

CIDADES NOVAS NO OESTE DO PARANÁ
OS TRAÇADOS CRIADOS PELA COLONIZADORA MARIPÁ

SIRLEI MARIA OLDONI
ORIENTADOR: PROF. DR. RENATO LEÃO REGO



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ

SIRLEI MARIA OLDONI

CIDADES NOVAS NO OESTE DO PARANÁ:

OS TRAÇADOS CRIADOS PELA COLONIZADORA MARIPÁ

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.

Orientador: Prof.º Dr.º: Renato Leão Rego

MARINGÁ | PARANÁ

FEVEREIRO | 2016

Capa: Aerofoto de Mercedes, Nova Santa Rosa, Pato Bragado, Maripá, Quatro Pontes e Entre Rios (da esquerda para direita e de cima para baixo), 1980.

Instituto de Terra, Cartografia e Geociências do Paraná (ITCG).

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá – PR., Brasil)

O44c Oldoni, Sirlei Maria
Cidade novas no oeste do Paraná : os traçados criados pela colonizadora Maripá / Sirlei Maria Oldoni. -- Maringá, 2016.
120 f. : il. col., figs., tabs., mapas

Orientador: Prof. Dr. Renato Leão Rego.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2016

1. Urbanismo - História. 2. Morfologia urbana. 3. Cidade novas - Oeste do Paraná. 4. Colonizadora Maripá. I. Rego, Renato Leão, orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD 21.ed.711.409

ECSL-003218



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE TECNOLOGIA

**CIDADES NOVAS NO OESTE DO PARANÁ: OS
TRAÇADOS CRIADOS PELA COLONIZADORA MARIPÁ**

Autora: Sirlei Maria Oldoni
Orientador: Prof. Dr. Renato Leão Rego

TITULAÇÃO: Mestre em Arquitetura e Urbanismo

APROVADA em 25 de fevereiro de 2016.

Prof. Dr. Ricardo Trevisan

Profª Drª Karin Schwabe Meneguetti

Prof. Dr. Renato Leão Rego (Orientador)

*A Rosa, Lino e Sidi, meus amores,
minha família*

AGRADECIMENTOS

A todas as pessoas e instituições, que direta ou indiretamente contribuíram para este trabalho.

Ao Prof. Dr. Renato Leão, pela confiança, paciência, por seu estímulo, seu exemplo e extremo conhecimento. Pelas orientações constantes e gentis, essenciais não apenas para o desenvolvimento da dissertação, mas para meu crescimento profissional.

Aos professores Ricardo Trevisan e Karin Schwabe Meneguetti, pelo tempo desprendido na correção deste trabalho, assim como, pelas valiosas sugestões.

Aos professores das disciplinas cursadas, André Alves, Ercília Hirota, Jorge Daniel Moura, Karin Schwabe, Milena Kanashiro, Oigres Cordeiro de Macedo e Renato Leão. Por todas as contribuições e críticas.

À Rose Pepinelli, pelo apoio sempre.

Aos professores Fúlvio e Silmara Feiber, pela amizade e incentivo em cursar mestrado.

À professora Solange Smolarek Dias, pela leitura e sugestões na finalização deste trabalho e por sempre me incentivar.

Ao professor Anésio José Vitto, funcionário do Museu Willy Barth, em Toledo, pelas discussões sobre o processo de colonização da região e, também, por permitir o acesso aos arquivos de documentos da colonizadora Maripá.

À colonizadora Maripá, na figura do Sr. Angelo Costamilan e Merolay Michels, diretor e funcionária, respectivamente. Por permitirem o acesso ao acervo e pelas gentis conversas a respeito da colonização. Assim como, à Cláudia Dewes, do escritório de engenharia Maripá.

Agradeço, de maneira especial à minha família: pais, irmão, primas e tia... (Sidi, Rosa, Lino, Lica, Ana), sempre presente, mesmo na distância.

Ao Divanio Kuerten, pelo amor, companheirismo, paciência e incentivo na realização dos meus objetivos.

Aos meus amigos, que por sorte minha, são muitos, para não ser injusta, nomeio de maneira especial os que diretamente participaram desse processo: Cezar Rabel, Renata Esser Sousa, Sandra Mattei, Karen Solek, João Paulo Turmina, Cristian Sica, Marcelo dos Anjos e Valeria Zamboni. Assim como, à Gisely Giuliani e Fabiana Gelain. No entanto, minha gratidão se estende a todos os mais.

Aos colegas do curso, que em meio ao trabalho permitiram momentos de descontração.

À Marisa Stachelski e Beatrice Uber, pela ajuda.

E por fim, mas de maneira especial, a Deus. Pela luz em meu caminho.

*“CANTAR E CANTAR E CANTAR
A BELEZA DE SER UM ETERNO APRENDIZ ...”*

[Gonzaguinha, *O que é o que é*, 1982]

RESUMO

Este trabalho analisa o projeto das cidades novas planejadas do oeste do Paraná pela companhia Maripá e a configuração regional por ela estabelecida. Esta empresa de colonização privada foi responsável pela colonização de uma área de 275.000 hectares aproximadamente, na qual projetou quinze novos assentamentos urbanos, abriu estradas e configurou a paisagem de uma parte do oeste paranaense a partir de 1946. Recorrendo à morfologia urbana, este trabalho considera antecedentes históricos do empreendimento de colonização, assim como o contexto econômico e social, o parcelamento rural, a posição e a forma urbana adotada para cada cidade e interpreta as marcas que eles deixaram naquela região.

Palavras-chave: História do urbanismo; morfologia urbana; cidade novas; oeste paranaense; Maripá.

ABSTRACT

This dissertation analyzes the project of the new cities planned in the west of Paraná state by the company Maripá and the regional configuration for it established. This private colonization company was responsible for the colonization of a 275.000 ha area approximately, in which it projected fifteen new urban settlements, created roads and configured a part of the western Paraná landscape from 1946 on. Through the use of urban morphology, this work considers historical antecedents of the colonization development, just like the social and economic context, rural parcelling, the position and the urban way adopted for each city and interprets the records they left in that region.

Key words: urban history; urban morphology; new cities; west of Paraná; Maripá;

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa do Estado do Paraná com as divisas das mesorregiões geográficas. Detalhe da área colonizada pela Maripá.	5
Figura 2 - Mapa da configuração da região oeste do Paraná no início do século XX.	24
Figura 3 - Mapa do Paraná e de Santa Catarina com a faixa de fronteira do Território Federal do Iguçu.....	37
Figura 4 - Localização da Fazenda Britânia dentro do Território Federal do Iguçu. ...	39
Figura 5 - Mapa das glebas colonizadas por empresas privadas na décadas de 1940/50. Detalhe do oeste do Paraná.....	42
Figura 6 - Mapa da divisão de perímetros da Fazenda Britânia relacionados com o ano da ocupação [ca. 1950].....	58
Figura 7 - Mapa da área colonizada pela Maripá [ca. 1960].	59
Figura 8 - Mapa de declividade do oeste do Paraná. Em destaque a área colonizada pela Maripá.....	63
Figura 9 - Mapa da Fazenda Britânia dividida por perímetros [ca. 1950].....	64
Figura 10 - Planta geral da Fazenda Britânia (parcelamento rural, núcleos urbanos, estradas e rios).	67
Figura 11 - Planta da zona urbana e suburbana de Nova Santa Rosa (tracejado vermelho demarca o limite da forma urbana).	74
Figura 12 - Planta da zona urbana e suburbana da cidade de Toledo (tracejado vermelho demarca o limite da forma urbana e em azul a estrada regional).....	75
Figura 13 - Planta da zona urbana de Pato Bragado (tracejado vermelho demarca o limite da forma urbana e em azul a estrada regional).	76
Figura 14 - Traçado de Cidade Gaúcha, 1953.	77
Figura 15 - Vista aérea de Vila Nova, 1980.	78
Figura 16 - Vista aérea da cidade de Toledo, 1952.	79
Figura 17 - Vista aérea da cidade de Toledo, 1953.	79
Figura 18 - Vista aérea parcial do centro de Toledo, 1968.	80
Figura 19 - Planta da zona urbana de Marechal Cândido Rondon (hachura demonstra as praças; tracejado vermelho demarca o limite forma urbana e em azul a estrada regional).	81
Figura 20 - Mercedes. Detalhe da quadra na zona suburbana reservada para o cemitério (hachura demonstra o cemitério; tracejado vermelho demarca o limite da forma urbana).	82
Figura 21 - Entre Rios. Detalhe da divisão da quadra em lotes, estes voltados à praça (hachura demonstra a praça; tracejado verde demarca a estrada vicinal).	83
Figura 22 - Detalhe do traçado de Tamboara, 1960.....	85
Figura 23 - Planta da zona urbana da Vila 4 Pontes.....	106
Figura 24 - Planta da zona urbana da Vila Entre Rios.....	107
Figura 25 - Planta da zona urbana de Iporã.....	108
Figura 26 - Planta da zona urbana da cidade de Marechal Cândido Rondon.	109
Figura 27 - Planta da zona urbana da Vila Margarida.....	110
Figura 28 - Planta da zona urbana da Vila Maripá.....	111
Figura 29 - Planta da zona urbana da Vila Mercedes.	112
Figura 30 - Planta da zona urbana da Vila Nova Santa Rosa.	113
Figura 31 - Planta da zona urbana da Vila Novo Três Passos.....	114
Figura 32 - Planta da zona urbana da Vila Pato Bragado	115
Figura 33 - Planta da zona urbana da Vila Pérola	116
Figura 34 - Planta da zona urbana e suburbana da Vila Santa Fé.....	117
Figura 35 - Planta da zona urbana da Vila São Roque.	118
Figura 36 - Planta da zona urbana e suburbana da cidade de Toledo.....	119
Figura 37 - Planta da zona urbana e suburbana da Vila Nova.....	120

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Subscritores do capital da Maripá	25
Tabela 2 - Companhias colonizadoras atuantes no oeste do Paraná na década de 1940 e 1950.....	41
Tabela 3 - Relação de núcleos urbanos e companhias colonizadoras do oeste do Paraná.....	43
Tabela 4 - Aspectos dos núcleos urbanos implantados pela Colonizadora Maripá.	70

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Plantas da zona urbana dos núcleos implantados pela Maripá.	72
Quadro 2 - Esquema interpretativo de análise das Plantas da zona urbana dos núcleos implantados pela Maripá.....	73

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
1. MORFOLOGIA URBANA	9
1.1. PLANO URBANO, FORMA URBANA, ELEMENTOS MORFOLÓGICOS, SÍTIO E CENTRO URBANO	14
1.2. METODOLOGIA.....	19
2. OCUPAÇÃO DA FRONTEIRA OESTE PARANAENSE	21
2.1. INDUSTRIAL COLONIZADORA RIO PARANÁ – MARIPÁ	23
2.2. PORTOS, PICADAS, POUSOS E POVOADOS COMO ELEMENTOS FORMADORES DA PAISAGEM	28
2.3. OS ESTRANGEIROS	31
2.4. O DECLÍNIO DAS OBRAGES COMO CONDIÇÃO PARA A OCUPAÇÃO E COLONIZAÇÃO	33
2.5. COMPANHIAS COLONIZADORAS	40
3. AS PRÁTICAS DA COMPANHIA MARIPÁ: DA CONFIGURAÇÃO REGIONAL À URBANA	45
3.1. CONFIGURAÇÃO REGIONAL	55
3.2. CONFIGURAÇÃO URBANA.....	68
CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
REFERÊNCIAS	92
APÊNDICE.....	102



| INTRODUÇÃO

Imagens p. 1: Aerofoto de Novo Três Passos, Toledo, Vila Nova, Margarida e Marechal Cândido Rondon (de cima para baixo), 1980.

Instituto de Terra, Cartografia e Geociências do Paraná (ITCG).

INTRODUÇÃO

A partir da década de 1940, companhias privadas de colonização se instalaram no oeste do Paraná e deram início a um processo de exploração dos recursos naturais, comercialização de lotes rurais e criação de assentamentos urbanos. Entre as principais companhias lá estabelecidas estavam a Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A – Maripá, a Pinho & Terras, a Colonizadora Matelândia, a Colonizadora Gaúcha, a Colonizadora Criciúma e a Industrial Agrícola Bento Gonçalves.

O incentivo à ocupação da região por companhias colonizadoras nacionais era parte da política de “nacionalização do território” do governo Getúlio Vargas. Até então a região oeste paranaense se encontrava isolada geograficamente e economicamente do resto do estado, sendo ocupada por empresas estrangeiras, na sua maioria argentinas, exploradoras de madeira e erva-mate. Denominadas *obrages*, estas empresas ocupavam essa parte do estado desde o final do século XIX. Devido a essa ocupação, a região estava praticamente sob domínio econômico estrangeiro¹.

Tal “disputa” entre *obrages* e companhias de capital nacional remete a algo similar ocorrido no século XVIII com o Plano de Marquês de Pombal e implantação das Vilas Pombalinas, com a intenção de proteger a face oeste do país que estava desprotegida em relação aos países limítrofes, pois até o século XIX, por questões político-econômicas, a urbanização brasileira foi contida em sua linha litorânea (TREVISAN, 2010, p. 96-7). Nesse mesmo sentido, Vargas no século XX, tem a intenção de proteger a fronteira oeste paranaense.

Como parte das estratégias do incentivo a ocupação de empresas nacionais na fronteira, o governo aumentou os impostos cobrados dos estrangeiros e incentivou os capitais nacionais. Desse modo, o poder

¹ Cabe lembrar que a região já havia tido ocupações por outros grupos minoritários. Segundo Piaia (2004, p. 162-3) a ocupação do oeste paranaense pode ser visualizada em quatro fases distintas: A primeira, decorrente em grande parte do território sul-americano pelas tribos indígenas; a segunda fase é característica da ocupação jesuíta; a terceira ocorreu da introdução do sistema *obragero* e a quarta e última, representa a fase da colonização por empresas nacionais.

das *obrages* enfraqueceu e suas terras acabaram sendo adquiridas por empresas nacionais. Neste contexto, empresas privadas de colonização desencadearam um processo de ocupação regional e urbanização. Enquanto a ocupação regional promovida pelas *obrages* se deu no sentido oeste-leste, esta ação de colonização e criação da rede de cidades ia no sentido oposto: rumo ao oeste. Desse modo, uma rede de cidades surgiu rapidamente, a exemplo do que havia acontecido no norte do estado (REGO, 2009).

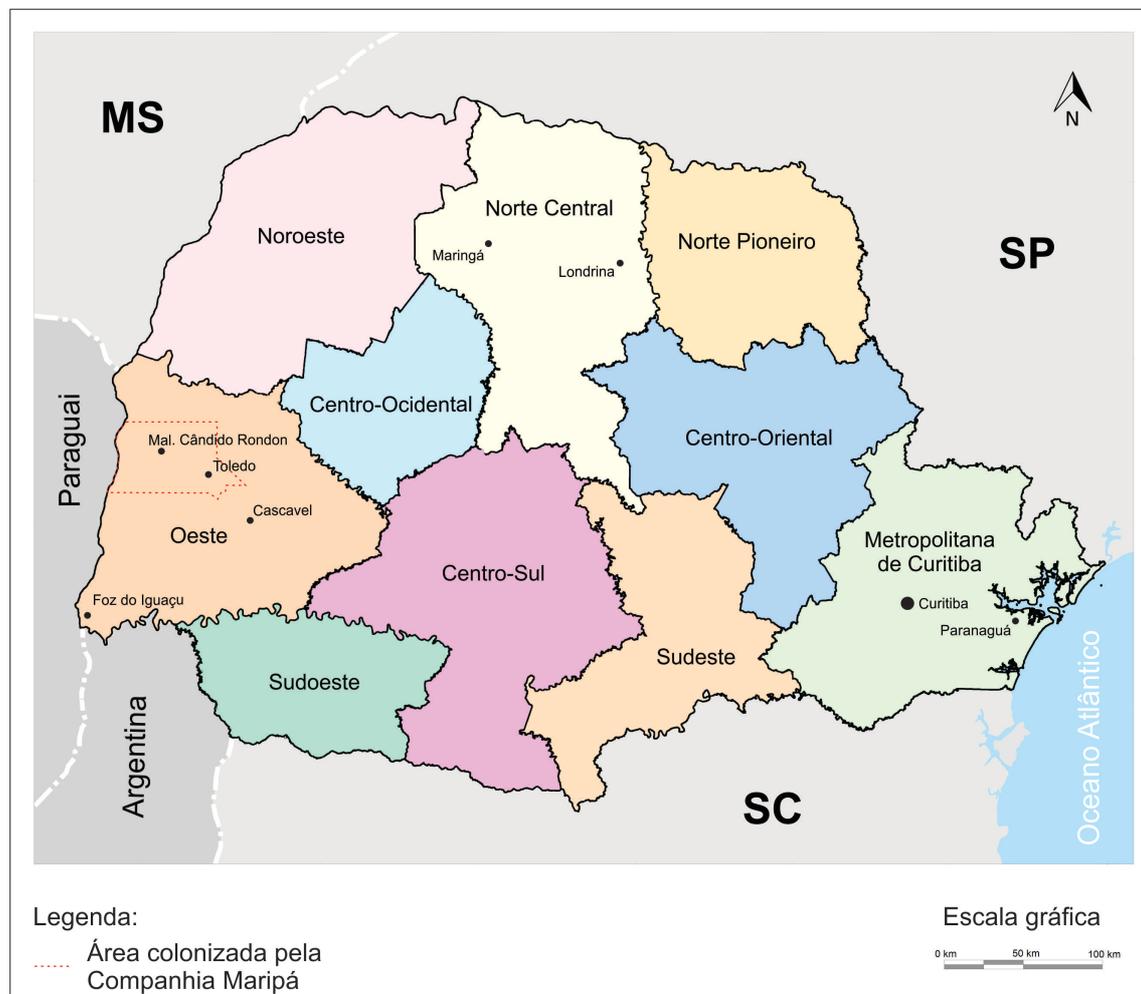
Na área adquirida pela companhia Maripá “nasceram” vinte e nove novos assentamentos urbanos (SILVA; BRAGAGNOLLO; MACIEL, 1988, p. 91); destes, quinze foram planejados e implantados pela colonizadora, os outros quatorze foram implantados por terceiros com o consentimento da companhia. As outras companhias anteriormente nomeadas foram responsáveis pela criação do total de dezoito novos assentamentos urbanos (PINHO & TERRAS, 1961). Com isso, devido à relevância da Maripá no oeste paranaense, este trabalho tem como recorte geográfico e toma como objeto de estudo a propriedade dessa colonizadora e as cidades novas implantadas por ela.

Neste trabalho, entende-se por cidades novas o conceito atribuído por Ricardo Trevisan (2009) em sua tese². O autor considera como cidades novas os núcleos urbanos que possuem seis características correspondentes a: desejo (vontade de empreendedores particulares ou de iniciativa pública na fundação de cidades); necessidade (a causa da origem de um núcleo urbano, como: administrativa, de colonização, religiosa, ferroviária, de relocação etc.); lugar (implantação em um sítio pré-determinado); profissional (envolvimento de um profissional eventualmente habilitado para elaboração física da cidade nova); projeto (existência de um projeto urbano); tempo (presença de um limite temporal determinado). Desse modo, os núcleos urbanos que apresentarem essas características, independente da dimensão física e o número populacional, que apresentem um espaço urbanizado e condições para relações sociais, são consideradas cidades novas (TREVISAN, 2009).

² TREVISAN, R. Cidades Novas. Tese de doutorado. Brasília: UNB, 2009.

A área colonizada por essa companhia e sua localização no oeste paranaense pode ser notada em detalhe no mapa a seguir, assim como as duas principais cidades, Toledo³ e Marechal Cândido Rondon.

Figura 1 - Mapa do Estado do Paraná com as divisas das mesorregiões geográficas. Detalhe da área colonizada pela Maripá.



Fonte: IPARDES, 2010. Organizado pela autora.

Essa dissertação surge a partir de inquietações a respeito da ocupação oeste sob a ótica da área da Arquitetura e Urbanismo, pois, apesar de muitos estudos referentes ao tema da colonização do oeste, a pesquisa sob essa ótica ainda é carente.

Diante desta carência, este trabalho coloca certas questões: houve um planejamento que determinou a implantação das cidades? A colonização

³ Toledo está a 555 km da capital Curitiba, 350 km de Londrina e 45 km de Cascavel (TOLEDO, 2009).

bem-sucedida do norte do mesmo estado refletiu no oeste? Como estas cidades foram criadas, qual o sentido de suas formas urbanas e o contexto de seus traçados? Há características que singularizam a urbanização das cidades do oeste paranaense?

Pois é fundamental que o profissional arquiteto e urbanista tenha conhecimento da história das cidades, da gênese e da natureza do seu traçado, a fim de poder intervir de maneira adequada, prevendo ações futuras. Além disso, este trabalho também irá contribuir e instigar investigações urbanísticas na região oeste paranaense de maneira que esta também possa ser reconhecida cientificamente.

Introduzidos esses pontos, este trabalho tem como objetivo principal a caracterização das cidades novas planejadas mediante a colonização privada do oeste do Paraná pela Colonizadora Maripá, e, para alcançá-lo, foram propostos os seguintes objetivos específicos:

- Aplicar a morfologia urbana como instrumento de análise da forma urbana;
- Compreender os antecedentes históricos da ocupação do oeste paranaense;
- Analisar a relação e o posicionamento das cidades na área da Fazenda Britânia;
- Analisar o parcelamento rural implantado pela companhia Maripá;
- Analisar o traçado urbano das cidades projetadas pela companhia Maripá;

O caminho a ser seguido nesta investigação consiste em um estudo documental dos projetos urbanos e mapas elaborados pela companhia, bem como das fotos e levantamentos aéreos. De acordo com Groat e Wang (2013), este trabalho se enquadra no âmbito da pesquisa histórica interpretativa, pois investiga eventos que já tenham ocorrido, utilizando a estratégia narrativa e analítica embasada na morfologia urbana. Desse modo, através de uma avaliação aprofundada de informações disponíveis se busca compreender os eventos passados para a geração de um conhecimento válido.

Para Marconi e Lakatos (2003, p. 106-7) o estudo histórico das raízes do passado dá suporte para a compreensão da atual sociedade. A importância da compreensão histórica para o entendimento da gênese das cidades é salientada por Trevisan (2009, p.19), ao afirmar que “um plano urbano é a expressão de toda a história de uma cidade e não de um *flash* do momento de sua criação”. Citando Braudel (1969), o autor ainda lembra que a história das cidades deve ser interpretada como um evento de longa duração, toda cidade tem seu “estágio fetal e os antecedentes que levaram a sua concepção”.

Esse trabalho busca, portanto, encontrar os antecedentes que levaram a colonização, e através dos estudos documentais, em pesquisa de fontes primárias, compreender os vários “*layers*” da criação da colonização e possivelmente poder caracterizá-la.

No que concerne à estrutura da dissertação, o texto está organizado em três capítulos, que tratam da conceituação adotada na análise, da revisão bibliográfica sobre a ocupação do oeste paranaense e da análise dos núcleos urbanos e da configuração regional do oeste paranaense.

Assim, o capítulo 1: **MORFOLOGIA URBANA**, reúne a perspectiva de vários autores sobre a definição de alguns conceitos atrelados a este trabalho. Procurou-se clarificar os conceitos de morfologia urbana, forma urbana e plano e traçado urbano. Nesse contexto, definiu-se ainda uma metodologia de análise morfológica para as cidades do oeste do Paraná. Portanto, esse capítulo se constrói a partir dos autores: CONZEN (2004), CONZEN (1960), COSTA e NETTO (2015), GAUTHIER & GILLILAND (2006), MOUDON (1997), REGO & MENEGUETTI (2011) e WHITEHAND (2001).

O capítulo 2: **OCUPAÇÃO DA FRONTEIRA OESTE PARANAENSE**, contextualiza a ocupação do oeste paranaense, mais especificamente a área adquirida pela Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A – Maripá, atento a questões econômicas e sociais, considerando os antecedentes históricos do empreendimento de colonização e as marcas que eles deixaram na região. Para tanto, são elencados os principais

autores que versam sobre a região oeste paranaense: EMER (1991), GREGORY (2002), NIEDERAUER (1992), PIAIA (2004) e WACHOWICZ (1982). Além desses autores, foi usado como base desse estudo o Plano de Colonização organizado e aplicado pela colonizadora, escrito em 1955.

No capítulo 3: **AS PRÁTICAS DA COMPANHIA MARIPÁ: DA CONFIGURAÇÃO REGIONAL À URBANA**, serão aplicados os conteúdos estudados na análise da configuração urbana das cidades do oeste do Paraná além da configuração regional. Serão analisados o parcelamento regional das cidades; e será averiguado se aí há equivalência ou hierarquia entre as cidades; qual o posicionamento delas no território; como se fez o parcelamento rural e a divisão dos lotes; qual a aderência à topografia; como foi a criação das cidades e do traçado urbano. Este capítulo será construído a partir da análise feita pela autora, sem excluir estudos nesse mesmo sentido, feitos por autores como: MULLER (1986) e OBERG & JABINE (1960).

O resultado esperado dessa dissertação é, portanto, caracterizar as cidades da colonização do oeste do Paraná planejada pela empresa Maripá.

1. | MORFOLOGIA URBANA



Imagens p. 9: Aerofoto de Novo Três Passos, Toledo, Vila Nova, Margarida e Marechal Cândido Rondon (de cima para baixo), 1980.

Instituto de Terra, Cartografia e Geociências do Paraná (ITCG).

MORFOLOGIA URBANA

Morfologia urbana é um campo interdisciplinar que estuda a forma física das cidades e o seu processo de transformação ao longo do tempo. Surgiu há pouco mais de um século com estudos desenvolvidos por geógrafos alemães voltados para qualidades físico-ambientais urbanas (OLIVEIRA; MONTEIRO, 2014, p. 37). Apesar de já existirem trabalhos e estudiosos no campo da morfologia urbana, o estudo parece ter sido efetivamente reconhecido como área do conhecimento científico somente a partir da fundação do ISUF – *International Seminar on Urban Form*⁴, quando da realização da primeira conferência, ocorrida na Suíça, em 1994 (WHITEHAND, 2001; MOUDON, 1997, p. 3-4). Naquela conferência, foi atribuída especial atenção a três Escolas de Morfologia Urbana, a saber, Escola Inglesa; Escola Italiana; e Escola Francesa de Versalhes (MOUDON, 1997, p. 4-5).

O campo da morfologia urbana encontra-se na intersecção de várias áreas de disciplinas acadêmicas, tais como: arquitetura, urbanismo, geografia e história. Cada uma dessas disciplinas, por sua vez, é influenciada por várias tradições, análises, problemas específicos e objetivos de pesquisa (GAUTHIER; GILLILAND, 2005, p. 43). No tocante ao desenho urbano, a morfologia urbana é usada como método de análise, a fim de possibilitar a compreensão do traçado e elementos urbanos para uma eventual intervenção de maneira adequada (DEL RIO, 2000, p. 70-86). Na geografia, a morfologia urbana permite compreender características físicas e espaciais da estrutura urbana (JONES; LARKHAM, 1991 *apud* REGO; MENEGUETTI, 2011, p. 124). Já no campo da história, o estudo morfológico possibilita o exame da conformação urbana, desde sua gênese até recentes transformações, identificando e dissecando os seus componentes edificados, os processos e atores envolvidos (REGO; MENEGUETTI, 2011, p. 124).

⁴ O ISUF é uma organização internacional a qual difunde os estudos da forma urbana através do periódico "*Urban Morphology*". Para mais informações, consultar Costa e Netto (2015), Moudon (1997), Rego e Meneguetti (2011) e www.urbanform.org.

Esta convergência de investigadores de diferentes disciplinas assenta sobre uma base teórica comum, apresentada por Moudon (1997, p. 7), cujo pressuposto básico é: “a cidade pode ser lida e analisada através de sua forma física”. A autora ainda acrescenta que existe um amplo reconhecimento de que o tecido urbano é configurado pelos espaços livres, parcelamento do solo, sistema viário e edificações e pode ser compreendido em quatro níveis de observação: “edifício/parcela, à rua/quarteirão, à cidade, e à região”. E, por serem considerados organismos vivos, estão em constante transformação. O modo como esses elementos urbanos se cristalizaram e formaram o tecido da cidade é o objeto comum de estudo da morfologia urbana (REGO; MENEGUETTI, 2011, p. 125).

No entanto, apesar dessa base e princípios em comum dos pesquisadores ligados à morfologia urbana, cada escola mostra diferentes intenções em seus estudos da forma urbana.

A escola italiana teve início com os estudos de Saverio Muratori (1910 – 1973), arquiteto italiano professor em Veneza e posteriormente em Roma (MOUDON, 1997, p. 4; COSTA *et al*, 2013, p. 2). Sua obra constitui o elemento fundador da abordagem tipológica, também designada como Escola *Muratoriana* (OLIVEIRA, 2014, p. 101). Seus estudos clássicos estimularam os trabalhos de Gianfranco Caniggia, Gian Luigi Maffei, Giancarlo Cataldi, entre outros pesquisadores que divulgaram sua pesquisa e dão continuidade ao pensamento de Muratori. Esse grupo almeja por uma “teoria do desenho da cidade”, com abordagens de cunho mais prescritivo que, a partir do entendimento de tipologias urbanas, pretendem determinar o modo como a cidade deve ser planejada e construída no futuro (COSTA; NETTO, 2015, p. 135-152; MOUDON, 1997, p. 4, 7-8; REGO; MENEGUETTI, 2011, p. 124).

A vertente inglesa teve sua origem nos estudos do geógrafo M. R. G. Conzen (1907 – 2000) na cidade de Alnwick e New Castle upon Tyne, no norte da Inglaterra, entre 1950 e 1960 (COSTA; NETTO, 2015; COSTA *et al*, 2013, p. 2). Ao publicar a sua obra fundamental, *Alnwick Northumberland: a study in town-plan Analyses* (Conzen, 1960), Conzen

Conzen (1907 – 2000) na cidade de Alnwick e New Castle upon Tyne, no norte da Inglaterra, entre 1950 e 1960 (COSTA; NETTO, 2015; COSTA *et al*, 2013, p. 2). Ao publicar a sua obra fundamental, *Alnwick Northumberland: a study in town-plan Analyses* (Conzen, 1960), Conzen lançou as fundações para uma nova abordagem morfológica urbana, constituindo o elemento fundador da abordagem histórico-geográfica (OLIVEIRA, 2014, p. 100). Seu trabalho é reconhecido a partir de estudos publicados em periódicos dos Institutos de Geografia inglês e alemão sistematizados por Whitehand no Instituto de Geografia da Universidade de Newcastle upon Tyne e posteriormente pelo Laboratório de Morfologia Urbana de Birmingham (COSTA; NETTO, 2015, p. 35). Conzen inspira os estudos de pesquisadores como Terry Slater, Peter Larkham, Ivor Samuels, Karl Kropf, entre outros, que deram continuidade aos seus trabalhos (OLIVEIRA, 2014, p. 103). Essa escola estabelece estudos da forma urbana com propósitos descritivos e explicativos, com o objetivo de desenvolver uma “teoria de construção da cidade”. O objetivo principal da escola inglesa é entender o modo como as cidades são construídas e por quê (COSTA; NETTO, 2015; MOUDON, 1997, p. 8,).

Com efeito, do ponto de vista epistemológico, os trabalhos de morfologia urbana podem ser divididos em estudos cognitivos e normativos. No primeiro caso encontram-se aqueles estudos que desenvolvem ferramentas teóricas analíticas que buscam produzir explicações para forma urbana; no segundo caso, estão incluídos os estudos que almejam determinar ou prescrever o modo como a cidade deveria ser construída no futuro (GAUTHIER; GILLIAND, 2006, p. 42-4). Desse modo, pode-se compreender os estudos da escola inglesa com uma abordagem explanatória e cognitiva e a escola italiana com uma abordagem normativa.

Os estudos e métodos individuais e empíricos feitos pelo geógrafo M. R. G. Conzen e pelo arquiteto Saverio Muratori são considerados estudos clássicos da morfologia urbana (COSTA *et al*, 2013, p. 2). Lançadas as bases para as escolas inglesa e italiana, uma terceira abordagem emergiu na França no final da década de 1960, quando os arquitetos Philippe

Panerai e Jean Castex e o sociólogo Jean-Charles Depaule fundaram a Escola de Arquitetura de Versalhes. Surgiu então a escola francesa de morfologia urbana (MOUDON, 1997, p. 5). No entanto, esta se aproxima da filosofia da escola italiana, quando se opõe a aspectos do Movimento Moderno e à sua rejeição à história, concentrado seus estudos na avaliação da ação do Movimento Moderno sobre a forma urbana (PANERAI *et al.*, 2004; MOUDON, 1997, p. 5).

Para esta dissertação, portanto, interessa a abordagem “cognitiva”, com propósitos descritivos e explicativos, de modo a aclarar por quê as cidades novas do oeste do Paraná são como são, não sendo de interesse o estudo voltado para uma abordagem prescritiva de como a cidade deveria ser. Desse modo, a metodologia de análise toma como base os estudos da escola inglesa de morfologia urbana, pois seus procedimentos são mais voltados à explicação das razões que levam as cidades serem como são, diferentemente dos estudos das outras escolas de morfologia urbana.

1.1. PLANO URBANO, FORMA URBANA, ELEMENTOS MORFOLÓGICOS, SÍTIO E CENTRO URBANO.

As partes físicas da cidade são objeto de estudo da morfologia urbana. Elas permitem fazer interpretação de vários fatos, pois se cristalizam em demandas sociais e desejos, costumes e práticas culturais, noções técnicas, aspectos econômicos e políticos da cidade, sendo possível a interpretação de desses aspectos nos desenhos. Nesse sentido, a morfologia urbana ocupa-se da interpretação dos vários componentes do meio urbano e da articulação destes em si. Desse modo, importa aqui clarificar certos termos para se chegar a uma metodologia própria de análise.

Conzen (1960) em sua obra sobre a cidade inglesa de Alnwick, define três elementos básicos para a leitura da paisagem urbana: em primeiro lugar o plano urbano – composto pelo sistema viário e o padrão de

parcelamento associado; em segundo, o tecido urbano – determinado pelas quadras e lotes edificados; e por fim o padrão de uso e ocupação – do solo e das edificações. De acordo com Costa e Netto (2015, p.65-6) essa divisão tripartite configura a base da investigação morfológica e a combinação das três categorias define a paisagem urbana como um todo. Cullen (1971, p. 135) diz que “se me fosse pedido para definir o conceito de paisagem urbana, diria que um edifício é arquitectura, mas dois seriam já paisagem urbana”. Para Macedo (2012, p. 54), o significado de paisagem urbana é “a paisagem das cidades, correspondente à porção do território ocupada formalmente pelas instalações urbanas, ruas, quadras, casario, fábricas e espaços livres, tanto privados como públicos, praças, parques etc.”

Por se tratar de uma pesquisa que busca compreender a ocupação de cidades novas, sem considerar análise das edificações, o trabalho se pautou apenas no primeiro nível - plano urbano - da divisão tripartite de Conzen (1960). De acordo com Costa e Netto (2015, p. 65), a análise do plano urbano é a mais importante, pois é a base dos outros dois elementos complementares (tecido urbano e padrão de uso e ocupação).

Plano urbano representa a lógica ocupação do território, é o modo de organização do espaço urbano concretizado no sítio. É o estabelecimento do sistema viário e parcelamento de solo. É a estrutura morfológica que contém o tecido urbano e o padrão de uso e ocupação do solo (COSTA e NETTO, 2015, p. 65). No caso das cidades novas do oeste, o plano urbano é representado e analisado através das plantas urbanas no capítulo 3.

O plano urbano, que neste trabalho é representado pelo traçado urbano, é organizado no interior de uma forma urbana, escolhida a priori ou obtida espontaneamente.

A forma é – por definição – o “conjunto dos limites exteriores de um objeto ou de um corpo que lhe conferem um feitio, uma configuração ou uma determinada aparência; feitio; formato” (Novo Dicionário de Língua Portuguesa).

Nesse trabalho, ao falar de forma urbana está se referindo à aparência ou configuração exterior, dada pelas linhas do perímetro urbano, o limite. No caso das cidades estudadas no oeste paranaense o limite da forma urbana é o contorno do plano ou traçado urbano, isolando-o das chácaras.

De acordo com Lamas (2014, p. 41), a análise da forma urbana “refere-se fundamentalmente a um instrumento de leitura – visual – exterior que não revelará todos os conteúdos da forma”. Nesse sentido, cabe ao morfologista urbano a análise do interior da forma urbana, que nesse trabalho será entendido como plano urbano, ou seja: o traçado urbano. Assim, os elementos morfológicos a serem analisados são: o traçado viário, as quadras, os lotes e os espaços livres.

O lote é definido no Dicionário de urbanismo (FERRARI, 2004, p. 219-20) por “unidade básica do cadastro imobiliário urbano [...] possui confrontações com o logradouro público que se denominam testadas [...]; com lotes contíguos que não têm testadas voltadas para o mesmo logradouro público, que se denominam fundos [...]”. Ou seja, são parcelas do terreno que têm frente para a via pública, ou que com ela se comunicam, destinado a receber a edificação. Para Lamas (2014, p. 86), “o lote é a gênese e fundamento do edificado”.

As quadras são descritas no Dicionário de arquitetura brasileira (CORONA; LEMOS, 1972) como um núcleo de residências contíguas – essas, dispostas nos lotes - delimitado por ruas ou vielas. Lamas (2014, p. 88) diz que assim como a edificação depende do lote a quadra também está ligada com uma hierarquia superior – o espaço urbano. A quadra não é autônoma em relação aos outros elementos do espaço urbano, ela organiza “o lote e o edifício, o traçado e a rua, e as relações que estabelecem com os espaços públicos, semipúblicos e privados”.

As ruas, aqui chamadas de vias, se relacionam diretamente com as quadras e edifícios e tem por função a ligação das várias áreas da cidade. Conforme Lamas (2014, p. 98, 100), a rua é considerada a estruturadora do traçado, corresponde a:

[...]um dos elementos mais claramente identificáveis tanto na forma de uma cidade como no gesto de a projectar. Assenta num suporte geográfico preexistente, regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e partes da cidade, e confunde-se com o gesto criador.

Ainda de acordo com o autor, o traçado viário pode ser visto como um elemento morfológico em diferentes escalas e hierarquia. Nesse trabalho, foi estudado o traçado desde a picada, a rua, a avenida, até a rodovia regional que corta uma região.

Os espaços livres são, pela definição de Miranda Magnoli (1982), todos os espaços não ocupados, livres de edificações – descobertos – com ou sem vegetação, público ou privado. Para Macedo (1995, p.16) “todos aqueles não contidos entre quatro paredes e tetos dos edifícios construídos pela sociedade para sua moradia e trabalho”. Desta maneira, no contexto urbano tem-se como espaços livres, locais destinados ao encontro social, manifestações da vida urbana e comunitária, um espaço de uso coletivo, como: ruas, praças, parques, jardins. Neste trabalho, os espaços livres públicos analisados foram: as quadras destinadas às praças e cemitérios.

De acordo com Oliveira (2014, p. 104), três características específicas podem ser usadas para descrever cada um dos elementos morfológicos, “a sua ‘posição’, o seu ‘contorno’ (forma, dimensão e proporção das fronteiras desse elemento) e a sua ‘organização interna’ (diferentes partes que o compõem, número de partes e posição relativa)”.

No entanto, não se pode falar de plano urbano e forma urbana sem lhe associar ao suporte geográfico: “a forma urbana é indissociável do seu sítio e do território” (LAMAS, 2014, p. 64). Guerreiro (2001) afirma que as condicionantes naturais – topografia, clima, etc. – são a primeira referência para a organização das cidades. Citando Caniggia e Maffei (1995, p.147), Guerreiro (2001, p. 58) recorda que:

As estruturas produzidas pela atividade humana não assentam sobre um território ‘carente de estruturas’, diríamos sobre uma tábua rasa que não influencia na formação e no processo tipológico das estruturas antrópicas. Pelo contrário, o território tem já a sua estrutura, independentemente da presença do homem: a estrutura natural, que engloba conjuntamente o relevo e a hidrografia de um lugar (montes, vales, vaus e

interflúvios, rios, etc., cada um em estreita dependência da presença dos outros), o clima, a pluviosidade, a altimetria, a consistência e a produtividade do solo, etc.; em síntese, o conjunto de rasgos morfológicos e climáticos que determinam cada lugar.

Os motivos que levam à escolha do sítio, segundo Guerreiro (2011, p. 65), podem ser: “econômicos, políticos, defensivos e ainda os psicológicos, religiosos ou sagrados”. Os econômicos podem ser influenciados pelos recursos naturais (água, minério, características do solo, etc.) e a facilidade de ligação com aglomerados vizinhos ou distantes. Os políticos por sua vez, estão ligados às mais diversas funções, como por exemplo a militar, administrativa ou comercial. Os motivos defensivos estão associados a preocupações estratégicas de defesa de território. Já os psicológicos, religiosos ou sagrados possuem razões diversas que derivam sobretudo da capacidade do homem enquanto ser pensante.

No caso das cidades novas do oeste paranaense, pode se considerar a influência de motivos econômicos e políticos. Econômicos por conta da madeira a ser explorada e pelo solo fértil para o desenvolvimento da agricultura. Em respeito à política, destaca-se o fato do incentivo do governo em povoar essa área. Tais razões de ocupação serão melhores discutidas no próximo capítulo.

Desse modo, importa compreender se há elementos físicos nas plantas urbanas que caracterize hierarquicamente uma noção de centro urbano. Como por exemplo a especialização da Igreja, que pode desempenhar um papel decisivo no estabelecimento da centralidade, como nas cidades medievais descrita por Mumford.

De modo geral, a grande igreja fica no centro da cidade, em todos os sentidos, exceto o geométrico; e, como atraía as maiores multidões, precisava de um pátio dianteiro que resolvesse o problema da entrada e saída dos fiéis. [...]. Quando se encontra um mercado, ora se estendendo diante da catedral, ora abrindo uma cunha ou uma praça para si próprio na vizinhança, não se deve atribuir a essas instituições os mesmos valores que possuem hoje: o mercado é que era ocasional, ao passo que a igreja é que prestava serviços constantes e regulares (MUMFORD, 1998, p. 333).

1.2. METODOLOGIA

Pautada na análise com propósitos descritivos e explicativos da escola inglesa, para levar ao entendimento do modo como as cidades novas do oeste paranaense foram planejadas e implantadas, foram selecionados nove tópicos que permitem uma leitura analítica dessas cidades.

Entretanto, cabe esclarecer que os estudos das escolas tradicionais de morfologia urbana, em especial a inglesa, têm-se centrado em cidades europeias históricas. Este trabalho, ao contrário, lida com cidades novas planejadas, pensadas a priori. Deste modo, este estudo teve como base o pensamento “conzeniano” aplicado e adaptado para o contexto das cidades novas do oeste paranaense, sem levar em conta questões de evolução urbana, já que foram analisados os projetos e mapas da constituição destas cidades.

Nesse sentido, a análise aqui proposta se estabelece em duas esferas: configuração regional e concepção urbana.

A morfologia urbana não estuda apenas a cidade isolada, ela pode auxiliar no entendimento das cidades no âmbito regional, através da análise do conjunto das formas urbanas na constituição da paisagem. A paisagem entendida “como resultado formal dos processos sociais e naturais sobre um determinado recorte do espaço, este entendido como uma totalidade, como o lugar de vida das diferentes comunidades de seres vivos [...]” (MACEDO, 2012, p. 54).

Assim, com relação a configuração regional, destacam-se três itens de análise:

- **Relação entre as cidades:** dimensão (equivalência/hierarquia), posição, conexão, relação com a topografia e a hidrografia;
- **Parcelamento rural:** dimensão, limites dos terrenos, relação com a topografia e a hidrografia;
- **Traçado viário:** posição das estradas em relação ao sítio.

Em relação à concepção urbana, destacam-se seis itens de análise:

- **Forma urbana:** contorno, posição, relação com o sítio e transição entre zona urbana x zona suburbana (chácaras);
- **Sistema viário:** dimensão das vias (hierarquia/equivalência), posição e relação com o sítio;
- **Quadras:** dimensão, posição, estrutura interna (número de lotes);
- **Lotês:** dimensão, posição em relação às preferências de orientação frontal;
- **Espaços livres:** existência, dimensão, relação com o traçado urbano;
- **Centro urbano:** existência, posição e configuração;

Portanto, com os itens de análise determinados, eles serão aplicados no terceiro e último capítulo dessa dissertação como ferramentas de análise nos dois níveis propostos.

2. OCUPAÇÃO DA FRONTEIRA OESTE PARANAENSE



Imagens p. 21: Aerofoto de Novo Três Passos, Toledo, Vila Nova, Margarida e Marechal Cândido Rondon (de cima para baixo), 1980.

Instituto de Terra, Cartografia e Geociências do Paraná (ITCG).

OCUPAÇÃO DA FRONTEIRA OESTE PARANAENSE

No presente capítulo foi analisada a ocupação da propriedade da colonizadora Maripá de modo mais amplo, considerando os antecedentes históricos do empreendimento de colonização e as marcas que eles deixaram na região oeste do Paraná.

Desse modo, o capítulo se inicia com a apresentação da configuração da região oeste paranaense no início do século XX. A partir deste mapa, será contextualizada a ocupação regional.

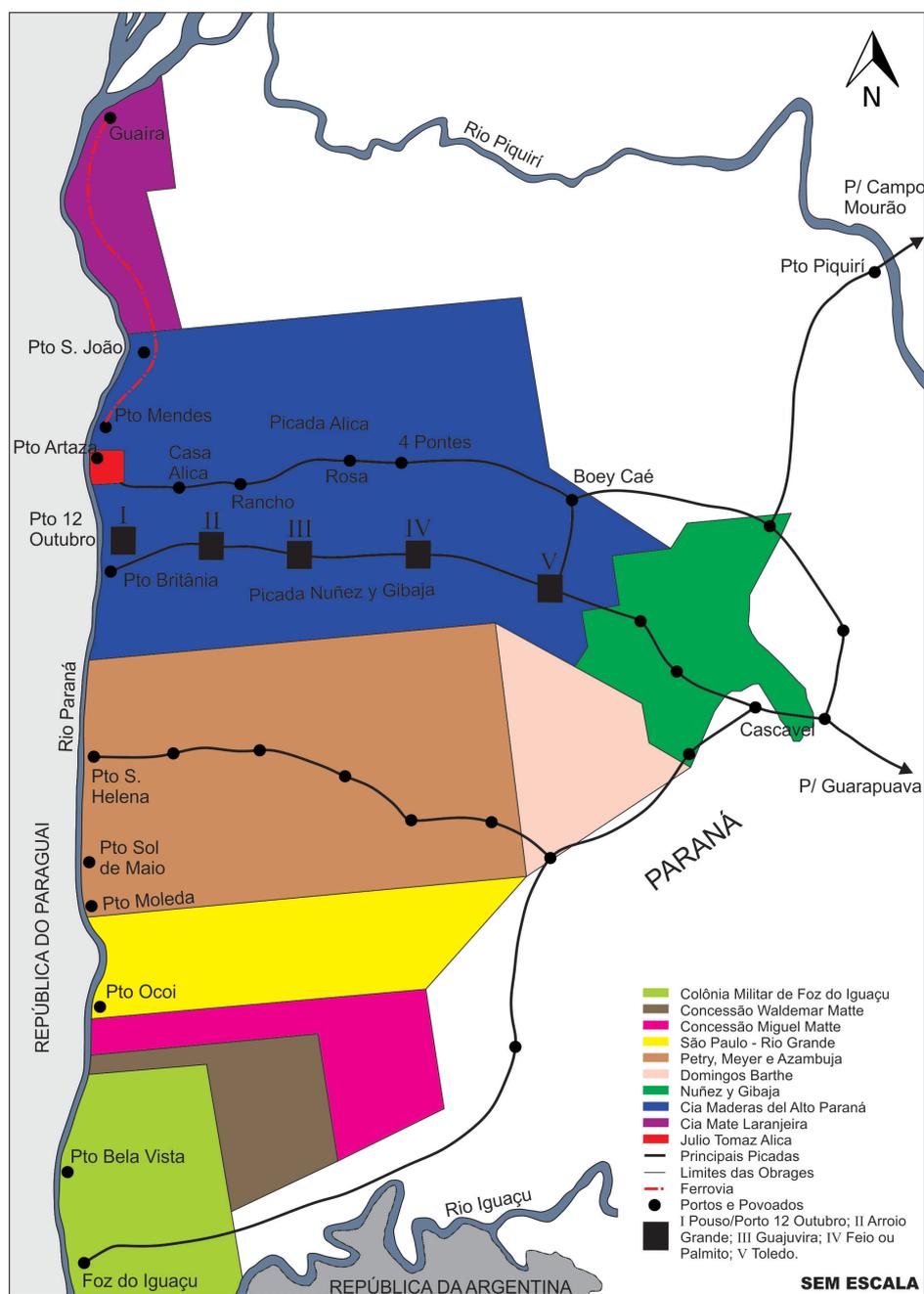
No entanto, não é nossa intenção discutir toda a história da colonização do oeste paranaense. Esse tema já foi discutido em trabalhos de autores como: Wachowicz (1982), Emer (1991), Gregory (2002) Piaia (2004), entre outros. Cabe aqui, fazer uma análise do mapa através da morfologia urbana e entender os antecedentes históricos que foram importantes para a configuração da região.

2.1. INDUSTRIAL COLONIZADORA RIO PARANÁ – MARIPÁ

A ilustração (Figura 2) representa a situação do oeste paranaense no início do século XX, anterior à presença das colonizadoras, que vieram ocupar a região após os anos de 1940. Em especial, a área em azul, propriedade de aproximadamente 275.000 hectares conhecida como Fazenda Britânia, à época pertencente a uma companhia madeireira britânica com sede em Buenos Aires, denominada *Maderas del Alto Paraná*, foi adquirida pela Maripá após políticas nacionalistas, que serão discutidas posteriormente nesse capítulo (COLODEL, 1988; GREGORY, 2002; GRONDIN, 2007; MULLER, 1986; NIEDERAUER, 2011; PIAIA, 2004; WACHOWICZ, 1982). Essa companhia britânica era uma das ramificações da empresa *The Alto Paraná Development Company* Ltda. adquiriu em 1907 o primeiro lote medindo 251.438 hectares, localizado entre a foz do rio São Francisco Falso até o arroio Guaçu; daí para leste,

por aproximadamente 53 km; deste ponto, por aproximadamente 41,5 km para o sul; daí para oeste até o rio São Francisco Falso, por aproximadamente 62,5 km. Em 1911, comprou mais um pedaço de área do oeste do Paraná, medindo 23.314 hectares, localizada junto ao canto sul da área já adquirida, totalizando 274.752 hectares (WACHOWICZ, 1982, p. 163; NIEDERAUER, 2011, p. 33).

Figura 2 - Mapa da configuração da região oeste do Paraná no início do século XX.



Fonte: Adaptado do Relatório do Plano Colonização empregado pela Pinho e Terras Ltda., 1961. Organizado pela autora.

Desse modo, a colonizadora Maripá foi a responsável pela ocupação e desenvolvimento da área da Fazenda Britânia. Essa companhia privada foi fundada por investidores gaúchos, conforme a Tabela 1.

Tabela 1 - Subscritores do capital da Maripá.

Nome	Localidade	N.º de Ações
Adolpho Barth	Porto Alegre – RS	15
Alberto Dalcanale	Curitiba – PR	100
Albino Egon Dietrich	Porto Alegre – RS	10
Alcides Heck	Porto Alegre – RS	10
Alfredo Paschoal Ruaro	Farroupilha – RS	150
Amando de Mattos Miler	Porto Alegre – RS	10
Ângelo Pedro Cassol	Santa Maria – RS	25
Arthur Fischer, Dr.	Porto Alegre – RS	5
Augusto Bauer	Curitiba – PR	25
Caetano Célia	Porto Alegre – RS	10
Carlos Frederico Walther	Porto Alegre – RS	20
Carlos Oscar Riter	Porto Alegre – RS	20
Cid Marcondes de Albuquerque, Dr.	Curitiba – PR	95
Curt Bercht	Porto Alegre – RS	120
Edgar Hugo Bercht	Porto Alegre – RS	30
Edgar Ritter	Porto Alegre – RS	10
Egon Werner Bercht	Porto Alegre – RS	60
Erich Walter Bueckmann, Dr.	Brusque – SC	20
Ewaldo Henrique Ritter	Porto Alegre – RS	15
Felice Salvatore Cella	Porto Alegre – RS	20
Fernando de Azevedo Moura, Dr.	Porto Alegre – RS	50
Guilherme João Fabbrin	Santa Maria – RS	10
Guilherme Leopoldo Müller	Porto Alegre – RS	10
Guilherme Renaux, Dr.	Brusque – SC	10
Gustavo Walter Bueckmann	Brusque – SC	30
Henrique Pacini	Porto Alegre – RS	25
Herbert Muller	Porto Alegre – RS	20
Hugo Beno Haase, Dr.	Tuparendi – RS	20
Iony Roehle Bercht	Porto Alegre – RS	10
Ivo José Renaux	Brusque – SC	10
João Wallig	Porto Alegre – RS	20
Jorge Carlos Augusto Fayet, Dr.	Porto Alegre – RS	20
Jorge Guilherme Schilling	Porto Alegre – RS	20
José Célia	Porto Alegre – RS	10
Júlio Cezar de Souza Araújo, Dr.	Curitiba – PR	10
Júlio Gertum Azevedo Bastian, Dr.	Porto Alegre – RS	40
Karl Linder	Brusque – SC	10
Leonardo Júlio Perna	Porto Alegre – RS	50
Luiz Dalcanale Filho	Joaçaba – PR*	50
Maurício Starosta	Porto Alegre – RS	10
Otto Reginaldo Renaux	Brusque – SC	100
Paulo Fayet, Dr.	Porto Alegre – RS	25
Saul Bés, Dr.	Buenos Aires – AR	25
Sebastião Penteado Barcanchy	Curitiba – PR	70
Toledo Roberto Borne	Porto Alegre – RS	20
Victor Adalberto Kessler	Porto Alegre – RS	20
Werner Diehl	Porto Alegre – RS	5
Werner Erich Gros	Porto Alegre – RS	10
Werner Hunsche	Porto Alegre – RS	20
Willy Barth	Carazinho – RS	100
		1600

Fonte: Relação anexa aos ESTATUTOS DA INDUSTRIAL MADEIREIRA COLONIZADORA RIO PARANÁ S/A, certificado em Porto Alegre em 13 de abril de 1946.

Tais investidores foram liderados por Alberto Dalcanale e Alfredo Ruaro, que viram no oeste do Paraná uma oportunidade de expansão de seus negócios. Compraram as terras da Fazenda em 1946 e, de acordo com o Plano de Colonização (1955, p. 2), tinham por objetivo “a compra e venda de terras, extração, beneficiamento e exportação de madeiras”.

A companhia Maripá ganhou destaque no panorama regional e foi considerada a mais importante colonizadora do oeste paranaense devido à maneira como promoveu a ocupação, à legalidade dos títulos de propriedade e à extensão da área colonizada.

De acordo com Muller (1986, p. 109), o sucesso atribuído à Maripá está ligado à escolha da forma de ocupação e estruturação regional. Para Colodel (1988, p. 214-15), a Maripá foi exemplo de trabalho racional e articulado, seguindo os passos do bem-sucedido projeto colonizador do norte do Paraná. O norte do estado já vinha sendo colonizado desde a década de 1920; impulsionada pela cultura do café, aquela região viu nascer quase uma centena de novos núcleos urbanos, que prosperaram rapidamente (REGO, 2009).

É importante destacar também que, no processo de consolidação da ocupação do oeste, a companhia se preocupou com a contratação de funcionários especializados em diversos ramos, assim como de funcionários envolvidos no trabalho de medições e levantamento de campo. Essa característica também é considerada por Muller (1986, p. 110) como um dos fatores de sucesso do empreendimento.

A Maripá não parece ter sofrido conflitos e disputas legais de terras, muito frequentes na ocupação do sudoeste do Paraná⁵. De acordo com Schneider (2001, p. 39), esse clima de segurança foi possível devido à compra da Fazenda Britânia ter sido efetuada quando estava sob propriedade de um só agente (*Maderas del Alto Paraná*), tornando-se a Maripá plena proprietária daquela área.

⁵ Sobre os problemas fundiários ocorridos na região sudoeste paranaense consultar Hermógenes Lazier (1998), Maria Cristina Colnaghi (1984) e Joe Foweraker (1982).

Além da compra da propriedade ter sido efetuada de um único grupo, outro fator que evitou conflitos foi a pouca ocupação da área, com exceção de uma franja nas margens do rio Paraná. Dessa maneira, não foi preciso expulsar nenhum "intruso" (GREGORY, 2002, p. 69) e, após a ocupação da companhia, foram tomadas medidas para evitar a entrada de posseiros (MULLER, 1986, p. 110)⁶.

A legalidade dos títulos trazia certeza aos futuros proprietários de lotes. Os colonos depositavam confiança na companhia ao negociarem a compra dos terrenos. A titulação legal era vista com muita importância para a aquisição dos lotes.

Um clima de segurança reinava, entre os colonos em relação aos títulos de propriedade que haviam adquirido. Estes eram plenamente legais e assim, evitou-se totalmente os problemas de terras que eram observados em outras áreas em colonização (COLODEL, 1988, p. 215).

A extensão das terras adquiridas dos ingleses pela colonizadora foi de 274.752,08 hectares, equivalente a 2.747,93 km² ou 12% da superfície da Mesorregião Geográfica do Oeste Paranaense⁷. Foi a companhia com maior área de terras para efetivar a ocupação no oeste. Desse modo, deu início a quinze núcleos urbanos planejados, destes, oito se emanciparam e se tornaram municípios (Toledo, Marechal Cândido Rondon, Quatro Pontes, Mercedes, Nova Santa Rosa, Maripá, Pato Bragado e Entre Rios); os outros sete (Margarida, Vila Nova, Novo Três Passos, São Roque, Pérola, Iporã (atual Iguaporã) e Santa Fé), assim como outros núcleos que surgiram espontaneamente ou foram colonizados por particulares, se tornaram pequenas vilas e distritos.

Voltando ao mapa (Figura 2), além da Fazenda Britânia, há outras áreas de propriedade de empresas estrangeiras exploradoras de erva-mate e madeira, muito características no final do século XIX início do XX no oeste

⁶ Sabe-se que como em qualquer parte do Brasil, os primitivos habitantes do oeste paranaense foram os indígenas. No entanto, no período estudado eles já se encontravam em situação de grupos minoritários (PIAIA, 2004, p. 96). Quando as companhias colonizadoras começaram a comprar terras no oeste, a presença indígena era insignificante em termos numéricos (EMER, 1991, P. 24-5). Houve também, nos séculos XIX e XX uma ocupação cabocla. No entanto essa, foi pouco significativa, visto que não houve efetivamente uma permanência de longa duração desse grupo de habitantes (PIAIA, 2004, p. 163).

⁷ De acordo com o IBGE, a Mesorregião Geográfica do oeste do Paraná é formada por 50 municípios e apresenta uma superfície de 22.839,20 km².

paranaense. Mais detalhes sobre essa ocupação serão discutidos ainda nesse capítulo.

Além das propriedades estrangeiras, representadas em diversas cores no mapa, aparecem outros elementos característicos do início do século passado, como portos, picadas, pousos e povoados.

Esses elementos, preexistentes à vinda das colonizadoras, são característicos da época em que a região oeste paranaense era ocupada pelos estrangeiros. No entanto, com a ocupação das colonizadoras, em especial da Maripá, essas características não foram ignoradas, foram aproveitadas para o início da ocupação efetiva, como se verá a seguir.

2.2. PORTOS, PICADAS, POUSOS E POVOADOS COMO ELEMENTOS FORMADORES DA PAISAGEM

O aparecimento de pousos, portos e povoados no oeste paranaense se deve à ocupação estrangeira. Eles configuraram os mapas do final do século XIX e início do século XX do oeste paranaense e não foram ignorados pelas colonizadoras quando da ocupação pós década de 1940.

Cabe ressaltar que no período colonial, a região oeste foi alvo de disputa entre espanhóis e portugueses. As fronteiras entre as possessões portuguesa e espanhola foram demarcadas pelo Tratado de Tordesilhas, em 1494, que conferia posse da região para os espanhóis (EMER, 1991, p. 12). Já em 1750 com o Tratado de Madri e 1777 com o Tratado de Santo Idelfonso, anulou-se as disposições do tratado de Tordesilhas e definiu novos limites entre as posses de Espanha e Portugal (EMER, 1991, p. 28; WACHOWICZ, 1982, p.13). Os Tratados definiram os rios Uruguai e Iguazu como referências entre as fronteiras, a região tornou-se cada vez mais um espaço meridional objeto de disputa entre as metrópoles coloniais e posteriormente entre Brasil e Argentina independentes (FREITAG, 2007, p. 40).

Nesse sentido, voltando ao mapa do séc. XX, pode-se notar as empresas estrangeiras (em colorido na Figura 2), exploradoras de erva-mate e madeira, estas penetraram o território paraense através do rio Paraná na fronteira entre Brasil e Paraguai. Ao adentrarem, instalavam nas margens do rio a morada do chefe, instalações dos peões, barracões de depósito de erva-mate e madeira, armazém, etc. Desse modo, surgia um pequeno povoado e um porto, que servia para o escoamento da produção da erva-mate e madeira para o país vizinho. Dessa maneira, ao longo da barranca do rio Paraná surgiram vários portos particulares para o escoamento da produção, como se pode notar no mesmo mapa (WACHOWICZ, 1982, p. 44-6).

A partir dos portos, os trabalhadores embrenhavam-se na mata do oeste paranaense abrindo picadas. A picada que partia do porto era a principal, considerada o eixo da exploração. A partir desta picada principal surgiam várias ramificações de picadas vicinais (WACHOWICZ, 1982, p. 54). As ramificações das picadas eram efêmeras devido ao ciclo da erva-mate: quando se esgotava a exploração em um ponto da mata, os trabalhadores se deslocavam a outro local, abrindo assim novas picadas vicinais. Somente aquelas que ligavam diretamente ao porto tinham caráter permanente (PIAIA, 2004, p. 114). Na extensão das picadas principais, de distância em distância se formaram os *postos de monta*, ou *pousos*, local onde sempre havia moradores. Estes pousos serviam como parada para o descanso do trabalhador e dos animais que puxavam as carroças carregadas de erva-mate (WACHOWICZ, 1982, p. 65).

Dentro do território da Fazenda Britânia, observado na Figura 2, pode-se notar a existência de duas picadas: ao norte da área da Fazenda foi aberta a picada da empresa estrangeira Julio Alica, conhecida como picada Alica, e ao sul a picada da empresa estrangeira Nuñez y Gibaja, conhecida como picada Nuñez y Gibaja.

A Julio Alica recebeu concessão do governo para explorar a erva-mate em duas distintas áreas no ano de 1908. Para ligar essas duas áreas foi aberta a picada nomeada de Alica. Essa picada partia do Porto Mendes rumo leste até próximo de onde hoje está localizada a cidade de

Guarapuava. Ao longo dessa picada, surgiram alguns povoados e nesses povoados, que também podem ser chamados de pouso, o trabalhador parava para descansar e fazer a troca dos animais para no dia seguinte seguir viagem (YOKOO, 2002, p. 54; NIEDERAUER, 1992, p. 17-9).

A Nuñez y Gibaja adquiriu terras do governo paranaense para a exploração de erva-mate no ano de 1905 (NIEDERAUER, 1992, p. 20-1). Mais tarde ao ano de sua aquisição propôs a compra de cinco terrenos no interior da Fazenda Britânia para ligar as terras produtoras de erva-mate aos portos do rio Paraná. Foram demarcadas cinco áreas de 200 hectares cada, denominadas de pousos, enumerados a partir da margem do rio Paraná. Na Figura 2 pode-se notar a presença deles, nomeados da seguinte maneira: pouso nº I, 12 de outubro (porto); pouso nº II, Arroio Grande; pouso nº III, Guajuvira; pouso nº IV, Feio (também chamado de pouso Palmito); pouso nº V, Toledo⁸ (YOKOO, 2011, p. 76). A picada partia do pouso 12 de outubro, que também era o porto, ia rumo sudeste e depois leste, passando pelos cinco pousos que se distanciavam de 15 a 20km (NIEDERAUER, 1992, p. 21).

A colonizadora Maripá, após comprar a área da Fazenda Britânia não ignorou a existência das picadas abertas pelas empresas estrangeiras. Ela aproveitou o leito existente para abrir caminho para suas estradas. Como a intenção inicial era a exploração da madeira existente na área, era necessária a construção de estradas e trilhas para se chegar nos portos e escoar a produção. Desse modo, a existência das duas picadas tronco, ambas no sentido leste – oeste, foram providenciais para a execução de uma estrada para o transporte dos pinheiros (NIEDERAUER, 1992; EMER, 1991, p. 139).

Além dessas duas estradas concebidas a partir do leito existente das antigas picadas, denominadas de tronco sul e tronco do meio, a colonizadora construiu uma terceira importante estrada, no sentido leste – oeste, chamada de tronco do norte (NIEDERAUER, 1992, p. 95-6).

⁸ O nome Toledo é anterior à chegada da colonizadora Maripá na região. O local ficou conhecido como Toledo devido ao sobrenome de um paraguaio que habitava ali (PIAIA, 2004, p. 64).

As estradas chamadas de tronco do norte, do sul e do meio foram as três estradas de ligação leste - oeste mais importantes abertas pela Maripá. Contudo, pode-se considerar que as duas picadas existentes anteriormente à colonização dirigida pela companhia serviram como eixo estruturador de ocupação dos núcleos urbanos propostos pela colonizadora. Além dessas, também foi necessário abrir estradas no sentido norte-sul e muitas outras estradas vicinais para fazer a ligação entre as casas dos colonos até as estradas maiores. Voltaremos a falar sobre a relação das estradas e o posicionamento dos núcleos urbanos no terceiro capítulo desse trabalho, que tratará da análise urbana e regional da colonização da Maripá.

A organização espacial dada pelas picadas e pousos condicionou a organização do espaço que a Maripá projetou: os elementos preexistentes foram fundamentais na construção da paisagem urbana no oeste do Paraná.

2.3. OS ESTRANGEIROS

A partir do final do século XIX se iniciou no oeste paranaense a introdução de um sistema de exploração de erva-mate e madeira por empresas de capital estrangeiro. Essas, na maioria argentinas, são denominadas de *obrages* (WACHOWICZ, 1982, p. 44-5).

A *obrage*, expressão de origem argentina, consiste em uma propriedade típica de regiões cobertas de matas subtropicais em território argentino e paraguaio, que possui o objetivo de extração de erva-mate e madeira. Esse termo também foi utilizado para denominar as empresas estrangeiras que se implantaram no oeste paranaense no final do século XIX início do XX com os mesmos objetivos (WACHOWICZ, 1982, p. 44).

As *obrages* adentravam a região pelo rio Paraná no sentido oeste-leste. Tinham como interesse fundamental a exploração de erva mate e madeira. Qualquer interesse de colonização era descartado. Aliás, tudo

leva a crer que as *obrages* dificultavam as pequenas tentativas de povoamento, pois a colonização era vista como um aspecto negativo, já que era conflitante com suas características (PIAIA, 2004, p. 121).

Paralelamente à ocupação das *obrages*, houve tentativas de colonização por parte de companhias colonizadoras que se instalaram na área da atual cidade de Santa Helena. Colodel (1988) em seu livro: “*Obrages e companhias colonizadoras: Santa Helena na história do Oeste paranaense até 1960*”, discute a ocupação dessa área e escreve sobre as companhias que tentaram e não obtiveram sucesso na colonização no início do século XX.

Piaia (2004, p. 117) acredita que as *obrages* dificultavam as tímidas tentativas de colonização e tinham a mata como proteção e obstáculo para qualquer tipo de ocupação. O isolamento geográfico, também se dava devido às dificuldades de transporte terrestre na região (YOKOO, 2002). O Estado tampouco agia no incentivo da ocupação da região, salvo exceções, como a criação da colônia militar de Foz do Iguaçu⁹ (PIAIA, 2004, p. 117).

A Figura 2, apresentada anteriormente, mostra a ocupação da área pelas *obrages*, identificadas por diferentes cores. Elas ocuparam e exploraram toda a região oeste paranaense entre o final do século XIX início do século XX (WACHOWICZ, 1982).

As *obrages* adquiriam terras através de concessões do governo estadual, ou pela compra a preços baixíssimos. No entanto, algumas exploraram o território sem o consentimento do governo, penetraram o oeste de forma ilegal. (WACHOWICZ, 1982, p. 45) A concessão por parte do governo do Paraná significava a possibilidade da abertura da região e obtenção de renda. Ao *obrageiro* eram concedidos o direito de uso da terra para a exploração de seus recursos naturais e o direito de navegar no rio Paraná que era usado como meio de escoamento da exploração. Não havia

⁹ A colônia militar de Foz do Iguaçu foi fundada em 1889 por questões estratégicas de segurança da fronteira. A finalidade primordial era estimular o povoamento da área por brasileiros e proporcionar a produção agrícola. No entanto, por não atingir os objetivos propostos, foi extinta em 1912 (WACHOWICZ, 2010).

sequer a mínima oposição do governo quanto aos negócios praticados pelos argentinos no território paranaense nessa época (PIAIA, 2004, 119).

Durante o período da ocupação das *obrages*, o oeste paranaense foi se tornando uma região de domínio econômico estrangeiro. O predomínio de argentinos e paraguaios, somado à falta de ocupação de brasileiros no território, fez com que a língua dominante na região fosse o espanhol e a moeda utilizada o peso argentino. A própria prefeitura, a receita federal e o correio cobravam taxas em moeda estrangeira (WACHOWICZ, 1982, p. 130; GRONDIN, 2007). Desse modo, a região oeste no início do século XX era considerada uma "fronteira desnacionalizada" (WACHOWICZ, 2010, p. 285)

Atuando legal ou ilegalmente, as *obrages* imperaram por quase cinco décadas, até que eventos que ocorreram na segunda década do século XX deram início à decadência dessas empresas estrangeiras (PIAIA, 2004, p. 124), como veremos a seguir.

Portanto, entende-se que até meados de 1930 as *obrages*, em sua maioria argentinas e com mão-de-obra paraguaia, ocupavam o oeste paranaense. Somente após mudanças de ordem político-econômica nacional e mundial a face regional do oeste paranaense se moldou. O enfraquecimento das *obrages* fortaleceu a vinda das colonizadoras gaúchas que começam a ocupar a região oeste paranaense a partir da década de 1940.

2.4. O DECLÍNIO DAS OBRAGES COMO CONDIÇÃO PARA A OCUPAÇÃO E COLONIZAÇÃO

As razões que levaram à decadência da atividade *obragera* no oeste do Paraná situam-se num conjunto de fatores nacionais e internacionais, de esfera econômica e política que atingiram o país como um todo e criaram condições para a ocupação desta região.

No âmbito internacional, o declínio econômico da erva mate está relacionado com a redução da importação do produto pelo governo argentino e ao incentivo do governo no cultivo de erva mate em seu território (WACHOWICZ, 1982, p. 156-8; PIAIA, 2004, p. 126). No entanto, as *obrages* de capital inglês, como é o caso da companhia *Maderas del Alto Paraná*, já haviam entrado em crise anteriormente, durante a Primeira Guerra (EMER, 1991, p. 81).

Além dessas dificuldades de ordem conjuntural, a passagem dos revolucionários da Coluna Prestes¹⁰ pelo oeste paranaense em 1924, mesmo que não objetivasse as *obrages*, paralisou e desarticulou o sistema de exploração (EMER, 1991, p. 82), pois, tornou clara aos olhos das autoridades brasileiras da década de 1920 a exploração do oeste paranaense por empresas estrangeiras. A presença dos militares que combateram os revoltosos explicitou a precária situação nacional da região. Esse fato desencadeou diversas ações das autoridades em relação a esse pedaço de chão que devia ser integrado à nação brasileira (GREGORY, 2002, p. 90-1).

O Governo de Getúlio Vargas, já no ano de 1930, tomou uma das primeiras medidas de “nacionalização” do oeste do Paraná com a assinatura do Decreto 19.842, de 12 de dezembro de 1930. Conhecido como “lei dos dois terços”, este decreto exigia que as empresas possuíssem em seu quadro de funcionários dois terços de trabalhadores brasileiros (SPERANÇA, 1992, p. 104-5).

Art. 3º Todos os indivíduos, empresas, associações, companhias e firmas comerciais, que explorem, ou não, concessões do Governo federal ou dos Governos estaduais e municipais, ou que, com esses Governos contratem quaisquer fornecimentos, serviços ou obras, ficam obrigadas a demonstrar perante o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, dentro do prazo de noventa dias, contados da data da publicação do presente decreto, que ocupam, entre os seus empregados, de todas as categorias, dois terços, pelo menos, de brasileiros natos (BRASIL, 1930).

Embora não visasse especificamente o oeste do Paraná, repercutiu sobremaneira na região e representou um forte golpe nas *obrages*, pois

¹⁰ Ver CABANAS, João. “A Coluna da Morte”. São Paulo: Unesp, 2014.

elas trabalhavam basicamente com mão-de-obra paraguaia (EMER, 1991, p. 109; LOPES, 2002, p. 51).

Paralelamente às ações federais, o estado do Paraná, por meio de decretos, também tomou medidas de nacionalização, tais como exigir que correspondências, ofícios, requerimentos, anúncios comerciais, etc., fossem designados em língua nacional; recolher taxas de impostos em moeda nacional, e distribuir gratuitamente jornais vindos da capital Curitiba, na intenção de fazer com que a população local acompanhasse o noticiário do país (ZAGO, 2004, p. 47).

Vargas, ao assumir o governo federal, explicitou sua preocupação com os vazios demográficos das fronteiras nacionais. Porém, as execuções de políticas territoriais só foram efetivadas no final da década de 1930, após a implantação da Constituição de 1937, dentro do Estado Novo (LOPES, 2002, p. 40). Esta constituição

estabelecia que a faixa de terras de 150km ao longo da fronteira, denominada Faixa de Fronteira, não podia ser colonizada, nem construídas estradas sem prévia autorização do Conselho Superior de Segurança Nacional. Em última instância, o Governo Federal e o Ministério da Agricultura seriam responsáveis pela ocupação e colonização da fronteira. [...]. Os colonos deveriam ser brasileiros natos e, nos primeiros 30 quilômetros, as propriedades não poderiam ultrapassar 100 hectares (EMER, 1991, p. 131).

Para estimular o avanço das fronteiras agrícolas do país, o presidente Vargas discursou, em agosto de 1940, em favor da Marcha Para o Oeste, pois “o verdadeiro sentido de brasilidade é rumo ao Oeste” e que o País é uma unidade única, onde todos falam a mesma língua e possuem a mesma história. Portanto, prossegue Vargas:

[...] se politicamente o Brasil é uma unidade, não o é economicamente. Sob este aspecto assemelha-se a um arquipélago formado por algumas ilhas, entremeadas de espaços vazios. As ilhas já atingiram um alto grau de desenvolvimento econômico e industrial e as suas fronteiras políticas coincidem com as fronteiras econômicas. Continuam, entretanto, os vastos espaços despovoados, que não atingiram o necessário clima renovador, pela falta de densidade da população e pela ausência de toda uma série de medidas elementares, cuja execução figura no programa do Governo e nos propósitos da administração, destacando-se,

dentre elas, o saneamento, a educação e os transportes [...] Deste modo, o programa de "Rumo ao Oeste" é o reatamento da campanha dos construtores da nacionalidade, dos bandeirantes e dos sertanistas, com a integração dos modernos processos de cultura. Precisamos promover essa arrancada, sob todos os aspectos e com todos os métodos, a fim de suprimirmos os vácuos demográficos do nosso território e fazermos com que as fronteiras econômicas coincidam com as fronteiras políticas. Eis o nosso imperialismo. Não ambicionamos um palmo de território que não seja nosso, mas temos em expansionismo, que é o de crescermos dentro das nossas próprias fronteiras (VARGAS, 1940, *apud* LOPES, 2002, p. 42).

De acordo com Cassiano Ricardo, um dos diretores do Departamento de Imprensa e Propagandas (DIP) do Governo Vargas, a "Marcha para o Oeste" buscava despertar o espírito dos bandeirantes no povo brasileiro (RICARDO, 1942, *apud* LOPES, 2002).

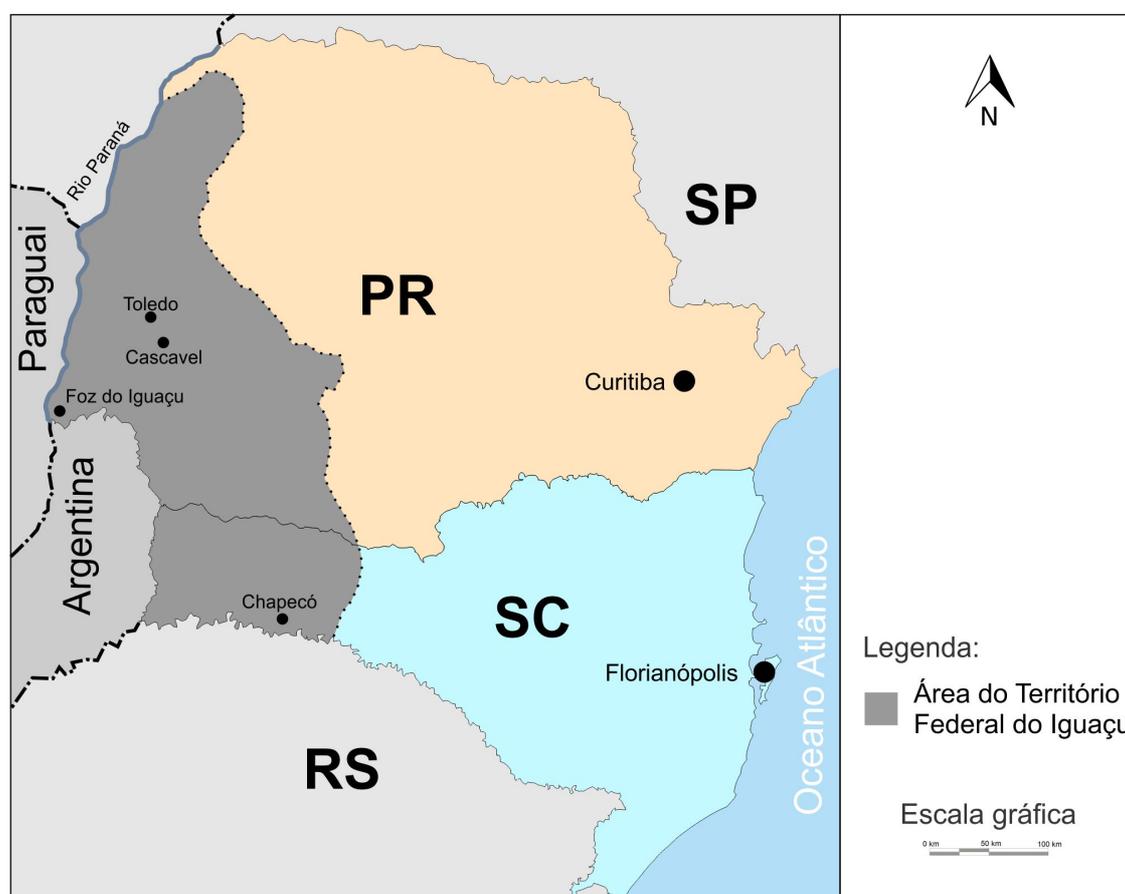
[...] a marcha para o oeste – são os trilhos, digamos assim, abertos pela bandeira e que nos levarão sempre para o sentido da brasilidade que ela nos impôs. Então vivas, em nós, as qualidades ancestrais da imaginação, de ambição, do espírito de iniciativa e da mobilidade social. [...] e o mais curioso é que a pequena propriedade parece acompanhar o espírito bandeirante. Tal como no início social do planalto é ela característica dessas zonas pioneiras nas quais se processa uma verdadeira revolução agrária, quando a grande fazenda parecia a única forma de exploração possível. Os cafezais em marcha, reeditam as bandeiras. O desbravamento das zonas novas lhes traduz a mesma sede de inauguração. E, do mesmo modo que se explica a mobilidade tupi pelo instinto hereditário do nomadismo, explica-se o dinamismo social que hoje caracteriza as nossas populações pelo instinto hereditário do bandeirantismo, ou seja, pela herança do movimento (RICARDO, 1942, *apud* LOPES, 2002, p. 42-3).

Através do projeto de nacionalização – Marcha para o Oeste – o Brasil se voltou para o interior do país (PEREIRA, 1997, p. 115), além de acelerar o ritmo do processo de integração do oeste paranaense à nação brasileira, o processo de ocupação avançou pelas fronteiras paulistas, rumo ao Mato Grosso e o Triângulo Mineiro até chegar a Goiás (TREVISAN, 2009, p. 196).

Parte do projeto "Marcha para Oeste", durante o governo de Getúlio Vargas, foi a criação dos territórios federais (LOPES, 2002, p. 46-7), como estratégia de fortalecimento das "fronteiras nacionais" (JOANONI NETO,

2013, p. 6) ¹¹. Inserido no grande projeto de nacionalização que o governo pretendia implantar no país, a criação do Território Federal do Iguazu (TFI) visava a viabilização da ocupação dos vazios demográficos do oeste e sudoeste do Paraná e oeste de Santa Catarina, que, de acordo com o governo, estava sujeito à ocupação estrangeira (Figura 3) (LOPES, 2002, p. 46-7).

Figura 3 - Mapa do Paraná e de Santa Catarina com a faixa de fronteira do Território Federal do Iguazu.



Fonte: Adaptado de Lopes, 2002, p. 120. Organizado pela autora.

É sob essa ótica nacionalista de se ocupar as fronteiras que caracterizavam um vazio demográfico que se pode entender a criação do

¹¹ Foram ao todo, criados cinco territórios federais (Território Federal do Amapá, Rio Branco, Guaporé, Ponta Porã e Iguazu), todos ao longo da faixa de fronteiras. Situado na parte Centro - Ocidental do sul do Brasil, o Território Federal do Iguazu apresentava limites internos com o território de Ponta Porã e os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná e limites fronteiriços com Argentina e Paraguai. O Território Federal do Iguazu foi desmembrado do Estado do Paraná e Santa Catarina pelo Decreto - Lei 5.812 (LOPES, 2002, p. 112).

Território Federal do Iguaçu. Pode-se dizer que, a partir da ótica do Governo Federal, a criação dos Territórios Federais viria atender interesses de integração das regiões no ponto de vista econômico, social e geográfico, além disso, promoveria a segurança nacional nas regiões fronteiriças.

No entanto, de acordo com Gregory (2002, p. 91), Sperança (1992, p. 121) e Wachowicz (1982, p. 146), a intenção do Governo com a criação do Território Federal do Iguaçu não estava ligada apenas à integração da nação e problemas de fronteira desnacionalizada, mas, também, à intenção de ocupar o oeste com colonos gaúchos, já que o território do Rio Grande do Sul mostrava-se ocupado com o estreitamento de sua fronteira agrícola, fazendo avançar a expansão do capital.

Nesse sentido, pode-se notar que houve forte confluência de interesses políticos do Estado com interesses econômicos das colonizadoras e as necessidades dos colonos gaúchos na expansão da fronteira agrícola.

Entre as estratégias oficiais do programa Marcha para o Oeste¹², estava a abertura da rodovia denominada BR-35¹³ (atual BR-277, que liga as cidades de Cascavel, Ponta Grossa, Guarapuava e Foz do Iguaçu) inaugurada em 1944. Assim, do interesse da União, do Estado e dos colonos dispostos a migrar, a abertura de estradas de rodagem, proporcionou a infiltração das colonizadoras sulistas, bem como, dos colonos (GREGORY, 2002, p. 91-2; GUTHS, 2000, p. 139; SPERANÇA, 1992, p. 120-1).

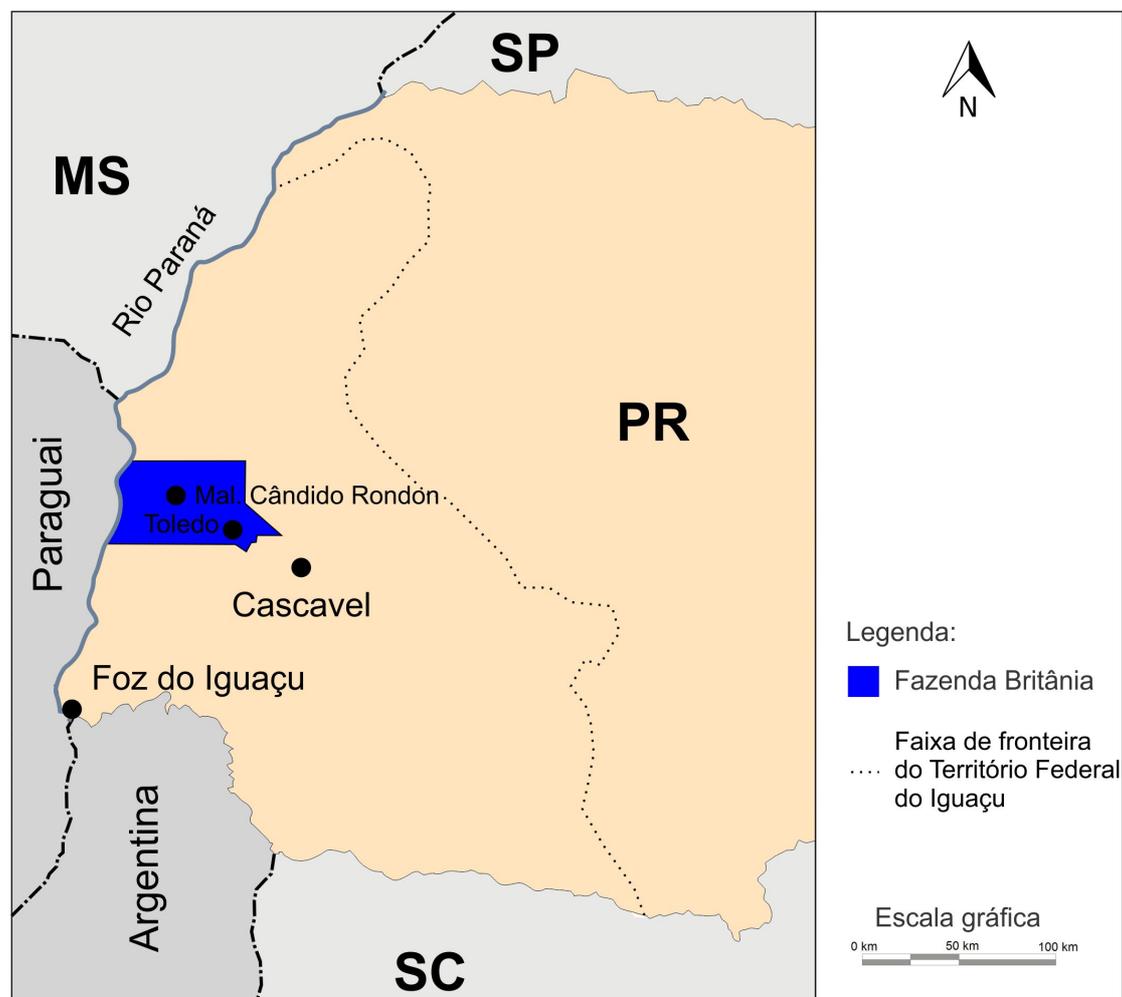
Nesse sentido, foi durante o período da vigência do Território Federal do Iguaçu, com o incentivo Federal e Estadual que as colonizadoras privadas gaúchas que se instalaram na região, dando início ao processo de colonização. Assim, a companhia Maripá comprou sua área nesse período

¹² Dentro das estratégias do Marcha para o Oeste foi criado o Programa Rodoviário Marcha para o Oeste em 1938, para ser desenvolvido pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) (GUTHS, 2000, p. 139).

¹³ A abertura da BR-35 aproveitou o antigo leito da picada aberta no final do século XIX por motivos estratégicos e de segurança da fronteira durante a criação da colônia militar de Foz do Iguaçu (GREGORY, 2002, p. 91). Essa picada pode ser notada na Figura 2 ligando Foz do Iguaçu a Guarapuava.

dentro da faixa de fronteira do Território Federal do Iguazu, como pode ser notado no mapa a seguir (Figura 4).

Figura 4 - Localização da Fazenda Britânia dentro do Território Federal do Iguazu.



Fonte: Adaptado de Lopes, 2002, p. 120. Organizado pela autora.

Apesar do Território Federal do Iguazu ter sido extinto em 1946, as bases que impulsionaram a colonização na região estavam lançadas dentro do projeto de nacionalização das fronteiras do Governo Getúlio Vargas e do slogan "Marcha para Oeste", tornando possível empreendimentos colonizadores que vislumbravam lucros financeiros na possibilidade de exploração da madeira e venda de terras para colonos que se dispuseram a migrar. Dessa forma, o conjunto de intervenções políticas e econômicas resultou na instalação de inúmeras colonizadoras apresentadas a seguir.

2.5. COMPANHIAS COLONIZADORAS

Dentro do contexto de integração da região oeste ao restante do país através das políticas de "nacionalização do território", as terras pertencentes às *obrages* foram facilmente adquiridas por empresas colonizadoras brasileiras. Desse modo, empresas privadas de colonização desencadearam um processo de ocupação regional e urbanização.

Além do fator político, outro estímulo às empresas nacionais foi a possibilidade na obtenção de lucros com a exploração da madeira, atendendo às necessidades do mercado interno e externo (GREGORY, 2002, p. 93). Nesse sentido, ao se instalarem no oeste, as empresas dedicavam-se inicialmente à atividades extrativistas e somente após explorarem toda a área ocorriam o parcelamento e a venda dos terrenos. Não era de interesse das colonizadoras a venda do terreno onde ainda houvesse reservas florestais (EMER, 1991, p. 149). Assim, a colonizadora Maripá dedicou os três primeiros anos após a compra da Fazenda Britânia, entre 1946 a 1949, para a exploração da madeira (WACHOWICZ, 1982, p. 170). De acordo com Piaia (2004, p. 186) "a gleba de terra era vendida com uma mata rala, já que o principal havia sido derrubado e transportado, porém a vegetação básica ainda existia".

Diferente foi o que ocorreu com a colonização efetivada pelas companhias colonizadoras no norte do Estado, que desmataram apenas o suficiente para ocupação, preservando a mata virgem (YONEGURA, 2010).

Essa dinâmica econômica com retorno rápido dos investimentos iniciais, viabilizou os investimentos das companhias colonizadoras que se estabeleceram na região a partir da década de 1940.

A Maripá, além de ter sido responsável pela maior área de colonização privada na região oeste paranaense, foi a primeira empresa a se estabelecer de forma sólida no local, desse modo, ela serviu de inspiração para a vinda das outras empresas citadas. Após a Maripá, a colonizadora Pinho & Terras Ltda. iniciou seus trabalhos em 1949 e posteriormente as

outras quatro colonizadoras adquiriram terras no oeste paranaense, para a efetiva ocupação da região.

Destacam-se, as seguintes empresas: Maripá, Pinho & Terras, Colonizadora Matelândia, Colonizadora Gaúcha, Colonizadora Criciúma e a Industrial Agrícola Bento Gonçalves (GREGORY, 2002, p. 93).

A compra dos terrenos pelas colonizadoras foi facilitada, pois as terras adquiridas estavam em posse de poucos proprietários. Desse modo, não foi preciso negociar pedaços de terras com vários vendedores (PIAIA, 2004, p. 207). A Tabela 2 demonstra essa afirmação: nela estão elencadas as companhias que atuaram na região oeste, assim como seu ano de fundação, a extensão da propriedade e de quem foram adquiridas as terras.

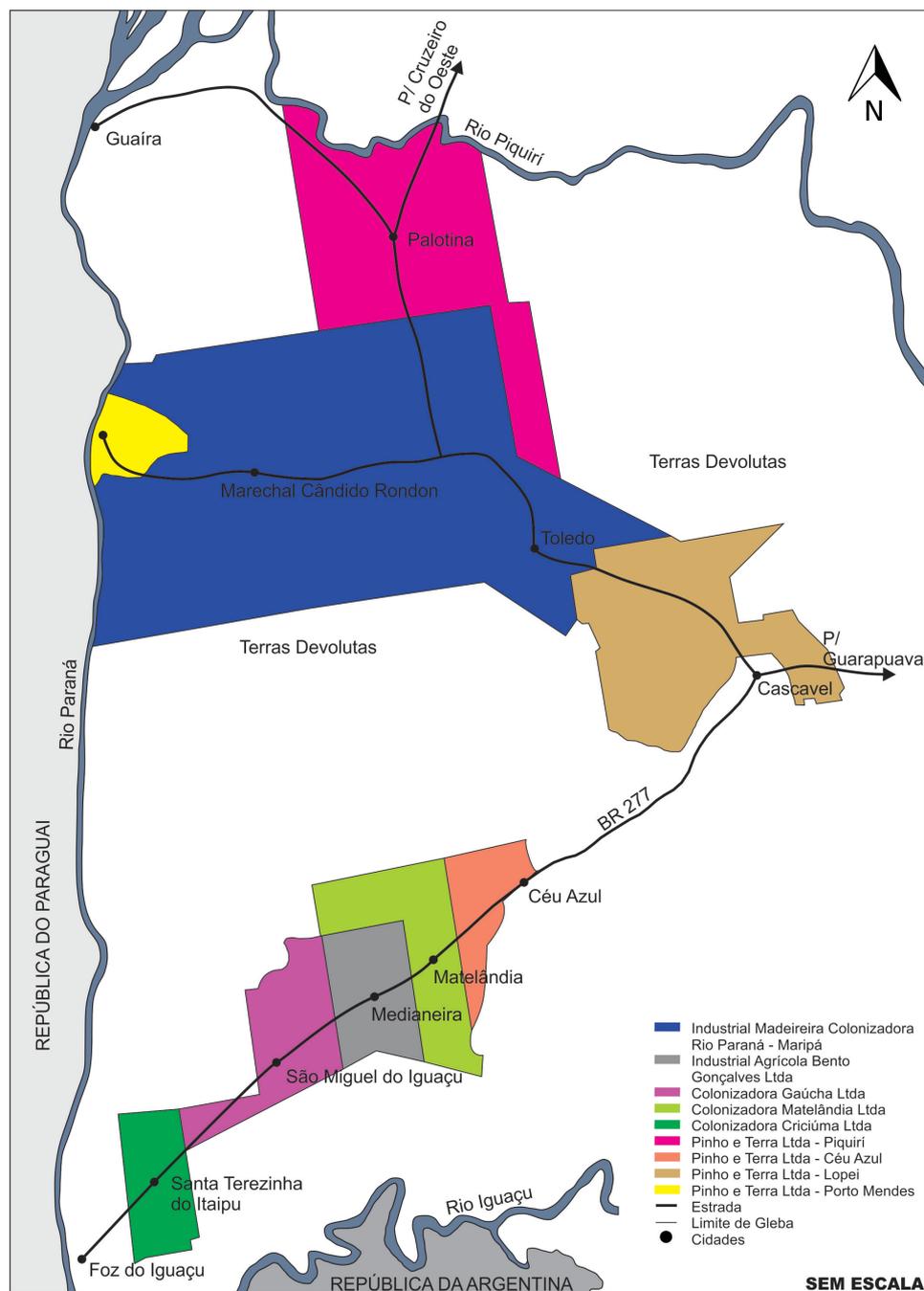
Tabela 2 - Companhias colonizadoras atuantes no oeste do Paraná nas décadas de 1940 e 1950.

Colonizadora	Ano	Área (ha)	Antigo Dono
Industrial Madeireira e Colonizadora Rio Paraná S/A – MARIPÁ	1946	274.752,08	<i>Obrage</i> Comp. de <i>Maderas del Alto Paraná</i>
Industrial Agrícola Bento Gonçalves Ltda.	1949	29.292,14	<i>Obrage</i> Miguel Matte
Colonizadora Gaúcha Ltda.	1950	23.292,14	<i>Obrage</i> Miguel Matte
Colonizadora Matelândia Ltda.	1951	19.360,00	<i>Obrage</i> Miguel Matte
Colonizadora Criciúma Ltda.	1954	15.730,00	<i>Obrage</i> Miguel Matte
Pinho & Terras Ltda.			
Seção Piquiri	1954	74.001,32	BRAVIACO
Seção Céu Azul	1950	15.298,59	BRAVIACO/Miguel Matte
Seção Lopeí	1957	54.266,05	<i>Obrage</i> Nuñes y Gibaja
Seção Porto Mendes	1957	9.210,52	Maripá

Fonte: Adaptado do Relatório do Plano Colonização empregado pela Pinho e Terras Ltda., 1961. Organizada pela autora.

Observando a Tabela 2, pode-se perceber que grande parte das terras adquiridas pelas companhias colonizadoras foram compradas de antigas *obrageiras*. Deste modo, com a liquidação das *obrages*, a configuração regional se alterou (Figura 5).

Figura 5 - Mapa das glebas colonizadas por empresas privadas na década de 1940/50. Detalhe do oeste do Paraná.



Fonte: Adaptado do Relatório do Plano Colonização empregado pela Pinho e Terras Ltda., 1961. Organizado pela autora.

Durante a década de 1960, as empresas instaladas na fronteira colonial do oeste do Paraná produziram um novo espaço regional e novas cidades foram criadas. Ao longo da antiga picada que deu origem à estrada estratégica chamada atualmente de BR 277, as colonizadoras Criciúma, Gaúcha, Industrial Agrícola Bento Gonçalves, Matelândia e Pinho & Terras

fundaram as cidades de Santa Terezinha do Itaipu, São Miguel do Iguaçu, Medianeira, Matelândia e Céu Azul, respectivamente. Nessa época, a Maripá já havia dado início à comercialização dos terrenos da maioria dos núcleos urbanos propostos pela companhia.

Para se ter uma visão mais clara dos projetos dos núcleos urbanos (assim serão chamados, pois muitos foram constituídos para serem pequenas vilas) desenvolvidos pelas companhias colonizadoras, foi elaborada uma tabela apresentada a seguir (Tabela 3).

Tabela 3 - Relação de núcleos urbanos e companhias colonizadoras do oeste do Paraná.

Companhia Colonizadora	Núcleos Urbanos	Data
Industrial Madeireira e Colonizadora Rio Paraná S/A – MARIPÁ	Toledo	1946
	Marechal Cândido Rondon	1951
	Quatro Pontes	1951
	Vila Margarida	1952
	Mercedes	1952
	Nova Santa Rosa	1952
	Vila Nova	1952
	Novo Três Passos	1952
	Maripá	1953
	Pato Bragado	1954
	São Roque	1954
	Pérola	1955
	Iporã	1956
	Entre Rios	1959
	Santa Fé	1961
Industrial Agrícola Bento Gonçalves Ltda.	Medianeira	1946
Colonizadora Gaúcha Ltda.	São Miguel do Iguaçu	1950
Colonizadora Matelândia Ltda.	Matelândia	1951
Colonizadora Criciúma Ltda.	Santa Terezinha do Itaipu	1954
Pinho & Terras Ltda.	Piquiri	1954
	Céu Azul	1950
	Lopeí	1957
	Porto Mendes	1957

Fonte: Relatório do Plano Colonização empregado pela Pinho e Terras Ltda., 1961; Plano de Colonização, MARIPÁ, 1955. Organizada pela autora.

A partir das políticas nacionalistas, o papel das colonizadoras na busca da integração do oeste paranaense ao resto do país ganha importância. A constituição das cidades, abertura de estradas, parcelamento rural se deu após a vinda dessas companhias. Esses elementos, que formam a paisagem urbana da região serão analisados a seguir.

3. | AS PRÁTICAS DA COMPANHIA MARIPÁ: DA CONFIGURAÇÃO REGIONAL À URBANA



Imagens p. 45: Aerofoto de Novo Três Passos, Toledo, Vila Nova, Margarida e Marechal Cândido Rondon (de cima para baixo), 1980.

Instituto de Terra, Cartografia e Geociências do Paraná (ITCG).

AS PRÁTICAS DA COMPANHIA MARIPÁ: DA CONFIGURAÇÃO REGIONAL À URBANA

O objetivo principal da companhia Maripá era a compra e venda de lotes rurais e urbanos, extração, beneficiamento e exportação de madeira (MARIPÁ, 1955, p. 2). A companhia dedicou os primeiros anos de atuação, entre 1946 e 1949, a atividades extrativistas e posteriormente à colonização, culminando com participação no comércio e na indústria (GREGORY, 2002).

Desse modo, nos primeiros anos ocorreu a exploração da madeira, derrubada da mata, abertura de estradas, implantação da sede da companhia na cidade de Toledo¹⁴, a vinda dos primeiros trabalhadores e colonos dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul¹⁵. Essa época é chamada por Niederauer (2011, p. 75) como a “época do desbravamento”. Também pode ser considerada a primeira fase da colonizadora Maripá, quando dirigida por Alberto Dalcanale e Alfredo Ruaro.

Seguindo esse raciocínio, a segunda fase se inicia a partir de 1949. O pedido de demissão de Alfredo Paschoal Ruaro¹⁶ (para participar da colonização da Pinho & Terras) e a nova direção assumida por Willy Barth, marca essa nova etapa (WACHOWICZ, 1982, p. 172).

É fundamental analisar as origens e experiências dos diretores e acionistas da companhia, pois essas experiências foram norteadoras de

¹⁴ O escritório foi construído na parte acima do arroio Toledo. Inicialmente o local era utilizado para a administração de projetos, para contabilidade e posteriormente serviu também como armazém e recepção de colonos para assinatura de contratos de compra de terras. Atualmente o escritório continua em funcionamento no centro da cidade de Toledo.

¹⁵ O fluxo migratório mais importante para o oeste do Paraná nasceu no Rio Grande do Sul a partir do final dos anos de 1940, intensificando no final dos anos de 1950 (GREGORY, 2002).

¹⁶ “Alfredo Paschoal Ruaro tornou-se um dos maiores colonizadores do Paraná não só pela fundação de Toledo, mas por todo o seu trabalho de pioneirismo, participando direta ou indiretamente (através da Pinho & Terras) da fundação de Municípios como: Santa Terezinha de Itaipu, Medianeira, São Miguel do Iguaçu (antiga Gaúcha), Matelândia, Céu Azul e Palotina” (SILVA, BRAGAGNOLLO E MACIEL, 1988, p. 67).

suas práticas e ações. O grupo econômico que investiu e dirigiu a Maripá tinha um traço em comum: em sua maioria eram descendentes de imigrantes alemães e italianos do Rio Grande do Sul, filhos de colonos com tradição agrícola e atuavam como comerciantes ambulantes ou em pequenos comércios coloniais. Além dessas experiências, já haviam participado de outros empreendimentos colonizadores (EMER, 1991, p. 140-4; NIEDERAUER, 2011, p. 47, 126-27; GREGORY, 2002, p. 141; PIAIA, 2004, p. 206; SILVA; BRAGAGNOLLO; MACIEL, 1988, p. 58).

O diretor que assumiu o empreendimento em 1949, Willy Barth, nasceu no Rio Grande do Sul e era descendente de alemães. Lá, associou-se a comerciantes e constituiu a firma Barth, Annoni & Cia. (SCHMIDT, 2000, p. 79-80).

De acordo com Nodari (2009, p. 37), Barth, Annoni & Cia. está entre as treze principais companhias que atuaram no processo de colonização do oeste catarinense¹⁷. A companhia adquiriu terras através da compra de outras colonizadoras (WERLANG, 2006). Assim, foi responsável pela colonização de Vila Oeste (atual São Miguel d'Oeste) em 1940 (NODARI, 2009, p. 36-7; WERLANG, 2006, p. 49; SCHMIDT, 2000, p. 80). Passada essa fase, Willy Barth se mudou no final dos anos de 1940 para o oeste paranaense, assumindo a função de diretor da colonizadora Maripá (SCHMIDT, 2000, p. 80).

Foi nessa segunda etapa, com a direção de Willy Barth, que se iniciou a colonização propriamente dita. Uma das ações do novo diretor foi a elaboração de um Plano de Colonização. O Plano encontra-se na sede da Colonizadora Maripá com cópia no Museu Willy Barth. É um documento A4 com 45 páginas elaborado em 1955 por Ondy Hélio Niederauer, que atuou

¹⁷ Além da colonizadora Barth, Annoni & Cia., foram responsáveis pela colonização do oeste catarinense outras doze empresas, a saber: Brazil Development and Colonization Company (Portland, EUA), Empresa Colonizadora Luce, Rosa & Cia. (Rio Grande do Sul), Empresa Colonizadora Ernesto F. Bertaso (Rio Grande do Sul e Santa Catarina), Companhia Territorial Sul Brasil (Rio Grande do Sul), Sociedade Territorial Mosele, Eberle, Ahrons & Cia. – H. Hacker e Cia. (Rio Grande do Sul), Empresa Chapecó – Peperi Ltda. (Rio Grande do Sul), Volksverein fur die deutschen Katholiken in Rio Grande do Sul (Rio Grande do Sul), Angelo di Carli, Irmão & Cia. (Rio Grande do Sul), Nardi, bizzo, Simon & Cia. (Rio Grande do Sul), Irmãos Lunardi (Rio Grande do Sul), Empresa Povoadora e Pastoril Theodore Capelle (São Paulo), Estado de Santa Catarina (Santa Catarina) (NODARI, 2009, p. 37).

como chefe dos escritórios, contador e procurador da empresa. Este plano é uma série de regras, define os objetivos e procedimentos adotados pela companhia. Divide-se em duas partes, a primeira parte “teórica” e a segunda “prática”.

A primeira parte descreve a situação geográfica da Fazenda Britânia, a situação econômica e apresenta o Plano de Ação¹⁸. A segunda parte relata as atividades desenvolvidas até a data de 1955 e, nesta parte, são descritos os seguintes aspectos: medição da Fazenda Britânia, venda de terras, contabilidade da empresa, construção de núcleos urbanos, construção de estradas, cultivo agrícola dos colonos, construção de hospitais, igrejas, áreas de lazer, repartições públicas e aeroporto, implantação de rede elétrica, exportação de madeira, comércio e indústria implantados (MARIPÁ, 1955).

Nessa dissertação deu-se especial atenção às diretrizes propostas no Plano de Ação escrito em 1950. No que tange à ocupação, era preciso definir um modelo de colonização, como seriam as propriedades rurais, tipo de colono e exploração. Desse modo, no Plano de Ação foram definidas as seguintes diretrizes:

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

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

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

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

¹⁸ De acordo com o Plano de Colonização (1955) o Plano de Ação foi proposto no início de 1950. No entanto, não tivemos acesso ao documento original do Plano de Ação, apenas do documento anexado no Plano de Colonização (1955).

Industrialização: Industrializar a região na proporção da necessidade local, evitando que o ritmo normal da produção agrícola dependa de determinadas indústrias montadas no litoral e, evitando desperdícios de tempo, despesas de transporte e outros prejuízos com longas viagens (MARIPÁ, 1955, p. 3-4).

Devido às experiências de Willy Barth na colonização do oeste catarinense, as ações da Maripá seguiram a sistemática dos planos implantados naquela região. Mesmo tipo de migrante, preocupação com os grupos homogêneos, divisão em pequenas propriedades rurais, lotes longos com acesso à água e a estrada e chácaras para o cultivo de hortifrutigranjeiros. Os mesmos aspectos expressados pelos autores que estudam a colonização oeste catarinense são utilizados por estudiosos do oeste paranaense, desse modo, Piaia (2004, p. 212) afirma que a colonização do oeste do Paraná foi inspirada em modelos precedentes do oeste catarinense¹⁹.

O povoamento do oeste catarinense se deu pela atuação de colonizadoras, em sua maioria, pertencentes a empresário do Rio Grande do Sul. Competia às companhias pôr em prática uma migração dirigida a grupos específicos, que se adequassem aos padrões do governo estadual e a seus interesses, povoando a região ordeiramente (NODARI, 2009, p. 34).

Inicialmente, era feita a derrubada da mata para a obtenção de lucros, as colonizadoras tinham por objetivo inicial a exportação da madeira, para isso era necessário abrir estradas e montar serrarias (NODARI, 2010, p. 141-2). De acordo com Motta (2005), essa foi a razão pela qual as companhias que atuaram nessa região foram bem-sucedidas. Além da comercialização das terras, essas companhias deram continuidade ao ramo madeireiro, atividade que também ocorreu anteriormente no processo de colonização do Rio Grande do Sul.

O público-alvo para a ocupação eram descendentes de italianos e alemães, estabelecidos no Rio Grande do Sul, acostumados com a lida no campo e com o cultivo na pequena propriedade (NODARI, 2010, p. 34).

¹⁹ Ver Eunice Sueli Nodari (2009), Alceu Antonio Werlang (2006).

Para Rodrigues e Neumann (2015, p. 7), esses colonos eram considerados “ideais”, uma vez que possuíam experiências com a lida da terra.

Werlang (2006) descreve como era feita a divisão da pequena propriedade:

A demarcação dos lotes era subordinada ao regime hidrográfico da área a subdividir, cujos cursos d'água principais eram levantados previamente. De cada leito do rio partiam lotes das duas margens até se encontrarem com os lotes de outros leitões, formando ali uma divisa seca, denominada de “travessão”. O travessão dividia pelo meio as terras existentes entre dois rios. A partir daí as terras eram divididas em lotes de 25 a 35 hectares em média. A forma do terreno, normalmente retangular, dependia da distância do leito entre si. Quanto maior era a distância entre os rios, mais comprido e estreito era o lote (WERLANG, 2006, p. 59).

A atração desses colonos teutos e ítalos brasileiros era feita através de um esquema de publicidade. As formas mais comuns eram anúncios e reportagens em jornais, cartazes de propagandas, panfletos e também pela abordagem de agentes contratados pelas colonizadoras (NODARI, 2009, p. 38-9).

Muitas companhias sabendo do envolvimento religioso nas comunidades do Rio Grande do Sul, contavam com presença de padres e pastores, a fim de manter as práticas socioculturais (NODARI, 2009, p. 45). As colonizadoras também se preocupavam em destinar ocupação de áreas para grupos homogêneos, a formação de comunidades com a mesma origem étnica e credo religioso facilitou na organização, além de criar menos conflitos (WERLANG, 2006, p. 64).

A preocupação em selecionar agricultores que se adaptassem à região oeste do Paraná está relacionada no Plano de Ação.

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 aclimatação no país (*sic*), conhecedor das nossas matas, dos nossos produtos agrícolas e pastoris, primando pela sua operosidade e pelo seu amor (*sic*) à terra em que trabalha, seria, portanto, o elemento humano predestinado à realizar grande parte desta (*sic*) tarefa (MARIPÁ, 1955, p. 4).

Os aventureiros (segundo a concepção dos agentes da MARIPÁ, colonos que não se enquadravam no perfil desejado) eram excluídos dessa colonização (GREGORY, 2002, p. 175-6). Segundo Muller (1986, p. 93), a Maripá restringiu a escolha de seus colonos a grupos culturalmente homogêneos. Desse modo, muitos problemas de conflito foram evitados. Portanto, o interesse da colonizadora estava em atrair pequenos agricultores do sul do país, preferencialmente descendentes de italianos e alemães, acostumados com a região e a lida na pequena propriedade (NIEDERAUER, 2011, p 201-04; EMER, 1991, p. 143).

Devido à preferência por este contingente populacional a Maripá não divulgou amplamente suas propriedades abertas à colonização, a fim de evitar a atração de "indivíduos aventureiros e parasitas" (MARIPÁ, 1955, p. 5). A propaganda deu-se mais no nível verbal-pessoal. Para tanto, foram escolhidos profissionais, comerciantes estabelecidos ou mesmo agricultores para esse trabalho (COLODEL, 1988, p. 215; SILVA, 1988).

O Plano de Ação também foi ao encontro dos interesses do Estado Novo: ele explicita a vontade de povoar com o maior número de colonos, parcelando a área em pequenas propriedades (25 hectares) destinada à policultura. Os próprios diretores da companhia afirmam que a propriedade tipo familiar é a mais indicada para os interesses dos colonos e do país (MARIPÁ, 1955). No entanto, Gerke (1992) aponta outro motivo para a divisão em pequena propriedade, já que dessa maneira o lucro na comercialização dos lotes seria maior do que se divididas em grandes áreas.

No que se refere ao escoamento da produção dos novos colonos, a companhia preocupou-se em abrir estradas até os portos do rio Paraná, para o escoamento até São Paulo. Também estava previsto transportar a produção pela futura (na época) BR-35, para Curitiba, atual BR-277 que liga Foz do Iguaçu a Paranaguá. A Maripá também tinha como diretriz de colonização a industrialização da região, se propôs e implantou serrarias, mecânicas, funilarias, carpintarias etc. (MARIPÁ, 1955).

A colonizadora, além de implementar os pontos do Plano de Ação, também foi responsável pela garantia da infraestrutura como: abertura de estradas, implantação de igrejas, escolas, hospitais, casas comerciais, indústrias, salões comunitários, aeroporto etc. (MARIPÁ, 1955). O papel da colonizadora ia muito além de demarcar e vender terreno (PIAIA, 2004, p. 161), o colonizador assumia o papel do Estado em capacitar o território de infraestrutura. De acordo com Piaia (2004, p. 220-21), “estradas principais, edifícios públicos e serviços de infraestrutura que eram responsabilidade do governo, estavam sendo construídos pelas colonizadoras, sem ônus adicionais aos cofres públicos”. Desse modo, pode-se dizer que os empreendedores são os precursores da parceria público-privado.

Para a consecução deste Plano de Ação na área a ser colonizada, foram providenciados os trabalhos de levantamento de campo, topografia e o serviço cartográfico. A companhia montou seu próprio escritório de cartografia e contratou os agrimensores e assistentes técnicos (OBERG; JABINE, 1960, p. 30-1).

Inicialmente, no ano de 1947, contratou-se o agrimensor Ricardo Otto Schmidt (CREA 1.123 – 7ª região), para desenvolver o traçado da cidade de Toledo, que foi finalizado no ano de 1949. É importante destacar que Otto Schmidt havia trabalhado na colonizadora Barth, Anoni & Cia., em São Miguel do Oeste – SC e ao traçar a demarcação das chácaras e colônias, o agrimensor utilizou do modelo aplicado naquela cidade. Por sua vez, o traçado das colônias do oeste de Santa Catarina havia se inspirado no sistema de colonização do Rio Grande do Sul, influenciados pelos imigrantes europeus, os mesmos que vieram a ocupar e colonizar o Estado de Santa Catarina e depois o Paraná (GRODIN, 2007, p. 90-3).

Otto Schmidt era o responsável pelo Escritório Técnico da Maripá. No entanto, possuía uma equipe que o auxiliava, a autora Saatkamp (1984, p.44) menciona outros profissionais que trabalharam na medição de lotes e colônias: Paulo Vargas, Gustavo Isernhagen, Henrique Isernhagen, Horts Leo Isernhagen, Vitório Piovesan, Roberto Randazzo, Henrique Scheid, Reger Roger, Albino Schmidt e outros.

Posteriormente, a companhia contratou o topógrafo Arthur Mazzaferro (CREA 2414 – 4ª região). Mazzaferro veio de Porto Alegre – RS, onde exercera a função de subtenente da Brigada Militar do Rio Grande do Sul, tendo cursado topografia no serviço geográfico do exército (NIEDERAUER, 2011, p. 54, 194-195; SAATKAMP, 1984). É importante destacar que houve no Brasil uma tradição em desenhos de cidades feitas por engenheiros militares, tal fato é exposto em “Desenho e Desígnio: O Brasil dos Engenheiros Militares (1500-1822)” de Beatriz Bueno (2011). Mais característico a partir do final do século XVII início do XVIII, com a fundação das Escolas Militares (REIS FILHO, 2000). Santos (2001, p. 71) diz que os engenheiros militares do período colonial foram os principais construtores do Brasil.

Na companhia Maripá Mazzaferro foi responsável por chefiar o escritório técnico após 1952 e, responsável, conforme assinatura e carimbo nas plantas, pelo traçado de Quatro Pontes e Vila Nova.

As plantas dos núcleos urbanos de Pato Bragado, Maripá, Novo Três passos, Nova Santa Rosa e Mercedes, levam a assinatura do engenheiro civil Américo Nicz (CREA 480 – 7ª região). Apesar disso, na literatura a respeito da colonização empreendida pela companhia Maripá, não há nenhuma menção a esse profissional que assinou tais projetos.

Nas plantas dos núcleos de Marechal Cândido Rondon, Margarida, São Roque, Pérola, Iporã, Entre Rios e Santa Fé, não foi possível identificar a assinatura do profissional. No entanto, tudo leva a crer que todas as plantas urbanas da companhia Maripá foram feitas em conjunto pelos profissionais do escritório técnico já citados.

Para Trevisan (2010, p. 177-8), além da figura do empreendedor da colonização é importante o conhecimento da formação e carreira dos projetistas (arquiteto, planejador, engenheiro civil, militar ou sanitário, topógrafo, agrimensor etc.) que participaram efetivamente do desenho das cidades, traduzindo nelas o conhecimento obtido em sua formação.

Com um Plano elaborado pelos empreendedores e profissionais contratados para a execução, a ocupação do oeste se iniciou conforme uma configuração regional que veremos a seguir.

3.1. CONFIGURAÇÃO REGIONAL

Ao se falar da configuração regional da Fazenda Britânia, pode-se dizer que houve um planejamento da região por parte dos empreendedores. Embasados em planos e mapas sistematizaram a ocupação do oeste do Paraná.

É fato que as premissas do planejamento territorial, institucionalizado como é hoje, despontam no Brasil somente após a Segunda Guerra (Beloto, 2015, p. 21). Sarah Feldman (2009) discute no texto: "1950 a década de crença no planejamento regional no Brasil", a institucionalização dos planos regionais.

Apesar disso, Beloto (2015, p. 19), estudiosa dos planos para o norte paranaense, afirma que na década de 1930 o norte do Paraná já possuía um plano sistematizado para a região, com conceitos inéditos, até então, para o planejamento urbano brasileiro. Podemos dizer que, do mesmo modo, o oeste do Paraná, no final da década de 1940 e início de 1950, já possui um planejamento que englobava a região. No entanto, ambos ainda, não institucionalizados.

Portanto, ao se falar de planejamento da região, não se refere aqui a uma análise sob o viés econômico ou social, mas sim, a uma análise da configuração do território, morfologicamente. Desse modo, para análise, serão utilizados mapas da época elaborados pelos profissionais da companhia, mapa atual da declividade do oeste paranaense, o texto do Plano de Colonização e o livro de vendas dos terrenos da colonizadora. As conclusões da análise também serão pautadas no embasamento teórico do capítulo 2.

A configuração regional teve início com a abertura das estradas da Fazenda Britânia e, posteriormente, com o parcelamento rural e a locação

urbana. As picadas já estavam inseridas no território antes da chegada da colonizadora, e estas foram mantidas e transformadas em estradas: tronco do meio e tronco do sul, ambas na direção leste – oeste, e uma terceira importante nova estrada chamada de tronco do norte, aberta no mesmo sentido. Desse modo, o posicionamento dos núcleos urbanos dentro das terras da companhia obedeceu a um critério inicial: a implantação ao longo das estradas. As estradas serviam como via de circulação que garantia o escoamento da produção agrícola e também o deslocamento dos colonos. Conclui-se que a estrada norteou o empreendimento, foi o elemento estruturador da configuração regional.

Essa característica de implantação das cidades ao longo de um eixo estruturador é muito comum de ser notada, o eixo não necessariamente é uma rodovia, como no caso do oeste do Paraná. Na colonização do norte paranaense e do interior de São Paulo, impulsionada pela cultura cafeeira surgiram as ferrovias e é possível notar em escala urbana e regional a estruturação do território pelo eixo ferroviário e a criação de um número considerável de cidades novas (REGO, 2009; TREVISAN, 2010).

A ocupação do oeste do Paraná pelos migrantes teve início em Toledo no final da década de 1940. Toledo pode ser considerada a “porta de entrada” da migração, a partir dessa cidade os colonos partiram para Marechal Cândido Rondon e se espalharam por toda área da Fazenda Britânia.

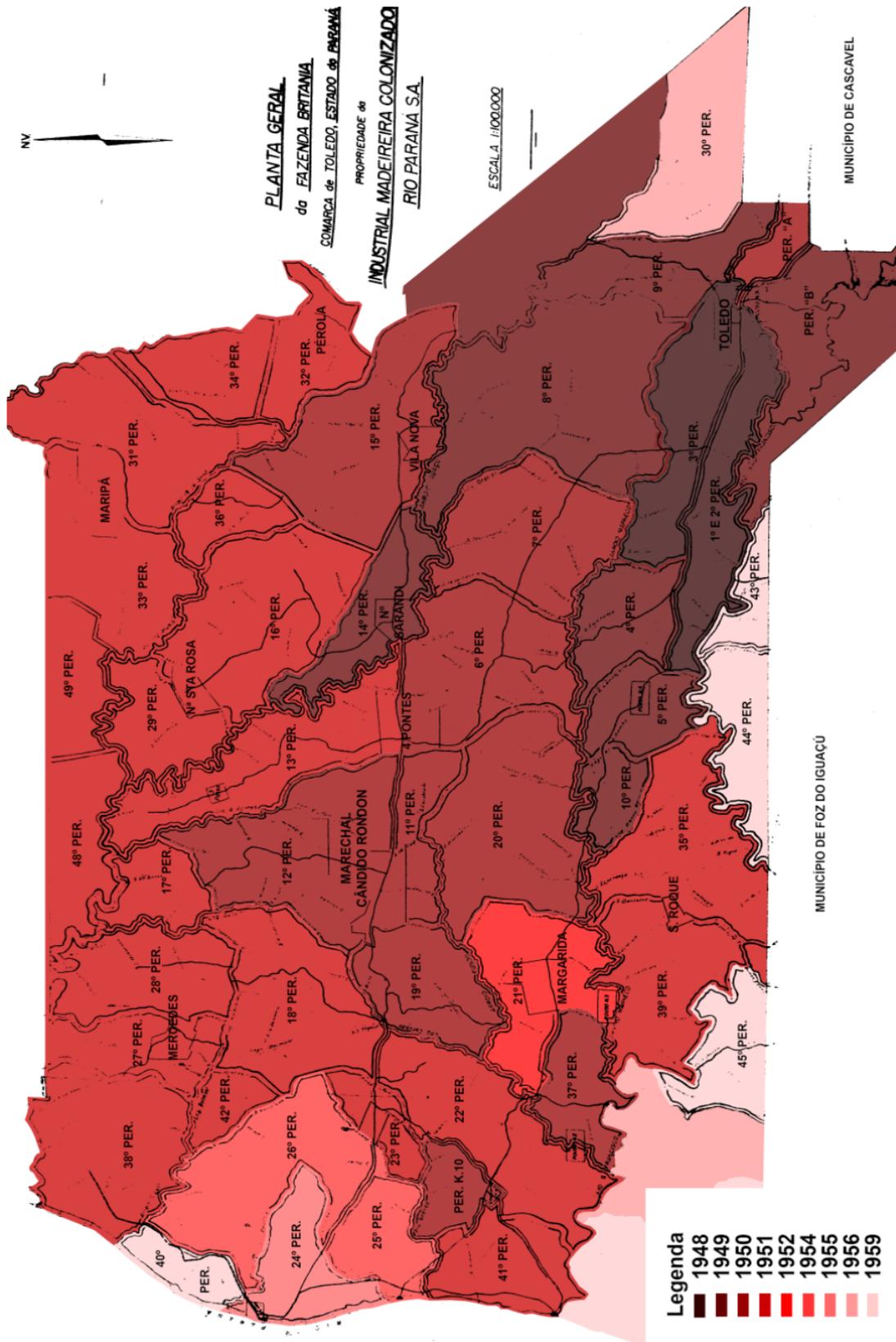
O mapa a seguir (Figura 6, p.58) pode confirmar essa afirmação. Ele mostra a divisão da Fazenda Britânia em parcelas chamadas de “perímetros” e a legenda indica o ano da primeira compra de terreno de cada perímetro²⁰. A ocupação se deu entre 1948 (tom mais escuro) e 1959 (tom mais claro). Desse modo, pode-se perceber que os primeiros colonos compraram terrenos na cidade de Toledo e proximidades. Esta cidade, escolhida como sede da companhia, está posicionada em um local estratégico de ligação com Cascavel e Curitiba: esta era a rota da migração, o local de chegada dos colonos vindo do sul do país. Além de

²⁰ Foi possível saber o ano ao se ter acesso ao Livro de controle de vendas dos terrenos da Companhia Maripá.

ser a rota dos migrantes, era a partir de Toledo que se fazia o escoamento da produção para o porto de Paranaguá.

Como dito, as estradas foram providenciais para a implantação das áreas urbanas. Desse modo, dos quinze núcleos urbanos implantados pela Maripá na Fazenda Britânia, onze se estabeleceram nas estradas principais, além de Toledo, de onde as estradas partiam. Dois foram implantados no tronco do sul; quatro implantados no tronco do meio e cinco implantados no tronco do norte. Os outros três núcleos que não estão alocados nas estradas principais foram implantados próximos ao perímetro da área da Fazenda Britânia. Além destes quinze novos núcleos urbanos, na área da Fazenda Britânia foram concebidos aproximadamente mais treze núcleos colonizados por terceiros. A figura 7 (p.59) apresenta a implantação desses núcleos urbanos, destacando as três estradas principais.

Figura 6 - Mapa da divisão de perímetros da Fazenda Britânia relacionados com o ano da ocupação [ca. 1950].



Fonte: Acervo do escritório da Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná -Maripá. Organizado pela autora.

Esses núcleos urbanos foram implantados com uma distância média de 15 km, com exceção de Margarida, que se encontra 50 km distante de Toledo. As distâncias são apresentadas a seguir.

Partindo de Toledo até o porto Britânia, ao longo da estrada chamada de tronco do sul, foram propostos pela companhia os núcleos urbanos de Margarida (1952) e Pato Bragado (1953), distantes 15 quilômetros um do outro. Margarida distanciando de Toledo 50 quilômetros. Nessa mesma estrada, colonizados por terceiros, foram implantados mais dois assentamentos: Xaxim e Nova Concórdia, distantes de Toledo 10 e 13 quilômetros, respectivamente.

Ao longo da estrada chamada de tronco do meio, a Maripá fundou os núcleos urbanos de Vila Nova (1952), Quatro Pontes (1951), Marechal Cândido Rondon (1951) e Iporã (1956). Além desses, foi constituído por um terceiro o núcleo urbano de Novo Sarandi (1951). De acordo com Wachowicz (1982, p. 65), já havia a existência de um povoado na área em que foi implantada a cidade de Marechal Cândido Rondon. No mapa elaborado por este mesmo autor (Figura 1) pode-se notar ao longo desta picada a existência dos povoados que serviam como paradas dos trabalhadores das *obrages*, denominados de Rancho, Rosa e 4 Pontes. Acredita-se que estes povoados deram lugar, respectivamente, aos assentamentos urbanos de Vila Nova, Marechal Cândido Rondon e 4 Pontes, mais tarde fundados pela Maripá²¹. Dessa forma, a distância entre esses núcleos ficou entre 10 e 15 quilômetros, mesma distância que havia entre os pousos das *obrages*.

A estrada chamada tronco do norte partia de Toledo e ao longo dela foram propostos os núcleos urbanos de Maripá (1953), Nova Santa Rosa (1952), Novo Três Passos (1952) e Mercedes (1952). A distância entre Maripá e Nova Santa Rosa é de 15 quilômetros, de Nova Santa Rosa até Novo Três Passos 10 e entre Novo Três Passos e Mercedes eram 25 quilômetros.

²¹ Tem-se essa afirmação através da análise dos mapas da época das *obrages* e os elaborados pela companhia Maripá, onde pode perceber a distância equivalente entre os pousos das *obrages* e as novas cidades.

Foram quatro os núcleos urbanos implantados fora da linha das três estradas principais: Entre Rios (1959), São Roque (1954), Pérola (1955) e Santa Fé (1961). Estes mantêm o mesmo padrão de distâncias. De Entre Rios a Pato Bragado são 15 quilômetros; entre São Roque e Margarida, 10 quilômetros; entre Pérola e Maripá, 15 quilômetros; entre Santa Fé e Maripá, 15 quilômetros.

Dentre estes assentamentos urbanos, a companhia parece ter definido dois mais relevantes, Toledo e Marechal Cândido Rondon, distantes entre si 50 km aproximadamente. Isso fica evidente se considerado o porte destes assentamentos em relação aos demais; Toledo foi tratada desde cedo como cidade sede, planejada para se tornar município e sede de comarca (MARIPÁ, 1955). Além disso, Marechal Cândido Rondon foi chamada de cidade na planta urbana, enquanto os demais assentamentos urbanos foram tratados por vilas. Desse modo, apesar de Marechal Cândido Rondon não ser citada no Plano de Colonização (1955) da companhia como núcleo principal, sua denominação e seu tamanho muito superior aos demais assentamentos confirmam seu status diferenciado.

Entre essas duas cidades e também no entorno, portanto, foram criadas a cada 10, 15, 20 e até 25 quilômetros vilas menores, que, de acordo com Gregory (2002, p. 118) e Muller (1986, p. 111) funcionavam como centro locais de prestação de serviços e comércio para abastecimento da área rural. No entanto nota-se uma lacuna entre Toledo e Margarida, distantes 50 quilômetros, a explicação para tal distância será apresentada adiante.

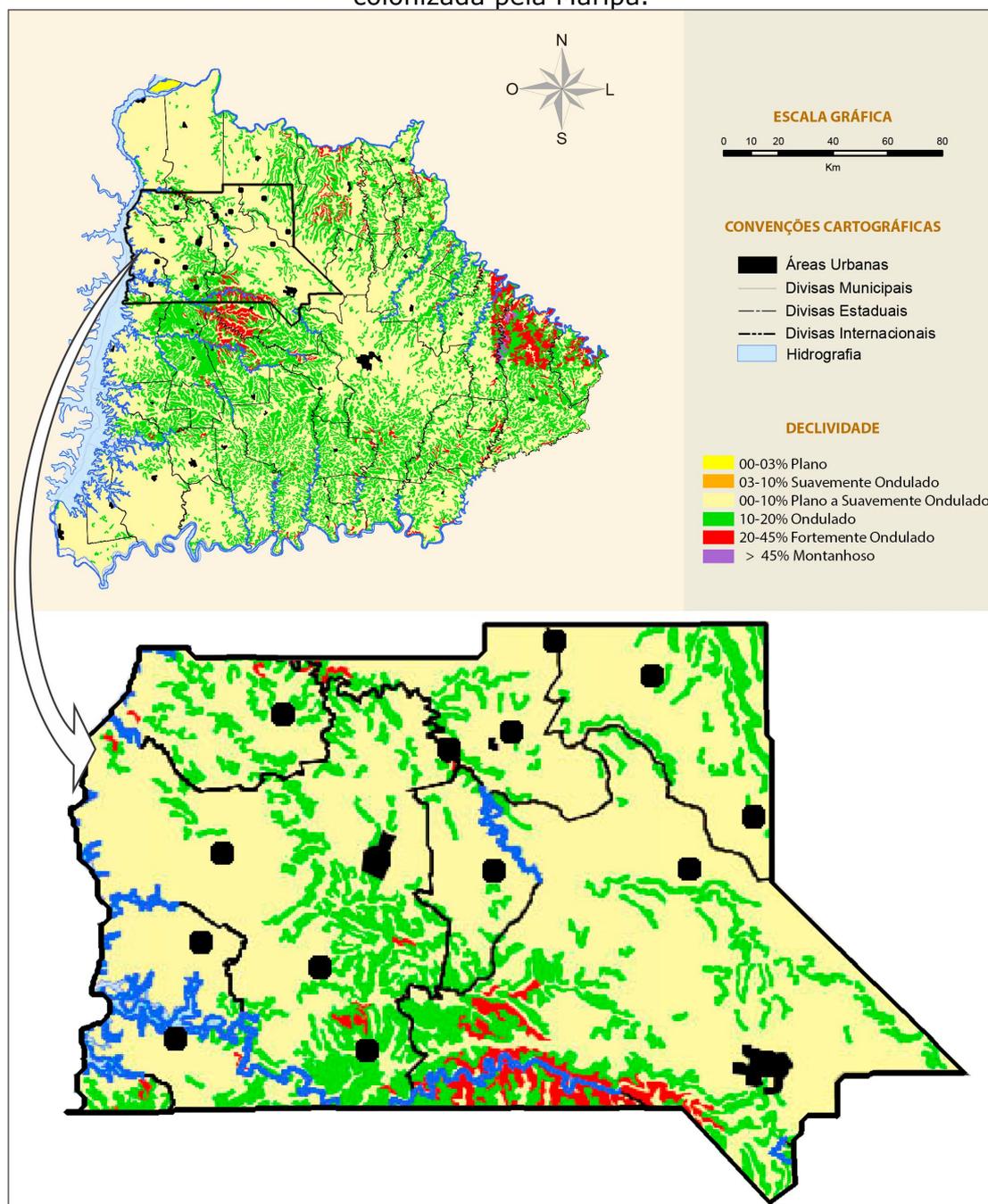
Um esquema semelhante, porém, mais sistemático, podia ser visto na colonização do norte do estado implementado a partir dos anos de 1944, que consistia de uma rede hierarquizada de cidades principais, destinadas ao provimento de bens e serviços especializados a toda a região, distantes 100 quilômetros uma da outra, a saber, Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama; e assentamentos subsidiários com distância entre 10 e 15 quilômetros, todas implantadas sobre o eixo rodoferroviário (cf. REGO; MENEGUETTI, 2010, p. 39-41; BELOTO, 2015). Muller (1986, p. 86-7) afirma que a essência do planejamento de Toledo é mais característica nas regiões de colonização do norte do Paraná e contrasta enormemente

com os projetos de outras partes do oeste paranaense: o projeto de colonização, cuidadosamente planejado e executado.

Muller (1986) foca seu trabalho no município de Toledo. No entanto, o estudo reflete a colonização ocorrida em toda a área adquirida pela Maripá. A "essência" dita pelo autor, que se aproxima da colonização levada a cabo no norte paranaense foi em relação ao tipo do planejamento da região. Além das semelhanças no distanciamento regular e certa hierarquia entre os assentamentos, o planejamento se aproxima no parcelamento rural e nas dimensões dos lotes agrícolas, características que serão apresentadas a seguir.

Além do critério de implantação dos núcleos urbanos ao longo das estradas com uma distância mais ou menos sistematizada, locados, em alguns casos (Vila Nova, Marechal Cândido Rondon e 4 Pontes) nas antigas paradas das *obrages*, outro critério de seleção dos locais para implantação dos assentamentos urbanos da companhia foi pautado pela escolha do sítio topograficamente dominante. Apesar da região oeste ter um relevo predominantemente plano, as cidades foram alocadas, no geral, nos locais mais planos, onde o relevo não ultrapassa 10%. De acordo com Muller (1986, p. 91), a inclinação média da área da Fazenda Britânia é de 6%, ou seja: a cada 100 metros de distância o solo cai 6 metros. O mapa de declividade do oeste do Paraná (Figura 8), se analisado em conjunto com o mapa da Fazenda Britânia (Figura 7), confirmar essa afirmação, pois pode-se notar no mapa de declividade que a maior parte do terreno é plano a suavemente ondulado, algumas partes com o relevo até 20% e uma pequena área ao sul da Fazenda Britânia onde o relevo é fortemente ondulado. Nessa área onde o relevo é mais acidentado, chegando até 40% de inclinação a colonizadora não implantou nenhum núcleo urbano. Portanto, essa característica topográfica explica a "ausência" de assentamentos entre Margarida e Toledo, que se distanciam 50 quilômetros.

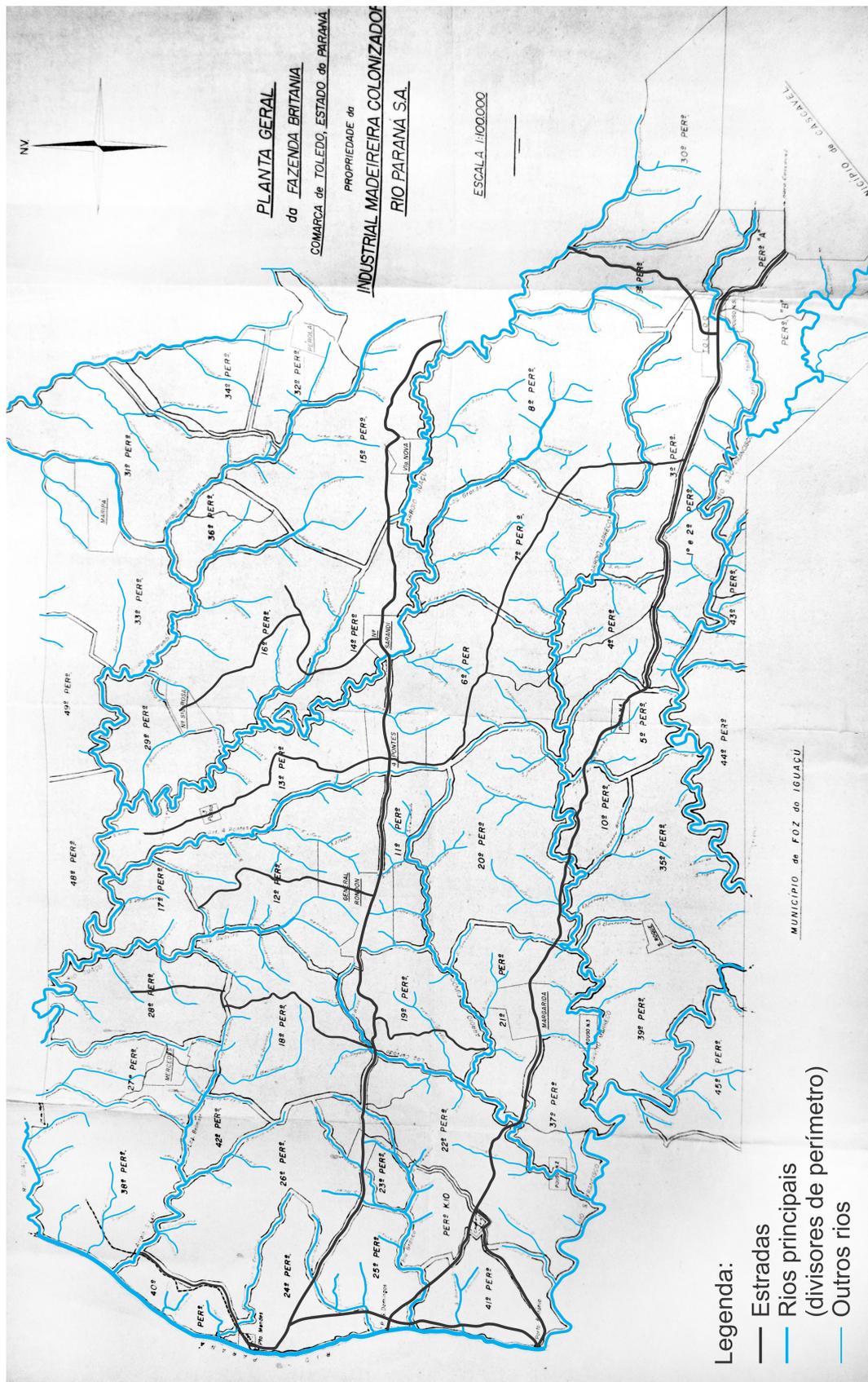
Figura 8 - Mapa de declividade do oeste do Paraná. Em destaque a área colonizada pela Maripá.



Fonte: ITCG (2008) e IPARDES (1995). Organizado pela autora.

Uma vez que o relevo é pouco acidentado, os rios principais foram adotados como limites de parcelas maiores chamadas de “perímetros”. Sobre a linha de cumeada de cada perímetro foram traçadas as estradas vicinais. Essa característica pode ser notada no mapa a seguir (Figura 9).

Figura 9 - Mapa da Fazenda Britânia dividida por perímetros [ca. 1950].



Fonte: Acervo do escritório da Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná -Maripá. Organizado pela autora.

A divisão por “perímetros” foi estabelecida para facilitar a organização espacial. No total as terras da Fazenda Britânia foram divididas em 54 perímetros, formados por chácaras e colônias. Um ou mais perímetros formavam uma comunidade rural servida por um núcleo urbano. Os núcleos eram equipados com igreja, escola, repartições públicas, comércio, etc. de modo a promover o encontro social e prover as necessidades básicas dos colonos (OBERG; JABINE, 1986; NIEDERAUER, 2011, p. 193-95, 206-07).

Com o perímetro delimitado pelo curso d’água e posicionada a estrada na parte alta do sítio, os lotes rurais foram parcelados. No geral, os lotes foram parcelados em áreas de 10 alqueires (MARIPÁ, 1955), tendo sua testada na linha de cumeada, onde passava a estrada, e seu limite posterior no rio ou córrego na parte baixa.

O mapa a seguir (Figura 10, p.67) apresenta a Planta Geral da Fazenda Britânia. Nela pode-se perceber a divisão dos lotes rurais com essas características, assim como a conexão dos núcleos urbanos.

Como já foi dito, os colonizadores do oeste do Paraná vinham de experiências de colonização do sul do Brasil, onde já aparecia esse sistema de parcelamento rural. Muller (1986, p.88), Kohlhepp (2014, p. 58-59), Niederauer (1992, p. 132), Roche (1969, p. 320-321), Silva, Bragagnollo e Maciel (1988, p. 87) concordam que esse tipo de parcelamento é uma antiga tradição e foi introduzido no Brasil por imigrantes vindos da Alemanha.

Jean Roche (1969, p. 320-321), estudioso da colonização alemã no Rio Grande do Sul, diz que a partir de 1889 foi adotado o lote de 15 hectares com acesso a estrada vicinal e ao abastecimento de água. Esse tipo de divisão é chamado por Muller de (1986, p. 87-88) “longos lotes” e foi aceita como a ideal pelos empreendedores da Maripá.

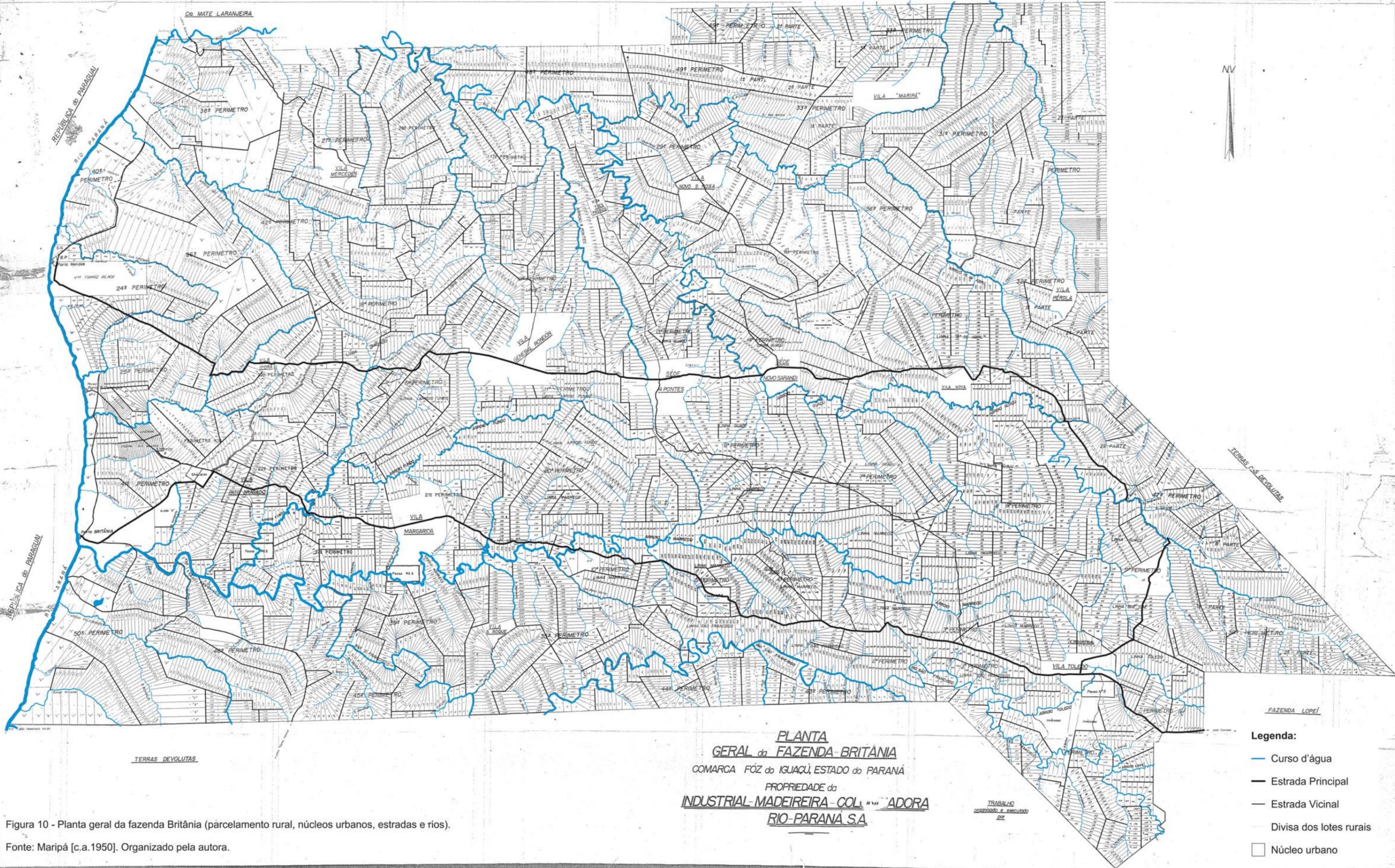
Longos lotes que sobem o rio para a parte mais alta da região em alinhamento com a drenagem natural, podem dar a cada propriedade acesso imediato a ambos, rio e estradas. Mais além, um Sistema de Longos Lotes possibilita uma distribuição equivalente de vários tipos de solo e declives para cada

propriedade. Essas são as razões principais para a escolha do Sistema de Longos Lotes pelos planejadores da Maripá (MULLER, 1986, p. 106).

Esse tipo de parcelamento também foi aceito na colonização do norte do Paraná, ocorrida pouco antes da do oeste paranaense, em meados da década de 1920, já que de acordo com Kohlhepp (2014, p. 58), alguns dos profissionais agrimensores responsáveis pela colonização do norte do Paraná já haviam feito medições de terras no sul do Brasil e estavam familiarizados com o parcelamento em *Waldhufen*²²

A ideia de lotes longos atende a questão topográfica e geográfica, por conta da divisão respeitando a paisagem natural existente, podem dar para cada propriedade o acesso imediato ao curso d'água e a estrada. Entretanto, ela trata de um parcelamento de pequenos terrenos, evitando grandes latifúndios. Essa característica vinha ao encontro dos interesses dos colonizadores, pois "traria para a região, maior quantidade de gente" (MARIPÁ, 1955, p.3) e também das políticas do Governo Federal no Estado Novo (MARIPÁ, 1955).

²² Palavra alemã designada para o tipo de parcelamento de lotes longos paralelos, com acesso ao curso d'água e a estrada.



PLANTA
GERAL da FAZENDA BRITANIA
 COMARCA FÓZ do IGUAÇU, ESTADO do PARANÁ
 PROPRIEDADE da
INDUSTRIAL-MADEIREIRA-COL. Nº 11 ADORA
RIO-PARANA S.A.

TRABALHO
 organizado e executado
 por

- Legenda:**
- Curso d'água
 - Estrada Principal
 - Estrada Vicinal
 - Divisa dos lotes rurais
 - Núcleo urbano

Figura 10 - Planta geral da fazenda Britânia (parcelamento rural, núcleos urbanos, estradas e rios).

Fonte: Maripá [c.a.1950]. Organizado pela autora.

3.2. CONFIGURAÇÃO URBANA

Analisando as plantas urbanas dos núcleos propostos pela companhia Maripá, percebe-se que as formas urbanas propostas pela colonizadora apresentam um padrão geométrico regular e um traçado disposto em grelha regular. De acordo com Trevisan (2010, p. 230), esse tipo de traçado regular, além de ser um dos mais antigos, foi também o mais utilizado ao longo da história das cidades, devido sua facilidade de execução, também sendo o mais apropriado para uma rápida ocupação e colonização de terras.

Trevisan (2010, p.230) afirma que o traçado em malha se originou a milhares de anos atrás na China e Egito, com o intuito de irrigar as terras por igual. No entanto, é “no século V, com a reconstrução da cidade de Mileto²³, que se assiste verdadeiramente à construção de um plano ortogonal” (HAROUEL, 1998, p.15). Após sua utilização em Mileto, o traçado regular geométrico se espalhou por diversas cidades gregas como: Olinto, Agrigento, Pesto, Nápoles e Pompéia, o traçado dessas cidades seguiu “um desenho geométrico. [...] uma regra racional aplicada da escala do edifício à escala da cidade [...]” (BENEVOLO, 2015, p. 113).

Na antiguidade, influenciado pelos gregos e etruscos, o *orientatio*²⁴ era o plano pela qual os romanos traçavam a grelha em seu território. O emprego sistemático do traçado ortogonal nas cidades romanas foi devido a uma preocupação de caráter prático (HAROUEL, 1998, p. 22-3). Tal organização espacial foi empregada, principalmente, nas cidades de origem militar, almejando soluções práticas e rápidas (BENEVOLO, 2015, p. 197). Timgad, na Numídia (Argélia), antiga colônia militar, é considerado o melhor exemplo de cidades traçada dessa maneira.

²³ Mileto foi uma cidade grega, destruída pelos persas em 494 e reconstruída na metade do século V (HAROUEL, 1998, p. 15).

²⁴ Uma das fases de criação das cidades romanas, “consiste em determinar os dois grandes eixos da cidade, suas duas ruas principais, que se cruzam em ângulo reto: o *decumanus* (leste-oeste) e o *cardo* (norte-sul) (HAROUEL, 1998, p. 22).

Os romanos eram um povo eminente prático e organizador, soluções claras e simples, sempre preferidas nos grandes empreendimentos coloniais. Faltava-lhes o refinamento artístico, eram mais engenheiros do que arquitetos [...] (GOITIA, 1996, 56).

O plano quadrilátero romano também é encontrado nas “*bastides*” medievais na França Meridional (BENEVOLO, 2015, p. 263). Fundadas por motivos econômicos (servindo como entreposto comercial) ou militares (com funções defensivas) (HAROUEL, 1998, p. 38-40). São pequenos núcleos regularmente traçados comportando ao centro uma praça (TREVISAN, 2010, p. 231).

Esse sistema de quadrícula, geométrico e cartesiano, quando as circunstâncias permitiram foi utilizado na colonização espanhola da América (GOITIA, 1996, p. 27). Trevisan (2010, p. 231) cita Quito (1534), Santiago (1541), Guadalajara (1542), Caracas (1567) e Buenos Aires (1580). Esse sistema também está presente nas cidades norte americanas como: Savannah (1734), Nova York (1791) e Jeffersonville (1802) (TREVISAN, 2010, p. 232).

No Brasil, tal traçado foi intensamente utilizado desde o período pombalino (TREVISAN, 2010, p. 233). Reis (2000, p. 131-2) aponta que nas cidades do Brasil colônia, a partir do segundo século do descobrimento, tornou-se comum o uso dos traçados regulares geométricos em muitos núcleos novos e também em áreas abertas para expansão urbana. Esse traçado permeou também as cidades novas do século XX, como é o caso das cidades colonizadas pela companhia Maripá.

Considerando os 15 núcleos urbanos planejados pela companhia e também utilizando da metodologia de análise estabelecida no primeiro capítulo deste trabalho foi elaborada a Tabela 4 mostrando os principais aspectos destes novos assentamentos. Na tabela foram levados em conta os aspectos quantitativos: número de praças, quadras, lotes e vias; área das quadras e dos lotes e a área total urbana. Assim como, se há hierarquia ou equivalência de vias. Nesse sentido, a organização se deu a partir da maior área (Marechal Cândido Rondon) a menor (Santa fé).

Tabela 4 - Aspectos dos núcleos urbanos implantados pela Colonizadora Maripá.

Núcleo Urbano	Nº de Praças	Nº de Quadras	Área das Quadras	Nº de Lotes	Área dos Lotes	Nº de Vias	Hierarquia de Vias	Área Total Urbana
Marechal Cândido Rondon	3	171	10.500m2 10.000m2	2001	800 m2 1000 m2	29	sim	2.625.100 m2
Toledo	1	113	10.000m2 *	1146	800 m2 1000 m2	27	sim	1.710.140 m2
4 Pontes	2	62	10.000m2	702	800 m2 1000 m2	17	sim	896.100 m2
Vila Maripá	1	60	10.000m2	708	800 m2 1000 m2	18	sim	912.925 m2
Vila Margarida	2	54	10.000m2	610	800 m2 1000 m2	15	sim	794.550 m2
Vila Pato Bragado	1	40	10.000m2	468	800 m2 1000 m2	16	sim	616.100 m2
Vila Mercedes	1	34	10.000m2	467	800 m2 1000 m2	12	sim	606.282 m2
Vila Nova Santa Rosa	1	32	10.000m2	364	800 m2 1000 m2	13	não	470.400 m2
Vila Nova	1	28	10.000m2	312**	800 m2 1000 m2*	14	sim	431.472 m2
Iporã	1	20	10.000m2	228	800 m2 1000 m2	11	não	310.000 m2
Vila Entre Rios	1	16	10.000m2	180	800 m2 1000 m2	10	não	250.000 m2
Vila Pérola	1	16	10.000m2	178	800 m2 1000 m2	10	não	245.200 m2
Vila São Roque	1	15	10.000m2	168	800 m2 1000 m2	10	não	235.600 m2
Vila Novo Três Passos	1	8	10.000m2	184	800 m2 1000 m2	8	não	230.000 m2
Vila Santa Fé	1	9	10.000m2	88	800 m2 1000 m2	6	não	129.200

Organização: Autora, 2015.

* Foram traçadas quadras de tamanhos variados no entorno da forma urbana.

**Pela Planta da zona urbana não é possível estabelecer o número de lotes, pois os mesmos não estão traçados. Nesse sentido, foi levado em conta o padrão seguido nos outros núcleos urbanos e estima-se esse valor.

Ao observar a tabela, chama atenção o fato de Toledo, a cidade onde se iniciou a ocupação, escolhida para implantação da sede da companhia, ter área total urbana, além de outros aspectos, inferior a Marechal Cândido Rondon.

Uma possível explicação para esse fato pode estar relacionada ao contexto histórico da direção da companhia. Toledo foi escolhida como local principal no início da ocupação, quando a colonizadora era dirigida por Alfredo Ruaro, descendente de italiano. Ao mudar a direção da Maripá, o novo diretor com descendência alemã, Willy Barth, elegeu o núcleo de Marechal Cândido Rondon para concorrer com Toledo.

Rondon deveria tornar-se um grande centro urbano, de origem alemã [...]. Muitas vezes quando alguém chegava à Toledo e ali queria estabelecer-se com casa comercial ou com alguma pequena indústria, recebia estímulos por parte de Willy Barth, para que transferisse sua casa comercial ou sua indústria para Rondon. Explicava ele que ali havia mais chance, que a concorrência era menor e que a Maripá ali iria investir muito dinheiro (WACHOWICZ, 1982, p. 178).

Essa passagem descrita por Wachowicz (1982) pode esclarecer o fato da planta inicial de Marechal Cândido Rondon possuir elementos superiores à Toledo. Pois como foi dito, a colonização propriamente dita, se iniciou com a direção de Willy Barth.

Outros aspectos relacionados na Tabela 4 serão retomados, quando necessários, ao longo da análise dos núcleos urbanos.

A fim de criar uma visão geral das plantas urbanas dos quinze núcleos, elas foram organizadas a partir da cronologia e são apresentadas no Quadro 1.

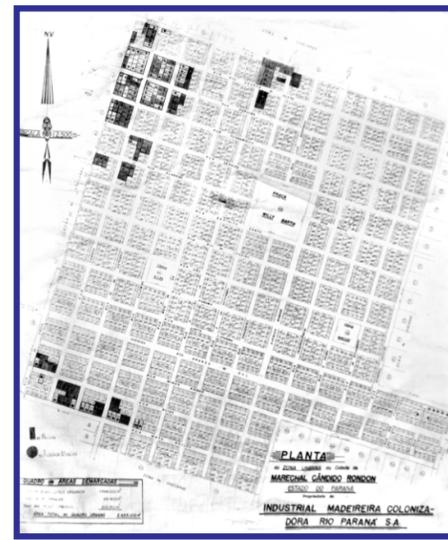
Após o Quadro 1 é exibido o Quadro 2, este Quadro alia as plantas urbanas a um esquema interpretativo de análise dos aspectos apresentados no primeiro capítulo: forma urbana, sistema viário, quadras, lotes e espaços livres.

Essa sistematização mostrou-se útil na medida que permitiu agrupar as plantas e os aspectos de análise. Desse modo, foi possível observar as afinidade e diferenças dos núcleos urbanos. Ademais, o Quadro confirma a heterogeneidade do conjunto, e, com isso, permite observar e apontar as características do urbanismo das cidades da Maripá.

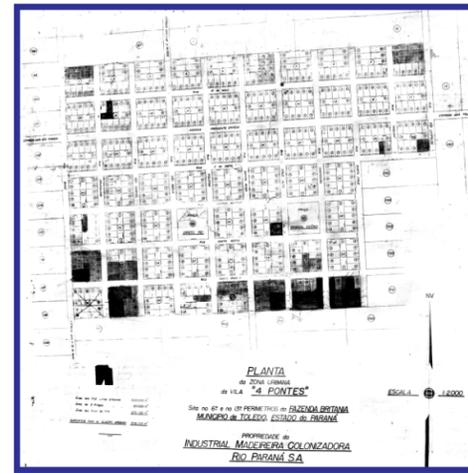
PLANTAS URBANAS



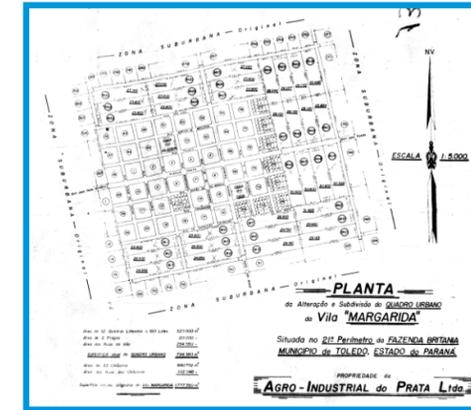
TOLEDO - 1946



MARECHAL CÂNDIDO RONDON - 1951



4 PONTES - 1951



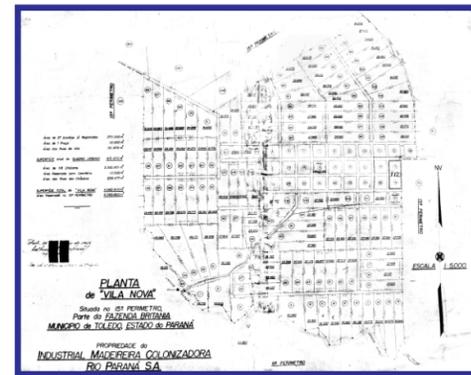
MARGARIDA - 1952



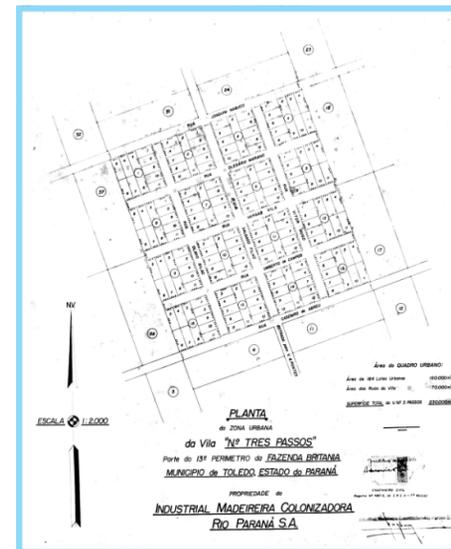
MERCEDES - 1952



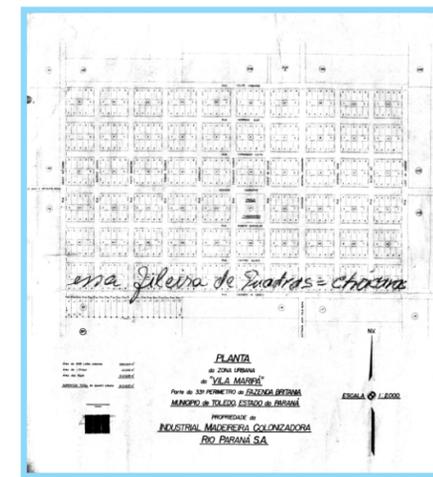
NOVA SANTA ROSA - 1952



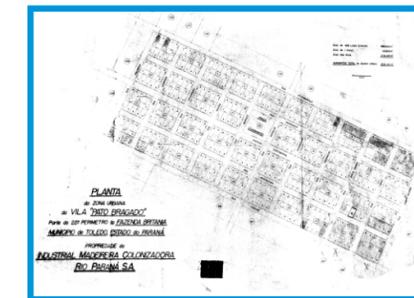
VILA NOVA - 1952



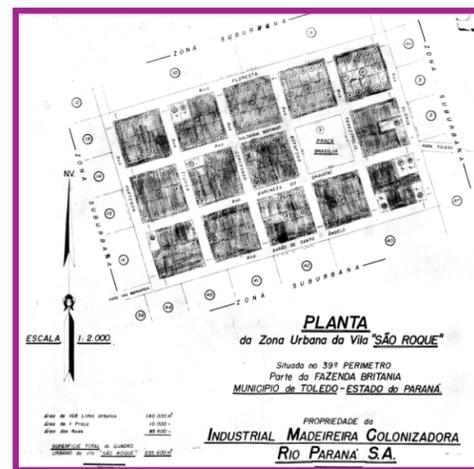
NOVO TRÊS PASSOS - 1952



MARIPÁ - 1953



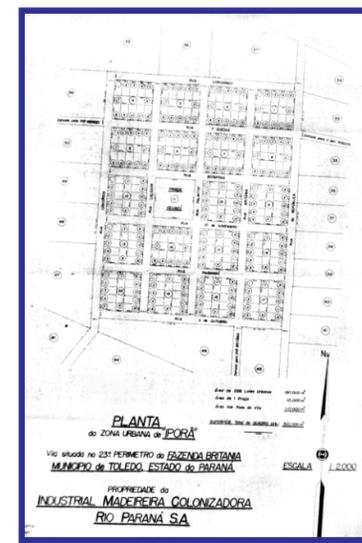
PATO BRAGADO - 1954



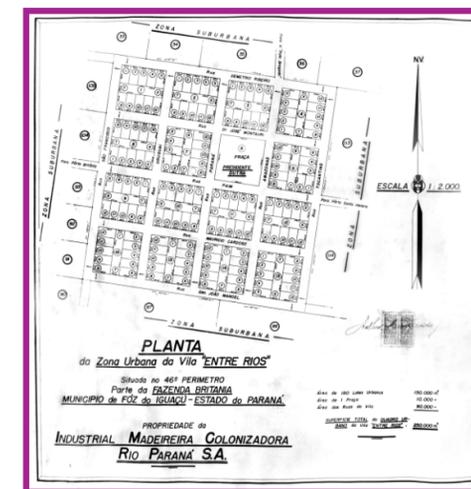
SÃO ROQUE - 1954



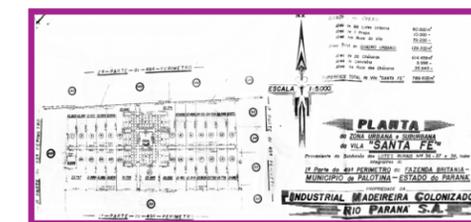
PÉROLA - 1955



IPORÃ - 1956



ENTRE RIOS - 1959



SANTA FÉ - 1961

Legenda:

- Núcleos urbanos implantados na estrada tronco do norte
- Núcleos urbanos implantados na estrada tronco do meio
- Núcleos urbanos implantados na estrada tronco do sul
- Núcleos urbanos implantados fora das estradas principais

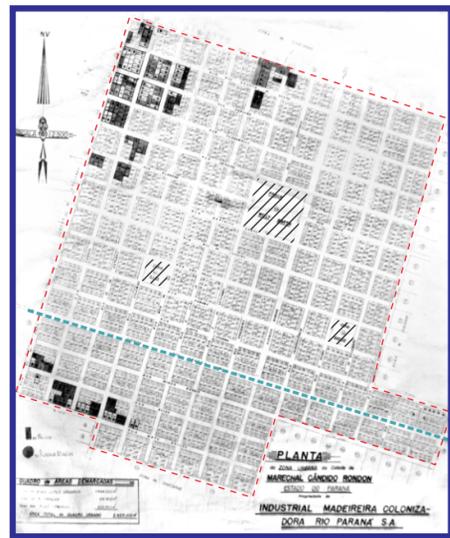
Quadro 1: Plantas da zona urbana dos núcleos implantados pela Maripá.

Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná - Maripá.
Organizado pela autora.

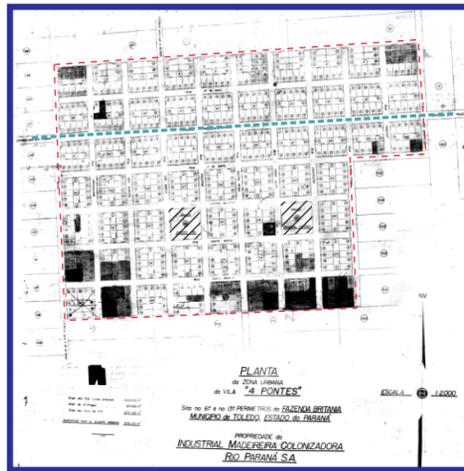
PLANTAS URBANAS



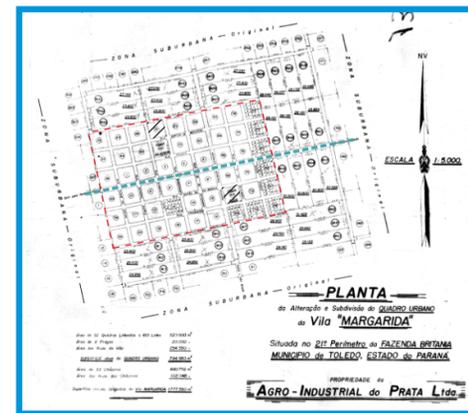
TOLEDO - 1946



MARECHAL CÂNDIDO RONDON - 1951



4 PONTES - 1951



MARGARIDA - 1952



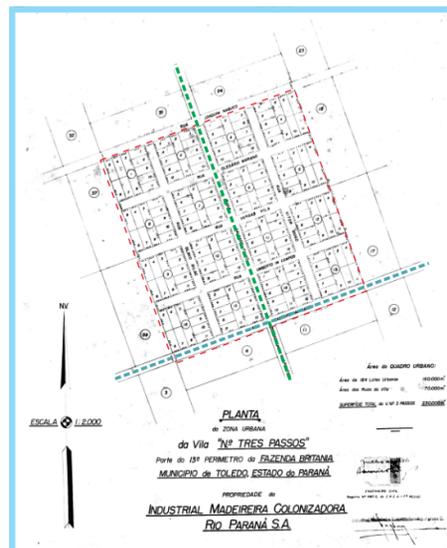
MERCEDES - 1952



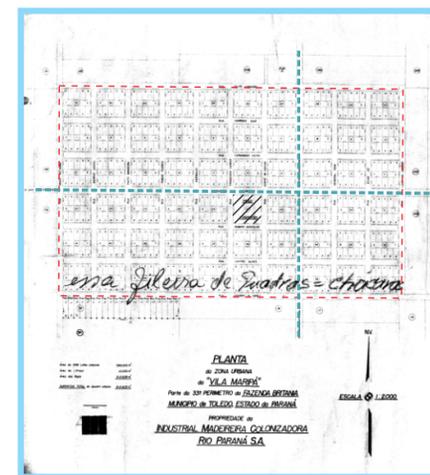
NOVA SANTA ROSA - 1952



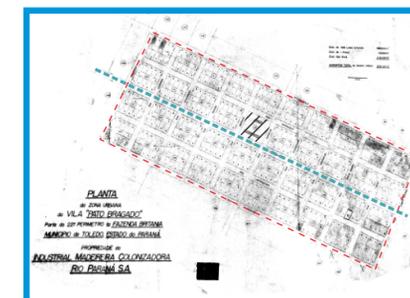
VILA NOVA - 1952



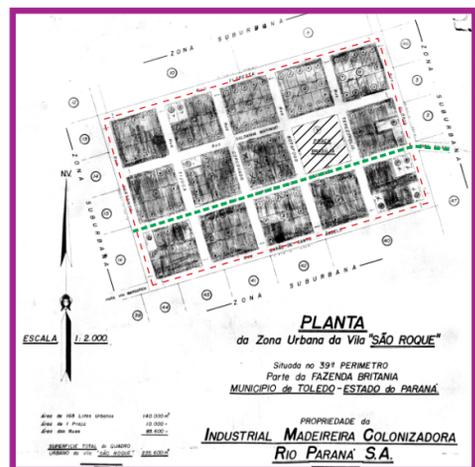
NOVO TRÊS PASSOS - 1952



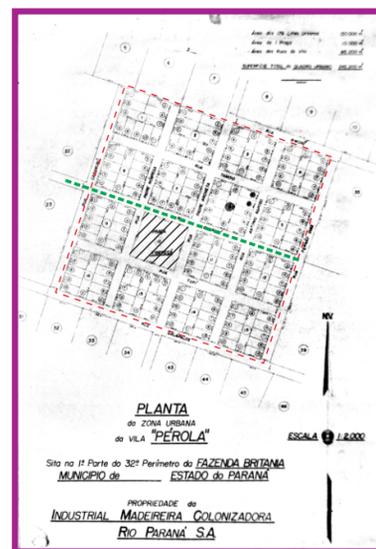
MARIPÁ - 1953



PATO BRAGADO - 1954



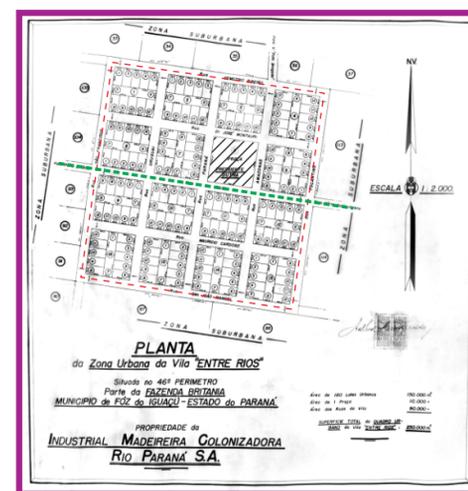
SÃO ROQUE - 1954



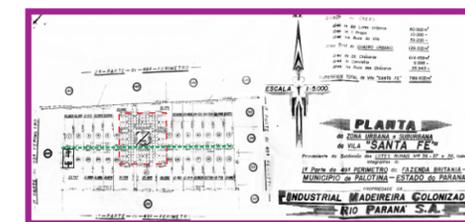
PÉROLA - 1955



IPORÃ - 1956



ENTRE RIOS - 1959



SANTA FÉ - 1961

Legenda:

- Núcleos urbanos implantados na estrada tronco do norte
- Núcleos urbanos implantados na estrada tronco do meio
- Núcleos urbanos implantados na estrada tronco do sul
- Núcleos urbanos implantados fora das estradas principais
- Forma urbana
- Estrada regional tida como principal
- Estrada regional equivalente
- Estrada vicinal
- Espaço livre: praça
- Espaço livre: cemitério

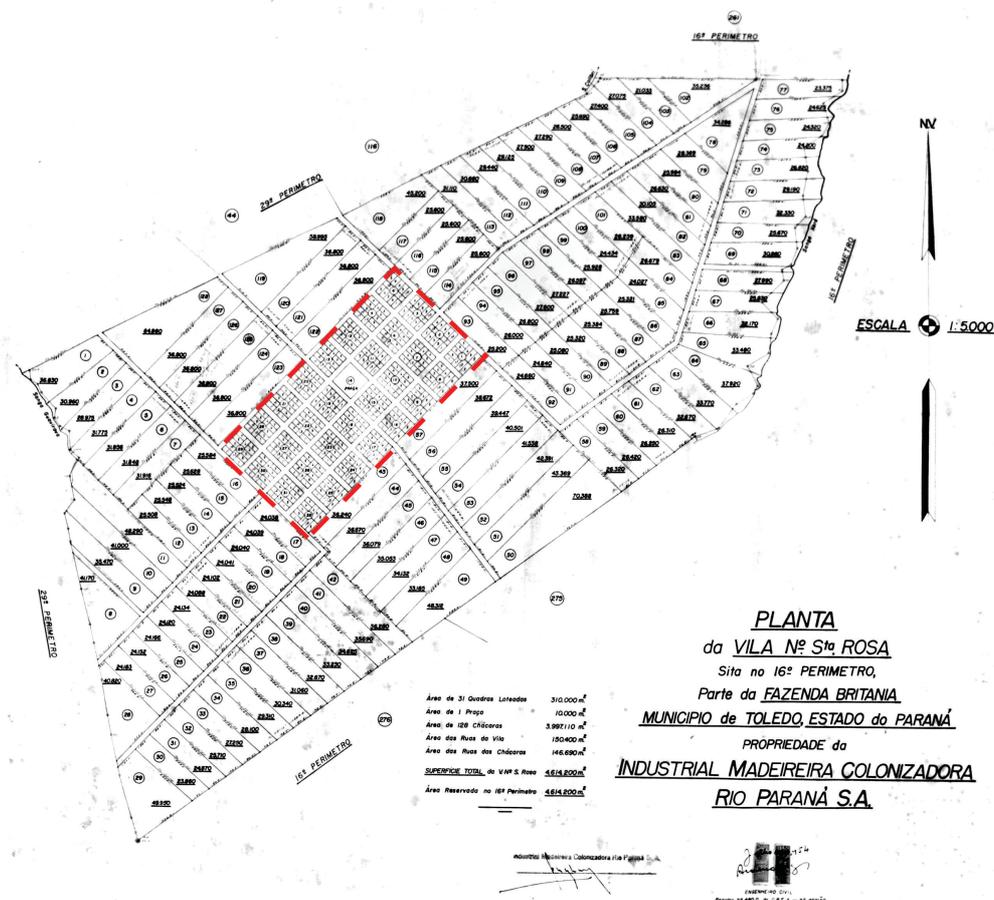
Quadro 2: Esquema interpretativo de análise das plantas da zona urbana dos núcleos implantados pela Maripá.

Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná - Maripá.
Organizado pela autora.

A área urbana regular foi frequentemente circundada por terreno maiores que as quadras residenciais, chamadas de chácaras, "divididas [...] em 2,5 hectares" (MARIPÁ, 1955).

Abaixo a Figura 11 mostra a planta da zona urbana de Nova Santa Rosa (detalhe em vermelho) e em torno dela a zona suburbana (chácaras).

Figura 11 - Planta da zona urbana e suburbana de Nova Santa Rosa (tracejado vermelho demarca o limite da forma urbana).



Fonte: Acervo do escritório da Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

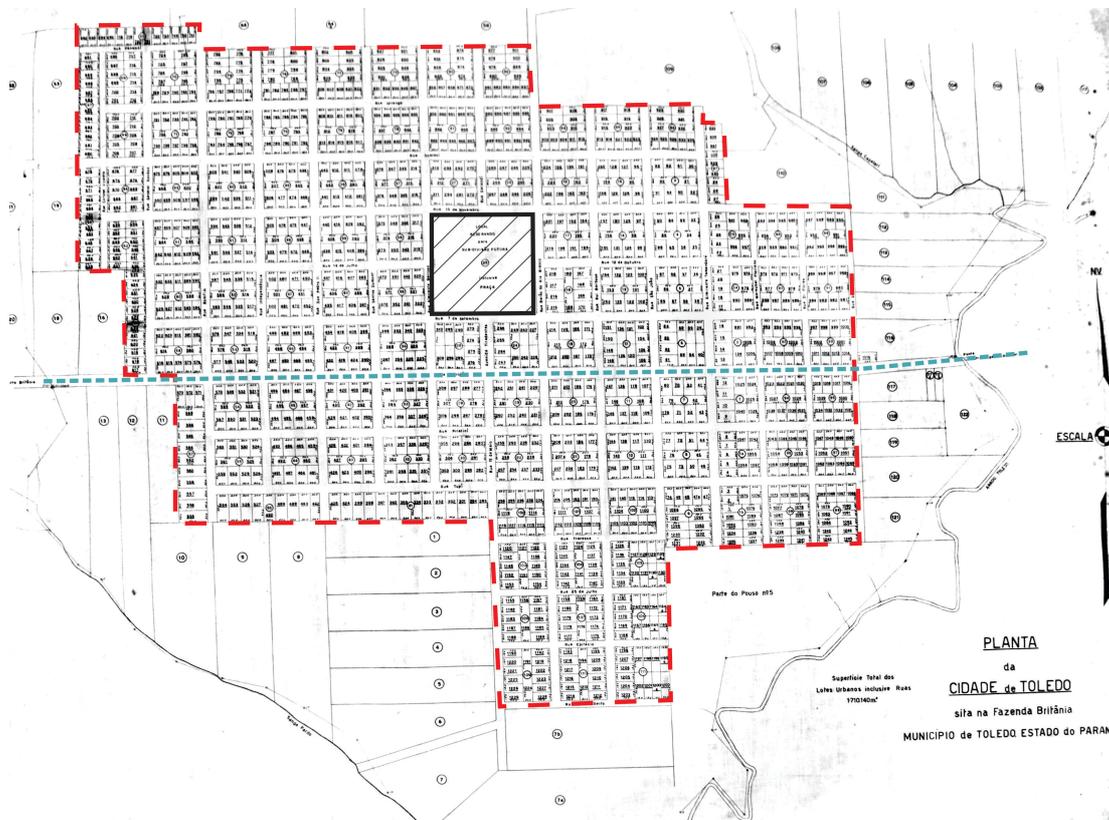
Embora Muller (1986, p. 111) entenda que estes terrenos foram implantados para serem subdivididos em lotes urbanos, caso houvesse expansão urbana, Gregory (2002, p. 102) e Niederauer (2011, p. 204) concordam que essas chácaras estavam destinadas ao cultivo de hortifrutigranjeiros para abastecer os núcleos urbanos. Niederauer (2011, p. 204), descreve esses terrenos circundantes como: "Anéis de chácaras,

que mediriam, cerca de dois e meio hectares (25.000 m²), cuja venda seria destinada a pessoas de menor poder aquisitivo ou aqueles que desejassem dedicar-se à horticultura”.

De modo semelhante, a chácara também pode ser encontrada na colonização do norte do estado, onde foi tratada como cinturão verde protetor das nascentes adjacentes à forma urbana e abastecedor da população urbana (YONEGURA, 2010; cf. CMNP, 1975; REGO, 2009).

Pode-se perceber que a divisão entre o limite do parcelamento das chácaras e o início da zona rural se deu pelo curso d'água, obedecendo as características naturais do terreno. Essa característica pode ser notada em quatro núcleos urbanos, dos quais se teve acesso à planta da zona suburbana: Margarida, Nova Santa Rosa (Figura 11), Toledo (Figura 12) e Vila Nova.

Figura 12 - Planta da zona urbana e suburbana da cidade de Toledo (tracejado vermelho demarca o limite da forma urbana e em azul a estrada regional).

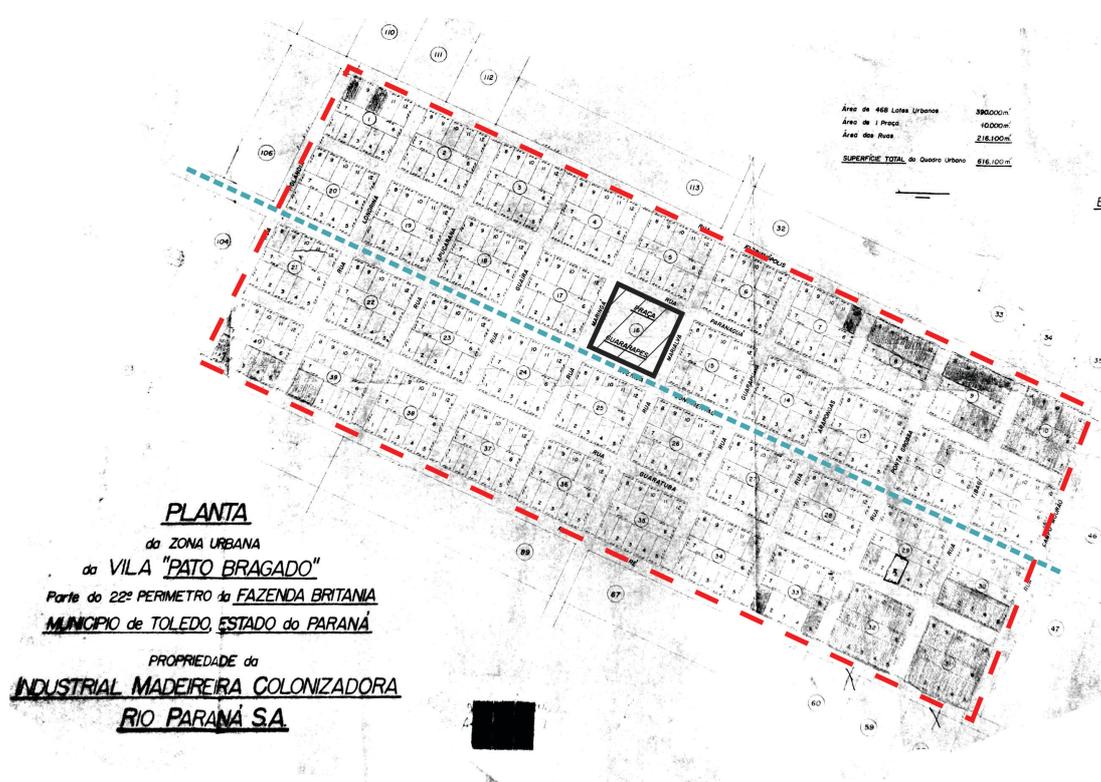


Fonte: Acervo do escritório da Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

A forma urbana (detalhe em tracejado vermelho, Quadro 2 e Figura 13) acabou resultando em perímetro aproximado ou igual à forma retangular (Toledo, Marechal Cândido Rondon, 4 Pontes, Margarida, Nova Santa Rosa, Vila Nova, Maripá, Pato Bragado (Figura 13), São Roque e Iporã) ou quadrada (Mercedes, Novo Três Passos, Pérola, Entre Rios e Santa Fé), decorrente do parcelamento regular.

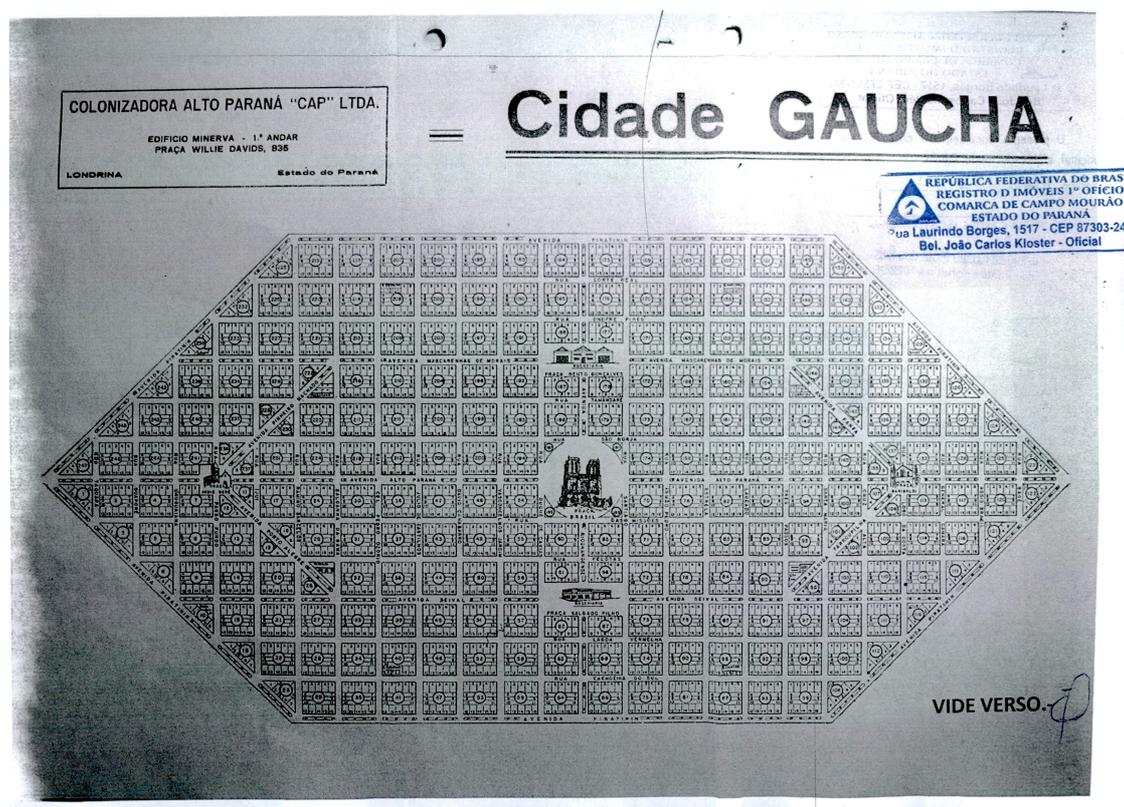
Não se nota a opção a priori por um formato específico ou mais sofisticado como se viu na colonização do norte do estado (Figura 14). Seu posicionamento no território se deu pela posição da estrada regional, devido ao traçado paralelo das vias, conseqüentemente originou a forma urbana. Pode se notar na imagem (Figura 13) a forma urbana como consequência do traçado da via regional.

Figura 13 - Planta da zona urbana de Pato Bragado (tracejado vermelho demarca o limite da forma urbana e em azul a estrada regional).



Fonte: Acervo do escritório da Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

Figura 14 - Traçado de Cidade Gaúcha, 1953.



Fonte: Cartório de Registro de Imóveis de Campo Mourão.

Os assentamentos, como já dito, foram criados após a abertura das estradas, mas, ainda assim, as estradas cortaram as formas urbanas. A estrada regional foi tratada como via urbana mais importante (detalhe em tracejado azul: Quadro 2, Figura 13), com largura maior que as demais, passando ter caráter de avenida, nos núcleos com área urbana entre 431.472 m² e 2.625.100 m², com exceção de Nova Santa Rosa. Os assentamentos implantados fora das estradas tronco (São Roque, Entre Rios, Pérola e Santa Fé) foram cortados por estradas vicinais (detalhe em tracejado verde, Quadro 2) equivalentes as demais. Nos demais núcleos, apesar de serem cortados pela estrada regional (detalhe em tracejado laranja, Quadro 2), as ruas possuem equivalência entre si, como se pode notar na Tabela 4.

Via de regra, a estrada implantada na linha de cumeada, determinou a parte alta do núcleo urbano, as demais vias foram traçadas paralelas a essa que consequentemente determinou a forma urbana.

A imagem a seguir (Figura 15), de Vila Nova, exemplifica essas características. Pode-se notar a estrada regional (tronco do meio) cortando o núcleo urbano na parte alta e as outras vias, hierarquicamente menores, traçadas paralelas gerando a forma urbana.

Figura 15 - Vista aérea de Vila Nova, 1980.



Fonte: Acervo do Museu Histórico Willy Barth.

Essas mesmas características, a estrada regional cortando a cidade na parte alta e as vias secundárias traçadas paralelas gerando a forma urbana, podem ser notadas em registros mais antigos (Figura 16 e 17) da cidade de Toledo no ano de 1952 e 1953 respectivamente.

Figura 16 - Vista aérea da cidade de Toledo, 1952.



Fonte: Acervo do Museu Histórico Willy Barth.

Figura 17 - Vista aérea da cidade de Toledo, 1953.



Fonte: Acervo do Museu Histórico Willy Barth.

A companhia, de acordo com seu Plano de Ação, contido no Plano de Colonização, se preocupou em estabelecer “áreas reservadas para praças, passeios públicos, igrejas etc.” (MARIPÁ, 1955, p. 6). A vista aérea (Figura 18) a seguir mostra parcialmente o centro de Toledo e a igreja construída na quadra reservada pela companhia.

Figura 18 - Vista aérea parcial do centro de Toledo, 1968.



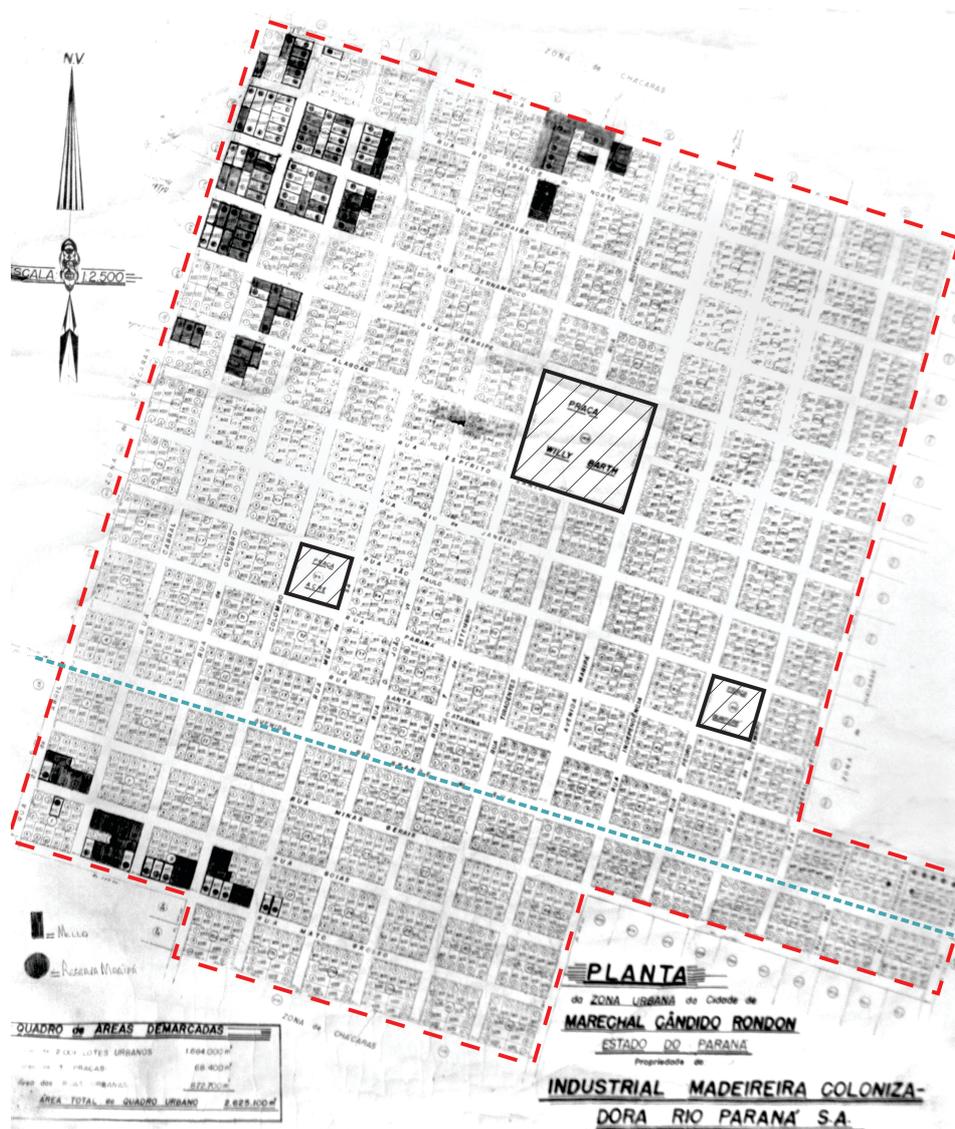
Fonte: Acervo do Museu Histórico Willy Barth.

O que se pode notar nos projetos é que as áreas reservadas são configuradas, em geral, por uma quadra de 10.000m² não-edificada (detalhe hachurado: Quadro 2, Figura 19), em geral situada no centro geométrico de cada forma urbana.

Diferentemente dos outros núcleos urbanos, em Toledo e Marechal Cândido Rondon (Figura 19), tidos como cidades principais (Tabela 4), a praça central é configurada pela associação de quatro quadras. Em 4 Pontes e Margarida, também ocorre uma exceção, em ambas cidades foram reservadas duas quadras distintas para praças, isso também ocorreu em Marechal Cândido Rondon, além da praça principal, outras duas praças menores, de uma quadra cada, foram implantadas. Apenas

Novo Três Passos não apresenta em sua planta urbana área reservada para praça.

Figura 19 - Planta da zona urbana de Marechal Cândido Rondon (hachura demonstra as praças; tracejado vermelho demarca o limite forma urbana e em azul a estrada regional).



Fonte: Acervo do escritório da Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

Além das praças, observa-se nos projetos urbanos de Mercedes, Santa Fé e Vila Nova, local reservado para cemitério (Figura 20), todos dispostos na zona suburbana, na área reservada para as chácaras.

Figura 20 - Mercedes. Detalhe da quadra na zona suburbana reservada para o cemitério (hachura demonstra o cemitério; tracejado vermelho demarca o limite da forma urbana).

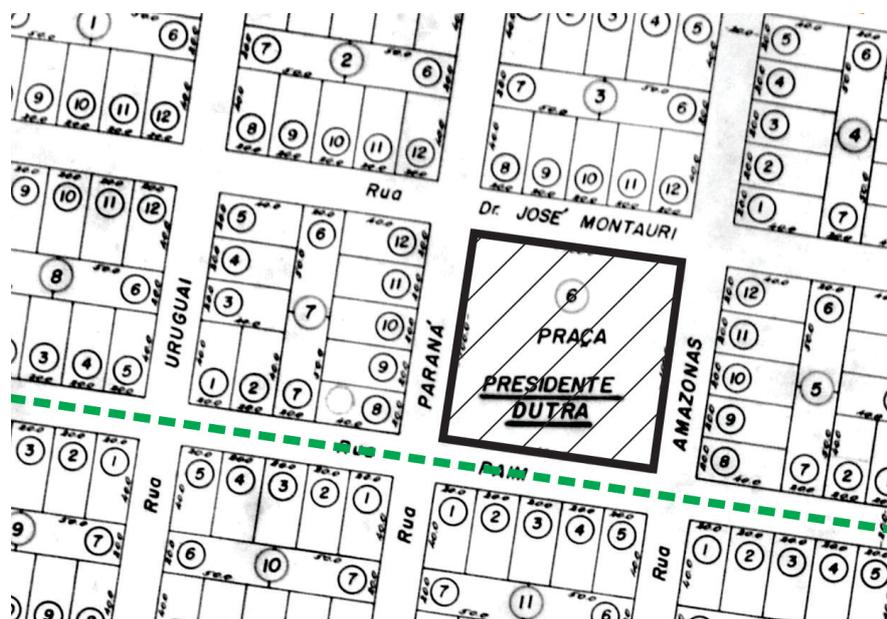


Fonte: Acervo do escritório da Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

Nas plantas dos outros núcleos não foi identificado espaço livre para implantação de cemitério.

Pode-se observar nos núcleos urbanos a regularidade do traçado na disposição de quadras e lotes. Quadras quadradas seguiram um padrão, apresentando 100 m de lado, totalizando uma área de 10.000m². Em geral foram subdivididas em dez lotes de 800 m² e dois de 1000 m². Entre os núcleos não há padronização na definição do posicionamento dos lotes na quadra em relação a orientação solar. Porém, na maioria, os lotes respeitam a mesma direção em cada núcleo, e, no geral, houve a preocupação de orientar o maior número de terrenos para a praça conforme detalhe da imagem a seguir (Figura 21).

Figura 21 - Entre Rios. Detalhe da divisão da quadra em lotes, estes voltados à praça (hachura demonstra a praça; tracejado verde demarca a estrada vicinal).



Fonte: Acervo do escritório da Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

As plantas urbanas analisadas não apresentam um tratamento estético diferenciado que indique a centralidade do núcleo urbano. Pois, mesmo no caso de Nova Santa Rosa, onde acontece um cruzamento de duas vias principais e a praça está nesse cruzamento (ver Quadro 2), no centro geométrico da forma urbana, não parece criar um centro. Diferentemente é o que acontece no desenho de Cidade Gaúcha (Figura 14) que apresenta um tratamento estético central, demonstrando fortes indícios de centralidade, com a igreja e reunião dos edifícios públicos e um tratamento hierárquico.

No entanto, apesar de não haver esse tratamento diferenciado representado no desenho das plantas, os indícios sobre a centralidade urbana recai em torno das praças, pois a construção da igreja, ocorreu, quase que exclusivamente em todos os núcleos urbanos em frente a praça²⁵. Em 4 Pontes, Maripá e Pato Bragado, além da igreja a prefeitura foi construída ao lado da praça, formando assim, uma reunião de edifícios que caracterizam a região central.

²⁵ Apenas no núcleo urbano de Novo Três Passos não há representação da praça no desenho da planta.

A importância da implantação da igreja nessas novas cidades é destacada por Gregory (2002, p. 169) ao descrever a divulgação e venda dos terrenos da Maripá, o autor diz que os agentes ao divulgarem o empreendimento da Maripá entre os colonos, destacavam, além da infraestrutura, a existência de igrejas nos núcleos urbanos. No Plano de Colonização (1955, p. 31) a companhia destaca que “logo que se formava uma sede nova, e seus moradores se uniam em torno das respectivas crenças religiosas, a Maripá [...] fornecia-lhe o material necessário para construção de suas igrejas”

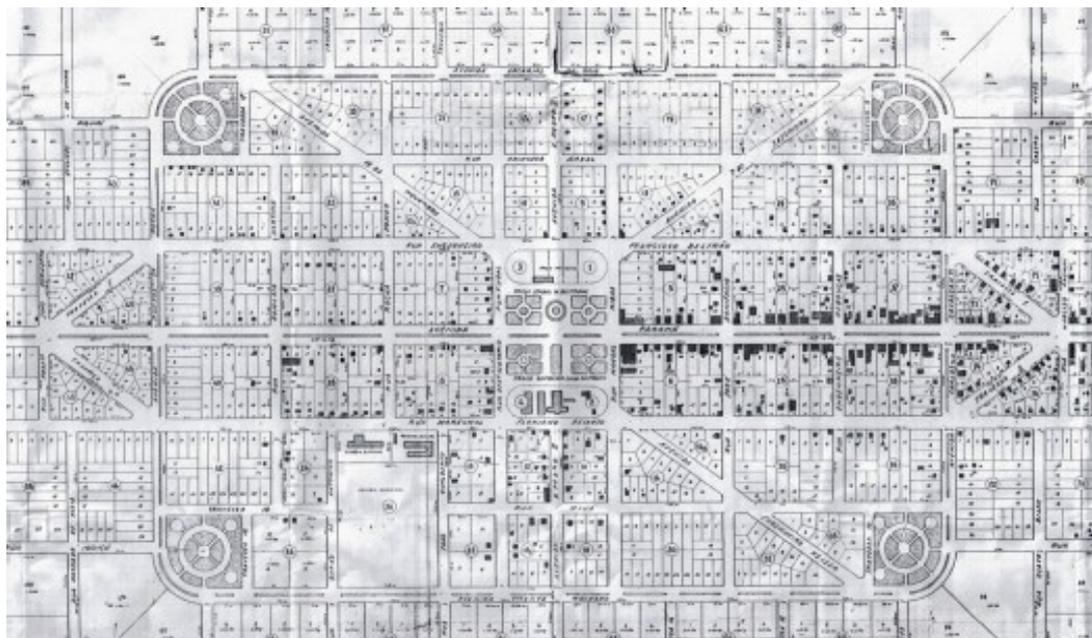
Outro fator que pode comprovar a importância da igreja nos núcleos urbanos é a descrição que Piaia (2004, p.162) faz a respeito dos imóveis construídos em torno da igreja: “construção de belas casas”, o que demonstravam os recursos de seus proprietários e indicavam a maior valorização dos terrenos nesse local.

Nesse sentido, pode-se dizer que a questão do centro urbano recai sobre a igreja e suas proximidades, e era, de acordo com Schneider (2001, p.76), em torno dela que ocorriam, quase que exclusivamente, os encontros sociais entre os colonos.

Mesmo que de modo empírico, elaborado de maneira mecânica, o traçado das plantas das cidades do oeste seguem as noções do clássico *cardo-decumano* presente nos assentamentos militares do Império Romano almejando soluções práticas e rápidas. Por se tratarem de novos assentamentos urbanos em zonas de especulação fundiária, ou seja, cidades destinadas totalmente à venda, o tabuleiro xadrez é a forma mais expedita, prática, econômica de se traçar uma nova cidade, também favorecida pelo terreno plano.

Desse modo, o urbanismo regular apresentado no desenho das plantas apresenta-se sem veleidades estéticas, diferentemente das cidades implantadas no norte do estado, como exemplo Tamboara (Figura 22) que apresenta um traçado além de funcional, estético.

Figura 22 - Detalhe do traçado de Tamboara, 1960.



Fonte: 1º Cartório de Registro de Imóveis de Apucarana.

A elaboração do traçado urbano das cidades do oeste teve como condicionantes a estrada regional e do terreno plano, e sem maiores interesses que o próprio parcelamento urbano. Resultando em uma paisagem monótona, sem apreço estético, mas ao mesmo tempo um traçado ágil e objetivo.

Nesse sentido, nota-se que os núcleos urbanos foram traçados dessa maneira pela agilidade para que pudessem atender as demandas dos agricultores, a cidade foi feita para atender o campo, sendo ela, um objetivo secundário na colonização.

Os colonizadores, que em sua maioria eram filhos de colonos com tradição agrícola, expressavam diretamente no discurso do Plano de Colonização (1955) o interesse pelo adensamento da área com agricultores acostumados com a lida no campo e com o cultivo da policultura. A elaboração do parcelamento rural, ao ser comparado com o parcelamento urbano, é muito mais elaborado e preocupa-se com variadas questões, além do traçado. Desse modo, pode-se dizer que, o parcelamento urbano foi menos primordial para essa colonização em relação ao parcelamento das colônias rurais.

| CONSIDERAÇÕES FINAIS



Imagens p. 86: Aerofoto de Novo Três Passos, Toledo, Vila Nova, Margarida e Marechal Cândido Rondon (de cima para baixo), 1980.

Instituto de Terra, Cartografia e Geociências do Paraná (ITCG)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou desvendar a questão urbana e regional empreendida pela Colonizadora Maripá no oeste paranaense. A maior parte da historiografia em relação ao oeste volta-se à questão social e histórica da região, pouco se vê falar em trabalhos com o foco no urbanismo e na configuração regional. Deste modo, esta pesquisa veio contribuir para a historiografia regional e também para o urbanismo brasileiro do século XX. Nesse sentido, as plantas urbanas e alguns mapas que aqui foram apresentados tem caráter inédito. A abertura da empresa cedendo esses arquivos foi de fundamental importância para a realização da pesquisa com foco em caracterizar a colonização privada da Maripá.

De posse dessas fontes primárias, foi necessário recorrer a certas ferramentas para esmiuçar os significados de seus desenhos. Assim, foi buscado na morfologia urbana o aporte para análise. Rego (2009) diz que a morfologia urbana oferece ferramentas úteis na história das formas urbanas, especialmente quando faltam registros escritos e documentos históricos. Assim, estudos morfológicos têm fornecido evidências para a descrição da gênese da forma das cidades. Nesse sentido, este trabalho seguiu os preceitos de análise formal da escola inglesa de morfologia, que tem se destacado pela abordagem cognitiva e explanatória. A partir disso, formou-se uma metodologia que serviu de base para a análise.

Outro objetivo do trabalho, foi entender o contexto histórico da ocupação do oeste paranaense: ela se deu a partir das políticas de incentivo a ocupação dos "vazios" no território nacional do governo Getúlio Vargas, e com o enfraquecimento das *obrages*. A partir de então, as empresas colonizadoras, especialmente gaúchas, se sentiram fortalecidas a comprarem terras e colonizarem a região. Nesse sentido, a Industrial Colonizadora Rio Paraná S.A. – Maripá inicia suas atividades no oeste paranaense, com sede em Toledo, no ano de 1946. Moldando a região no aspecto urbano e regional, a caracterização dessa ocupação foi objeto dessa pesquisa, que se apoiou em análises de mapas e plantas urbanas.

O resultado da análise se concretizou em duas esferas: uma mais ampla, voltada para toda extensão da Fazenda Britânia, na compreensão da relação entre cidades e suas conexões, da relação com as características naturais da área e o parcelamento rural; e a outra mais restrita ao traçado e forma urbana e seus elementos morfológicos.

Observou-se que, sem exceção, o traçado urbano é marcado pela regularidade. As cidades cristalizaram um traçado simplificado, geométrico, típico das zonas de colonização, que aspira a lucratividade, rapidez e praticidade. Kostof (1991) diz que o modelo em grelha foi o traçado mais comum das cidades planejadas, pois é o método mais simples de divisão fundiária e de criação da forma urbana.

A Maripá não era senão uma empreendedora privada, apesar de assumir, algumas vezes, o papel que cabia ao Estado. Seu interesse maior era: a exploração dos recursos naturais, parcelamento e venda de lotes rurais e urbanos. Portanto, os núcleos urbanos aqui estudados são frutos da razão de mercado.

No entanto, deve-se ressaltar que houve a preocupação com a escolha do sítio em relação a implantação dos núcleos urbanos. As cidades foram implantadas nos locais mais planos da área da fazenda, devido as características do solo a regularidade do traçado foi permitida.

Ademais, o projeto destas novas cidades obedeceu ao traçado das antigas picadas. O traçado de cada forma urbana teve como princípio a via regional, que no geral, cortava a forma urbana, e se ateve a ela como elemento condicionante do espaço urbano. A posição das cidades não decorreu apenas da configuração geográfica da região, mas também da articulação das vias regionais, da estreita relação das conexões.

Com efeito, paralelamente à abertura das áreas urbanas, ocorreu o parcelamento rural: uma vez que o relevo do oeste paranaense é pouco acidentado, os limites naturais do sítio – curso d'água, linha de cumeada – estabeleceram o perímetro dos lotes rurais. Sobre a linha de cumeada

foram traçadas as estradas, na parte baixa, estavam o curso d'água. Assim, os lotes rurais tinham à frente a estrada, e na parte baixa a água.

É evidente, ao observar o parcelamento rural (Figura 10), a preocupação com as características naturais do sítio e a elaboração articulada dessa divisão dos terrenos, fazendo um contraponto ao simplificado traçado urbano.

Nesse sentido, deve se levar em conta o perfil do colonizador/empreendedor discutido no capítulo 3. Gaúchos ligados ao cultivo da agricultura, preocupados em adensar a região com os colonos vindos do sul do Brasil, esses, do mesmo modo, ligados ao cultivo da terra. Dessa maneira, nota-se a preocupação com a pequena divisão dos lotes rurais, ofertando ao colono o acesso e a água. O mapa do parcelamento rural desenha esse planejamento elaborado. Entretanto, os núcleos urbanos foram constituídos para dar suporte aos agricultores que viviam nas colônias rurais, sendo constituídas duas cidades principais, distantes 50 Km: Toledo e Marechal Cândido Rondon.

Assim, por terem vindo do Rio Grande do Sul e Santa Catarina e participados de experiências colonizadoras naqueles estados, não se desconsidera a possibilidade reprodução de planos de colonização e "modelos" urbanísticos. Entretanto, a circulação de ideias requer um estudo mais amplo, atendendo a pontos que não foram os objetivos desse trabalho.

Ademais, essa pesquisa abre diversas perspectivas para o aprofundamento do estudo, pois esse assunto não se encerra aqui. A caracterização da colonização privada da região exige que a investigação morfológica urbana prossiga. Pois é fato que sobraram lacunas, e novos estudos podem preencher em desdobramentos esta pesquisa: pesquisar as cidades novas fundadas por outras companhias colonizadoras privadas, de modo a comparar, aproximar ou afastar, com o tipo de urbanismo realizado pela Maripá. Aprofundar a investigação a respeito dos profissionais (engenheiros civis, topógrafos, etc.) que contribuíram para a execução dos mapas e plantas urbanas. Outra sugestão é um estudo mais

atual, sobre a evolução urbana dessas cidades, da existência e reconhecimento dos períodos morfológicos, além de um estudo do plano urbano edificado.

Essas hipóteses foram aqui apresentadas diante de várias possibilidades de aprofundamento do estudo. Pesquisas voltadas à ótica do urbanismo, que tem por objetivo mostrar a cultura urbana local se manifesta além da arquitetura edificada.

| REFERÊNCIAS



Imagens p. 92: Aerofoto de Novo Três Passos, Toledo, Vila Nova, Margarida e Marechal Cândido Rondon (de cima para baixo), 1980.

Instituto de Terra, Cartografia e Geociências do Paraná (ITCG).

REFERÊNCIAS

BELOTO, G. E. **Da região à metrópole: o território desenhado pelos modelos conceituais**. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 2015.

BENEVOLO, L. **História da cidade**. 6ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

BRASIL. **Decreto Federal nº 19.482, de 12 de dezembro de 1930**. Legislação informatizada. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19482-12-dezembro-1930-503018-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: Jun. 2014.

BUENO, B. P. S. **Desenho e Desígnio: O Brasil dos Engenheiros Militares (1500-1822)**. São Paulo: Fapesp, 2011.

CMNP. Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. **Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná**. s.n: CMNP, 1975.

COLNAGHI, M. C. **Colonos e Poder: A Luta Pela terra no Sudoeste do Paraná**. Dissertação de mestrado. Curitiba: UFPR, 1984.

COLODEL, J. A. **Obrages e companhias colonizadoras: Santa Helena na história do Oeste paranaense até 1960**. Santa Helena: Prefeitura Municipal, 1988.

CONZEN, M. R. G. **Alnwick, Northumberland: a study in town plan analysis**. Institute of British Geographers Publication. n. 27, London: George Philip & Son, 1960.

_____. **Thinking about urban form. Papers on urban morphology, 1932-1998**. Bern: Peter Lang, 2004.

CORONA, E.; LEMOS, C. A. C. **Dicionário da arquitetura brasileira**. São Paulo: Edart, 1972.

COSTA, E. de A. P.; NETTO, M. M. G; FAQUINELI, L. R; ALVES, R. de S. A contribuição da escola inglesa de morfologia urbana. **II CONINTER – Congresso Internacional em Sociais e Humanidades**. Belo Horizonte, 2013.

COSTA, S. de A. P.; NETTO, M. M. G. **Fundamentos de morfologia urbana**. Belo Horizonte: C/ Arte, 2015.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1971.

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

- EMER, I. O. **Desenvolvimento Histórico do Oeste do Paraná e a Construção da Escola**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: FGV, 1991.
- FELDMAN, S. 1950 A década da crença no planejamento regional no Brasil. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO REGIONAL, 13., 2009, Florianópolis. **Anais eletrônicos**... Florianópolis: UFSC, 2009. Disponível em: < <http://www.anpur.org.br/anaisAbrir/59/1/anais-do-xiii-ena>>. Acesso em: 16 maio. 2016.
- FERRARI, C. **Dicionário do urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.
- FERREIRA, S. B. de S. **O território e a forma urbana: o papel do suporte físico natural na conformação das cidades novas planejadas do norte do Paraná**. Dissertação de mestrado. Maringá: UEM, 2012.
- FIGUEIREDO, C. Novo dicionário da língua portuguesa. 2010. Disponível em: < <http://www.gutenberg.org/>>. Acesso em: Jul. 2015.
- FOWERAKER, Joe. **A Luta Pela Terra: a economia política da fronteira pioneira no Brasil de 1930 aos dias atuais**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- FREITAG, L. da C. **Extremo – oeste paranaense: história territorial, região, identidade e (re) ocupação**. Dissertação de mestrado. Franca: UNESP, 2007.
- GAUTHIER, P; GILLILAND, J. Mapping urban morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form. **Urban Morphology**, v. 10, n. 1, p. 41-50, 2006.
- GERK, A. **COPAGRIL: uma análise do cooperativismo do Oeste do Paraná**. Dissertação de mestrado. Curitiba: UFPR, 1992.
- GOITIA, F, C. **Breve história do urbanismo**. Lisboa: Presença, 1996.
- GREGORY, V. **Os eurobrasileiros e o espaço colonial – Migrações no Oeste do Paraná (1940-1970)**. Cascavel: Edunioeste, 2002.
- GROAT, L.; WANG, D. **Architetural Research Methods**. 2ª ed. New Jersey: Wiley, 2013.
- GRONDIN, M. **O alvorecer de Toledo: na colonização do Oeste do Paraná**. Marechal Cândido Rondon: Germânica, 2007.
- GUERREIRO, M. R. P. **O território e a edificação. O papel do suporte físico natural e formação da cidade portuguesa**. Dissertação de mestrado. Lisboa: IUL, 2001.

GUTHS, L. D. Zona Bonita nos caminhos da colonização da fronteira. In: LOPES, M. A. (Org.). **Espaços da memória. Fronteiras**. Cascavel: Edunioeste, p. 135 – 160, 2000.

HAROUEL, J. L. **História do urbanismo**. 2ª ed. Campinas: Papyrus, 1998.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Social. **Mapas. Base física e política. Apresentação Relação dos municípios por regiões geográficas** (Lei Estadual 15.835/08). Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/pdf/mapas/base_fisica/mesorregioes_geograficas_base_2010.jpg>. Acesso em: Jun. 2014.

ITCG. Instituto de Terras Cartografia e Geociência. **Produtos Cartográficos. Apresenta Cartas topográficas rasterizadas de 1980**. Disponível em: <<http://www.itcg.pr.gov/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=51>>. Acesso em: Jun. 2014.

_____. **Uso da terra. Declividade 2008**. Disponível em: <<http://www.geo.pr.gov.br/mapserver/itcg/geo/html#>>. Acesso em: Jun. 2014.

JOANONI NETO, V. O país na posse de si mesmo: primeira aproximação acerca da reconstrução da Fronteira Oeste brasileira. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 27., 2013, Natal. **Anais Eletrônicos...** Natal: UFRN, 2013. Disponível em <http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364482026_ARQUIVO_VitaleJoanoniNetoTextoANPUH2013.pdf>. Acesso em: Out. 2015.

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

KOHLSDORF, M. E. Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar. In: FARRET, R. L. (Org.). **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1998.

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

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 14ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2014.

LAZIER, H. **Análise Histórica da Posse de Terra no Sudoeste Paranaense**. 3ª ed. Francisco Beltrão: Grafit, 1998.

LENHARO, A. **Sacralização da Política**. 2ª ed. Campinas: Papyrus, 1986.

LOPES, S. **O Território do Iguazu no contexto da "Marcha para o Oeste"**. Cascavel: Edunioeste, 2002.

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

MACEDO, S. S. Espaços livres. In: **Paisagem e Ambiente: ensaios**. São Paulo: FAU, n. 7 p. 15-56, junho de 1995.

_____. **Paisagismo brasileiro na virada do século: 1990-2010**. São Paulo: Edusp; Campinas: Unicamp, 2012.

MAGNOLI, M. M. **Espaços livres e urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana**. Tese (Livre-docência). São Paulo: FAUSP, 1982.

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

MOTTA, M. **Dicionário da terra**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

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

MULLER, K. G. Colonização pioneira no Sul do Brasil: o caso de Toledo, Paraná. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 43, n. 1, p. 83-139, jan/mar. 1986.

MUSEU HISTÓRICO WILLY BARTH. **Fotos históricas do oeste do Paraná**.

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

NODARI, E. S. **Etnicidades renegociadas: práticas socioculturais no oeste de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2009.

_____. Um olhar sobre o oeste de Santa Catarina sob o viés da história ambiental. **História: Debates e Tendências**, v.9, n.1, p. 134-148, jan./jun. 2010.

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

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

OLIVEIRA, V. M. A. de. Morfologia urbana: investigação científica e prática profissional. **A Obra Nasce**, n. 8, p. 99-111, 2014. Disponível em: <http://arquitectura.ufp.pt/docs/2014/13/AObraNasce_08.pdf>. Acesso em: Jul. 2015.

PANERAI, PH.; CASTEX, J.; DEPAULE, J. C.; SAMUELS, I. Urban forms: the death and life of the urban block. London: Architectural Press, 2004.

PEREIRA, E. M. C. M. O Estado Novo e a Marcha para o Oeste. **História Revista**, v. 2, n. 1, p. 113-129, jan./jun., 1997. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/historia/article/view/17483/10430>>. Acesso em: Out. 2015.

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

PINHO & TERRAS. **Relatório do Plano de Colonização, Período: 1946 – 1960**. Texto mimeografado. 1961.

RASMUSSEN, S. E. **Ciudades y Edificios: Descritos con dibujos y palabras**. Barcelona: Reverté, 2014.

REGO, R. L. **As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná**. Londrina: humanidades, 2009.

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

_____. Planted towns and territorial organization: the morphology of a settlement process in Brazil. **Urban Morphology**, v. 2, n. 14, p. 101-109, 2010.

_____. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. **Acta Scientiarum. Technology**, v. 33, n. 2, p. 123-127, 2011.

REGO, R. L.; RIBEIRO, T.; TAUBE, J. Ideias clássicas, aspirações modernas: o academicismo e o traçado das cidades novas do norte do Paraná. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 2, n. 3, p. 19-29, 2015.

REIS, N. G. **Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil (1500 / 1720)**. 2ªed. São Paulo: Pini, 2000.

REZENDE, V. L. (Org.) **Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras**. Niterói: UFF; Intertexto, 2012.

ROCHE, J. **A colonização alemã e o Rio Grande do sul**. Porto Alegre: Globo, v. 1, 1969.

RODRIGUES, M. L.; NEUMANN, R. M. Colônias e colonizadoras na região Oeste de Santa Catarina: a atuação da Companhia Territorial Sul Brasil (1925 a 1950). In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 28., 2015, Florianópolis. **Anais Eletrônicos...** Florianópolis: UFSC, 2015. Disponível em:

<http://www.snh2015.anpuh.org/resources/anais/39/1434423276_ARQUIVO_Coloniasecolonizadorasna regioaoOestedeSantaCatarina.pdf> Acesso em: Out. 2015.

SAATKAMP, V. **Desafios, Lutas e conquistas: História de Marechal Candido Rondon**. Cascavel: Assoeste, 1984.

SANTOS, P. F. **Formação de Cidades no Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2001.

SCHMIDT, R. J. A política na época de Barth: um aspecto mitificador. In: LOPES, M. A. (Org.). **Espaços da memória: fronteiras**. Cascavel: EDUNIOESTE, v. 01, p. 79-92, 2000.

SCHNEIDER, C. I. **Os senhores de terra: produção de consensos na fronteira (oeste do Paraná, 1946 – 1960)**. Dissertação de mestrado. Curitiba: UFPR, 2001.

SILVA, O.; BRAGAGNOLLO R.; MACIEL, C. F. **Toledo e sua história**. Toledo: Prefeitura Municipal de Toledo, 1988.

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

TOLEDO. Distâncias rodoviárias. Disponível em: <<https://www.toledo.pr.gov.br/portal/cidade-conheca-toledo/como-chegar>> Acesso em: Out. 2015.

TREVISAN, R. **Cidades Novas**. Tese de doutorado. Brasília: UNB, 2009.

WACHOWICZ, R. C. **Obrageiros mensus e colonos**. Curitiba: Vicentina, 1982.

_____. **História do Paraná**. 2ªed. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2010.

WERLANG, A. A. **Disputas e ocupação do espaço no oeste catarinense: a atuação da companhia Territorial Sul Brasil**. Chapecó: Argos, 2006.

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

YOKOO, E. N. **Terra de negócio – Estudo da colonização no oeste paranaense**. Dissertação de mestrado. Maringá: UEM, 2002.

YONEGURA, R. K. **O esquema de ocupação da Companhia de Terras Norte do Paraná e as práticas de planejamento ambiental**. Dissertação de mestrado. Maringá: UEM, 2010.

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



| APÊNDICE

Imagens p. 102: Aerofoto de Novo Três Passos, Toledo, Vila Nova, Margarida e Marechal Cândido Rondon (de cima para baixo), 1980.

Instituto de Terra, Cartografia e Geociências do Paraná (ITCG).

APÊNDICE

Lista de cidades analisadas:

<u>4 PONTES – 1951</u>	106
<u>ENTRE RIOS - 1959</u>	107
<u>IPORÃ – 1956</u>	108
<u>MARECHAL CÂNDIDO RONDON - 1951</u>	109
<u>MARGARIDA - 1952</u>	110
<u>MARIPÁ - 1953</u>	111
<u>MERCEDES - 1952</u>	112
<u>NOVA SANTA ROSA - 1952</u>	113
<u>NOVO TRÊS PASSOS - 1952</u>	114
<u>PATO BRAGADO - 1954</u>	115
<u>PÉROLA - 1955</u>	116
<u>SANTA FÉ - 1961</u>	117
<u>SÃO ROQUE - 1954</u>	118
<u>TOLEDO - 1946</u>	119
<u>VILA NOVA - 1952</u>	120

4 PONTES – 1951

FORMA URBANA: regular, geométrica, tendendo a um retângulo;

ÁREA TOTAL URBANA: 896.100m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

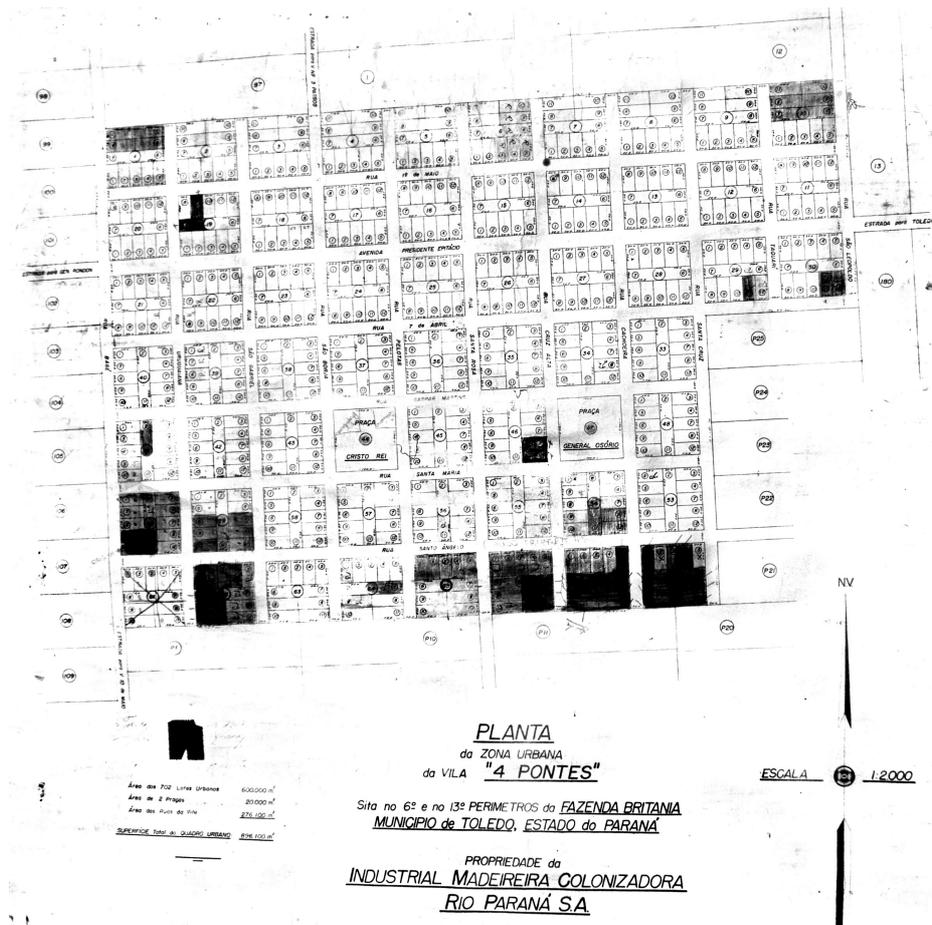
SISTEMA VIÁRIO: 17 vias, 1 principal avenida (estrada Toledo/Marechal Cândido Rondon);

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 62;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 702; Sentido N/S e L/O (voltados para a avenida principal);

ÁREAS LIVRES: 2 praças definidas por uma quadra para cada – ao sul da forma.

Figura 23 – Planta da zona urbana da Vila 4 Pontes.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

ENTRE RIOS - 1959

FORMA URBANA: regular, geométrica, quadrada;

ÁREA TOTAL URBANA: 250.000m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

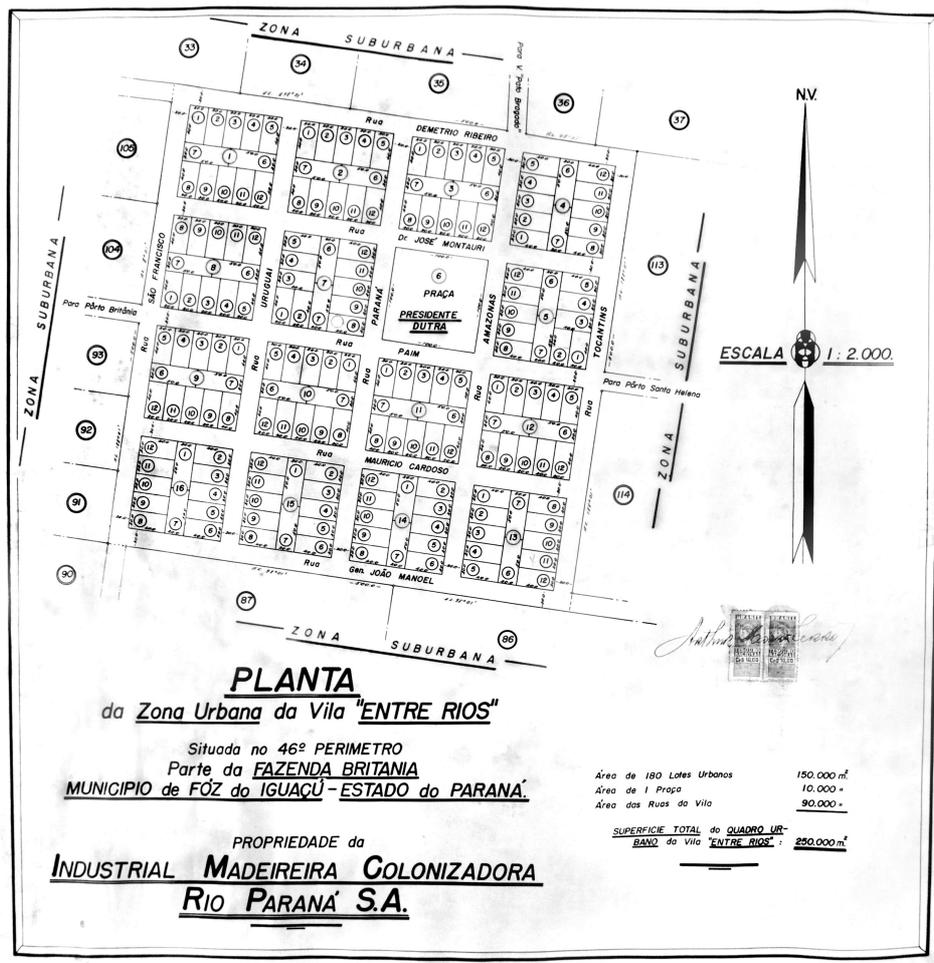
SISTEMA VIÁRIO: 10 vias, equivalentes;

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 16;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 180; Sentido N/S e L/O (voltados para a praça);

ÁREAS LIVRES: 1 praça definida por uma quadra – centro geométrico da forma.

Figura 24 - Planta da zona urbana da Vila Entre Rios.



Fonte: Industrial Madeira Colonizadora Rio Paraná - MARIPÁ.

IPORÃ – 1956

FORMA URBANA: regular, geométrica, retangular;

ÁREA TOTAL URBANA: 310.000m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

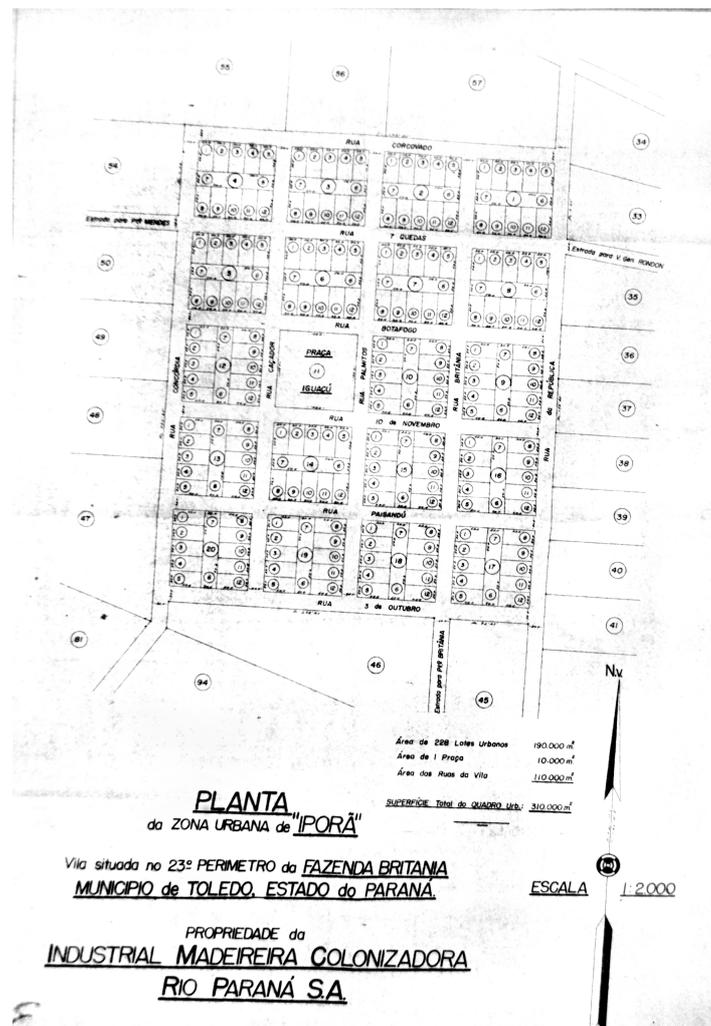
SISTEMA VIÁRIO: 11 vias, equivalentes;

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 20;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 228; Sentido N/S e L/O (voltados para a praça);

ÁREAS LIVRES: 1 praça definida por uma quadra – centro geométrico da forma.

Figura 25 - Planta da zona urbana de Iporã.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

MARECHAL CÂNDIDO RONDON - 1951

FORMA URBANA: regular, geométrica, tendendo a um retângulo;

ÁREA TOTAL URBANA: 2.625.100m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

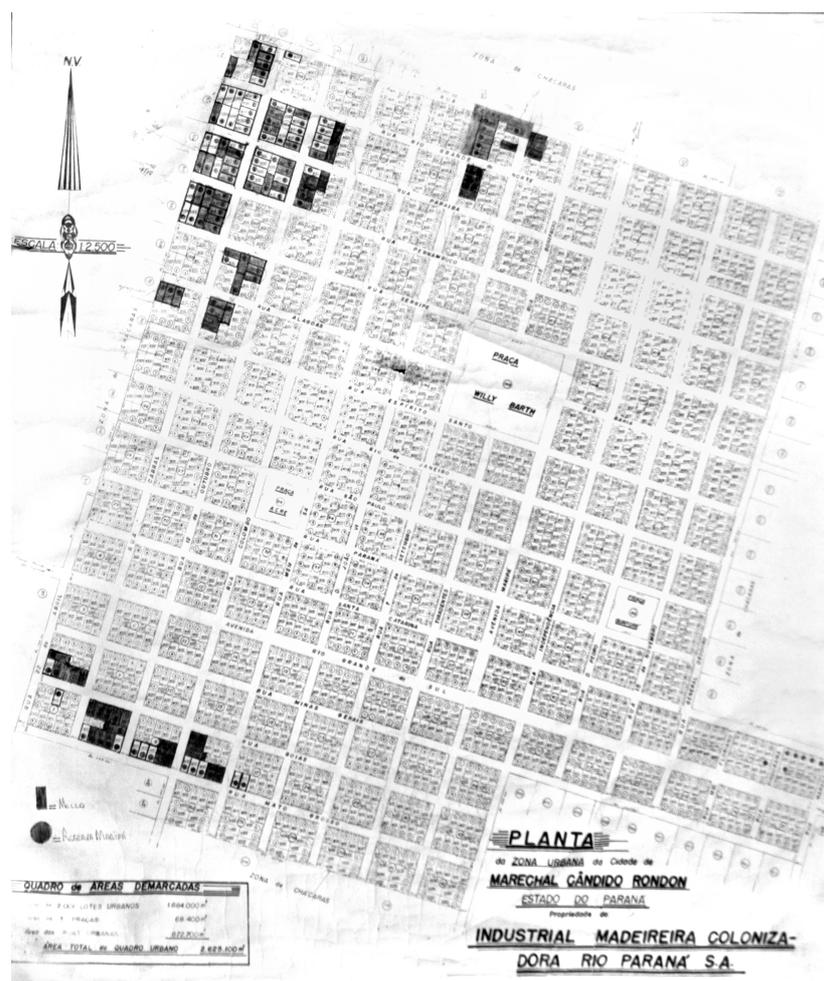
SISTEMA VIÁRIO: 29 vias, 2 principais avenidas (estrada Toledo/Porto Britânia e Toledo/Guaíra);

QUADRAS: quadradas 100x100 e 105x100, total de 171;

LOTES: retangulares de 800, 1000 e 1050m², total de 2001; Sentido N/S e L/O (voltados para as praças e para a avenida principal);

ÁREAS LIVRES: 3 praças, definidas quatro quadras para uma praça principal e as outras duas praças com uma quadra cada – praça principal no centro geométrico da forma, as outras duas ao sul.

Figura 26 - Planta da zona urbana da cidade de Marechal Cândido Rondon.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

MARGARIDA - 1952

FORMA URBANA: regular, geométrica, tendendo a um retângulo;

ÁREA TOTAL URBANA: 794.550m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

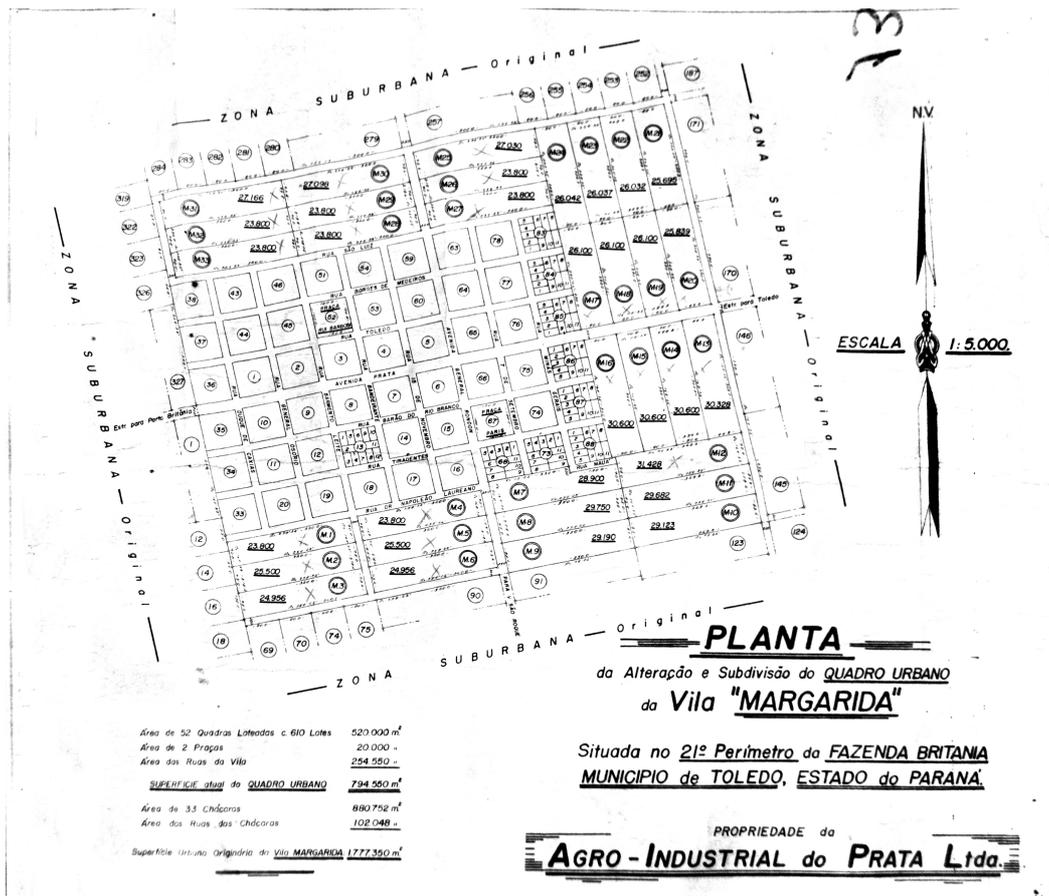
SISTEMA VIÁRIO: 15 vias, 2 principais avenidas (estrada Toledo/Porto Britânia e Toledo/São Roque);

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 54;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 610; Sentido N/S e L/O (voltados para a avenida principal);

ÁREAS LIVRES: 2 praças definidas por uma quadra para cada – ao sul e ao norte da forma.

Figura 27 – Planta da zona urbana da Vila Margarida.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

MERCEDES - 1952

FORMA URBANA: regular, geométrica, tendendo a um quadrado;

ÁREA TOTAL URBANA: 606.282m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

SISTEMA VIÁRIO: 12 vias, 1 principal avenida (estrada Nova Santa Rosa/Iporã);

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 34;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 467; Sentido L/O (voltados para a avenida principal);

ÁREAS LIVRES: 1 praça definida por uma quadra – ao sul da forma; um cemitério fora do perímetro urbano.

Figura 29 - Planta da zona urbana da Vila Mercedes.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

NOVA SANTA ROSA - 1952

FORMA URBANA: regular, geométrica, retangular;

ÁREA TOTAL URBANA: 470.400m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

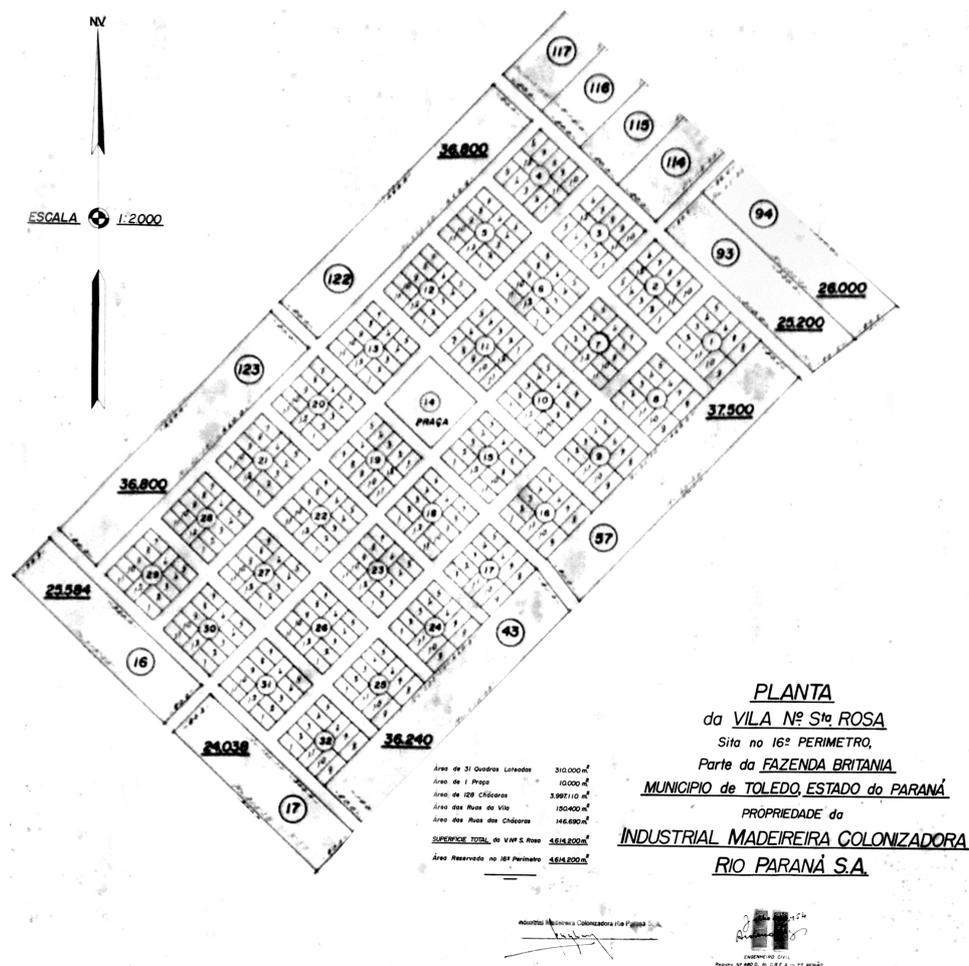
SISTEMA VIÁRIO: 13 vias, equivalentes;

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 32;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 364; Sentido NO/SO (voltados para a praça);

ÁREAS LIVRES: 1 praça definida por uma quadra – centro geométrico da forma.

Figura 30 - Planta da zona urbana da Vila Nova Santa Rosa.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

PATO BRAGADO - 1954

FORMA URBANA: regular, geométrica, retangular (definida);

ÁREA TOTAL URBANA: 616.100m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

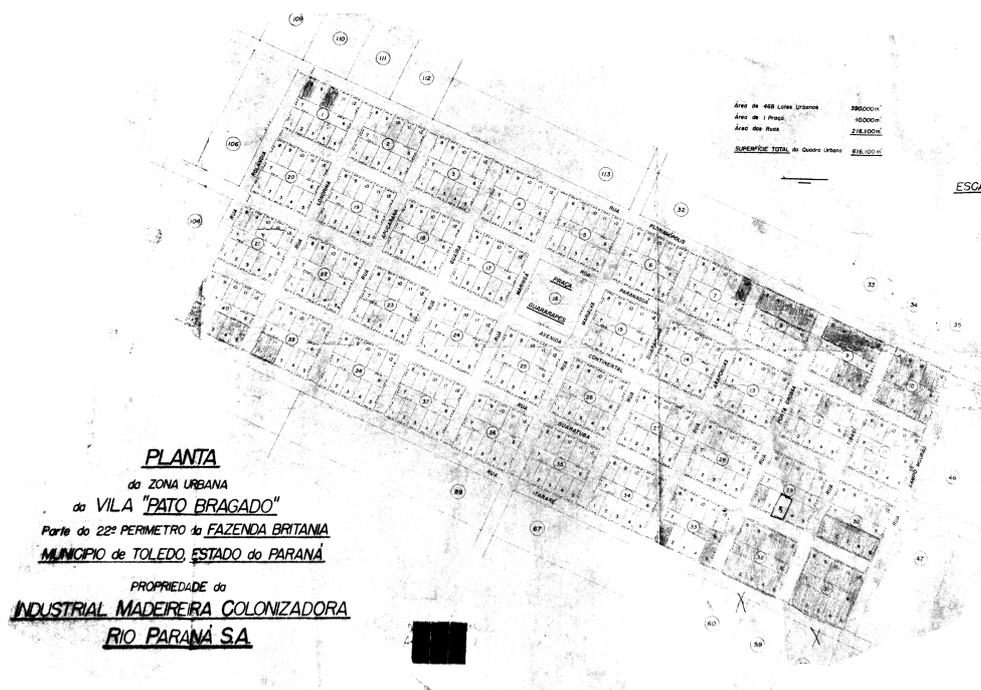
SISTEMA VIÁRIO: 16 vias, 1 principal avenida (estrada Toledo/Porto Britânia);

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 40;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 468; Sentido NL/SO;

ÁREAS LIVRES: 1 praça definida por uma quadra – centro geométrico da forma.

Figura 32 - Planta da zona urbana da Vila Pato Bragado



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

PÉROLA - 1955

FORMA URBANA: regular, geométrica, quadrada;

ÁREA TOTAL URBANA: 616.100m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

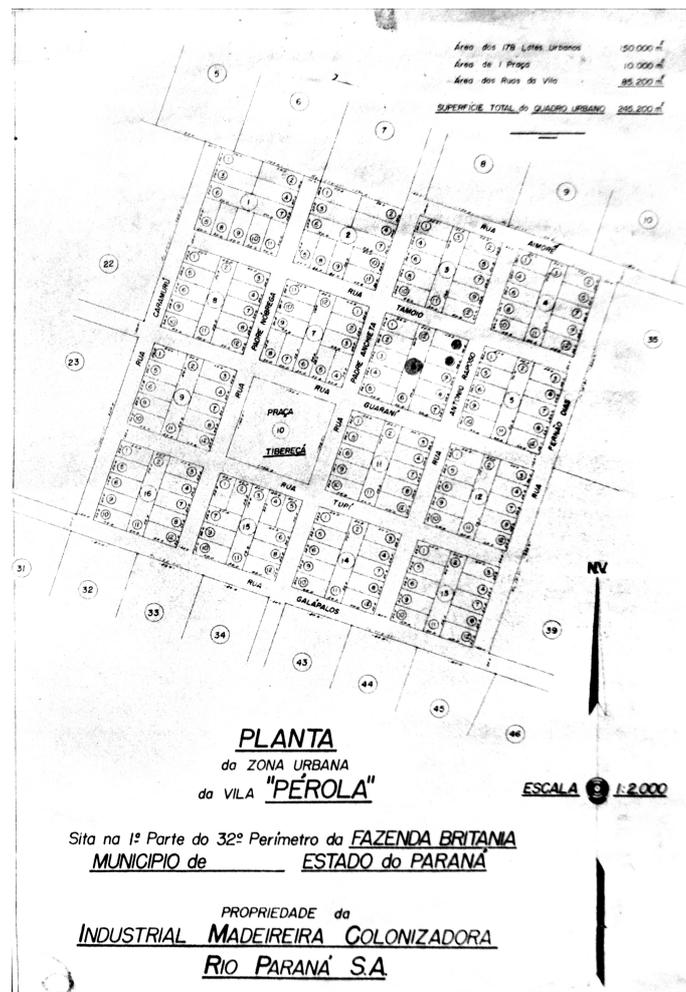
SISTEMA VIÁRIO: 10 vias, equivalentes;

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 16;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 468; Sentido N/S e L/O (voltados para a praça);

ÁREAS LIVRES: 1 praça definida por uma quadra – centro geométrico da forma.

Figura 33 - Planta da zona urbana da Vila Pérola



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

SANTA FÉ - 1961

FORMA URBANA: regular, geométrica, quadrada;

ÁREA TOTAL URBANA: 616.100m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

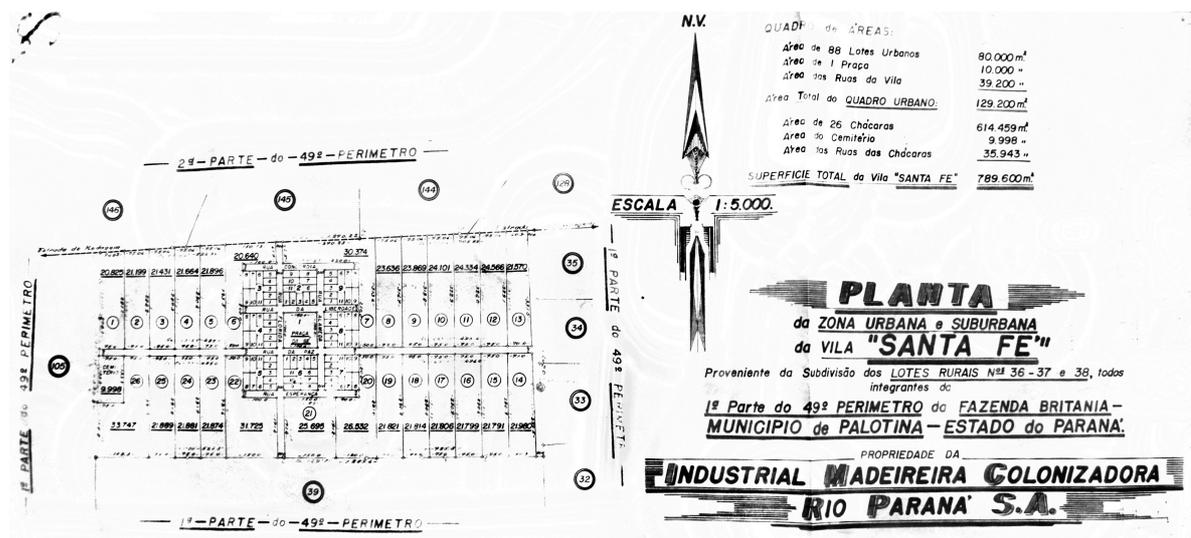
SISTEMA VIÁRIO: 6 vias, equivalentes;

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 9;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 88; Sentido N/S e L/O (voltados para a praça);

ÁREAS LIVRES: 1 praça uma quadra – centro geométrico da forma; um cemitério fora do perímetro urbano.

Figura 34 - Planta da zona urbana e suburbana da Vila Santa Fé.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

SÃO ROQUE - 1954

FORMA URBANA: regular, geométrica, retangular;

ÁREA TOTAL URBANA: 235.600m²

TRAÇADO UBANO: regular ortogonal;

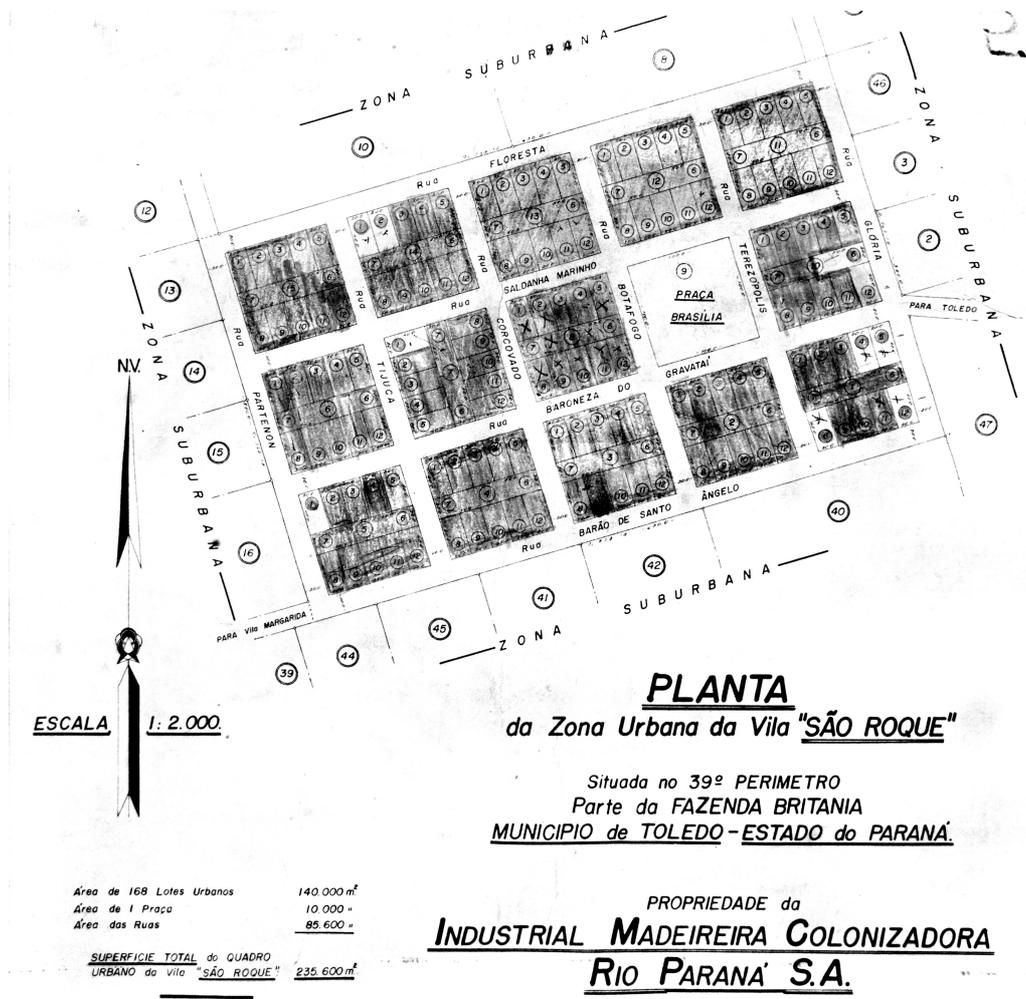
SISTEMA VIÁRIO: 10 vias, equivalentes;

QUADRAS: quadradas de 100x100, total de 15;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 168; Sentido N/S;

ÁREAS LIVRES: 1 praça uma quadra – ao leste da forma.

Figura 35 - Planta da zona urbana da Vila São Roque.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

TOLEDO - 1946

FORMA URBANA: regular, geométrica, tendendo a um retângulo;

ÁREA TOTAL URBANA: 1.710.100m²

TRAÇADO URBANO: regular ortogonal;

SISTEMA VIÁRIO: 27 vias, 1 principal avenida (estrada Cascavel/Porto Britânia);

QUADRAS: quadradas de 100x100 e outros formatos, total de 113;

LOTES: retangulares de 800 e 1000m², total de 1146; Sentido N/S e L/O;

ÁREAS LIVRES: 1 praça definida por quatro quadras - centro geométrico da forma.

Figura 36 - Planta da zona urbana e suburbana da cidade de Toledo.



Fonte: Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ.

