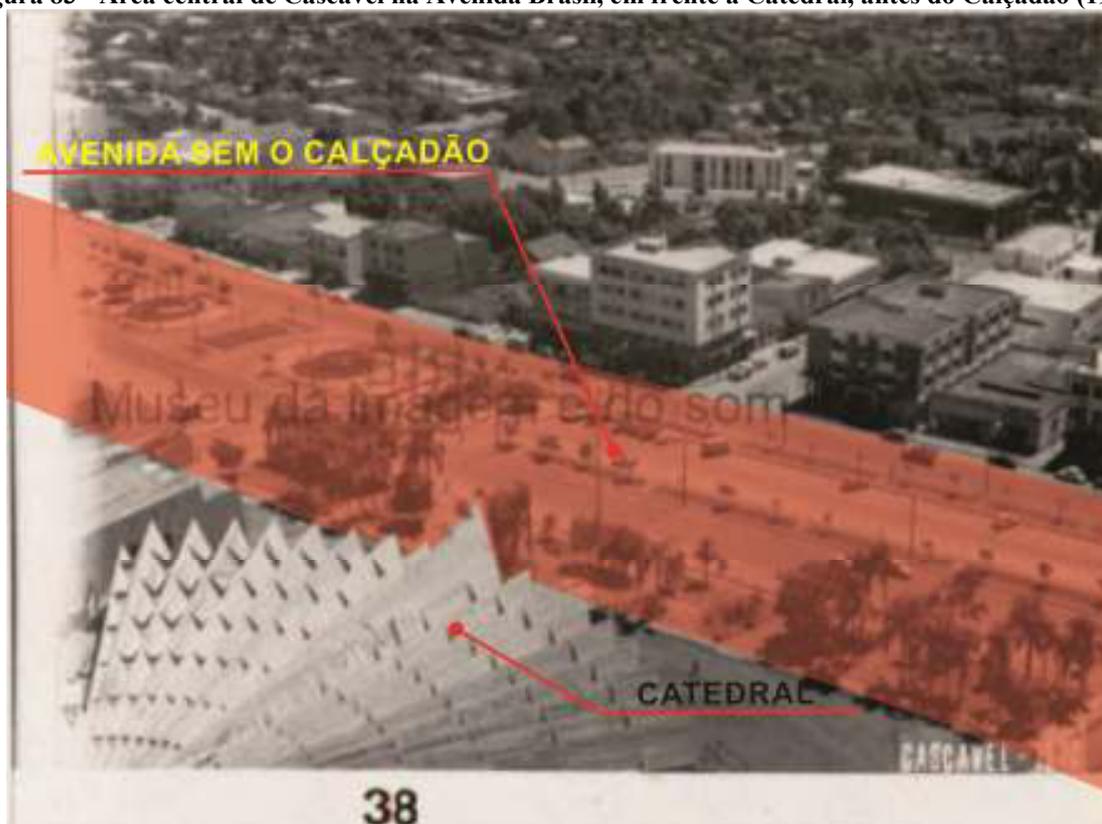
Cascavel, transformando a paisagem urbana central. Analisando sobre a ótica historiográfica e urbana, o local trouxe simbolicamente o encontro do início da ocupação da cidade, propiciou aos cascavelenses um espaço proporcionalmente reduzido à escala do usuário, preenchendo a área antes ocupada pela BR-35 (e seguidamente com canteiro e estacionamento na área central). Sob um novo contexto, o calçadão proporciona o ressurgimento do encontro por meio de uma reapropriação, dando a via uma nova perspectiva.

**Figura 82 - Área central de Cascavel na Avenida Brasil, em frente a Catedral, antes do Calçadão.**



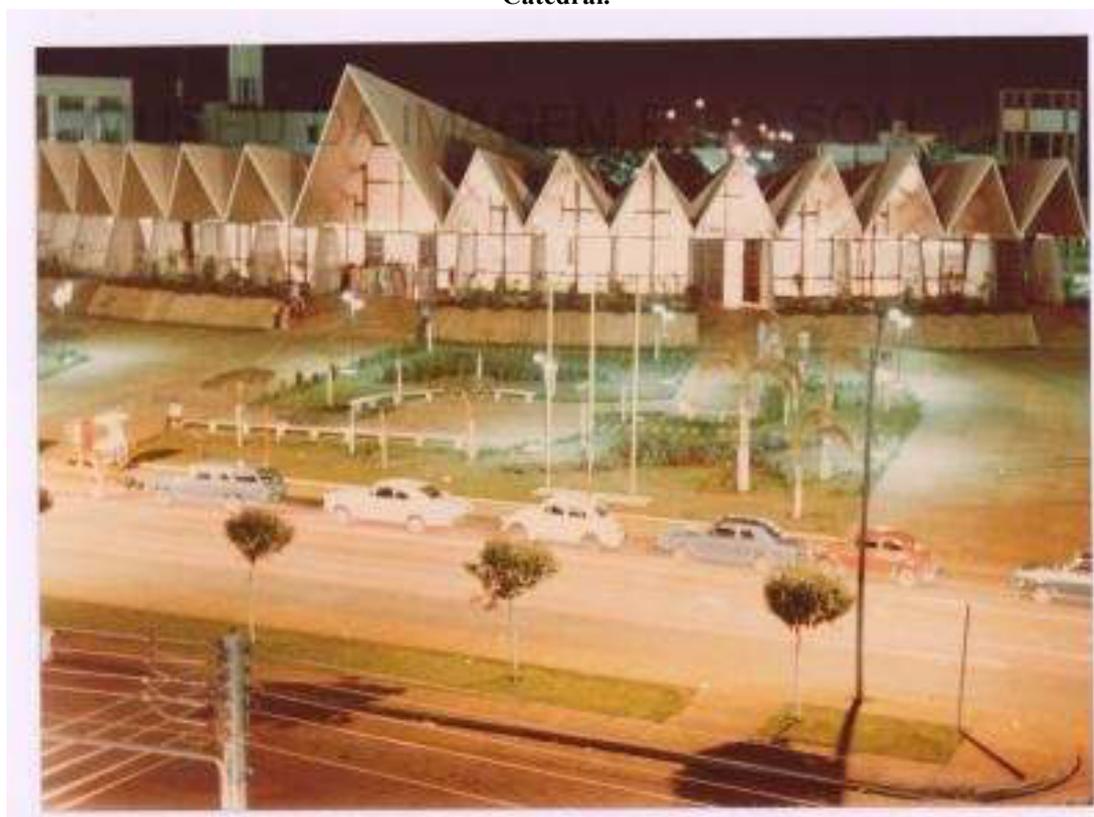
Fonte: Adaptado de Museu da Imagem e do Som de Cascavel, [1970]. Org. Gil, L. G.

Figura 83 - Área central de Cascavel na Avenida Brasil, em frente a Catedral, antes do Calçadão (1972).



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Cascavel, 1972.

Figura 84 - Área central de Cascavel (Av. Brasil) antes do Calçadão com uma praça na frente da Catedral.



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Cascavel, [1970].

**Figura 85 - Área central de Cascavel na Avenida Brasil, em frente a Catedral, antes do Calçadão (1972).**



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Cascavel, [1989].

Com esta obra o transporte público urbano foi transferido para as duas vias paralelas à Avenida Brasil; Rua Paraná ao norte e Rua Rio Grande do Sul ao sul (Figura 80) (MARIANO, 2012), logo a via que atravessa o Calçadão ficou reservada somente para veículos individuais e baixos.

Ao longo do Calçadão foram instalados mobiliários urbanos como bancos, lixeiras, telefones, quiosques, bancas de revista, além do paisagismo trabalhado com palmeiras e árvores.

Conforme a Figura 86, além da Avenida Brasil, o Calçadão também contemplou a Travessa Padre Champagnat, fechando a via até a Rua Paraná.

**Figura 86 - Calçada na Travessa Padre Champagnat.**



Fonte: Gil, L. G.

Mariano (2012, p. 83) levanta uma questão particular no calçadão de Cascavel:

O calçadão, como a maioria dos espaços urbanos não é uma unanimidade. Não agrada a todos os pedestres e menos ainda aos motoristas que trafegam pelo percurso distorcido da Avenida Brasil. Para os pedestres, o principal motivo é a não interrupção em definitivo do fluxo de automóveis no percurso, e, para os motoristas, a redução da velocidade no traçado de suas curvas. O que não faltou nos últimos anos foram propostas para modificação, principalmente no sentido de remodelar linearmente o traçado das vias. Espaço que há mais de vinte anos faz parte da cidade e, por mais que possa lembrar o Calçadão de Curitiba ou de qualquer outra cidade, é um espaço próprio do uso coletivo de Cascavel.

No Capítulo II deste trabalho evidenciou-se que na década de 1980 a dimensão das vias, assim como a linearidade da Avenida Brasil, incentivava a velocidade dos veículos, principalmente na avenida que, ao cruzar a cidade de ponta a ponta, compunha o centro urbano. Além disso, ofereceu um local de convivência e contemplação. A ideia para instalação de uma rua reservada para pedestres veio ao encontro da possibilidade de amenizar os problemas quanto à segurança de tráfego. A maneira como foi implantada de fato atendeu

essa expectativa, mas também criou novos problemas por uma questão de indefinição. A área do calçadão não é nem totalmente para pedestres e nem para veículos, gerando um embate para os dois usuários.

Se em Curitiba a intenção era fechar o centro histórico e reservá-lo aos pedestres de maneira que esses pudessem vivenciar perspectivas e sensações diferentes em relação à paisagem urbana, o resultado pós-ocupação comprovou essa intenção ao atrair e instigar os usuários à Rua XV de Novembro. Entende-se que neste caso, somente quando é oferecido segurança ao pedestre, o espaço é utilizado de forma satisfatória.

## **Considerações Finais**

Cascavel é uma cidade cujo início da ocupação de seu povoado foi espontâneo e teve, com a união das características naturais de sua localização e os fatores econômicos, políticos e sociais, a oportunidade de se desenvolver e alcançar proporções representativas como polo na região na qual se insere. É um dos municípios que compõem uma região com diversas possibilidades de pesquisas, principalmente aos olhos dos urbanistas, reservando particularidades urbanas e regionais que merecem ser desvendadas, contribuindo para a historiografia local e regional e para o planejamento urbano.

O início desta pesquisa deu-se a partir da inquietação em desvendar quais agentes teriam contribuído para a transformação dessa cidade e objetivou encontrar os motivos que levaram à sua conformação urbana. Assim, compreendeu-se que, quanto à sua forma, o eixo linear da estrada que cortava a localidade não induziu à conformação do seu traçado linearmente, de maneira que o núcleo inicial da cidade de Cascavel, apesar de ter sido projetado sobre o entroncamento de vias, seguiu o modelo tabuleiro xadrez, com as ruas dispendo-se ortogonalmente. No entanto, sistematicamente, o traçado da estrada manteve-se e tornou-se a via urbana mais importante, atraindo o adensamento populacional. As leis urbanísticas e os interesses imobiliários direcionaram a expansão da cidade para além do eixo em outras direções, leste, oeste, norte e sul, criando diversos vazios urbanos que compuseram uma forma urbana difusa.

Neste contexto, é importante destacar que das três intervenções realizadas na Avenida Brasil, entende-se que a primeira, com o processo de alargamento, teve importância crucial, pois possibilitou, além da alteração efetiva da paisagem urbana, as duas intervenções posteriores, a inserção de estacionamentos e jardins e o calçamento.

Devido ao processo de ocupação urbana de Cascavel, observou-se que investigar questões urbanísticas na região oeste é um tanto quanto instigante e desafiador à medida que os prognósticos necessitam de análise e metodologias científicas para averiguação e constatação de acontecimentos e de fatos. A maior parte da historiografia conta com referências de memorialistas. Portanto, há necessidade de construção de análises com parâmetros científicos, abordando a história do planejamento urbano em si. No entanto, especificamente em relação ao oeste e a Cascavel, dois autores foram fundamentais para que todo o contexto fosse configurado, Piaia (2004), e Sperança (2007). Piaia (2004) analisando os fatos da pesquisa científica, e Sperança (2007), por meio do olhar memorialista de historiador, transmitindo relatos e informações que puderam ser cruzados com outras fontes de pesquisa para que fosse possível apresentar um posicionamento crítico sobre o objeto de estudo.

Entendeu-se que a origem de Cascavel deu-se a partir do seu papel de entroncamento viário, com a vinda dos colonos, além da vocação agrícola. Em cada momento histórico e econômico, uma combinação de fatores propiciou o desenvolvimento da cidade para que pudesse consolidar a sua forma e a partir daí se expandir. Também é importante ressaltar o papel da criação do Território do Iguaçu, pois se considera que, apesar do pouco tempo de vigência, mas durante esse tempo, influenciou e modificou a região oeste, principalmente atraindo atenção e movimentação econômica ao local, onde Cascavel, estando no centro do Território, também usufruiu do desenvolvimento regional.

Ao final da pesquisa pode-se concluir que Cascavel não é uma cidade espontânea, diferentemente de seu início como ocupação, encontrando nessa condição uma ordem que definiu sua matriz formal: a estrada ervateira, que passou de estrada estratégica à rodovia federal e, por fim, à avenida principal. Esse eixo sempre foi mantido dentro de uma malha ortogonal. Na década de 1930 mostrou-se como a forma mais conveniente de organizar a

ocupação, mesmo que não tenha respeitado questões ecológicas como a invasão das áreas de fundos de vale.

A estrada atraiu, por meio dos seus recursos de comunicação e de transporte, grande parte da ocupação ao longo do seu eixo, configurando uma estrutura urbana inicial linear. Além de oferecer comunicação e transporte, o fato de a localidade de Cascavel ter-se concebido e agrupado num cruzamento de vias, foi essencial para o seu adensamento e desenvolvimento econômico. As questões topográficas de espigão, região alta e plana, condicionaram o posicionamento estratégico do cruzamento, assim como consolidaram a posição econômica da cidade no âmbito nacional.

Embora cada ciclo econômico tenha contribuído para formação de Cascavel, confirmou-se que foi na transição entre a década de 1970 e 1980 que a forma urbana consolidou-se, pois o adensamento populacional deste período exigiu que a infraestrutura atendesse as suas necessidades dentro da cidade em expansão, demandando um ordenamento.

Ademais, também foi nesse momento que sérios problemas como os vazios urbanos e a especulação imobiliária nasceram e enraizaram-se perdurando até os dias atuais. O resultado disso é o mesmo e comum a todas as cidades que sofrem desse mal, a escassa disponibilidade para locação de habitação, forçando o município a permitir a aprovação de loteamentos distantes, onde o preço da terra é menor, somando-se ao orçamento público, o alto custo de deslocamento de infraestrutura até essas regiões.

Averiguando o desenrolar urbanístico cascavelense e curitibano, compreende-se que Cascavel não se aproximou de Curitiba somente após as propostas de Lerner (1978) e em determinados aspectos físicos (eixo linear, pedestrianização, mobilidade urbana). Destacou-se no Capítulo III que Dudeque (2010) reconhece como um dos elementos vitais para o desempenho do Plano Diretor de Curitiba de 1966 a predisposição dos profissionais nos cargos que poderiam conduzir a implementação do plano. Em Cascavel, desde a emancipação

até o período de recorte estudado, ou seja, 1989, percebeu-se que as gestões administrativas, ao mesmo tempo em que demonstraram interesse quanto ao ordenamento da cidade, trazendo profissionais da área (arquitetos e urbanistas), também apresentaram diversas atitudes em função da situação tomando ações equivocadas, como as diversas leis de perímetro, aprovando o aumento da área urbana sem necessidade. Outro fato foi a execução do Terminal Rodoviário sem atendimento ao transporte coletivo urbano e a implantação do Calçadão, ainda permitindo o acesso de veículos normalmente dentro de uma área que deveria, segundo Lerner, ser dedicada exclusivamente ao pedestre, gerando uma série de problemas urbanos nos dias atuais. No entanto, evidencia-se a importância do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná que, ao iniciar seus trabalhos, preparou não somente profissionais para atenderem as necessidades urbanas de Curitiba, mas do Estado do Paraná em geral. Nomes como Gustavo Gama Monteiro (professor vindo do Rio de Janeiro), Jaime Lerner (ex-aluno) e Luiz Forte Netto (professor vindo de São Paulo) foram personalidades importantes no que se refere ao do urbanismo e planejamento urbano de Cascavel.

Em relação à proposta de Jaime Lerner para Cascavel (1978), não se reconhece que a implantação das proposições tenha sido de fato bem sucedidas, não da maneira como foi executada, mas entende-se também que foi um passo adiante, pois contribuiu com as carências daquele momento quanto à identidade, mobilidade, fluxo, expansão e entretenimento público urbano.

Pode-se dizer que outra similaridade entre Cascavel e a capital tenha sido a coerência e a preocupação em seguir um plano baseado em um diagnóstico, pois mesmo parcialmente viu-se que algumas de suas proposições foram autorizadas e executadas, como o caso do Terminal Rodoviário e do Calçadão.

Atualmente, é possível notar que, devido às soluções propostas por Lerner (1978) não terem sido executadas em sua essência, elas ocasionaram equívocos que exigem atenção,

estudos e soluções urbanas para que seus problemas não se tornem piores considerando o crescimento populacional e urbano de Cascavel nas próximas décadas, destacando principalmente as questões de mobilidade urbana, que pioraram com o aumento populacional e a falta de infraestrutura adequada para atender esta demanda.

O Terminal Rodoviário, ao não integrar o serviço de transbordo urbano, apresentou deficiências funcionais para uma demanda que continuou a crescer, exigindo que terminais fossem construídos após 1989, incluindo a ampliação do sistema como um todo, principalmente porque a cidade teve que correr e atender os vários loteamentos abertos durante a década de 1970, que precisavam ser integrados ao sistema de transporte urbano.

Já o Calçadão de Cascavel, apesar das problemáticas relatadas, ao compor um desenho particular à via, demarcou território para os cascavelenses, assim como para seus visitantes, criando uma referência simbólica e cultural.

Outra problemática ainda é o cruzamento da Avenida Brasil pelo Calçadão. Lerner (1978) propôs passarelas para o pátio exclusivo para pedestres, mas desde Gustavo Gama Monteiro, arquiteto autor do projeto de inserção de estacionamentos e jardins na Avenida, essa travessia já era solicitada, no ano de 1972, por meio de túneis. Ainda hoje, a área é motivo de discussões e divergências em relação ao tráfego coexistente de veículos e pedestres, as curvas realizadas para diminuição do tráfego de veículos e a instalação de transporte coletivo.

O estudo sobre a formação de Cascavel pode esclarecer que algumas ações deixaram cicatrizes difíceis ou quase impossíveis de serem alteradas como a ocupação em muitas áreas de fundo de vale, a continuidade da Avenida Brasil e a aprovação e instalação de muitos loteamentos distantes e espalhados permitidos pela indiscriminada expansão da área de perímetro urbano. Entretanto, conhecer o caminhar do processo de ocupação e seus

resultados permitiu reconhecer problemáticas e considerá-las em futuros projetos de intervenção e expansão urbana.

A pesquisa científica desponta o pesquisador às situações que analisa e permite que certas questões fiquem claras e coerentes. Em relação a isso, depois da análise dos planos e de suas reverberações em Curitiba e Cascavel, pode se perceber o quanto o IPPUC foi importante por sua independência de atuação.

No caso de Cascavel, mesmo com propostas de profissionais externos, os projetos finais de intervenção e expansão urbana sempre foram realizados pela Secretaria de Planejamento, onde se notou uma dependência em relação a questões políticas em vários momentos que terminaram por conduzir ações importantes nos setores urbanos por meio de readequações de ideias originais.

Por fim, após o estudo da evolução urbana de Cascavel, este trabalho encerra-se concluindo que desde o seu início, apesar de não ter sido organizada como parte de um plano de colonização como outras cidades da região, a cidade encontrou nos pressupostos de desenvolvimento e nos ciclos econômicos meios de se organizar e se desenvolver. Embora o entroncamento não seja espontâneo, devido à topografia, à posição geográfica e aos pressupostos apresentados até a década de 1980, ele merece destaque por ter mantido a cidade no caminho do crescimento permitindo a comunicação viária no âmbito estadual, nacional e internacional. Ressalta-se que a pesquisa ainda deixa em aberto possibilidades investigativas sob outros aspectos urbanísticos abordados por Jaime Lerner e executados nas décadas seguintes que abrangem também os setores de lazer, recreação e indústrias, sem interferir na estrutura viária urbana, porém importantes para o funcionamento e vivência dos cidadãos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**1917: O Embrião da BR-277 Toma Corpo.** O Paraná. Cascavel, 11 dez. 2011. Disponível em: <[www.oparana.com.br/variedades/1917-embriao-da-br-277-toma-corpo-6197/](http://www.oparana.com.br/variedades/1917-embriao-da-br-277-toma-corpo-6197/)>. Acesso em: 20 abr. 2014.

ADAMY, Irene Spies. **Formação e Organização Política da Classe Dominante Agrária: A Sociedade Rural do Oeste do Paraná.** 2010. 173 f. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2010.

ALBUQUERQUE, Aline Figueiredo de. **A Questão Habitacional Em Curitiba: O Enigma da “Cidade-Modelo”.** 2007.157 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

ARQUITETURA. Alfred Agache. Fundação Ayrton Lolo Cornelsen. Sessão Arquitetura. Disponível em: <<http://www.lolocornelsen.com.br/arquitetura%20-%20agache%20e%20corbusier.htm>>. Acesso em: 05 dez. 2014.

ARRUDA, Gilmar (Org.). **Natureza, Fronteiras e Territórios [livro eletrônico]:** imagens e narrativas. Londrina: Eduel, 2013. Disponível em: <[www.uel.br/editora/portal/pages/livros-digitais-gratuitos.php](http://www.uel.br/editora/portal/pages/livros-digitais-gratuitos.php)>. Acesso em: 22 fev. 2014.

BARRIEL, Andréa; SUZUKI, Juliana (Org.). **Memória do Arquiteto: Pioneiros da Arquitetura e do Urbanismo no Paraná.** Curitiba: Editora UFPR, 2012.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna.** São Paulo: Perspectiva, 2004.

BRAUN, Priscila Dionara Krambeck; LOCH, Carlos. **A Estrutura Fundiária Implantada na Bacia Hidrográfica do Ribeirão Garcia em Blumenau, SC e sua Relação com as Inundações.** In: Simpósio Brasileiro de Recursos Hídricos, 10., 2013, Bento Gonçalves, Anais eletrônicos... Bento Gonçalves, ABRH, 2013. Disponível em: <[https://www.abrh.org.br/sgcv3/UserFiles/Sumarios/635ff003700573aba8ebd93896ed82f8\\_c63a1a20425c6f9577b7ee3bab45dd22.pdf](https://www.abrh.org.br/sgcv3/UserFiles/Sumarios/635ff003700573aba8ebd93896ed82f8_c63a1a20425c6f9577b7ee3bab45dd22.pdf)>. Acesso em: 05 nov. 2014.

**CAMINHO das Tropas.** [Itapeva]: [s.n.],1992. Disponível em: <<http://www.ihggi.org.br/pag.php?pag=rotasdostropeiros>>. Acesso em: 23 fev. 2014.

**CARACTERIZAÇÃO e tendências da rede urbana do Brasil. Redes urbanas regionais: Sul.** Brasília: IPEA, 2000.

CASTILHO, Maria Augusta de; CONTINI, Adriana Zanirato; COSTA, Reginaldo Brito da. **A Erva Mate e os Kaiowá e Guarani da Abordagem Etnobotânica à Promoção do Desenvolvimento Local**. Revista Intervenções, Campo Grande, v. 13, n. 2, p. 161-168, Jul./Dez. 2012.

CETTRANS. Companhia de Engenharia de Transporte e Trânsito – Cettrans. [201-?]. Sessão História. Disponível em: <<http://www.cettrans.com.br/historia.php>>. Acesso em: 15 dez. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão **Transporte Coletivo**. Disponível em: <<http://www.cettrans.com.br/transporte-coletivo.php>>. Acesso em: 16 dez. 2014.

COLODEL, José Augusto. **Obrages & Companhias Colonizadoras**. Santa Helena na História do Oeste Paranaense até 1960. Cascavel: Assoeste, 1988.

COVELLO, Brunno; FÉLIX, Rosana. Calçadão da XV: pista exclusiva para pedestres foi copiada em todo o mundo. **Curitiba, mar. 2014. Sessão Vida e Cidadania**. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1463369>>. Acesso em: 07 nov. 2014.

**DER – Construindo um Paraná Melhor**. Plano Rodoviário Estadual – 1956 – 61. [Curitiba]: [s.n.], [2004]. Disponível em: <<http://www.lolocornelsen.com.br/der%20-%20editado.htm>>. Acesso em: 24 fev. 2014.

DESTEFANE, Cid. **Curitiba em 1940**. Curitiba, fev. 2012. Sessão Nostalgia. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/colunistas/conteudo.phtml?id=1220270>>. Acesso em: 05 nov. 2014.

DIAS *et al.* **Cascavel: Um Espaço no Tempo. A História do Planejamento de Cascavel**. Cascavel: Assoeste, 2005.

DICIONÁRIO AURÉLIO ON LINE. [S.l.], [2008]. Disponível em: <<http://www.dicionariodoaurelio.com/picada>>. Acesso em: 26 nov. 2014.

DUDEQUE, Irã Taborda. **Nenhum Dia Sem uma Linha: Uma História da Urbanização em Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

EMER, Ivo Oss. **Desenvolvimento Histórico do Oeste do Paraná e a Construção da Escola**. 1991. 339 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1991.

\_\_\_\_\_. **Alguns aspectos da história econômica de Cascavel.** O comércio. Cascavel: Mimeo, 2002.

FERREIRA, Sandra Cristina. **A Centralidade de Londrina, Maringá, Cascavel, Ponta Grossa e Guarapuava na Rede Urbana do Paraná.** RA'EGA, Editora UFPR, Curitiba, n. 23, p. 06-31, 2011.

FRESCA, Tânia Maria. **Em defesa dos Estudos das Cidades Pequenas no Ensino de Geografia.** Geografia, Londrina, v. 10, p. 27-34, Jan./Jun. 2001.

GALAFASSI, Dércio. Dércio Galafassi: depoimento [mai. 2014]. Entrevistadora: Lissandra Guimarães Gil. Cascavel: 28 mai. 2014.

GARCÍA, Fernanda Ester Sánchez. Curitiba Anos 90: Cultura e Política na Produção da Imagem da Cidade. In: Encontro Anual da ANPOCS. 18., 1994, Caxambú, Anais eletrônicos... Caxambú, ANPOCS, 1994.

GARGNIN, Marli Decker. **A Praça – Um Espaço de Expressão Popular.** 1992. Monografia (Especialização em Educação Popular)- Universidade Oeste do Paraná, Cascavel, 1992.

GNOATO, Luiz Salvador. Curitiba, cidade do amanhã: 40 anos depois. Algumas premissas teóricas do Plano Wilhelm – IPPUC. **Vitruvius**, [São Paulo], Mai. 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/351>>. Acesso em: 31 jul. 2014.

GOOGLE EARTH. Versão 7.1.2.2041. [S.l.]: Google Inc., 2014. Acesso em: 17 dez. 2014.

GREGORY, Valdir. **Os Eurobrasileiros e o Espaço Colonial Migrações no Oeste do Paraná (1940 – 1970).** Cascavel: Edunioeste, 2008.

GUERREIRO, Maria Rosália de Palma. **Lógica Territorial na Gênese e Formação das Cidades Brasileiras; O Caso de Ouro Preto.** Revista ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, número 3, 2005. Disponível em: <<http://www.nemo.uem.br/Download/...Forma%E7%E3o%20das%20cidades%20brasileiras%20.pdf>>. Acesso em 19 jan. 2014.

\_\_\_\_\_. **Urbanismo Orgânico e Ordem Implícita: Uma Leitura Através da Geometria da Natureza.** 2010. 249 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)- ISCTE - IUL Instituto Universitário de Lisboa, 2011.

GUIDI, Eduardo Zons. **Victor Antônio Peluso Júnior: Pioneiro da Geografia Catarinense.** 2010. 297 f. Tese (Doutorado em Geografia)- Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

IBGE. **Censo Demográfico 1960.** Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

\_\_\_\_\_. **Censo Agropecuário 1960.** Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

\_\_\_\_\_. **Censo Agropecuário 1970.** Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico 1980.** Rio de Janeiro: IBGE, 1982.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico de 2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IPARDES. **Análise comparativa do progresso técnico na soja em uma região antiga de café (Norte) e em região de culturas alimentares (Extremo-Oeste) no Paraná.** Curitiba, 1981.

\_\_\_\_\_. **Leituras regionais: mesorregiões geográficas paranaenses.** Curitiba, 2004.

\_\_\_\_\_. **Evolução da Criação de Municípios no 3º Espaço – PR 1950/2007. Os Vários Paranás – Oeste Paranaense: o 3º Espaço Relevante, Especificidades e Diversidades.** Curitiba, 2008.

IPPUC. **Instalações do IPPUC no Cabral.** Sessão Instalações, [200?]. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/default.php>>. Acesso em: 07 nov. 2014.

JAIME Lerner. Sessão Biografia. [Curitiba]: [201-?]. Disponível em: <<http://www.jaimelerner.com/bio.html>>. Acesso: 15 dez. 2014.

KOSTOF, Spiro. **The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History.** London: Thames & Hudson, 2009.

LERNER, Jaime. **Cidade de Cascavel – Estrutura Urbana**. Cascavel: [s.n.], 1978.

LOPES, 2002. **O Território do Iguaçu no contexto da marcha para oeste**. Cascavel: Edunioeste, 2002.

MAGALHÃES, Marisa Valle. **O Paraná e suas regiões nas décadas recentes: as migrações que também migram**. 2003. 218 f. Tese (Doutorado em Demografia)- Universidade Federal de Minas Gerais/CEDEPLAR, Belo Horizonte, 2003.

MANSUR, Denise Cristina. **O planejamento e a regionalização da administração direta do estado do Paraná como aporte às ações e à política de desenvolvimento econômico**. 2008. 106f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico)- Universidade Federal do Paraná, 2008.

MARIANO, Maicon. **“A Capital do Oeste”: Um Estudo das Transformações e (Re)Significações da Ocupação Urbana em Cascavel (1976 – 2010)**. 2012. 135 f. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade do Estado de Santa Catarina. 2012.

MARX, Murillo. **A Cidade Brasileira**. São Paulo: Editora Melhoramentos e Edusp, 1980.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Mapas e Geoinformações**. [Brasília], [2000]. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/01-estadual/estados/port/pr.htm>>. Acessado em: 24 fev. 2014.

MOURA, Rosa. **Arranjos Urbano-Regionais no Brasil: Uma Análise com Foco em Curitiba**. 2009. 243 f. Tese (Doutorado em Geografia)- Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

MOYSES Lupion - o civilizador do Paraná. [Curitiba], [194-]. Disponível em: <<http://www.lolocornelsen.com.br/moyses%20lupion%20-%20editado%20-%20lupionismo.htm>>. Acessado em: 07 de jul. 2014.

**MUSEU DA IMAGEM E DO SOM DE CASCAVEL**. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [192-?]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [193-?]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1955]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1960]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1966]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1970]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1972]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [197-?]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1987]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1989]. Disponível em: <[www.cascavel.pr.gov.br/museu](http://www.cascavel.pr.gov.br/museu)>. Acessado em: 03 fev. 2014.

MYSKIW, Antonio Marcos. **Memórias e Paisagens do Oeste do Paraná**. Expedição Geográfica da UNIOESTE “Geografia: Compromisso Social”. 3., 2003. Marechal Cândido Rondon, Anais Eletrônicos... Marechal Cândido Rondon, 2013. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/wp-content/uploads/2013/05/e04a04.pdf>>. Acesso em: 09 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. **A Fronteira como Destino de Viagem: A Colônia Militar de Foz do Iguaçu (1876 – 1907)**. 2008. 279 f. Tese (Doutorado em História Social)- Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.

NIEDERAUER, Ondy Hélio. **Toledo no Paraná: A História de um Latifúndio Improdutivo, Sua Reforma Agrária, Sua Colonização, Seu Progresso**. Toledo: Grafo-Set e Mans Etiquetas Adesivas Ltda, 1992.

\_\_\_\_\_. **Plano de Colonização Organizado e Aplicado pela Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A, “MARIPÁ”**. Toledo, [s.n.], 1955.

NOBRE, Eduardo A. C. **Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade: Uma Reflexão sobre a Grande São Paulo no Começo do Século XXI**. In: Demandas Sociais, Inovações Tecnológicas e a Cidade Seminário Internacional - NUTAU' 2004. 2004. [São Paulo], 2004.

REIS, Artur César Ferreira. **A Ideia de Território no Pensamento do Legislador Brasileiro**. In: Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio. 1963. Rio de Janeiro, 1963.

OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o Mito da Cidade Modelo**. Curitiba: Editora UFPR, 2000.

\_\_\_\_\_. **Urbanização e Industrialização do Paraná**. Curitiba: SEED, 2001.

OLIVEIRA, Yeda Maria Malheiros; ROTTA, Emílio. **Área de Distribuição Natural da Erva-mate (*Ilex paraguariensis*)**. EMBRAPA – Unidade Florestal de Pesquisa Centro-Sul. Curitiba, n. 17, p. 17 – 36, 1983. Disponível em: <<http://www.bdpa.cnptia.embrapa.br/>>. Acesso em: 25 fev. 2014.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. São Paulo: Hucitec, 1981.

PALACIO, Pedro Navascues. **La Ciudad Lineal de Arturo Soria**. Madrid: Villa de Madrid, 1969. Disponível em: <[http://oa.upm.es/7682/1/Villa\\_28.pdf](http://oa.upm.es/7682/1/Villa_28.pdf)>. Acesso em: 19 jan. 2014.

PARANÁ (Governo do Estado). **Plano de Desenvolvimento do Paraná**. Documento elaborado pela SAGMACS. Curitiba, 1963.

PARO, Denise. **Legítima Toada Sertaneja**. Gazeta do Povo, [Curitiba], 03 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1332365&tit=Legitima-toada-sertaneja>>. Acesso em: 23 fev. 2014.

PERIS, Alfredo Fonseca. **A Dinâmica Econômica dos Eixos Cascavel - Guaíra e Cascavel - Foz do Iguaçu**. 2001. 137 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2001.

PERIS, Alfredo Fonseca. **Trilhas, Rodovias e Eixos**. Cascavel: Edunioeste, 2002.

PERIS, Alfredo Fonseca *et al.* **Mesorregião Oeste do Paraná: Diagnóstico e Perspectivas.** Cascavel:[s.n.], 2002. Disponível em: <http://www.unioeste.br/projetos/oraculus/>>. Acesso em: 21 fev. 2014.

PIAIA, Vander. **A Ocupação do Oeste Paranaense e a Formação de Cascavel – As Singularidades de uma Cidade Comum.** 2004. 400 f. Tese (Doutorado em História)- Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004.

\_\_\_\_\_. **Terra, Sangue e Ambição: a gênese de Cascavel.** Cascavel: Edunioeste, 2013.

\_\_\_\_\_. Vander Piaia: depoimento [mai. 2014]. Entrevistadora: Lissandra Guimarães Gil. Cascavel: 02 mai. 2014.

PINZAN, Leni Terezinha Marcelo. **Unioeste: A Histórica Luta pela Estadualização.** 2007. 147 f. Dissertação (Mestrado em Educação)- Universidade Estadual de Maringá, 2007.

REIS, Artur César Ferreira. **A Ideia de Território no Pensamento do Legislador Brasileiro.** In: Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio. 1963. Rio de Janeiro, 1963.

REOLON, Cleverson Alexsander. **Colonização e Urbanização da Mesorregião Oeste do Paraná (1940-2000).** RA'EGA, Editora UFPR, Curitiba, n. 13, p. 49-57, 2007.

RIPPEL, Ricardo. **Migração e desenvolvimento econômico no Oeste do estado do Paraná: uma análise de 1950 a 2000.** 2005. 261 f. Tese (Doutorado em Demografia)- Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Desenho Urbano: cabeça, corpo e prancheta.** São Paulo: Projeto, 1986.

RODRIGUES, Janelize Marcelle Diok; OLIVEIRA, Dennison de. **Em busca de modernização: o legado do arquiteto Donat Alfred Agache para a cidade de Curitiba.** Fernanda Matos (Org.) (DEHIS/UFPR). Cadernos de Resumos das monografias de bacharelado e programação das apresentações. 2º semestre, 2010, p. 138-142. Disponível em: <[http://www.historia.ufpr.br/docs/caderno\\_resumos\\_2sem2010.pdf](http://www.historia.ufpr.br/docs/caderno_resumos_2sem2010.pdf)>. Acesso em: 03 nov. 2014.

ROSSET, Franciele. **Procedimentos Metodológicos para estimativa de Índices de Áreas Verdes Públicas. Estudo de Caso: Erechim, RS.** 76 f. 2005. Dissertação (Mestre em Ecologia e Recursos Naturais)- Universidade Federal de São Carlos, 2005.

RUA XV de Novembro. Curitiba Antiga. Sessão Fotos Antigas. [Curitiba], [1933]. Disponível em: <<http://www.curitibaantiga.com/fotos-antigas/18/Rua-XV-de-Novembro-em-1933.html>>. Acesso em: 07 nov. 2014.

SANTOS, Altair. **BRT é futuro, metrô é passado, afirma Jaime Lerner**. Curitiba, 02 jul. 2014. Sessão Gestão. Disponível em: <<http://www.cimentoitambe.com.br/brt-e-futuro-metro-e-passado-afirma-jaime-lerner/>>. Acesso em: 07 nov. 2014.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2012a.

\_\_\_\_\_. **Manual de Geografia Urbana**. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2012b.

\_\_\_\_\_. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SCHNEIDER, Ivan Cláercio. **Os Senhores da Terra: Produção de Consensos na Fronteira (Oeste do Paraná, 1946 – 1960)**. 2001. 157 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2001.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA (Paraná). **Mapa Político Rodoviário**. [S.l.], 2013. 1 mapa. Escala 1:900.000. Disponível em: <<http://www.infraestrutura.pr.gov.br/arquivos/File/MapaPoliticoRodoviario2013.pdf>>. Acesso em: 05 mar. 2014.

SEPLAN. Mapa de Cascavel. **Cascavel, 1963**. 1 mapa. Escala 1:4.000.

\_\_\_\_\_. **Lista de Loteamentos.xlsx**. Cascavel, 2010. 1 arquivo.

\_\_\_\_\_. **Mapa Evolução da Implantação de Loteamentos – Mapa Base**. Cascavel, 2012. Escala 1: 15.000.

SILVA, Jussara Maria; LOCH, Carlos; SILVA, Suelen da Cruz. **A Sintaxe Espacial de Curitiba**. Revista Brasileira de Cartografia, n. 61/02, 2009.

SPERANÇA, Alceu. **Cascavel, a história**. Cascavel: Editora Lagarto, 1992.

\_\_\_\_\_. **Cascavel, a história**. Cascavel: Editora Positiva, 2007.

SUDESUL. **O Fenômeno Migratório da Região Sul**. Porto Alegre, SUDESUL/UFRGS, 1975.

TEBALDI, Pietro. **Acervo virtual do autor**. Cascavel: [s.n.], [195-?], color. Disponível em: < [https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos\\_albums](https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos_albums)>. Acesso em: 20 jul. 2014.

\_\_\_\_\_. **Acervo virtual do autor**. Cascavel: [s.n.], [1960], color. Disponível em: < [https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos\\_albums](https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos_albums)>. Acesso em: 20 jul. 2014.

\_\_\_\_\_. **Acervo virtual do autor**. Cascavel: [s.n.], [1966], color. Disponível em: < [https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos\\_albums](https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos_albums)>. Acesso em: 20 jul. 2014.

\_\_\_\_\_. **Acervo virtual do autor**. Cascavel: [s.n.], [1989?], color. Disponível em: < [https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos\\_albums](https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos_albums)>. Acesso em: 20 jul. 2014.

THOMÉ, Sérgio Antonio. **A Primeira Escola Primária em Cascavel**. 2005. 71 f. Monografia (Curso de Especialização em História da Educação Brasileira)- Universidade do Oeste do Paraná, Cascavel, 2005.

URBS. **Sistema Trinário de Vias**. Sessão Transporte. [Curitiba], [200?-]Disponível em: < <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/19>>. Acesso em: 07 nov. 2014.

\_\_\_\_\_. **Sistema Trinário de Vias**. Sessão Transporte. [Curitiba], [201-?]Disponível em: < <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/19>>. Acesso em: 07 nov. 2014.

WACHOWICZ, Ruy Cristovam. **Obrageros, Mensus e Colonos – História do Oeste Paranaense**. 2ª Edição, Editora Vicentina, Curitiba, 1987.

YOKOO, Edson Nuriyuki. **GÊNESE DO PROCESSO DA APROPRIAÇÃO DAS TERRAS, O CASO DAS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS E DOS ERVATEIROS NO OESTE PARANAENSE**. In: EPCT – Encontro de Produção Científica e Tecnológica. 6., 2011. Campo Mourão, Anais eletrônicos... Campo Mourão, EPTC, 2011. Disponível em: <[www.fecilcam.br/nupem/anais\\_iv\\_epct/PDF/.../02\\_YOKOO.pdf](http://www.fecilcam.br/nupem/anais_iv_epct/PDF/.../02_YOKOO.pdf)>. Acesso em: 20 mar. 2014.

ZANI, Antonio Carlos. **Arquitetura em Madeira**. Londrina: Eduel, 2013.

## REFERÊNCIAS LEIS CONSULTADAS

CASCAVEL. Lei nº 90, de 03 de novembro de 1959. Aprova a nomenclatura de ruas e o plano geral de loteamento do imóvel Cascavel conhecido por “Patrimônio Velho” ou “Aparecida dos Portos”. Ementário da Câmara Municipal de Cascavel, Cascavel, 1959.

CASCAVEL. Lei nº 127, de 08 de maio de 1961. Autoriza o Sr. Prefeito Municipal a promover, através do Departamento de Engenharia da municipalidade, o Plano e Urbanização da cidade, e dá outras providências. Ementário da Câmara Municipal de Cascavel, Cascavel, 1961.

CASCAVEL. Lei nº 251, de 04 de dezembro de 1963. Aprova a nova planta da cidade de Cascavel. Ementários da Câmara Municipal de Cascavel, Cascavel, 1963.

CASCAVEL. Lei nº 1.183, de 30 dezembro 1975. Cria o novo Código de Obras do Município de Cascavel. Ementários da Câmara Municipal de Cascavel, Cascavel, 1975.

CASCAVEL. Lei nº 1184, de 30 de dezembro de 1975. Dispõe sobre Zoneamento e dá Outras Providências. Ementários da Câmara Municipal de Cascavel. Cascavel, PR, 30 dez. 1975. Disponível em: <<http://www.camaracascavel.pr.gov.br/leis/Main.php?idlei=1702>>. Acesso em: 19 jul. 2014.

CASCAVEL. Lei nº 1.186, 22 de janeiro de 1976. Dispõe sobre loteamentos e dá outras providências. Ementários da Câmara Municipal de Cascavel, Cascavel, 1976.

CASCAVEL. Decreto-lei nº 1860, de 22 de abril de 1985. Denomina Avenida Presidente Tancredo Neves a antiga Avenida Foz do Iguaçu. Cadastro Técnico Municipal da Prefeitura Municipal de Cascavel, Cascavel, 1985.

CASCAVEL. Lei nº 6.197, de 17 de janeiro de 2013. Altera a Lei Municipal de 6.197 de 17 de Janeiro de 2013 que dispõe sobre o uso do solo no Município de Cascavel e dá outras providências. Ementários da Câmara Municipal de Cascavel. Cascavel, PR, 17 dez. 2013. Disponível em: <[http://www.camaracascavel.pr.gov.br/images/stories/leis/files/6\\_197%20-.pdf](http://www.camaracascavel.pr.gov.br/images/stories/leis/files/6_197%20-.pdf)>. Acesso em: 20 jan. 2015.

CURITIBA. Lei nº 2.828, 31 julho de 1966. Institui o Plano Diretor de Curitiba de aprova as suas diretrizes básicas, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município, revogando as Leis nº 1.875/60; 1.951/60; 1.908/60; 2.100/61; 2.123/62; 2.154/62. Curitiba, PR, 31 jul. 1966.