

**JULIANA ALVES PEREIRA**

***URBAN FRINGE BELTS EM CIDADES NOVAS:***  
**O CASO DE MARINGÁ - PARANÁ**

Maringá - Paraná

Março de 2011

**JULIANA ALVES PEREIRA**

***URBAN FRINGE BELTS EM CIDADES NOVAS:***  
**O CASO DE MARINGÁ - PARANÁ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Estadual de Maringá - UEM, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Profa. Dra. Karin Schwabe Meneguetti  
Co-Orientador: Prof. Dr. Renato Leão Rego

Maringá - Paraná  
Março de 2011

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P436u Pereira, Juliana Alves

*Urban fringe belts* em cidades novas: o caso de Maringá  
- Paraná / Juliana Alves Pereira - Maringá: [s.n.], 2011  
72f. : il. : color

Orientador: Profa. Dra. Karin Schwabe Meneguetti

Co-Orientador: Prof. Dr. Renato Leão Rego

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Estadual de Maringá.

1. *Urban fringe belts*. 2. Espaços livres. 3. Morfologia urbana. I. Meneguetti, Karin Schwabe. II. Rego, Renato Leão. III. Universidade Estadual de Maringá.

CDD 22. ed. 711.4

**JULIANA ALVES PEREIRA**

***URBAN FRINGE BELTS EM CIDADES NOVAS:***

**O CASO DE MARINGÁ - PARANÁ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Estadual de Maringá - UEM, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

**COMISSÃO EXAMINADORA**

---

Profa. Dra. Karin Schwabe Meneguetti  
Universidade Estadual de Maringá

---

Prof. Dr. Renato Leão Rego  
Universidade Estadual de Maringá

---

Profa. Dra. Stael de Alvarenga Pereira Costa  
Universidade Federal de Minas Gerais

Maringá, 25 de Março de 2011

**A Deus, arquiteto de toda a criação e dono da vida,  
A minha família, estrutura e fundamento em todo o tempo,  
Aos amigos, sempre presentes.**

## **AGRADECIMENTOS**

A Prof. Dr. Orientadora, sem a qual este trabalho perderia seu brilho.

A minha família, pelo apoio contínuo e incansável auxílio.

Aos amigos e colegas, sempre atenciosos com o andamento do trabalho.

Aos professores do Curso, facilitadores do aprendizado e inspiradores de sonhos.

A todos que, sempre dispostos, colaboraram para a realização deste trabalho.

**“A vida é mais importante do que a arquitetura”**

**Oscar Niemeyer**

PEREIRA, Juliana A. ***Urban fringe belts em cidades novas***: o caso de Maringá - Paraná. 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Estadual de Maringá.

## RESUMO

Este trabalho trata de averiguar a existência e características das *urban fringe belts* em uma nova cidade planejada: Maringá, Brasil. M. R. G. Conzen depurou o conceito das *urban fringe belts*, concebido por Hebert Louis através da observação de cidades medievais. Sua análise consiste na configuração física do desenvolvimento urbano, vislumbrada na concentração de serviços públicos e institucionais na borda da malha urbana que constituem as *urban fringe belts*. Estas se dispõem alternadamente com áreas residenciais. No entanto, a possível existência das *urban fringe belts* em uma cidade com apenas 63 anos de existência sugere um caso um pouco diferente. Assim, um método de análise particular foi adaptado à realidade de Maringá. Equipamentos públicos e lotes particulares de baixa ocupação foram considerados. As *urban fringe belts* foram sinalizadas em mapas subseqüentes de desenvolvimento urbano, o que permitiu a representação do início, estagnação e modificação das *urban fringe belts* em cinco períodos de crescimento urbano. Como resultado foi observado que, apesar das peculiaridades de uma cidade nova, é possível identificar *urban fringe belts*. Em Maringá ainda notamos duas formações distintas: *urban fringe belts* mais consistentes, formadas pelo zoneamento urbano e; *urban fringe belts* de uso institucional que surgem acompanhando o crescimento urbano.

**Palavras-chave:** espaços livres; evolução urbana; cidades novas; *urban fringe belts*.



PEREIRA, Juliana A. **Urban fringe belts in planned new towns: the case of Maringá – Brazil.** 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Estadual de Maringá.

## **ABSTRACT**

This paper aims to ascertain the existence and characteristics of urban fringe belts in a planned new town. M. R. G. Conzen debugged the concept of urban fringe belts, designed by Hebert Louis by the observation of medieval cities. His analysis consists of the physical configuration of urban development, envisioned in the concentration of public services and institutions at the periphery of urban form, which constitutes urban fringe belts. These are alternately displayed with residential areas. However, the possible existence of urban fringe belts in a sixty-two year old planned new town suggests a slightly different case. Thus, a particular analysis method was adapted to the reality of Maringá, Brazil. Public facilities and private lots of low occupancy were considered. The urban fringes were then signaled on subsequent maps of urban development which allowed representing the emergence, stagnation and modifying of urban fringe belts in five periods of urban growth. As a results showed that, despite the peculiarities of a new city, is possible to identify urban fringe belts. In Maringá it's also noticed two distinct formations: urban fringe belts more consistent, formed by zoning and; urban fringe belts of institutional use that arise accompanying urban growth.

**Key-words:** open spaces, urban evolution, new towns, urban fringe belts.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Vista aérea da cidade de Carcassonne.....	22
Figura 02 - Esquema de cinturões de muralhas em Florença-Itália .....	23
Figura 03 - Esquema proposto por M. R. G. Conzen do modelo das <i>urban fringe belts</i> .....	24
Figura 04 - Anteprojeto de Maringá.....	32
Figura 05 - Zoneamento da planta original de Maringá.....	37
Figura 06 - Eixo ferroviário que atravessa a cidade e o pátio de manobras.....	37
Figura 07 - Horto Florestal .....	38
Figura 08 - Aeroporto antigo.....	38
Figura 09 - Cemitério Municipal.....	39
Figura 10 - Projeto original de Maringá contendo parcelamento rural.....	40
Figura 11 - Planta proposta pelo Plano Diretor de 1967 .....	41
Figura 12 - Country Clube .....	42
Figura 13 - Zoneamento de 1968.....	43
Figura 14 - Plano de Diretrizes Viárias para Maringá – 1979.....	45
Figura 15 - Sanepar e Copel.....	46
Figura 16 - Galpão do IBC .....	46
Figura 17 - Parque Alfredo Nyffeller.....	46
Figura 18 - Universidade Estadual de Maringá .....	46
Figura 19 - Acema.....	46
Figura 20 - Parque de Exposições Francisco F. Ribeiro .....	47
Figura 21 - Zoneamento de 1983.....	48
Figura 22 - Cesumar .....	48
Figura 23 - Zoneamento de 1991 .....	50
Figura 24 - Malha urbana do Município de Maringá no ano 2000 .....	50
Figura 25 - Zoneamento de 2000.....	51
Figura 26 - Pontifícia Universidade Católica .....	51
Figura 27 - Cemitério Parque .....	51
Figura 28 - Parque do Japão.....	52
Figura 29 - Novo Aeroporto.....	52
Figura 30 - Shopping Catuaí .....	52
Figura 31 - Parque do Trópico de Capricórnio .....	52

Figura 32 - Evolução Urbana de Maringá.....	53
Figura 33 - <i>Urban fringe belts</i> em Maringá - 1950.....	59
Figura 34 - <i>Urban fringe belts</i> em Maringá, 1951 - 1965.....	60
Figura 35 - <i>Urban fringe belts</i> em Maringá, 1966 - 1980.....	61
Figura 36 - <i>Urban fringe belts</i> em Maringá, 1981 - 1995.....	62
Figura 37 - <i>Urban fringe belts</i> em Maringá, 1996 - 2010.....	63
Figura 38 - Evolução das <i>urban fringe belts</i> em Maringá.....	64
Figura 39 - Tendência de formação das <i>urban fringe belts</i> em Maringá .....	65

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	13
2	MORFOLOGIA URBANA.....	15
2.1	O Conceito .....	15
2.2	As Metodologias de Análise.....	18
3	<i>URBAN FRINGE BELTS</i> .....	21
3.1	<i>Urban Fringe Belts</i> em Cidades Antigas: o conceito .....	21
3.2	<i>Urban Fringe Belts</i> em Cidades Novas: uma nova aplicação .....	26
3.3	<i>Urban Fringe Belts</i> : metodologia de estudo .....	28
4	MARINGÁ .....	31
4.1	Breve Histórico.....	31
4.2	Gênese e Evolução das <i>Urban Fringe Belts</i> de Maringá – Paraná.....	35
5	ANÁLISE DAS <i>URBAN FRINGE BELTS</i> .....	54
6	CONCLUSÕES.....	67
	REFERÊNCIAS .....	70

## 1 INTRODUÇÃO

As cidades são como organismos vivos. A vida delas se dá pelos seus habitantes e os atores sociais que as modificam continuamente. Sua evolução urbana, seu traçado original e suas peculiaridades são objetos de estudo da morfologia urbana. Um dos focos de estudo da forma urbana são as *urban fringe belts*<sup>1</sup>.

Conceituadas por Herbert Louis, em 1936, as *urban fringe belts* distinguem grandes áreas de baixa ocupação e uso não residencial que, no decorrer do tempo, se estabeleciam e eram abraçadas pela malha urbana da cidade nos períodos de expansão (CONZEN, 2008). A terminologia surgiu relacionada às áreas contíguas aos muros que cercavam as cidades medievais. Outros elementos urbanos podem configurar as *urban fringe belts*, salientando o modo de crescimento da cidade. Em 1960 M. R. G. Conzen introduziu este conceito em estudos de morfologia urbana.

As *urban fringe belts* são hiatos do crescimento urbano estabelecidos em período de lento desenvolvimento, o seu conhecimento possibilita a intervenção para melhorias urbanas a fim de integrar esses espaços à malha consolidada da cidade. As *urban fringe belts* podem até mesmo colaborar para a criação de uma rede de espaços livres na cidade, além de contribuir para a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes (KRISTJANSBOTTIR, 2008).

A análise das *urban fringe belts* em cidades novas já vem sendo realizada em diversas partes do mundo. No Brasil existem poucos estudos de caso que abordam essa temática. Esta pesquisa pretende averiguar a existência das *urban fringe belts* em cidades novas, partindo do estudo de caso da cidade de Maringá.

Devido ao mínimo referencial teórico em português sobre o tema, este trabalho se propôs a apresentar definições e perspectivas dos pesquisadores estrangeiros (e brasileiros) consagrados nesta temática. Além disso, adaptou metodologias de localização e análise das *urban fringe belts* para o contexto local.

Para o amplo desenvolvimento deste trabalho, ele foi dividido em 5

---

<sup>1</sup> Optou-se por manter o termo em inglês porque a tradução simplória do mesmo poderia causar confusão com o conceito de franja urbana da geografia que consiste na zona de transição entre a cidade e o campo.

capítulos, além desta introdução. O segundo capítulo trata da morfologia urbana e aborda duas questões: o conceito e as metodologias de análise, e explora de maneira sucinta o surgimento do tema, seu significado, os objetivos da análise morfológica, os elementos morfológicos e, sua abordagem atual. Em seguida, faz uma breve abordagem de alguns aspectos e metodologias da morfologia urbana. Dentre estas metodologias de estudo, situa-se o tema deste trabalho, as *urban fringe belts*.

O terceiro capítulo abordará as *urban fringe belts* de modo específico. Ele se divide em três partes: o conceito, uma nova aplicação e metodologia de estudo. Na primeira parte apresenta-se a terminologia e sua origem nas cidades medievais. Esta parte também mostra como o tema foi estudado pelos pesquisadores no decorrer dos anos. Na segunda parte relatam-se trabalhos atuais que abordam as *urban fringe belts*, como elas são percebidas em cidades novas e quais são as suas relações com a cidade. Na terceira parte expõem-se os aspectos conceituados que podem garantir a classificação das *urban fringe belts* dentro das cidades e a metodologia de estudo adotada para localizar as *urban fringe belts* no estudo de caso proposto por este trabalho.

O quarto capítulo trata da cidade de Maringá. Está dividido em duas partes: breve histórico e, gênese e evolução das *urban fringe belts*. Na primeira parte relata-se a formação urbana e os ciclos econômicos que influenciaram seu crescimento e desenvolvimento. Na segunda parte analisam-se as linhas de crescimento relacionadas aos ciclos econômicos e a sua configuração no mapa de evolução urbana da cidade de Maringá. Essa análise permitirá o mapeamento esquemático das áreas classificadas como *urban fringe belts* e breves comentários sobre o início, estagnação e modificação de cada uma delas.

O quinto capítulo traz a análise das *urban fringe belts* determinadas no capítulo anterior e sua disposição na malha urbana em comparação com a configuração típica das cidades antigas. E por fim, o sexto capítulo discorrerá sobre as conclusões finais.

## 2 MORFOLOGIA URBANA

A morfologia urbana, que, resumidamente, poderíamos definir como o estudo da forma urbana no decorrer do tempo, traz consigo elementos morfológicos apropriados para a análise e compreensão da configuração da cidade. Este capítulo visa apresentar um panorama geral das linhas de pesquisa mais conhecidas no Brasil e alguns dos elementos morfológicos aplicados por elas. A partir desse resumo passaremos ao elemento tema deste trabalho, as *urban fringe belts*, baseados nos estudos de M. R. G. Conzen, autor de trabalhos significativos sobre o assunto.

### 2.1 O CONCEITO

O conceito de morfologia urbana foi criado na década de 1920 por geógrafos alemães e franceses. Danzin e Geisler, em 1918, publicaram uma obra com a utilização de mapas coloridos que retratavam a classificação, lote a lote, das características que conhecemos como taxa de ocupação<sup>2</sup> e coeficiente de aproveitamento<sup>3</sup> (WHITEHAND, 2001). Esta obra foi significativa no que tange à morfologia urbana.

Na década de 1940, Lamas (2000) afirma que o estudo morfológico não trata dos fenômenos sociais, econômicos e outros processos de urbanização como objetos de estudo, mas sim como explicadores da produção das formas urbanas. Rego e Meneguetti (no prelo) reiteram que o estudo morfológico, no decorrer do tempo, acabou por manifestar os agentes transformadores do espaço urbano, que compreendem os fatores culturais, econômicos, sociais, políticos, dentre outros. Assim, entendemos que o objetivo da morfologia urbana vai além de uma análise geográfica ou história do recorte local. Essa ciência visa estudar o meio urbano decompondo-o através dos elementos formais e da articulação entre eles (LAMAS, 2000).

---

<sup>2</sup> Relação entre a projeção da edificação sobre o terreno e a área do lote, expressa em valores percentuais (Lei Complementar nº. 331/1999 do Município de Maringá).

<sup>3</sup> Relação numérica entre a área de construção permitida e a área do lote (Lei Complementar nº. 331/1999 do Município de Maringá).

Nesse sentido, morfologia urbana é definida como “a disciplina que estuda o objecto – a forma urbana – nas suas características exteriores, físicas, e na sua evolução no tempo” (LAMAS, 2000). Este autor também considera que a morfologia urbana estuda os aspectos referentes ao meio urbano, ou seja, seus elementos morfológicos e as reações que ocorrem na paisagem urbana e na estrutura dela, tais como a produção e transformação dos espaços num determinado período de tempo.

Os elementos morfológicos são as partes que formam o meio urbano a ser estudado. Eles podem ser definidos como componentes físico-espaciais e abrangem os lotes, ruas, edificações, e espaços livres; e componentes sócio-culturais, referindo-se ao uso, à apropriação e à ocupação do espaço urbano e suas respectivas variações no decorrer do tempo. Os espaços urbanos são, portanto, resultantes da articulação cultural desses elementos com o sítio urbano em um determinado período de tempo.

Sabendo que os elementos morfológicos constituem a forma urbana quando associados ou estruturados, podemos identificá-los quando evidenciamos ou extraímos determinados aspectos da análise e concepção do espaço. Em se tratando de estudo morfológico é de se considerar não apenas os fatores urbanísticos, mas também os arquitetônicos que influem consideravelmente sobre a conformação do espaço, pois “a construção do espaço físico passa necessariamente pela arquitetura” (LAMAS, 2000).

A arquitetura, bem como o urbanismo, tem o poder de intervir no espaço transformando-o num lugar. Exemplos disto são: como a conformação de uma malha urbana pode ser marcante no contexto de cidade (vias estreitas, vias largas com canteiro central, vias curvas, vias retilíneas provocam de modo específico a percepção); como um espaço torna-se lugar conforme uma edificação significativa é nele estabelecida e gera vínculos, ligações com a sociedade, tanto visual (devido à altura, ou largura, ou textura, ou tipo da edificação) como de uso (diário – trabalho, moradia, alimentação, estudo ou; fim de semana – bar, parque, igreja, shopping). Através das peculiaridades dos elementos da cidade, obtêm-se identidade que pode resultar em uma relação afetiva com o que chamaríamos de lugar (TUAN, 1976). Esta é a visão da geografia humanística descrita por Yi-Fu Tuan.

Lamas (2000) definiu alguns aspectos para a análise morfológica urbana: o contexto, a função e a figura. O contexto remete à tipologia que reflete a tradição



histórica e cultural. A função se relaciona com o desenvolvimento eficaz das atividades nas concepções arquitetônicas. E a figura relaciona-se com a comunicação estética do urbanismo. Ainda para a análise morfológica, o autor elenca três dimensões: dimensão setorial – a escala da rua; dimensão urbana – a escala do bairro e; dimensão territorial – a escala da cidade. Essa visão segmentada da cidade permite compreender desde pormenores construtivos, estruturação da malha urbana e sua articulação.

Na década de 1960, o geógrafo alemão M. R. G. Conzen apresentou uma abordagem focada em entender como a área urbana era configurada e posteriormente transformada. Apesar da sua visão geográfica, focada aos aspectos físicos do terreno, no que se refere à morfologia urbana, Conzen visava a definição de termos que representassem da melhor forma os seus respectivos conceitos. Neste sentido, o pesquisador, buscando simplificar os estudos do espaço urbano, o repartiu em três partes: 1) malha urbana; 2) elementos verticais – fachada; 3) uso do solo (WHITEHAND, 2001).

A respeito de M. R. G. Conzen, Whitehand (2001) aponta três subdivisões do seu trabalho: a micromorfologia, a relação dos períodos morfológicos com os tipos de processos aplicados a cada um deles, e o planejamento baseado nas formas urbanas. A micromorfologia refere-se ao efeito de vizinhança – um fenômeno que demonstra a dinâmica entre os espaços e as mudanças ocorridas nele. A ocupação residencial de um bairro todo pode começar a partir da implantação de uma primeira casa. Ou seja, um desenvolvimento inicial alavanca os posteriores. A força do efeito de vizinhança está relacionada diretamente com a densidade habitacional do entorno.

Quanto à relação dos períodos morfológicos, destaca-se que o período posterior substitui as características do período anterior. Um exemplo disto são os processos construtivos, que, ao se aperfeiçoar, interferem na tipologia resultante do que se constrói. Essas alterações, no decorrer do tempo, tornam-se significativas para identificação de áreas implantadas em diferentes períodos. M. R. G. Conzen, ao invés de atentar para as mudanças morfológicas, que são constantes, volta-se para as mudanças geográficas no decorrer do tempo (WHITEHAND, 2001). No que se refere ao planejamento baseado nas formas urbanas, ele muda o foco da análise

das paisagens construídas<sup>4</sup> para as diretrizes que possam reger essas paisagens. Espera que as inúmeras decisões possíveis para o espaço urbano possam ser combinadas a fim de regularizar e conformar a paisagem urbana<sup>5</sup> desejada<sup>6</sup>.

Esta temática de análise morfológica proposto por M. R. G. Conzen será abordada neste trabalho.

## **2.2 AS METODOLOGIAS DE ANÁLISE**

Grosso modo, estudos em morfologia urbana têm duas divisões: podem ser cognitivos ou normativos. Na mais singela definição, Rego e Meneguetti, colocam que o primeiro grupo visa entender “como a cidade é” e o segundo, por sua vez, pretende apontar “como a cidade deveria ser”. Importa ressaltar que os estudos almejam entender a cidade em sua essência para que se possa intervir sobre ela. Para tanto, é necessário analisar princípios, regras e tipos de traçados da cidade baseando-se nos componentes elementares da forma urbana (REGO; MENEGUETTI, no prelo). Este trabalho foca nos estudos cognitivos com o objetivo de entender a forma urbana atual e sua modificação através do tempo.

Cullen, Lynch e Kohlsdorf são exemplos de pesquisadores cujas metodologias de análise morfológica do tipo cognitivo destacaram-se durante os anos, sendo utilizadas comumente nos cursos de Arquitetura e Urbanismo do Brasil. Cullen (1961) propôs sua metodologia de análise em três categorias espaciais: ótica, local e conteúdo. A categoria ótica baseia-se em enxergar a cidade a partir da visão de um pedestre, podendo no caminho perceber efeitos topológicos e perspectivos. A análise proposta por essa categoria é conhecida como visão serial. A categoria local refere-se à posição do observador no espaço e às reações resultantes da relação entre o que nos está próximo (aqui) e o que está na linha do horizonte (além). Já a categoria conteúdo está relacionada com os elementos que constituem a paisagem. Entre eles estão: cores, texturas, estilos arquitetônicos, elementos da natureza, personalidade, por fim, tudo o que individualiza a cidade. Todas as categorias se desdobram em outras categorias morfológicas do espaço

---

<sup>4</sup> Resultante da intervenção humana e edificação sobre a paisagem natural pré-existente.

<sup>5</sup> M. R. G. Conzen triparte a paisagem urbana em: malha urbana, fachada e uso do solo.

<sup>6</sup> Paisagem urbana desejada é a resultante que se espera obter a partir do planejamento e controle de expansão e edificação através de leis que rejam essas práticas.

urbano com o fim de melhor apreendê-lo.

O estudo de Lynch (1988) enumera elementos morfológicos como um sistema de referência, a saber: marcos, bairros, vias, nós, limites. O sistema visual está relacionado à imagem da cidade e permite a apreensão da mesma através de uma seqüência visual. O sistema tátil também é importante para a compreensão e caracterização da cidade, pois este é capaz de perceber a atmosfera no sentido térmico. Já o sistema olfativo, embora menos evidente na cidade, também pode caracterizar espaços urbanos. Portanto, tem-se que esses fatores aplicados à forma urbana contribuem para ambientes mais estimulantes e conjuntamente, mais identificáveis em termos de vivência urbana.

Kohlsdorf (1996), no que se refere à morfologia urbana, propôs quatro categorias morfológicas que propiciam embasamento para análises da forma urbana. São elas: 'categoria sítio físico', 'categoria planta baixa', 'categoria conjunto de planos verticais' e 'categoria edificações'. A categoria 'sítio físico' analisa a paisagem natural em seu contexto, abrangendo os elementos do meio físico, natural ou construído. A categoria 'planta baixa' auxilia na individualização de bairros classificando-os quanto ao tipo da malha, tipos de parcelamento e relações entre cheios e vazios. Na categoria 'conjunto de planos verticais' estudam-se as composições plásticas das projeções ortogonais no plano vertical, como por exemplo, os *skylines* das cidades. As linhas de coroamento, sistema de pontuação e linhas de força são analisadas. Por fim, a categoria 'edificações' consiste na análise individual das fachadas, porém relacionadas ao conjunto ao qual pertencem. Os elementos que as caracterizam são: dimensões, proporções, zoneamento, relação entre vedação e abertura, coroamento, aberturas, cor e textura e composição.

Sobre a relação dos elementos morfológicos, Lamas (2000) afirma que “o desenho urbano não deve ser o desenho dos edifícios ou factos construídos, mas o desenho da <<estrutura>>, o desenho daquilo que une e relaciona os diferentes elementos morfológicos ou as diferentes partes da cidade”. Portanto, para se estudar a morfologia urbana é necessário considerar o crescimento urbano que é ocasionado por diversos processos que resultam na expansão ou alteração do interior das cidades.

Podemos encontrar diversos estudos na área da morfologia urbana que visam compreender a cidade através das mais variadas análises e instrumentos

morfológicos. *Urban fringe belts* é um conceito morfológico mais elaborado que se refere às áreas de expansão urbana ou áreas de acréscimos diferenciados nos tecidos urbanos consolidados (REGO; MENEGUETTI, no prelo). O estudo cognitivo elaborado por M. R. G. Conzen, que utiliza o sistema tripartite aliado as *urban fringe belts*, será tratado no próximo capítulo.

### **3 URBAN FRINGE BELTS**

#### **3.1 URBAN FRINGE BELTS EM CIDADES ANTIGAS: O CONCEITO**

Contribuindo sensivelmente para o estudo e observação das formas urbanas, Herbert Louis, em 1936, fez a primeira conceituação que distinguia grandes áreas de baixa ocupação e uso não residencial que, no decorrer do tempo, se estabeleciam e eram abraçadas pela malha urbana da cidade nos períodos de expansão (CONZEN, 2008). Observando a mancha urbana de Berlim, Louis notou a formação de zonas heterogêneas (CONZEN, 2008), uma espécie de hiato no crescimento da cidade, responsáveis pelas descontinuidades na malha urbana (WHITEHAND; MORTON, 2004). Louis classificou essas áreas como as *urban fringe belts*.

Com efeito, as *urban fringe belts* têm suas origens nas cidades medievais, mais especificamente, nas áreas contíguas às muralhas que as cercavam. Estas muralhas surgiram no séc. III, com as primeiras invasões bárbaras, para defender os habitantes das cidades medievais Harouel (1945). A área urbana fechava-se, circunscrita pelas muralhas. Este elemento além de servir para a defesa da cidade configurava o limite entre a área urbana e o campo. Quando havia grande crescimento populacional, a malha urbana precisava extravasar além das muralhas; fazia-se, então, uma nova muralha que contivesse a expansão urbana. Criava-se, portanto, um novo perímetro. Assim, no decorrer do tempo, a cidade tinha sucessivos anéis resultantes das muralhas de proteção da cidade (LAMAS, 2000). Existem muralhas ainda conservadas que testemunham esse relato. A cidade de Carcassonne, na França, (Fig. 01) é um exemplo disto (HAROUEL, 1945).

Na alta idade média, cercava-se a cidade pela necessidade de defesa e, concomitantemente, sobrevivência. Assim, a primeira delimitação costumava ser comprimida por conta dos custos dos muros. Pela estreita delimitação, ao redor da muralha encontravam-se subúrbios que abrigavam a população cuja moradia não estava contida no núcleo inicial. Com o passar do tempo e o aumento populacional no núcleo inicial e nos subúrbios, construía-se um novo cinturão ao redor do agrupamento. Desta forma as cidades tendiam a crescer e construir muros cada vez

mais abrangentes (BENEVOLO, 1976). É sabido que a burguesia da cidade pagava taxas referentes à renda individual que se destinava a obras públicas como, por exemplo, os muros, elemento de defesa para a cidade.



Figura 01 – Vista aérea da cidade de Carcassonne.

Fonte: <http://www.conexaoparis.com.br>

Florença é um exemplo de cidade antiga com anéis de crescimento denominados das *urban fringe belts* (Fig. 02). Ela foi fundada em 59 a.C. e desenhada em uma malha quadrada de aproximadamente 700m laterais, orientada segundo os pontos cardeais. A cidade chegou a ter 10.000 habitantes quando construíram o primeiro cinturão de muros dentro do qual somente mil habitantes poderiam habitar. Por volta de 800 d.C. ergueu-se o segundo cinturão para conter 5.000 habitantes. A terceira ampliação dos muros foi executada de 1078 d.C. e pouco tempo depois, de 1173 d.C. a 1175 d.C., o quarto cinturão foi construído abrangendo uma população de mais de 20.000 habitantes. Com o contínuo crescimento da cidade, o quinto cinturão precisou ser edificado. Isto aconteceu entre 1284 d.C. e 1333 d.C. Apesar das despesas, conseguiu-se construir os 8,5 km de fortificação (BENEVOLO, 1976).

O conceito das *urban fringe belts* foi retomado em 1960 por M. R. G. Conzen, que refinou e aprofundou os estudos sobre o tema (KRISTJANSDOTTIR, 2008). Conzen aplicou a teoria de Louis inicialmente na cidade de Alnwick, em



1960, e posteriormente em Newcastle, em 1962, incrementando a definição das *urban fringe belts*. Além disso, nos estudos de Newcastle, foram estabelecidas três fases do desenvolvimento das *urban fringe belts*: fixação, expansão e consolidação (CONZEN, 2008). Todavia, a principal contribuição do trabalho de M. R. G. Conzen foi demonstrar, através do estudo destas cidades britânicas tradicionais, que a paisagem urbana reflete a sua história e, olhando para ela podemos identificar suas distintas regiões morfológicas (WHITEHAND, 2009).



Fig.02 – Esquema de cinturões de muralhas em Florença-Itália.

Fonte: Google Earth – adaptado.

O trabalho de M. R. G. Conzen ainda permitiu outras averiguações. Apontou que as zonas que originam as *urban fringe belts* se encontram temporariamente em posições periféricas. Outra consideração é que as linhas de fixação, dadas por barreiras físicas, corpos hídricos, inclinação íngreme e barreiras humanas, podem

impedir o avanço e posterior ocupação dessas áreas através da expansão da malha urbana. M. R. G. Conzen concluiu que as *urban fringe belts* podem ser estabelecidas em períodos de desenvolvimento ou declínio, conforme o esquema abaixo (Fig. 03) (KRISTJANSOTTIR, 2008).

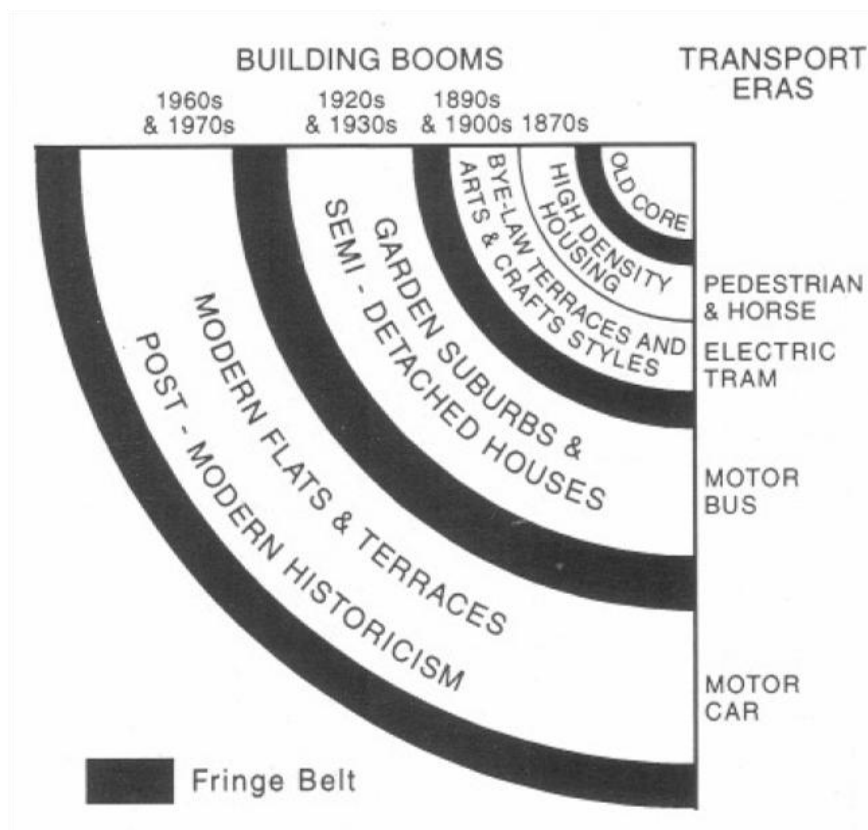


Fig.03 – Esquema proposto por M. R. G. Conzen do modelo das *urban fringe belts*.  
 Fonte: J. W. R. Whitehand. *British urban morphology: the Conzenian tradition*. 2001.

Posteriormente, em 1972, Whitehand deu sua contribuição ao conceito através da análise dos ciclos de edifícios institucionais, identificando períodos econômicos (CONZEN, 2008). Whitehand caracterizou as *urban fringe belts* por usos de solo heterogêneos predominantemente de caráter institucional de serviços públicos, tais como: educação, saúde, exército, pesquisa, recreação, cemitérios; ou até mesmo de usos religiosos ou atividades nocivas, em grandes lotes e com baixa densidade edificada.

O fato das áreas periféricas terem menor custo do que as centrais as tornam receptoras de atividades geradoras das *urban fringe belts*. Nos períodos em que o setor da construção civil está em alta, quando o valor das terras é elevado, são construídos os conjuntos residenciais. Assim, os serviços são implantados



após os períodos de expansão urbana residencial para atender a nova demanda. No decorrer dos anos, ocorre uma dinâmica de alternância entre áreas urbanas residenciais e as *urban fringe belts*.

Neste sentido, as *urban fringe belts* podem se tornar barreiras ao crescimento urbano, uma vez que as cidades se expandem horizontalmente e estas áreas cristalizadas no tecido urbano - *urban fringe belts* estacionárias - formam limitações importantes. O crescimento da cidade tende a saltar estas áreas formando os cinturões na malha urbana (Kristjansdottir, 2008; Whitehand, 1988).

De modo geral, a partir dos pressupostos de que a malha urbana envolve as áreas estacionárias, podemos dizer que as *urban fringe belts* acontecem em dois períodos: formação e posterior transformação. O período de formação é aquele no qual o crescimento da cidade está impulsionado e ocorre o salto da área, incluindo-a no tecido urbano. Antes que ocorra a transformação, a área sobrevive na paisagem da cidade, mesmo não estando mais na borda da mesma. Quando estas *urban fringe belts* acabam por se tornar centrais na cidade, a especulação imobiliária força a transformação da área devido ao valor da terra. Neste período – transformação – os mais diversos novos usos podem ser dados a essas áreas, destacando-se a urbanização ou implantação de parques urbanos. Neste contexto, vale ressaltar que hospitais e cemitérios têm um processo de mudança mais lento. (KRISTJANSDOTTIR, 2008).

Kristjansdottir (2007) aponta que as *urban fringe belts* são obstáculos físicos ao crescimento da cidade e dão forma às suas bordas mesmo nos períodos em que a cidade está expandindo rapidamente, e elas têm a propriedade de auxiliar a divisão da cidade em períodos de crescimento. Isto ocorre devido ao fato que em cada período de expansão econômica são inseridas nas bordas dos tecidos urbanos áreas de baixa densidade, contendo equipamentos de uso institucional.

M. P. Conzen (2008) defende que as *urban fringe belts* podem se originar em forma de anéis, ocasionados pelos ciclos econômicos de crescimento. Isto ocorre porque as áreas estacionárias permanecem inalteradas enquanto a cidade cresce por além dela, assim, a expansão da cidade coloca elementos além das áreas de *urban fringe belts*. O autor também reitera que essas áreas, caracterizadas por espaços abertos, costumam se conformar em baixas densidades.

Outros fatores relacionados às *urban fringe belts* são a moldura morfológica e as linhas de fixação. A moldura refere-se à forma da terra sob a qual se implanta

uma cidade ou um bairro. Essa moldura tende a reger o planejamento e o desenvolvimento da cidade como um esboço. Já as linhas de fixação apontam fases estacionárias de crescimento onde geralmente encontramos segmentos das *urban fringe belts*. Exemplos de barreiras que se definem como linhas de fixação são: rios, rodovias e ferrovias. O efeito morfológico destas é similar ao da moldura morfológica no que se refere a condicionar o crescimento da cidade (CONZEN, 2001).

Além da característica de marcadores físicos de bordas de baixo crescimento, as *urban fringe belts* podem ser reconhecidas por outras especificidades. Nelas incidem áreas com caráter recreativo, de serviços públicos, jardins, clubes de esportes, etc. Os lotes que compõem essas áreas das *urban fringe belts* demonstram as ligações das novas paisagens à paisagem antecessora, histórica, por delimitarem as microrregiões morfológicas (WHITEHAND; MORTON, 2006).

Recentemente, pesquisadores brasileiros contribuíram com estas discussões. Rego e Meneguetti (no prelo) reiteram que as *urban fringe belts* não se mesclam com os tecidos urbanos vizinhos, mas permanecem incongruentes. Pereira Costa, Maciel, et al. (2009) concluíram que embora as *urban fringe belts* apareçam de forma descontínua na malha urbana, são representantes dos ciclos do crescimento urbano.

### **3.2 URBAN FRINGE BELTS EM CIDADES NOVAS: UMA NOVA APLICAÇÃO**

Nos últimos anos, pesquisadores de todo o mundo têm produzido adaptações dos conceitos de Conzen em contextos urbanos diversos. Whitehand (2007) expõe que os conceitos e métodos criados por M. R. G. Conzen, utilizados inicialmente na Europa, foram aplicados para a análise da forma urbana chinesa. Mesmo tratando de circunstâncias culturais muito diferentes, foi possível realizar a análise por períodos da cidade antiga de Pingyao desde a sua fundação. Assim, a aplicação do método em um contexto distinto do original comprova sua possível aplicabilidade mundial.

Kristjansdottir (2008) no seu estudo sobre a relação das *urban fringe belts* com os cinturões verdes na cidade de Reykjavík, Islândia, concluiu que as *urban fringe belts* podem colaborar para a criação de cinturões verdes no contexto da

cidade através do planejamento voltado para transformação dos lotes vizinhos. A existência de uma rede de espaços livres na cidade, além de contribuir para a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes, serve para destacar cada vizinhança abrangida pelos cinturões.

Ducom (2005) aplicou os conceitos de Conzen em uma análise das *urban fringe belts* em três cidades francesas: Rennes, Nantes e Tours. Na sua análise a autora averiguou alguns componentes comuns das *urban fringe belts* das cidades francesas do século XIX: escolas, quartéis militares, cadeias, casarões, hospitais, centros esportivos, parques, estações ferroviárias, edifícios industriais e lotes vazios. As áreas anteriormente definidas nas bordas, com o crescimento residencial, passaram a ser envolvidas pela cidade e, com as modificações de uso, tornaram o cinturão cada vez mais descontínuo.

Outra influência mais recente das *urban fringe belts* francesas são os cinturões verdes que foram implantados em 1960. Na cidade de Rennes, o cinturão verde associado ao anel rodoviário acabou por se tornar um marco para os habitantes da cidade, de forma que são sempre lembrados nas análises feitas com o uso de mapas mentais.

M. P. Conzen (2008) estudou centros urbanos fora da Europa onde aparecem as *urban fringe belts*. Foi comprovada a existência dessas áreas em cidades em vários locais do mundo, como por exemplo, em Paris – França e em Chicago – EUA. No Brasil, os estudos liderados por Stael de Alvarenga Pereira Costa localizaram as *urban fringe belts* em Belo Horizonte – Minas Gerais.

Embora haja estudos sobre as *urban fringe belts* em diversas cidades da Europa e no mundo, pouco existe sobre cidades novas. Cidades que não foram implantadas na idade média e, portanto, não possuíam em sua malha urbana a muralha, elemento relacionado à formação das *urban fringe belts*. Todavia, sabe-se que os distintos usos do solo e ocupações institucionais, de lazer e até mesmo industriais, podem compor os cinturões das *urban fringe belts* mesmo nas cidades projetadas, planejadas e implantadas na íntegra como novo assentamento segundo características específicas da região. A essas cidades denominamos cidades novas.

Com a análise de Maringá – Paraná espera-se averiguar esses cinturões de *urban fringe belts* fortalecendo ainda mais a aplicabilidade do conceito nas mais diversas cidades. Para tanto, faz-se necessário uma abordagem metodológica que

seja pertinente ao estudo de caso, respeitando conceitos e análises já consagradas, mas adaptando-os para a melhor compreensão da morfologia urbana da cidade em questão.

### **3.3 URBAN FRINGE BELTS: METODOLOGIA DE ESTUDO**

Nesse sentido, pode-se chegar a um método para a análise da malha urbana da cidade de Maringá, com o intuito de verificar a existência, a quantidade e a localização das *urban fringe belts* em uma cidade nova. Contudo, cabe primeiramente clarificar quais são as situações consideradas *urban fringe belts* para este trabalho.

As *urban fringe belts* são grandes porções de baixa ocupação (até 40%<sup>7</sup>) e usos variados (usos públicos de acesso livre ou restrito). Por definição, são consideradas neste trabalho duas condições das *urban fringe belts* em Maringá: institucionais e privadas. As áreas institucionais podem ser: equipamentos educacionais, de saúde, militares, de pesquisa, de recreação, cemitérios, usos religiosos ou atividades nocivas. As áreas privadas podem ser: cemitérios, hospitais, clubes, universidades. Ainda em relação às áreas institucionais, considera-se como *urban fringe belts* as praças com tamanho mínimo equivalente a uma quadra, que tenham algum uso e que não componham o sistema viário.

Além disso, são desconsideradas *urban fringe belts* quaisquer áreas que não se enquadrem no perfil descrito anteriormente. Do mesmo modo, os equipamentos institucionais planejados e inseridos na área do plano inicial de Maringá não são considerados *urban fringe belts*. Somente a zona industrial será considerada como *urban fringe belt* dentro do perímetro do plano inicial, por causa da característica intrínseca à zona, além da sua extensão. De igual modo, as áreas de reservas florestais, por se tratarem de áreas protegidas por lei que foram englobadas na malha urbana, não serão consideradas *urban fringe belts* por não se transformarem devido ao impedimento legal.

Três elementos são levados em consideração por Kristjansdottir (2007) para promover a localização das *urban fringe belts*: barreiras físicas, barreiras sintéticas

---

<sup>7</sup> Foi considerada a faixa de estudo estabelecida pelo núcleo local do Quadro de Paisagismo no Brasil – Sistemas de Espaços Livres (QUAPÁ-SEL) conforme a realidade da cidade de Maringá.

e barreiras econômicas. A primeira trata das condicionantes do relevo em questão, que extingue possibilidades de existência das *urban fringe belts* em áreas desfavoráveis à ocupação devido à declividade. As barreiras sintéticas, que são os limites legais, eliminam outras possibilidades de existência das *urban fringe belts*. Já as barreiras econômicas, que são responsáveis pelos períodos de crescimento e estagnação da área urbana das cidades, determinam os períodos de advento das *urban fringe belts*. Neste estudo de caso, consideraram-se as três barreiras. As barreiras físicas demonstram que as áreas de grande declividade, como fundos de vale, não são consideradas *urban fringe belts*. As barreiras sintéticas, por sua vez, eliminam a possibilidade de existência das *urban fringe belts* em porções cuja ocupação é proibida por lei. Já as barreiras econômicas auxiliam na localização e classificação das *urban fringe belts* conforme os ciclos de crescimento.

Conjuntamente com a economia, o contexto histórico pode esclarecer situações tais como grandes incêndios, inundações e terremotos que podem causar quedas ou alavancar o crescimento urbano (CONZEN, 2001). Essas ocorrências geram diferentes efeitos a curto e a longo prazo na dinâmica do ambiente construído e, portanto, se existentes, influem na economia e conseqüentemente no crescimento urbano e aparecimento das *urban fringe belts*. Em Maringá, no entanto, tais intercorrências não foram encontradas.

Além da contextualização histórica e econômica, o método a ser utilizado neste trabalho consiste na sobreposição e análise de mapas e sua persistência na evolução urbana visando definir áreas que se encaixem no conceito ponderado anteriormente. Os mapas utilizados para o estudo são: evolução urbana, equipamentos urbanos e praças, zoneamento urbano, sistemas de espaços livres e declividade média. Para complementar a análise, as *urban fringe belts* são confirmadas através de imagem de satélite.

Assim como na análise executada por Pereira Costa et al. (2009) para Belo Horizonte – Minas Gerais, partindo da apreciação da imagem aérea da cidade e dos mapas de equipamentos e de espaços livres públicos pode-se encontrar áreas possíveis de serem definidas como *urban fringe belts*. Posteriormente, a análise junto ao mapa de declividade média permite eliminar falsas possibilidades de existência de *urban fringe belts*, já que áreas com altas declividades não são favoráveis à ocupação.

Através da análise dos mapas de zoneamento urbano, são averiguados

usos heterogêneos do solo, e o mapa de sistema de espaços livres reafirmará que as áreas em questão são de baixa densidade de ocupação. Estes mapas são fundamentais para a confirmação das *urban fringe belts* que, via de regra, são áreas de baixa ocupação que apresentam o entorno envolto pelo tecido urbano freqüentemente apropriado com uso residencial.

O mapa de evolução urbana auxilia na averiguação das *urban fringe belts* devido à sua localização limítrofe entre a área urbana e a rural, no período do seu aparecimento. Embora algumas *urban fringe belts* sejam transformadas em áreas de acesso à população para algum uso – espaços livres ou de edifícios institucionais, muitas delas permanecem com sua característica original, de ser tão urbanas quanto rurais (WHITEHAND, 2001). A análise deste mapa permite ainda distinguir as épocas de formação dessas *urban fringe belts*.

Com o método, pretende-se descobrir a existência das *urban fringe belts*, se elas têm permanecido, se têm se transformado ou, ainda, se desapareceram com as expansões urbanas. É preciso entender as *urban fringe belts* como um conjunto de lotes individuais que integram o desenvolvimento histórico e ecológico da cidade. Histórico, por representar o desenvolvimento da cidade por ciclos econômicos e ecológicos, pela característica de espaços livres que as *urban fringe belts* podem ter e assim compor o sistema de espaços livres na cidade. (WHITEHAND; MORTON, 2003). Todavia, para se iniciarem as análises se faz necessário conhecer um pouco do histórico da cidade estudo de caso.

## **4 MARINGÁ**

O município de Maringá situa-se a latitude de 23° 25' 31" S e longitude de 51° 56' 19" W, no Norte do Estado do Paraná, sul do Brasil. A cidade, com 555 metros de altitude, está em uma região de clima subtropical com chuvas bem distribuídas ao longo do ano. Foi implantada sobre o divisor de águas das bacias hidrográficas dos rios Ivaí e Pirapó, e tem sua porção sul atravessada pela linha imaginária do Trópico de Capricórnio. Segundo o Censo do IBGE, em 2010 Maringá possuía 357.077 habitantes e em sua unidade territorial de 488 km<sup>2</sup> concentra va 734,15 hab./km<sup>2</sup>. O grau de urbanização do município chegou a 97,76% em 2010 (IBGE). Com sua economia baseada nos setores de comércio e serviços, a cidade abrange e emprega desde os primórdios de sua fundação pessoas das mais diversas etnias e culturas.

### **4.1 BREVE HISTÓRICO**

Em 1925 o Norte do Paraná começou a ser desbravado. Através da estrada de ferro que ligava Ourinhos, em São Paulo, a Cambará, no Paraná, houve a possibilidade de comercialização da produção local e conseqüente sustentação econômica para os futuros novos povoados (SANCHES, 2006). A Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP –, denominada a partir de 1951 de Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP –, comprou terras nessa região. A partir de 1930, com a fundação da cidade de Londrina pela CTNP, deu-se início ao processo de desenvolvimento regional.

O primeiro planejamento regional realizado pela CTNP para o norte do Paraná foi alterado posteriormente pela CMNP. Este consistiu em elencar quatro cidades como metrópoles modelares distantes em aproximadamente 100 km uma da outra, idealizadas a partir das técnicas do urbanismo. Entre elas, haveria outros povoados menores distantes em aproximadamente 15 km um do outro. Dentre as quatro cidades planejadas para serem pólos da região: Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama; Maringá recebeu maiores atenções em seu traçado e tem se destacado pela sua forma urbana. A cidade de Maringá foi implantada em 1947 a partir do esquema de colonização sistemática e urbanização deliberada em meio a

um empreendimento de especulação fundiária iniciado pela companhia britânica CTNP (REGO, 2009). Seu traçado obedeceu alguns aspectos peculiares ao urbanismo inglês. Em relação ao desenho urbano, podemos observar influências dos princípios formais criados por Unwin e Parker para a primeira cidade jardim inglesa (REGO, 2009). O traçado diverso mesclava ortogonalidade na área central e plana da cidade e irregularidade das quadras e lotes regidos pelo relevo local. Essa diversidade propiciou a conformação estética ao mesmo tempo em que o contexto natural do sítio era respeitado.

Antes de observarmos a forma urbana inicial de Maringá, notamos que a concepção do conjunto de cidades está baseada na ferrovia. Esse elemento estruturou tanto a formação do conjunto das cidades quanto a ocupação do Norte do Paraná, até então não urbanizado, por propiciar o escoamento da produção agrícola dos lotes rurais que foram vendidos para alavancar a colonização (Fig.04).



Fig.04 – Anteprojeto de Maringá  
Fonte: MENEGUETTI, 2009 – adaptado.

O traçado da cidade demonstra a preocupação com a adaptação da forma urbana ao relevo tanto pelo aspecto central da estação ferroviária – porta de entrada da cidade e determinada a priori – quanto pela adaptação do desenho urbano às



curvas de nível (Fig.04). O projeto original de Maringá foi condicionado ao sítio ao qual está se inserindo e, ao mesmo tempo, impõe-se ao organizar a cidade baseada na sua funcionalidade, criando áreas para os armazéns, bairros para operários, para classe média, o eixo monumental e o centro cívico, os bosques, enfim, determinando a hierarquia do meio.

Os dois bosques funcionam como protetores para as nascentes de dois rios que acabam por determinar um platô central onde é estabelecido o centro cívico. O posicionamento dos edifícios seguiu o mesmo padrão das demais cidades fundadas pela Companhia, estabelecendo-se a conexão entre a praça dos edifícios públicos e a praça da estação rodoviária e ferroviária através de um bulevar (REGO, 2009). A implantação da cidade estabelecida através do eixo ferroviário pré-concebido visava garantir o escoamento da produção do interior do estado para que se viabilizasse o empreendimento.

Ainda sobre o planejamento inicial da cidade de Maringá, Luz (1997) relata sobre um importante formador das *urban fringe belts* na malha urbana da cidade. Em seu livro a autora afirma que em 1960 o perímetro do município de Maringá abrangia 1.000km<sup>2</sup> e era subdividido em glebas que acompanham a topografia e os cursos d'água variando seus tamanhos. Algumas dessas glebas eram denominadas 'patrimônios' e se tratavam de lotes menores que formavam uma espécie de cinturão verde em torno das áreas urbanizadas com o objetivo de conter o seu crescimento e garantir o abastecimento de hortifrutigranjeiros para a cidade.

O projeto original previa a implantação de todos os equipamentos necessários para a sustentação do povoamento – centro cívico, edifícios públicos, centro esportivo, escolas, hospitais, rodoviária, igreja matriz e praças. Era, portanto, um projeto completo, que se implantava como uma unidade, o que impede que estes equipamentos, inseridos na malha urbana, sejam considerados como *urban fringe belts*. Desde o princípio da ocupação de Maringá os equipamentos urbanos planejados foram sendo implantados. Até 1950, edificou-se a catedral (inicialmente de madeira) e o aeroclube com pista para pousos e decolagens. Na próxima década, de 1950 a 1960, construiu-se a Santa Casa de Misericórdia, o Horto Florestal, a linha férrea e pátio de manobra de trens, o Estádio Willie Davids, e o Colégio Santa Cruz. Em 1972, o Parque do Ingá foi inaugurado e aberto a público (SANCHES, 2006). No final da década de 1960, em 1969, a Universidade Estadual de Maringá foi criada.

Na década de 60 iniciou-se um período de construção impulsionado pelos investimentos nas áreas de indústria de alimentos, saúde e educação. De acordo com Andrade Neto (1979), de 1960 a 1975, a população do município deixou de ser majoritariamente rural para ser urbana e dentre essa população, havia imigrantes estrangeiros que chegavam à cidade e precisavam de moradia. Assim deu-se início a um processo de expansão na construção civil atrelado à expansão urbana para além dos limites do projeto original que acabou por incorporar algumas *urban fringe belts* como a zona industrial inicial, o Cemitério Municipal, a zona industrial inicial, o Aeroporto, e o Horto Florestal.

O desenvolvimento da cidade nesta época foi garantido pela finalização da Rodovia do Café, do prolongamento do eixo ferroviário até Cruzeiro do Oeste e da construção do aeroporto. Essas obras foram de fundamental importância para que as produções agrícolas pudessem escoar até o porto de Paranaguá e outros pontos de redistribuição da produção local. Dentre as contribuições da lavoura de café no contexto dos agrupamentos urbanos, Luz (1997) destaca as máquinas de beneficiamentos do café, todavia os setores de comércio e prestação de serviços também se desenvolveram graças ao “ouro verde”. O Estado, do mesmo modo, se beneficiou através das arrecadações provenientes de impostos sobre a lavoura. Conjuntamente, o setor bancário foi favorecido assim como diversos outros setores.

Todavia, o ciclo do café se tornou uma economia instável para o município. Em 1960, quando se deu início a um programa do governo federal de erradicação do café para que houvesse diversificação da agricultura, houve um forte abalo na economia local. Luz (1997) diz que com o incentivo do governo estadual a lavoura de café passou a ocupar as áreas mais altas das propriedades enquanto na porção inferior da propriedade ocorria a criação de gado.

Esse acontecimento, entretanto, se torna insignificante quando comparado a erradicação do café ocorrida em 1975 em detrimento das queimadas ocasionadas pelas fortes geadas. Além da queda de capital dos fazendeiros, muitos trabalhadores do campo ficaram sem seus empregos. A mecanização da agricultura, iniciada em 1970, agravou ainda mais essa situação (TOMAZI, 1999). Os trabalhadores rurais passaram a compor a população urbana e trabalhar como volantes (bóia-fria) (CASAGRANDE, 1999).

Apesar de todos os acontecimentos desastrosos, em 1975, foi assinado o contrato para a construção da Usina de Itaipu Binacional. Esse fato contribuiu para

que Maringá se tornasse o pátio de transbordo dos materiais necessários para a construção da hidrelétrica. Assim, as atividades industriais e comerciais começaram a se desenvolver e a economia municipal teve um contraponto (ANDRADE NETO, 1979). Conforme os documentos da CTNP, Luz (1997) aponta que até 1977 já haviam sido vendidos 11.369 lotes em Maringá sinalizando a rápida expansão urbana que a cidade estava sofrendo principalmente a norte. Em 1979 o perímetro urbano já abrangia quase toda a totalidade do município, isto favoreceu que as *urban fringe belts* fossem englobadas na malha urbana.

Na década de 1980, a economia local focou-se na agroindústria (MENDES, 1999). Isso aconteceu devido aos subsídios e créditos agrícolas. Com o fortalecimento deste setor, os setores de indústria, comércio e serviços, vinculados à produção agrícola, expandiram conjuntamente. O crescimento da cidade, neste momento é pouco significativo em detrimento do esgotamento do incremento populacional rural conjuntamente com o fato da proximidade das cidades de Sarandi e Paiçandu, onde o valor do solo era inferior (BELOTO, 2003).

O setor econômico de Maringá sofreu novamente quedas na década de 1990. Devido às instabilidades político-econômicas, apenas os setores de serviços não sofreram retrações. Isto ocorreu devido ao novo plano econômico do país, o Plano Real de 1994, que, ao incentivar importações para conter a inflação, acabou por quase extinguir o setor têxtil. Entretanto, após um período de adaptação à nova economia, a situação foi revertida ao ponto de observar o aumento nos estabelecimentos de comércio atacadista em Maringá (BELOTO, 2003).

Atualmente, o setor primário deixou de ser o destaque na economia em detrimento dos setores de comércio (shoppings atacadistas e varejistas) e prestação de serviços abrangendo toda a região. O setor industrial é representado principalmente pelo setor têxtil (vestuário, tecidos, calçados) e de produtos alimentícios. O ramo da construção civil também é responsável por muitos empregos no município e região. Por fim, realçam-se também os estabelecimentos de ensino, em especial médio e superior, por serem atuantes no crescimento e economia da cidade, principalmente pela composição essencialmente jovem e consumidora desse incremento (IBGE E IPARDES).

#### **4.2 GÊNESE E EVOLUÇÃO DAS *URBAN FRINGE BELTS* DE MARINGÁ – PARANÁ**

A cidade está propensa a transformações, adaptações e adequações. A expansão e ocupação da sua área urbana estão sujeitas ao período no qual se encontra e às características econômicas, culturais e legislativas da mesma. Apesar das qualidades urbanas do planejamento inicial da cidade de Maringá, algumas lacunas subsistem em sua malha urbana. Algumas delas são classificadas como *urban fringe belts* que resultaram das transformações ocorridas nos 63 anos de projetos e planos para a cidade de Maringá.

As *urban fringe belts* são identificadas em Maringá por se tratarem de áreas de baixa densidade, usos mistos e envoltas por loteamentos, em sua maioria, residenciais. Elas se constituem de áreas institucionais e/ou particulares. E apesar de se tratar de uma cidade nova, Maringá apresenta *urban fringe belts* que demarcam os seus períodos de crescimento.

Para isso, observa-se a evolução urbana da cidade que é dada pelo modo ao qual a malha urbana se expandiu no decorrer dos anos. Lamas (2000) dizia que “a cidade, como qualquer organismo vivo, encontra-se em contínua modificação. Para falar de uma forma urbana, teria de se relacionar com um instante preciso.” O mapa de evolução urbana, tal qual o conhecemos, representa as transformações do solo agrupadas por décadas da aprovação dos seus loteamentos. Singer (2002) lembra que, se quisermos analisar criticamente a evolução de uma cidade, é preciso ir além da ilustração de um mapa e entender a relação entre o crescimento da população da cidade e a expansão da sua economia. Baseado neste conceito pode-se compreender a formação das *urban fringe belts* em Maringá.

Como podemos observar na Fig. 05, a cidade planejada traçava sua porção central na área mais alta e plana da cidade. Essa área era destinada ao setor comercial. Próxima a ela encontra-se o centro cívico, o eixo ferroviário e o pátio de manobras. Estes últimos eram apoiados pela área de armazéns da cidade. A infraestrutura do transporte de cargas era privilegiada no conjunto da cidade por se tratar da forma de escoar a produção rural, forte na região até a década de 1970. Por fim, a população urbana que se instalava na cidade ocuparia quatro zonas residenciais pré-concebidas para acolher tanto a população operária, quanto outros imigrantes de maior poder aquisitivo.

Na figura 34, podemos observar no Plano Urbanístico Inicial da Cidade, em 1947, onde consideramos como *urban fringe belt* somente o eixo ferroviário que atravessa a cidade e suas áreas industriais contíguas, e o pátio de manobras dos

trens anexo a ele. Este último, com o decorrer dos anos, se consolidou como *urban fringe belt* por ser um elemento fundamental para o desenvolvimento inicial da cidade. Exceto essa área cuja classificação corresponde a zona industrial, não há mais *urban fringe belts* no perímetro inicial. Embora haja equipamentos institucionais eles não considerados *urban fringe belts* por terem sido planejadas.

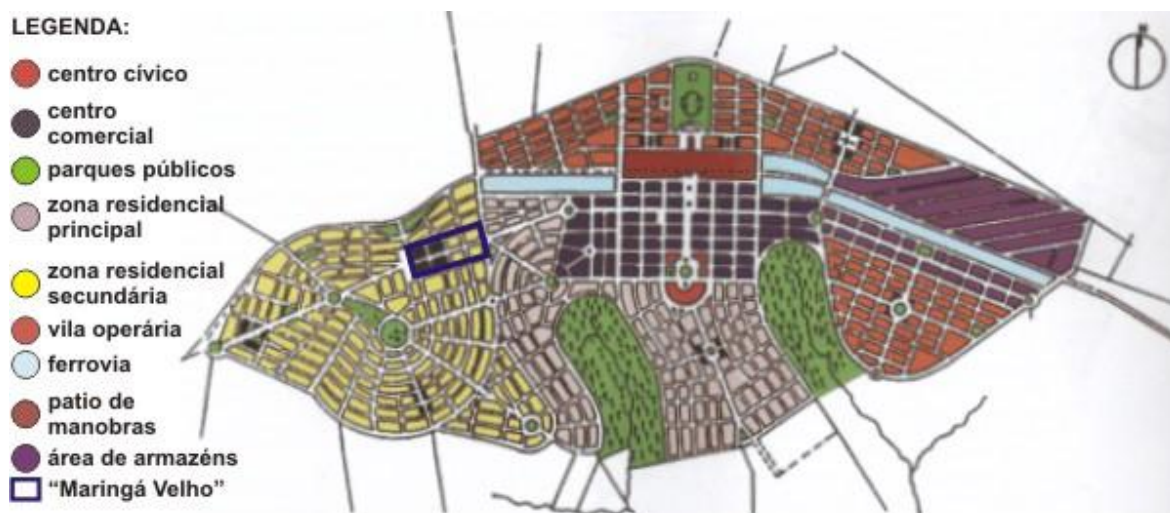


Figura 05 – Zoneamento da planta original de Maringá.

Fonte: STEINKE, 2007 – adaptado pela autora.

O pátio de manobras (Fig. 06) corresponde à área das *urban fringe belt* mais modificada desde sua implantação. No decorrer do tempo, a linha do trem vem sendo rebaixada, propiciando que se estabeleçam novos usos para essas áreas. Vê-se em sua extensão, desde campi universitários até elevados edifícios que compõe a porção mais central da cidade, denominada de Novo Centro.



Figura 06 – Eixo ferroviário que atravessa a cidade e o pátio de manobras.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.

Para além do perímetro, já se percebia a formação de outras três *urban fringe belts*: o Horto Florestal, o Cemitério Municipal e o Aeroporto. Com o intuito de fornecer mudas para a arborização urbana foi que o Horto Florestal (Fig. 07) foi estabelecido e se consolidou no decorrer dos anos, preservando a terceira nascente junto à área central da cidade.



Figura 07 – Horto Florestal.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.

O aeroporto antigo (Fig. 08) é uma *urban fringe belt* caracterizada pela baixa densidade. O aeroporto fora implantado na borda da cidade, conforme o projeto em 1961. Em 2010, ele encontra-se envolto por loteamentos de uso misto e já sofreu transformação de uso: em suas dependências, funciona a Secretaria de Transportes – SETRAN. Todavia, ainda há projetos de estabelecimento do novo centro cívico da cidade nesta *urban fringe belt*, já que alguns equipamentos institucionais estão sendo construídos nas proximidades.



Figura 08 – Aeroporto antigo.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.



Já o cemitério municipal (Fig. 09) fora inicialmente implantado fora do perímetro urbano. Com a expansão da malha urbana, este passou a compor a porção central da cidade. Os jazigos do mesmo já estão se esgotando e após a total ocupação de seu espaço físico espera-se que, num momento futuro, a área seja reurbanizada, transferindo a demanda futura para um novo cemitério implantado.



Figura 09 – Cemitério Municipal.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.

A área urbana projetada era envolta por uma faixa de lotes de uso agrícola cujo desenho deixava clara a intenção da formação de um cinturão verde que contivesse o crescimento da cidade para os planejados 60 mil habitantes. O parcelamento das chácaras seguia o tamanho aproximado de um alqueire e conformava a versão local para o *green belt* da proposta de Howard para a cidade jardim (MENEGUETTI, 2009).

Ao se comparar a Fig. 10 que demonstra o parcelamento inicial das chácaras que ladeiam a malha urbana com a Fig. 11, a proposta do Plano Diretor de 1967, percebemos que as *urban fringe belts* apresentadas anteriormente fazem parte do legado do projeto. Olhando para as regiões de expansão urbana podemos ainda constatar a influência das glebas rurais no desenho resultante da malha urbana no projeto das próximas décadas. A malha urbana posterior ao projeto inicial se viu regida pelas pequenas glebas urbanas: as chácaras, que atuavam como barreiras para o crescimento da cidade. Assim os novos loteamentos, limitados fisicamente, se formaram descontínuos ao partido projetual do desenho original de

Jorge de Macedo Vieira<sup>8</sup>.

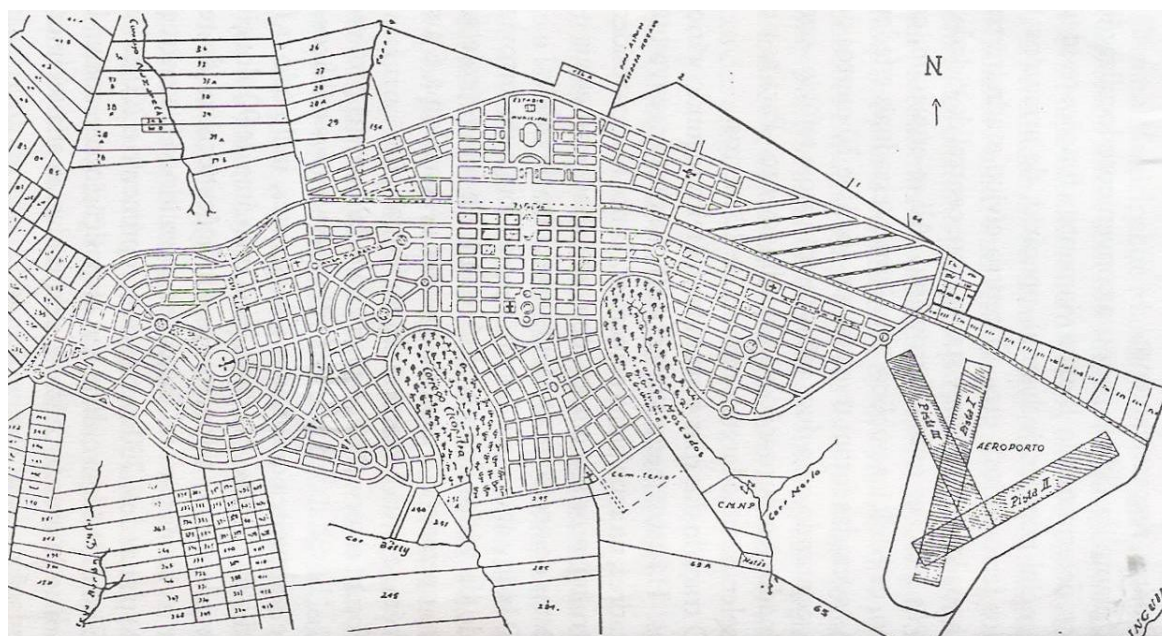


Figura 10 – Projeto original de Maringá contendo parcelamento rural.

Fonte: DIAS e GONÇALVES, 1999.

A porção a norte da ferrovia foi a primeira a sofrer expansão urbana com a implantação das vilas: Valência, Santa Isabel, Progresso, Santo Antônio, Morangueira e do Jardim Alvorada ainda na década de 1960. A configuração das mesmas, como malha urbana, observada na Fig. 11, reafirma o ordenamento territorial ocasionado pela anterior delimitação das chácaras. Percebe-se também que a cidade deixa de ser o traçado conciso pré-concebido para receber loteamentos descontínuos a sua área urbanizada (MENEGUETTI, 2009). Podemos considerar que estas foram as primeiras contribuições para a especulação imobiliária por provocar a implantação de infra-estrutura em vilas distantes da área em consolidação. A ausência de políticas de controle de expansão e de planejamento possibilitou essa situação.

Neste caso, as *urban fringe belts* que eram formadas pelas chácaras do cinturão verde foram transformadas em loteamentos urbanos. Outras *fringe belts*, como Horto Florestal, Cemitério Municipal e o antigo aeroporto, impediram ou

<sup>8</sup> Engenheiro paulista (1894-1978), formado pela Escola Politécnica da USP. Trabalhado junto com Barry Parker, urbanista inglês, na Companhia City no início do século, planejando bairros e cidades conforme os conceitos do urbanismo inglês de "cidade-jardim" (*garden city*).



postergaram a expansão urbana. Ainda começaram a surgir outras *urban fringe belts* nos novos loteamentos urbanos para acomodar futuramente os equipamentos institucionais que ainda permanecem no tecido urbano.



Figura 11 – Planta Proposta pelo Plano Diretor de 1967.

Fonte: MENEGUETTI, 2009.

Nos anos de 1960, com a modernização da agricultura, a área urbana de Maringá se expandiu novamente. Novos loteamentos foram abertos. Grande parte destes se instalou distante da malha urbana em consolidação, o que provocou a formação dos primeiros vazios urbanos<sup>9</sup>. Nesta década, a cidade já ultrapassava os 100 mil habitantes (MENEGUETTI, 2009).

Na figura 35 notamos que as *urban fringe belts* que estavam foram do perímetro inicial já se encontram englobadas na malha urbana. No mapa do plano de 1967 (Fig. 11), percebe-se a preocupação com a demarcação de áreas de parques e reservas florestais com o intuito de dar continuidade ao partido da proposta criada por Jorge de Macedo Vieira para o traçado de Maringá. Essa

<sup>9</sup> Áreas urbanas ladeadas por bairros providos de infra-estrutura, mas que ainda não foram loteadas.

determinação se baseou partindo das nascentes dos córregos e em toda sua extensão que estava contida no perímetro urbano. Essas áreas já começavam a ser rodeados por novos loteamentos residenciais.

Até 1965 podemos notar o aparecimento das *urban fringe belts* institucionais que surgiram para suprir a demanda habitacional. Ressalta-se também a inclusão de áreas correspondentes à nova zona industrial. Das *urban fringe belts* do período anterior, nenhum sofreu alteração de seu uso, permanecendo estacionárias.

Outro fator interessante a se notar é a criação de clubes de lazer<sup>10</sup>. Estes são incluídos nas bordas da área urbana e alguns deles continuam seus trabalhos no mesmo lugar (Fig. 12). É importante ressaltar que, nesta época, previa-se em projeto a implantação do Centro Universitário próximo ao cemitério, todavia, isso não aconteceu.



Figura 12 – Country Clube.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.

Outra característica a se destacar é que a expansão urbana estava voltada para a região norte da cidade. Comparando as figuras 10 e 11 podemos mais uma vez perceber o traçado do parcelamento das chácaras estabelecido anteriormente pelo primeiro projeto da cidade através do desenho a norte dos bairros adjacentes à Avenida Colombo respeitando. Os novos bairros configuraram traçados distintos do restante do conceito do projeto original da cidade. Com a construção de bairros distantes da área urbana em consolidação, faz-se necessária a implantação de

---

<sup>10</sup> Clube Olímpico, Clube Hípico, Country Clube e Hipódromo.

novos equipamentos urbanos para a melhoria da qualidade de vida da população. O que confirma a definição das *urban fringe belts* de Kristjansdottir (2007) como sendo resultantes da necessidade de equipamentos urbanos em novos loteamentos.

No fim desta década, em 1968, foi aprovado um novo zoneamento urbano (Fig.13). Este classificava a cidade em quatro zonas residenciais (ZR), três zonas comerciais (ZC), duas zonas industriais (ZI) e uma zona especial (ZE). Este mapa incorporava a área de expansão residencial sul como ZR3 e a norte como ZR4. Percebe-se a maior ocupação na porção norte. Nota-se ainda que foram estabelecidas áreas para expansão prioritária entremeio aos avanços da malha urbana para que se constituíssem uma trama livre de vazios urbanos. As ZI2, que abrangiam porções a leste e a oeste da cidade, contribuíram para barrar o crescimento nessas direções. É importante considerar que o limite municipal de Maringá está próximo a essas áreas industriais. Com o decorrer do tempo, o crescimento urbano a leste e a oeste contribuiu para a conurbação com as cidades vizinhas Sarandi e Paiçandu, respectivamente.

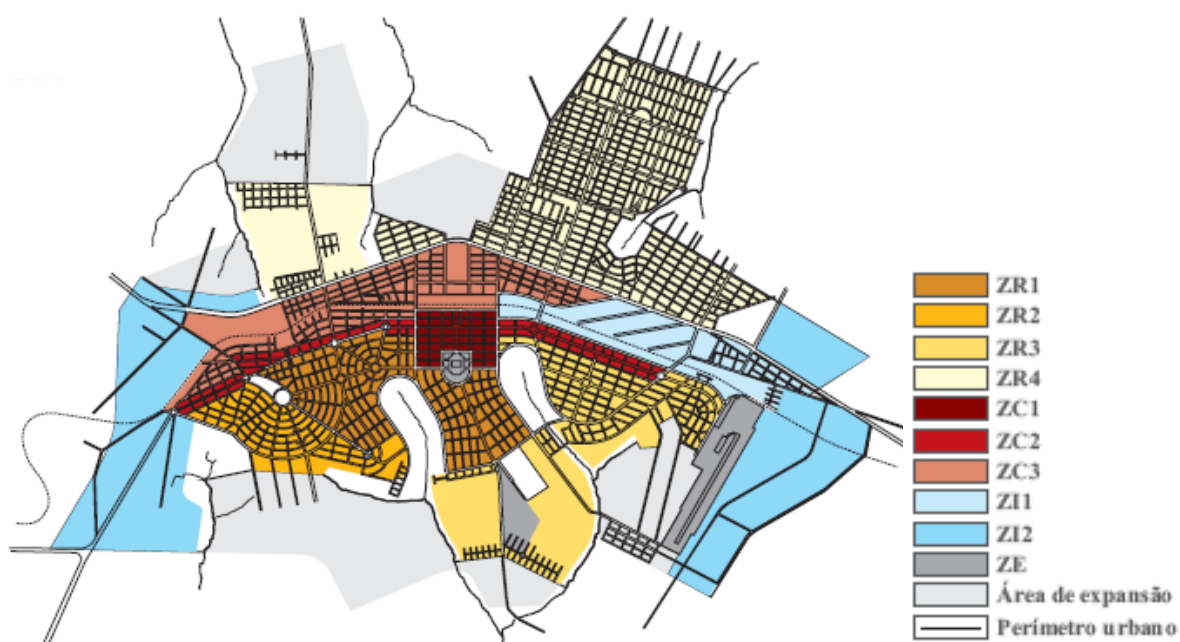


Figura 13 – Zoneamento de 1968.

Fonte: BELOTO, 2003.

A respeito do Zoneamento Urbano, observa-se que existem algumas áreas em branco, sem legenda, que, em sua maioria, fazem transição entre a malha urbana existente e as áreas destinadas à expansão urbana. Dentre essas áreas

têm-se três bosques do Plano Inicial, que não são considerados *urban fringe belts* por serem planejados desde o início para tal finalidade. Encontra-se ainda, a área do Horto Florestal, Cemitério Municipal, Aeroporto antigo, Parque de Exposição e Parque Alfredo Werner Nyfeller, que começam a ser envoltos por loteamentos residenciais. Ainda observamos que as faixas em branco seguem o percurso dos córregos existentes, todavia, não podemos considerar essas áreas de chácaras urbanas como *urban fringe belt* por não haver a possibilidade de ocupação legal das mesmas, como verificado em Belo Horizonte por Pereira Costa et al. (2009).

Na década posterior, 1970, a zona rural continuou a perder população para a cidade. A modernização da agricultura, que promovia essa situação, ganhou uma aliada: a geada. A economia cafeeira na região ficou desestabilizada e a população afetada pela falta de trabalho no campo buscou a cidade como opção de campo de trabalho. Além dessas contribuições populacionais destaca-se que nesta época a Universidade Estadual de Maringá foi implantada. Com sua abertura, uma nova população específica foi agregada na cidade: discentes e docentes. Ocupando primeiramente edificações escolares existentes, o campus definitivo da UEM viria a se tornar tanto propulsor da expansão e adensamento urbanos ao norte da cidade quanto uma barreira física de grande amplitude.

Houve 69 novos loteamentos aprovados nessa época expandindo o perímetro urbano da cidade, dotados ou não de infra-estrutura e equipamentos urbanos (MENEGUETTI, 2009). A conformação espacial continuou ocorrendo conforme o desenho das chácaras e conforme a vontade dos empreendedores que esparramaram os loteamentos por toda a extensão do município, forçando a expansão de seu perímetro urbano e ocasionando vazios urbanos servidos de infra-estrutura básica.

Essa situação contribuiu para que, em 1979, Maringá formulasse um Plano de Diretrizes Viárias (Fig. 14) para reger os futuros loteamentos de forma a integrar os traçados que se constituíam de forma tão diversa. O plano previa a formação de corredores verdes que são formadores das *urban fringe belts*. Esses corredores poderiam reger um projeto de áreas livres para todo o município, favorecendo a integração da natureza com o meio urbano e garantindo a população o bem estar social (MENEGUETTI, 2009).

Os espaços livres projetados em 1979, como o Parque Alfredo Werner Nyfeller, já se encontravam envoltos por loteamentos urbanos, o que confere a eles

o caráter das *urban fringe belts* planejadas. Todavia, as demais áreas de chácaras que estão às margens de córregos não possuem a mesma classificação devido à impossibilidade de ocupação.

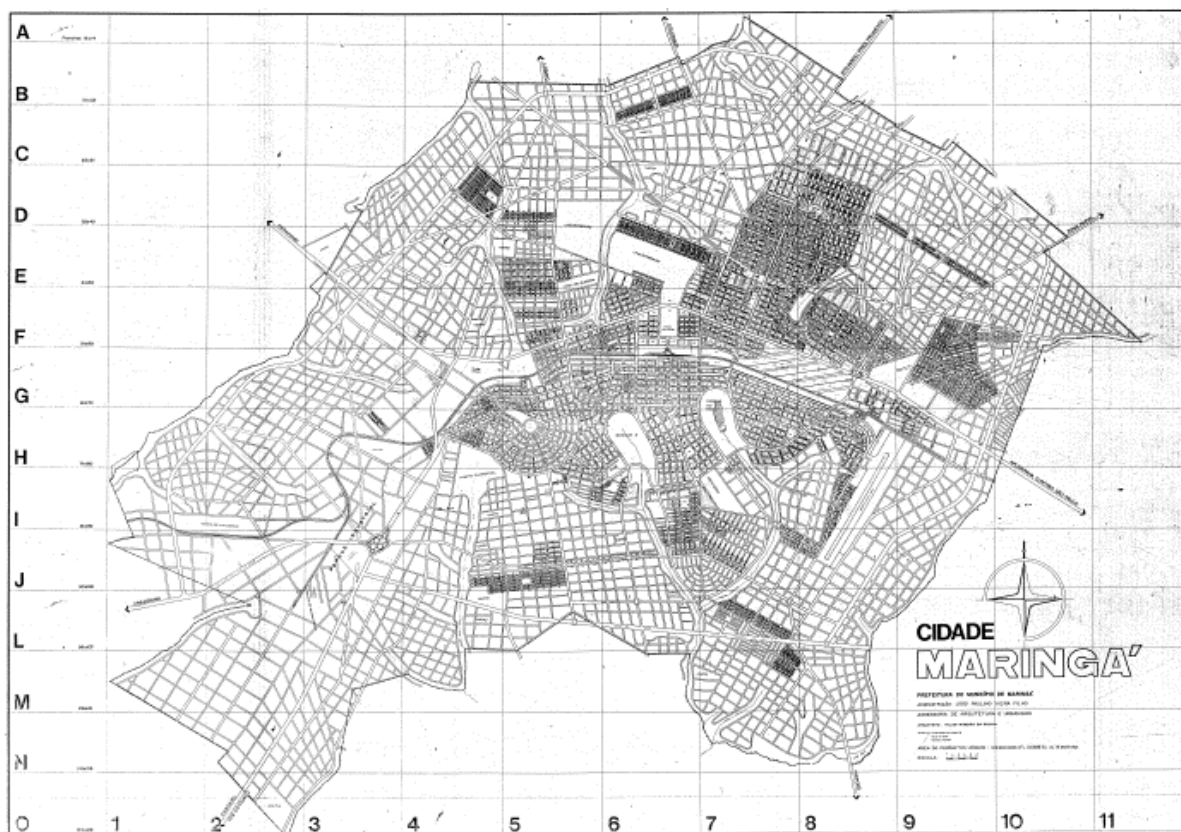


Figura 14 – Plano de Diretrizes Viárias para Maringá – 1979.

Fonte: MENEGUETTI, 2009.

No período de 1965 a 1980 (Fig. 36) foi criada a zona industrial na porção oeste da cidade, formando uma grande *urban fringe belt*. Por outro lado, a área leste, que era anteriormente Industrial, sofreu alteração de uso e deixou de ser *urban fringe belt* em sua maior parte. Além do acréscimo por zona industrial, podemos notar a presença de novos equipamentos institucionais como escolas, creches, praças recreativas, Sanepar e Copel (Fig. 15), Galpões do Instituto Brasileiro do Café – IBC (Fig. 16), Parque Alfredo Werner Nyfeller (Buracão da Morangueira) (Fig. 17), lagoas de estabilização e a Universidade Estadual de Maringá (Fig. 18). Também notamos outros usos, de baixa densidade, que caracterizam *urban fringe belts* em áreas periféricas da cidade. São eles: Acema (Fig. 19) e o Frigorífico Central (a sudeste, divisa municipal com Sarandi).





Figura 15 – Sanepar e Copel.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.



Figura 16 – Galpão do IBC.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.



Figura 17 – Parque Alfredo Nyffeller.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.



Figura 18 – Universidade Estadual de Maringá.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.



Figura 19 – Acema – clube recreativo.

Onde se encontrava o antigo Hipódromo foi implantado o Parque de Exposições Francisco Feio Ribeiro (Fig. 20) que representa a única *urban fringe belt* transformada no período. Apesar de ser uma área pública, a administração do mesmo foi delegada à Sociedade Rural de Maringá sob forma de comodato por um

período de 20 anos. A área encontra-se envolta por loteamentos de usos variados e possui baixa densidade. As demais *urban fringe belts* decorrentes do período anterior se consolidaram e estagnaram.



Figura 20 – Parque de Exposições Francisco F. Ribeiro.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.

Conforme o zoneamento aprovado em 1983 (Fig. 21), houve grande expansão das zonas residenciais. A maior porção do perímetro urbano foi classificada como uma das cinco zonas residenciais. A divisão de zonas comerciais (ZC) se limitou a duas, mas foram criadas vias especiais e de uso misto. A zona industrial, dividida em quatro tipos, sofreu grande expansão a sudoeste. Algumas áreas a leste antes consideradas industriais passaram a ser residenciais contribuindo ainda mais para a conurbação entre os municípios de Maringá e Sarandi. Nesse sentido, a ocupação dos bairros se dava preferencialmente a norte e nordeste, oposta a região industrial. Ainda na década de 1980, houve um período de estagnação na construção civil e na expansão da área urbana.

Apesar dos anos sombrios ocasionados pela queda de produção do café na década anterior, o expressivo êxodo rural acarretou o aumento populacional urbano e conjuntamente com ele Maringá desenvolveu-se apostando em outras opções de economia. Resultado disto foram novos loteamentos e condomínios fechados implantados desde os anos de 1990. O crescimento da cidade passou a ser expressivamente horizontal.

Neste período, até 1995, muitos equipamentos públicos de educação são consolidados e são construídos novos equipamentos nas regiões mais periféricas. O Cesumar (Centro Universitário de Maringá)/Colégio Objetivo (Fig. 22), apesar de ser



uma instituição particular, se enquadra como *urban fringe belt*. O zoneamento urbano foi responsável por grande porção das *urban fringe belts* em estagnação e por novas áreas de *fringe belts* próximas ao contorno sul. Neste período não localizamos nenhuma *urban fringe belts* transformadas, mas cabe ressaltar que outras *urban fringe belts*, consideradas periféricas no projeto inicial da cidade, são tidas em 2010 como centrais (Fig. 37).

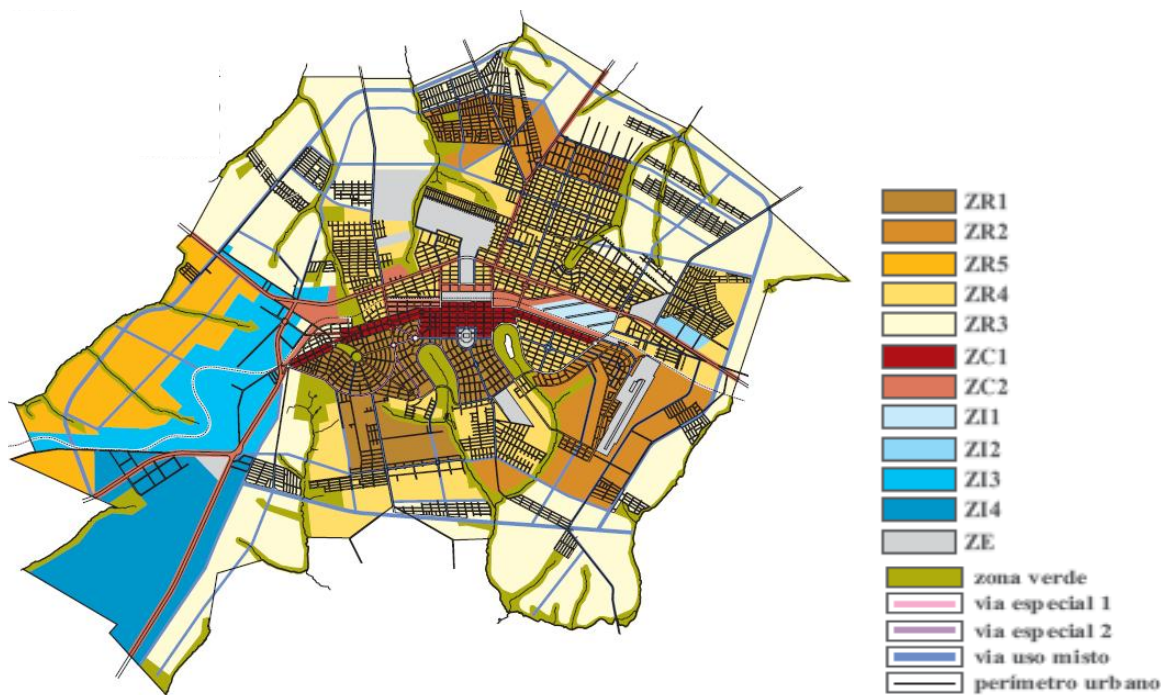


Figura 21 – Zoneamento de 1983.

Fonte: BELOTO, 2003.



Figura 22 – Cesumar.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.

O zoneamento aprovado em 1991 (Fig. 23) estabeleceu apenas três zonas



residenciais e uma comercial, pouco alterando as áreas estabelecidas pelo zoneamento anterior. As duas zonas industriais permaneceram, todavia houve uma pequena expansão das mesmas. O maior diferencial foi o planejamento de quatro eixos de comércio e serviços que contribuem para o fortalecimento de cada bairro. Nota-se neste instante a ocupação de áreas próximas ao contorno sul, atenuando os vazios urbanos existentes. A ocupação predominante continua sendo a norte e nordeste.

O Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá do ano 2000 (Fig. 24) contou com um importante instrumento legal na sua Lei de Loteamentos, que visava coibir o parcelamento em zonas rurais para fins urbanos. Ele ainda propunha garantir que as áreas doadas à prefeitura fossem previamente elencadas para um uso específico, que não poderia ser alterado. Exemplo disso são as praças e áreas de lazer instituídas que futuramente vão compor os anéis das *urban fringe belts* da cidade. Todavia, esse Plano foi aprovado pela Câmara dos Vereadores em 2006 somente após inúmeras alterações (MENEGUETTI, 2009).

No ano de 1999 foi aprovado o zoneamento (Fig. 25) que propunha seis zonas residenciais, sendo uma delas zona de proteção. Esta equivale aos fundos de vales onde são permitidas ocupações por chácaras urbanas. Estabeleceu-se ainda uma zona comercial, uma zona de comércio e serviços, e uma zona de serviços, além de seis eixos de comércio e serviços por toda a malha urbana. Os vazios urbanos existentes anteriormente começaram a ser ocupados, principalmente no que se refere a porção norte, de maior expansão. Ao sul, embora haja ocupação dos vazios, ela é notavelmente inferior se comparada à área norte. A expansão da zona industrial ocorreu principalmente no entorno do contorno sul. Não se nota loteamentos após as zonas industriais.

No último período em análise, até 2010 (Fig. 38), aparecem novas *urban fringe belts* decorrentes do zoneamento urbano. Notamos também pequenas *urban fringe belts* institucionais, principalmente de equipamentos de educação. O campus da Pontifícia Universidade Católica – PUC também aparece nesse período (Fig. 26).

Outro equipamento particular construído neste período foi o Cemitério Parque (Fig. 27). Este, apesar de ter sido implantado em área de borda da cidade, já foi todo envolto por loteamentos urbanos de uso misto. Devido a isto e à lotação do Cemitério Municipal, é de se esperar que após a total ocupação de seu espaço físico, implante-se um novo cemitério municipal para atender a demanda futura.

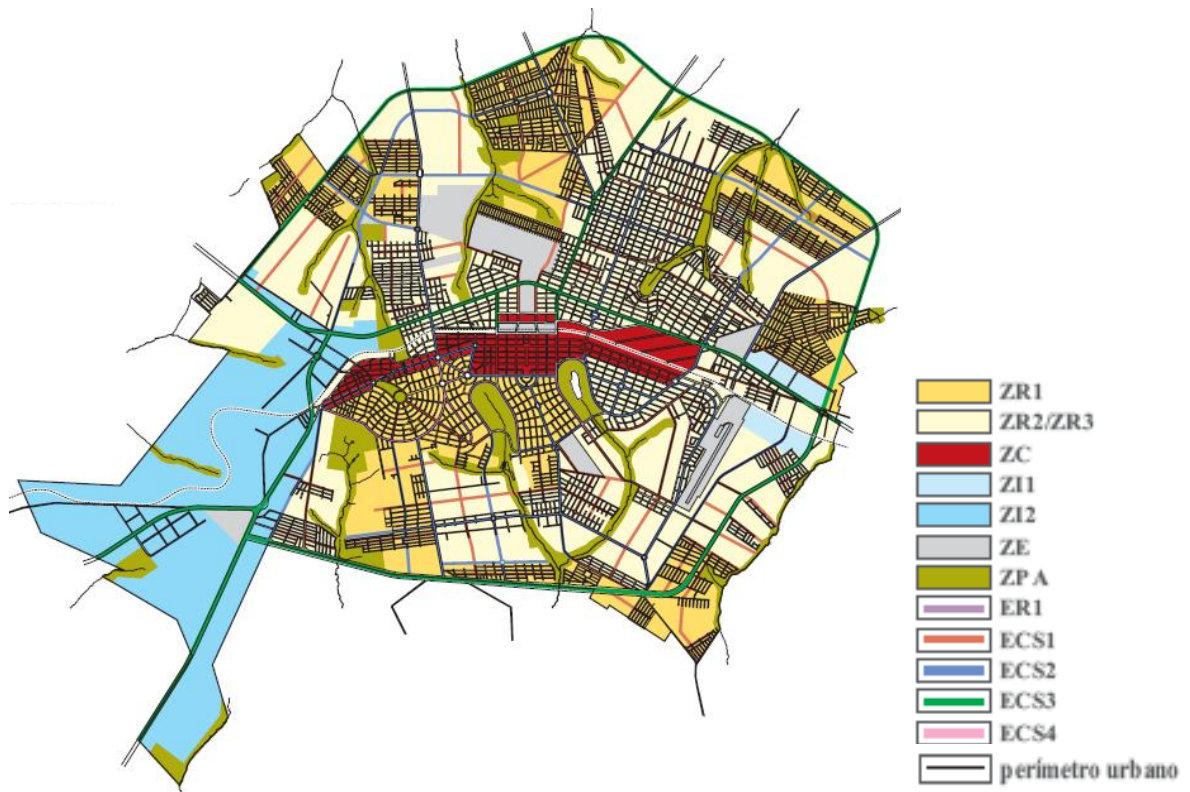


Figura 23 – Zoneamento de 1991.

Fonte: BELOTO, 2003.

**MALHA URBANA DE MARINGÁ - 2000**

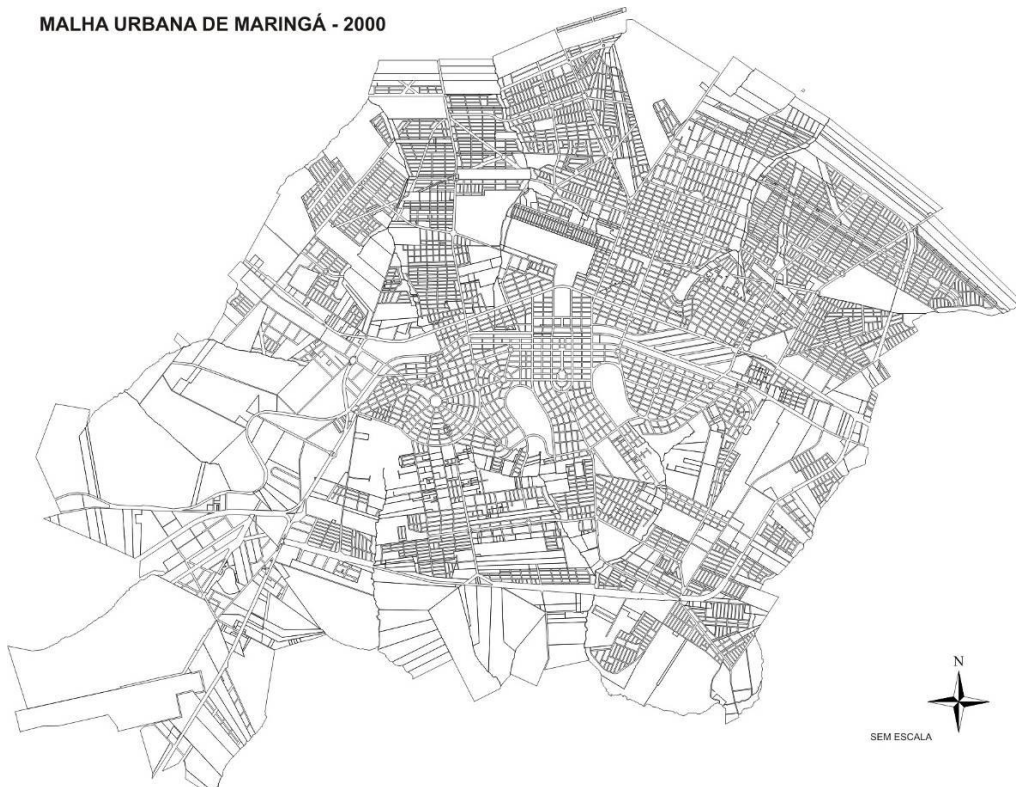


Figura 24 – Malha urbana do Município de Maringá no ano 2000.

Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2006.

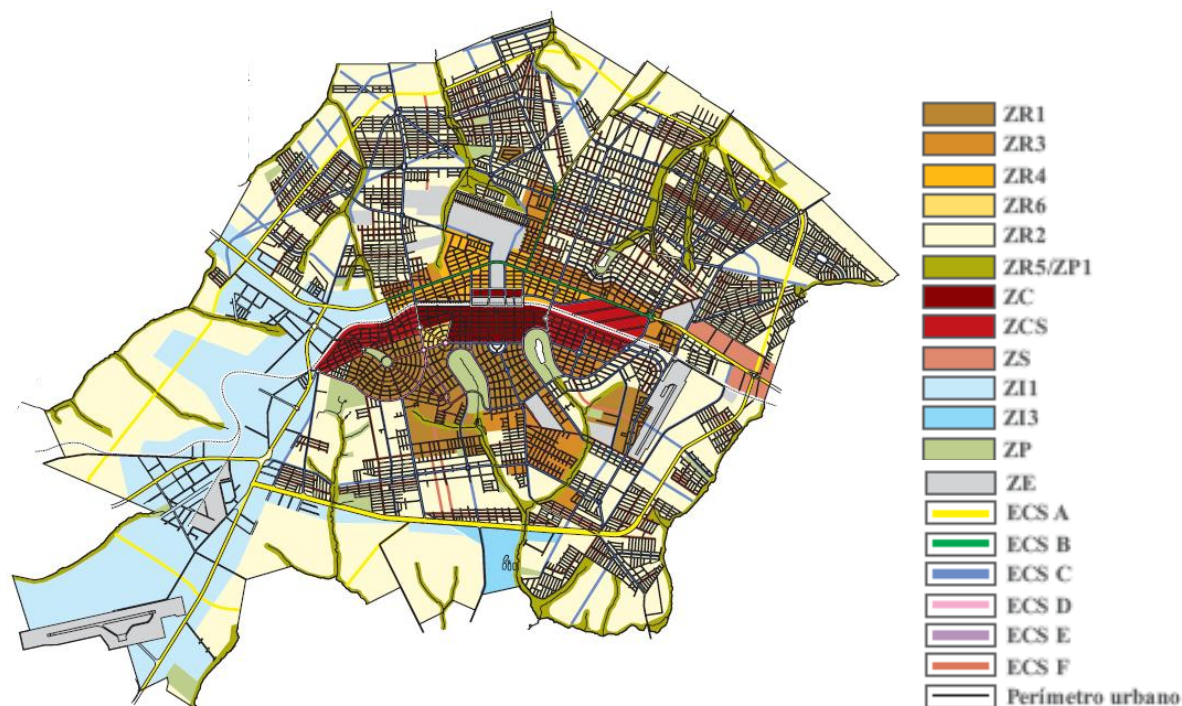


Figura 25 – Zoneamento de 2000.

Fonte: BELOTO, 2003.



Figura 26 – Pontifícia Universidade Católica. Figura 27 – Cemitério Parque.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora. Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.

O Parque do Japão (Fig. 28), ainda em construção, e o novo Aeroporto (Fig. 29), nos limites do município, igualmente são novas *urban fringe belts*. Com a relocação do aeroporto a antiga edificação passou a ser utilizada pela Secretaria Municipal de Transporte e a área de proteção do antigo aeroporto teve seu uso transformado recebendo novos loteamentos de condomínios horizontais fechados.

O Clube Hípico e as antigas lagoas de estabilização também tiveram seu uso transformado. A *urban fringe belt* do clube recreativo, Clube Hípico, foi parcialmente vendida para a construção de um shopping center de caráter regional – Shopping



Catuaí (Fig. 30). Esta mudança de uso impulsionará transformações futuras na estrutura urbana do entorno. Quanto à área das antigas lagoas de estabilização da Sanepar, está se construindo o Parque do Trópico de Capricórnio (Fig. 31), pela parceria da Prefeitura Municipal e investidores do Shopping Catuaí.



Figura 28 – Parque do Japão.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.



Figura 29– Novo Aeroporto.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.



Figura 30– Shopping Catuaí.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.



Figura 31– Parque do Trópico de Capricórnio.

Fonte: Google Earth – adaptado pela autora.

Ainda parte do terreno da UEM, ladeando a Av. Dr. Mário Clapier Urbinati, foi desapropriada e se transformou em loteamento residencial. E, por fim, as áreas do pátio de manobras e linha férrea, na porção central da cidade, também estão sendo paulatinamente alteradas para usos mistos (residenciais, comerciais e de serviços).

Com as expansões imobiliárias e o loteamento em áreas de vazios urbanos, as *urban fringe belts* são contornadas. Embora a maioria das *urban fringe belts* estejam inseridas na malha urbana, percebemos a área do novo aeroporto como uma *urban fringe belt* a se inserir nos próximos anos. Cabe ressaltar que em Maringá não existem nenhuma *urban fringe belts* classificadas em decorrência da

declividade, pois não há áreas com declividade superior a 50° que impediriam a ocupação. Toda a malha urbana encontra-se em declividades médias de no máximo 15%.

Na figura que apresenta a evolução urbana de Maringá (Fig. 32) notamos que o crescimento tendeu à porção norte do município, embora todo o entorno da malha urbana inicial tenha sofrido expansão. Os loteamentos periféricos estão em consolidação e são permeados por áreas urbanas ainda não loteadas.

É evidente que nenhum dos loteamentos posteriores ao planejamento inicial contou com espaços livres ou de lazer com tamanho expressivo na malha urbana. Essa diminuição da parcela pública foi acompanhada pela redução da dimensão das quadras e, conseqüentemente, dos lotes residenciais e comerciais. A cidade, como um organismo vivo, continua a se modificar no decorrer do tempo. Algumas *urban fringe belts* com o tempo deixam de sê-las, outras se transformaram e as restantes permanecem estagnadas até que haja algum evento que interfira na sua estabilidade e a transforme ou a faça desaparecer.

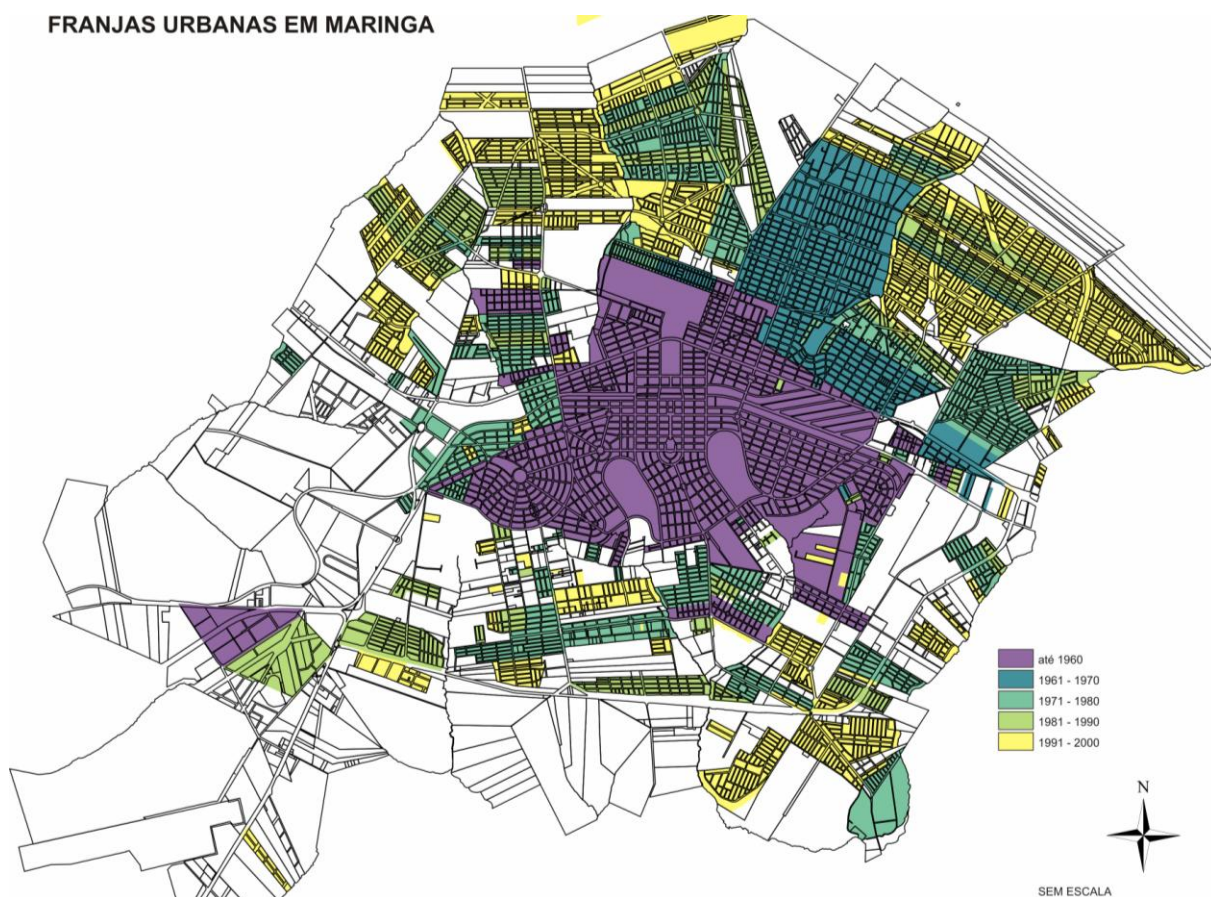


Figura 32 – Evolução Urbana de Maringá.  
Fonte: TEIXEIRA, 2009 – adaptado pela autora.

## 5 ANÁLISE DAS *URBAN FRINGE BELTS*

Para a análise das *urban fringe belts* encontradas em Maringá, estabelecemos cinco períodos: 1947-1950 (Fig. 33); 1951-1965 (Fig. 34); 1966-1980 (Fig. 35); 1981-1995 (Fig. 36); 1996-2010 (Fig. 37). Esta periodização deu-se por conta das características dominantes de cada época. O primeiro período refere-se, basicamente, à implantação do projeto original da cidade. O segundo período tem como característica as primeiras expansões urbanas, reguladas pelo primeiro “Código de Posturas e Obras”, de 1959. Sabemos que entre os dois primeiros períodos de análise, 1947-1967, a principal economia municipal estava baseada na venda das terras da companhia e início do povoamento, principalmente, dos lotes rurais. Todavia, foi no terceiro período de análise, 1967-1979, que ocorreu o auge da agricultura cafeeira que impulsionou o desenvolvimento econômico em diversas áreas. O marco de separação deste período é a aprovação do primeiro Plano Diretor (1967). Já nos dois últimos períodos, 1979-2006, houve a transição da economia passando do setor primário, de produção de matéria prima, até se consolidar como setor terciário, de comercialização de produtos industrializados e prestação de serviços. Assim, o quarto período coincide com a grande verticalização da cidade, no centro e áreas adjacentes, e o quinto período com a expansão horizontal.

### 1º PERÍODO – ATÉ 1950

As *urban fringe belts* até 1950 (fig. 33) são distantes uma das outras e têm tamanhos significativos na representação. São resultantes de usos periféricos de um plano inicial implantado integralmente. A única área considerada como *urban fringe belt* interna ao perímetro urbano é a correspondente a zona industrial. Outras duas estão na borda externa do perímetro urbano e a última está mais distante da malha urbana projetada. Ressalta-se ainda a proximidade delas ao eixo ferroviário, que atua como uma linha de fixação.

### 2º PERÍODO – 1951-1965

Com o decorrer dos anos e a conseqüente expansão da malha urbana da cidade, apareceram novas *urban fringe belts*. No período de 1951 até 1965 (fig.34) podemos ver que as *urban fringe belts* do período anterior permaneceram

estacionárias e que a *urban fringe belt* mais distante foi alcançada pelos loteamentos. Percebemos que as *urban fringe belts* das extremidades leste e oeste foram rodeadas por novas *urban fringe belts* originárias do zoneamento urbano. É válido ressaltar que essas novas áreas fazem limite ou compreendem parte de estradas rodoviárias e o eixo ferroviário. Esses elementos apareceram nos demais períodos também por se tratarem de linhas de fixação, úteis para a localização de algumas *urban fringe belts*.

Além das grandes áreas incorporadas como *urban fringe belts* em decorrência do zoneamento, começamos a perceber pequenas porções que representam os equipamentos institucionais estabelecidos na cidade para suprir a demanda criada pelo aumento populacional derivado dos novos loteamentos. Por conta disso, a partir deste período, onde se inicia a expansão da malha urbana inicial, grande parte das *urban fringe belts* se tornam menores e mais dispersas, exceto em relação ao zoneamento. Exemplo disto são as *urban fringe belts* que formam duas linhas de força no sentido norte-sul nas porções oeste e leste da cidade. Elas podem ter representado uma barreira para o crescimento urbano no sentido leste-oeste por se tratar de zonas com usos indesejáveis para a vizinhança. Assim a expansão da malha urbana ficou condicionada ao sentido norte-sul, tanto pelo zoneamento, quanto pelas características das edificações e usos presentes nas porções leste e oeste do perímetro urbano.

### **3º PERÍODO – 1966-1980**

No período de 1966 até 1980 (fig. 35) as *urban fringe belts* decorrentes do zoneamento industrial se destacam e demarcam a parte leste como principal área de localização das *urban fringe belts*. Nota-se que essa área surge em substituição as que anteriormente classificavam-se como industriais e tiveram seu uso alterado. Além disso, observamos que esta grande *urban fringe belt* formada compreende trechos de três rodovias e também da ferrovia.

Ainda neste período, aparecem outras *urban fringe belts* institucionais e dentre elas, algumas de porções mais significativas em relação a escala da cidade. Uma delas é a Universidade Estadual de Maringá. Todavia, destacamos que estas *urban fringe belts* foram implantadas em diversas áreas da cidade, para que pudessem suprir as necessidades dos novos loteamentos. Embora pouco significativas em tamanho, estas pequenas *urban fringe belts* reafirmam a expansão

urbana principal, a norte.

As *urban fringe belts* que apareceram desde o início da cidade até 1965 continuaram estacionárias, com apenas uma exceção, que sofreu transformação, todavia, sem deixar de ser classificada como *urban fringe belt*. Assim, é de se observar que as *urban fringe belts* dos dois primeiros períodos de análise, que correspondem a somente um período econômico se configuram e se estabelecem no decorrer do ano como *urban fringe belts* internas, enquanto as *urban fringe belts* de 1965 a 1980 definem o que seriam as *urban fringe belts* intermediárias, se compararmos as definições de M. R. G. CONZEN.

#### **4° PERÍODO – 1981-1995**

Após os anos 1981 e até 1995 (fig. 36), as *urban fringe belts* de maior proporção em relação à escala da cidade, ficaram rarefeitas na porção noroeste, a área de maior expansão residencial. Contrariamente ao esperado, as *urban fringe belts* de Maringá parecem não acompanhar o crescimento residencial, mas sim, se distanciar dele. Todavia, as *urban fringe belts* menores, formadas por equipamentos públicos, continuam a acompanhar esses novos loteamentos. É importante lembrar que a expansão urbana é regida pelas leis, assim não podemos considerar que o maior crescimento a nordeste é espontâneo. Com o zoneamento da época concentrando as zonas industriais a sudoeste e estabelecendo zonas residenciais mais acessíveis financeiramente a nordeste, estabelece-se a prioridade de expansão.

Assim, não podemos afirmar que as *urban fringe belts* são barreiras para o crescimento urbano. Outros fatores também devem ser levados em consideração, por exemplo, o estabelecimento da zona sul como uma área mais nobre da cidade, sendo que a zona norte integra melhor a população das diversas rendas. Embora as *urban fringe belts* de maior porte possam afugentar loteamentos residenciais do seu entorno, devido ao seu uso que pode gerar odores indesejáveis, pode-se dizer que elas se constituíram como instrumentos legislativos para impedir ou postergar a expansão urbana a sul. No entanto, há certamente, mais questões a serem investigadas.

Em relação as *urban fringe belts* decorrentes do zoneamento industrial observamos que elas se dão de forma a originar trechos contínuos das *urban fringe belts*. As novas *urban fringe belts* do período colaboram nessa continuidade que se



dá nas direções oeste e sul. Entretanto, podemos observar o retorno das *urban fringe belts* industriais na porção leste da malha urbana. As demais *urban fringe belts* dos períodos anteriores permaneceram estacionárias sem sofrer qualquer alteração no seu uso.

### **5° PERÍODO – 1996-2000**

Juntamente com o quarto período, o de 1996 a 2010 (fig. 37) retratam o momento da economia baseada nos setores de comércio e serviços. As *urban fringe belts* sugeridas então, juntas, compreendem o que seriam as *urban fringe belts* externas, conforme a conceituação de M. R. G. Conzen. Assim como no último período analisado, as *urban fringe belts* dadas através do zoneamento se concentram nas direções oeste e sul. No que se refere às novas *urban fringe belts* institucionais, observamos seu aparecimento principalmente em bairros mais distantes da área urbana em consolidação. Porém, o que mais se destaca neste período são as *urban fringe belts* estacionárias dos períodos anteriores e o início de processo de transformação das *urban fringe belts* mais centrais em decorrência da especulação imobiliária.

A evolução das *urban fringe belts* conforme seus cinco períodos de análise pode ser vista pela figura 38. Notamos que há maior incidência das *urban fringe belts* na porção sudeste, devido ao zoneamento urbano industrial. Mas, há também uma área a leste e outra menor, acompanhando parte do contorno sul. Ao focar a análise no tamanho das *urban fringe belts* tentar-se-ia afirmar que a maior expansão urbana foi contrária a zona predominante das *urban fringe belts*.

Através da observação geral de todos os pontos das *urban fringe belts*, poder-se-ia afirmar o oposto: a maioria das *urban fringe belts* parecem acompanhar o crescimento da cidade, em decorrência dele. No entanto, analisadas as leis de zoneamento e conhecendo o contexto histórico de cada período de expansão, pode-se dizer que as duas afirmações são corretas por refletirem dois pontos de vista distintos.

Destaca-se ainda que as *urban fringe belts* industriais preferem acompanhar linhas de fixação tais como rodovias e ferrovias. Em relação ao núcleo inicial central, percebe-se que as *urban fringe belts* urbanas o circundaram de forma aleatória em todos os períodos de expansão, estes, por sua vez, são percebidos à

medida que os equipamentos urbanos se distanciam da área central.

Pensando no modelo de M. R. G. Conzen para a formação das *urban fringe belts* não podemos identificar, na cidade de Maringá, um cinturão contínuo das *urban fringe belts*. Em alguns trechos as *fringe belts* são contínuas por conta do zoneamento industrial, mas em sua maioria as *urban fringe belts* se dão de maneira pontual, em tamanho e número reduzidos, na malha da cidade. Essa não é uma ocorrência apenas em Maringá, como também em algumas cidades novas conforme tem sido comprovado pelos trabalhos de Pereira Costa et al. (2009).

O que podemos acrescentar são as linhas de tendência de formação de cinturões das *urban fringe belts* (Fig. 39) formadas pela indicação da atuação da *urban fringe belts* em relação à malha urbana próxima a ela. Nenhum período apresentou as *urban fringe belts* que modo que conformassem anéis. Ao observarmos as linhas de tendência de formação de todos os períodos vemos que as *urban fringe belts* aparentam se definir em cinturões de períodos complementares. Assim, podemos dizer que as *urban fringe belts* em cidades novas formam arcos que, embora não sejam concêntricos, podem esboçar possíveis fragmentos de cinturões desconexos.

Por fim, podemos comprovar a existência das *urban fringe belts* na cidade de Maringá. Generalizando, podemos dizer que é possível encontrar as *urban fringe belts* em cidades novas. Isto se deve ao fato dessas cidades passarem por grandes transformações devido à dinâmica urbana própria de países em desenvolvimento, o que configura suas *urban fringe belts* de modo diverso daquele padrão das cidades antigas. Algumas *urban fringe belts* sofreram modificações de uso, de forma ou ainda, de coeficiente de aproveitamento de terreno. Outras ainda permanecem estagnadas, já que, ao invés de reforçar seu caráter público, espera-se para que estes espaços se tornem centrais na cidade para a atuação de agentes imobiliários que se apropriam da localização privilegiada para negócios privados.

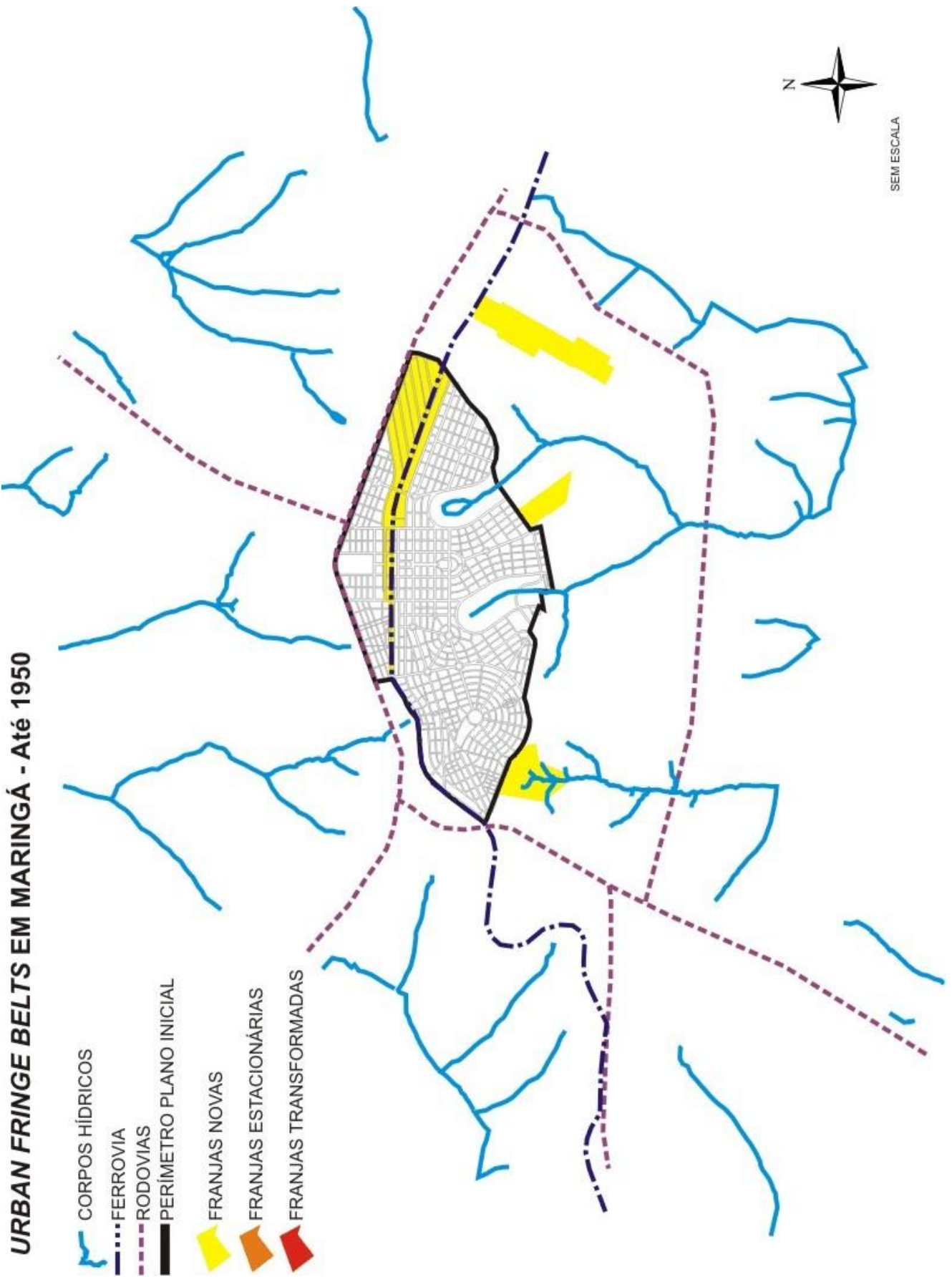


Figura 33 – *Urban fringe belts* em Maringá - 1950.

Fonte: Elaborado pela autora.

## URBAN FRINGE BELTS EM MARINGÁ - 1951-1965

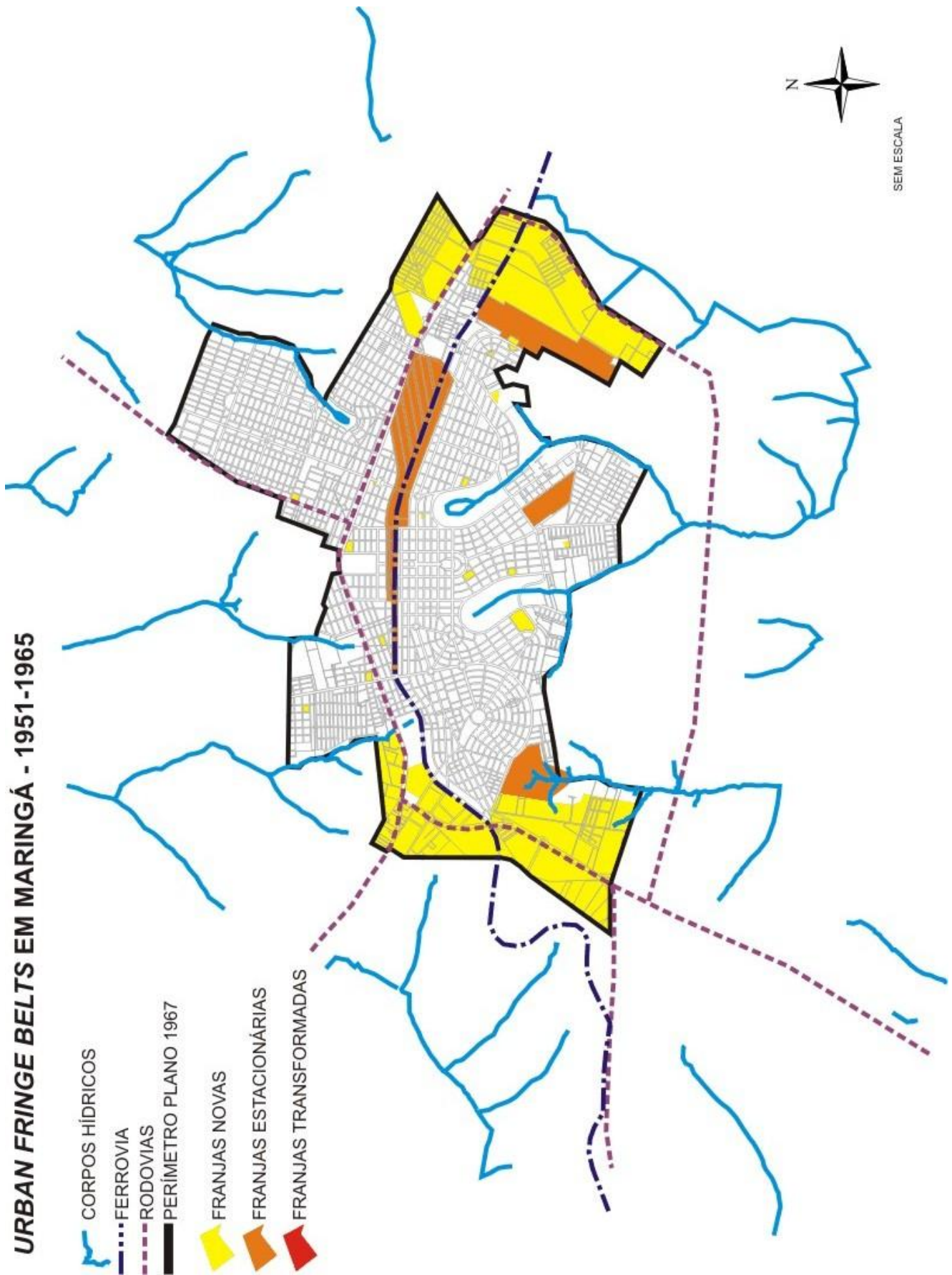


Figura 34 – Urban fringe belts em Maringá, 1951 - 1965.

Fonte: Elaborado pela autora.



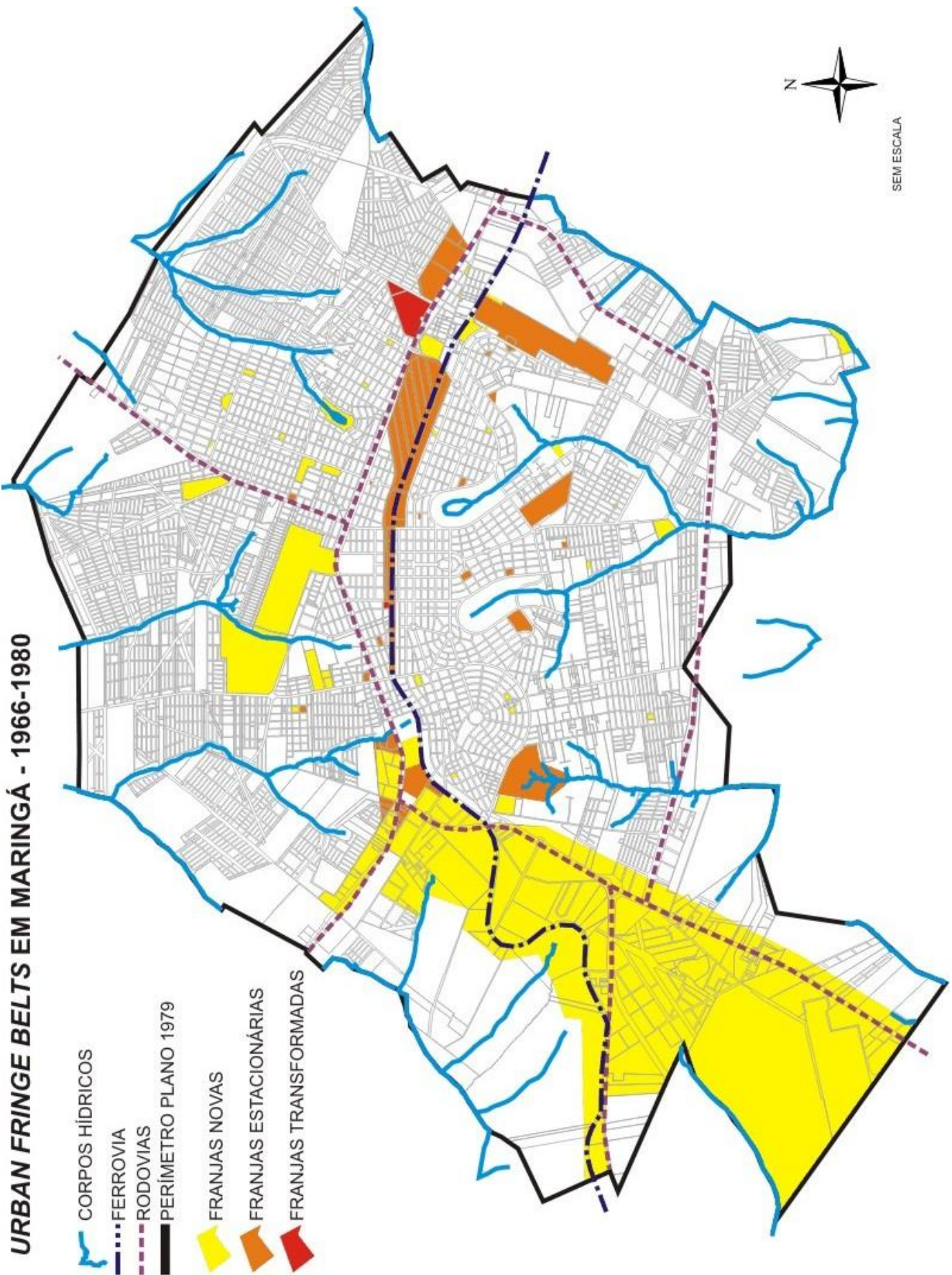


Figura 35 – *Urban fringe belts* em Maringá, 1966 - 1980.

Fonte: Elaborado pela autora.



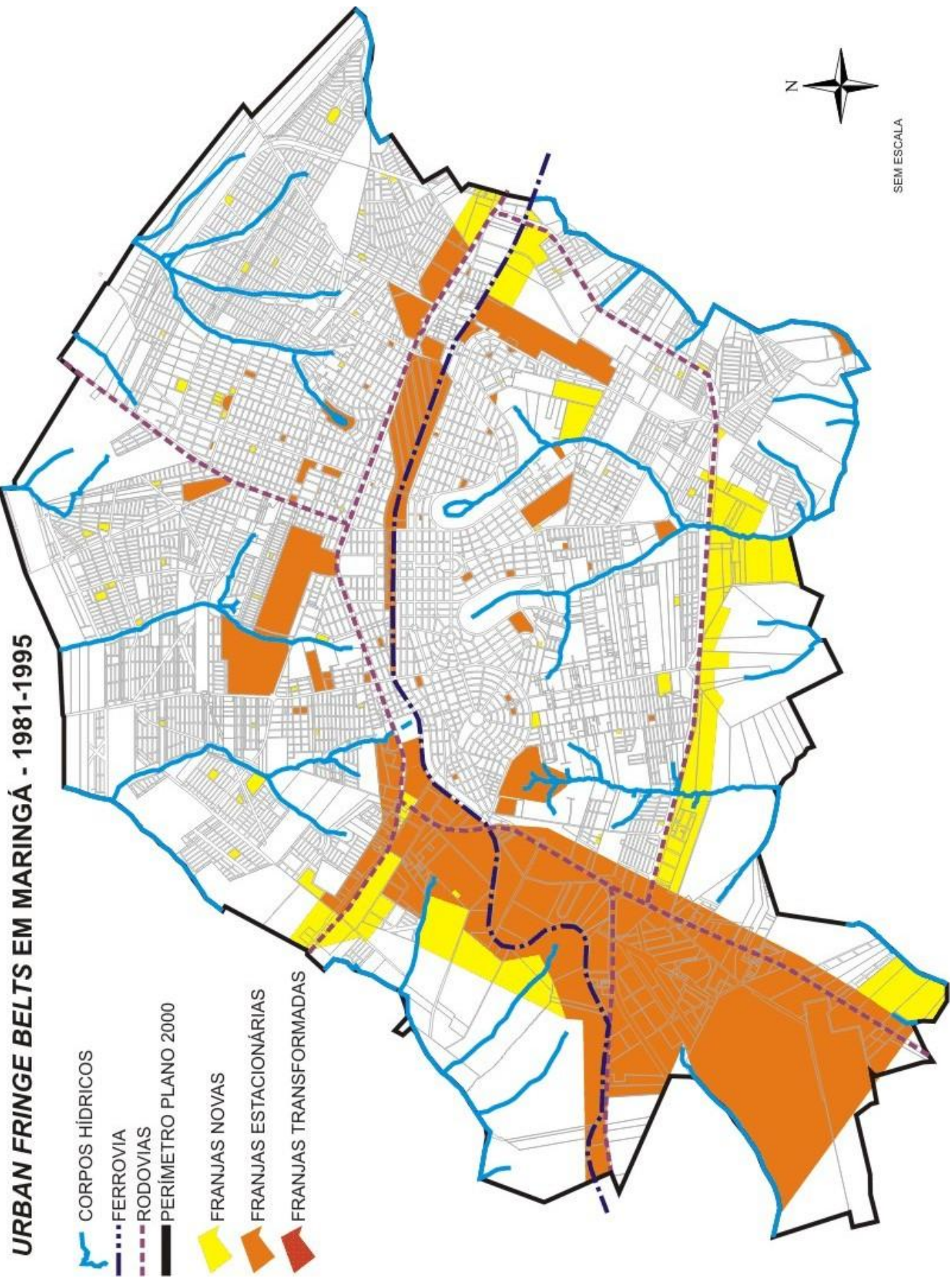


Figura 36 – *Urban fringe belts* em Maringá, 1981 - 1995.

Fonte: Elaborado pela autora.



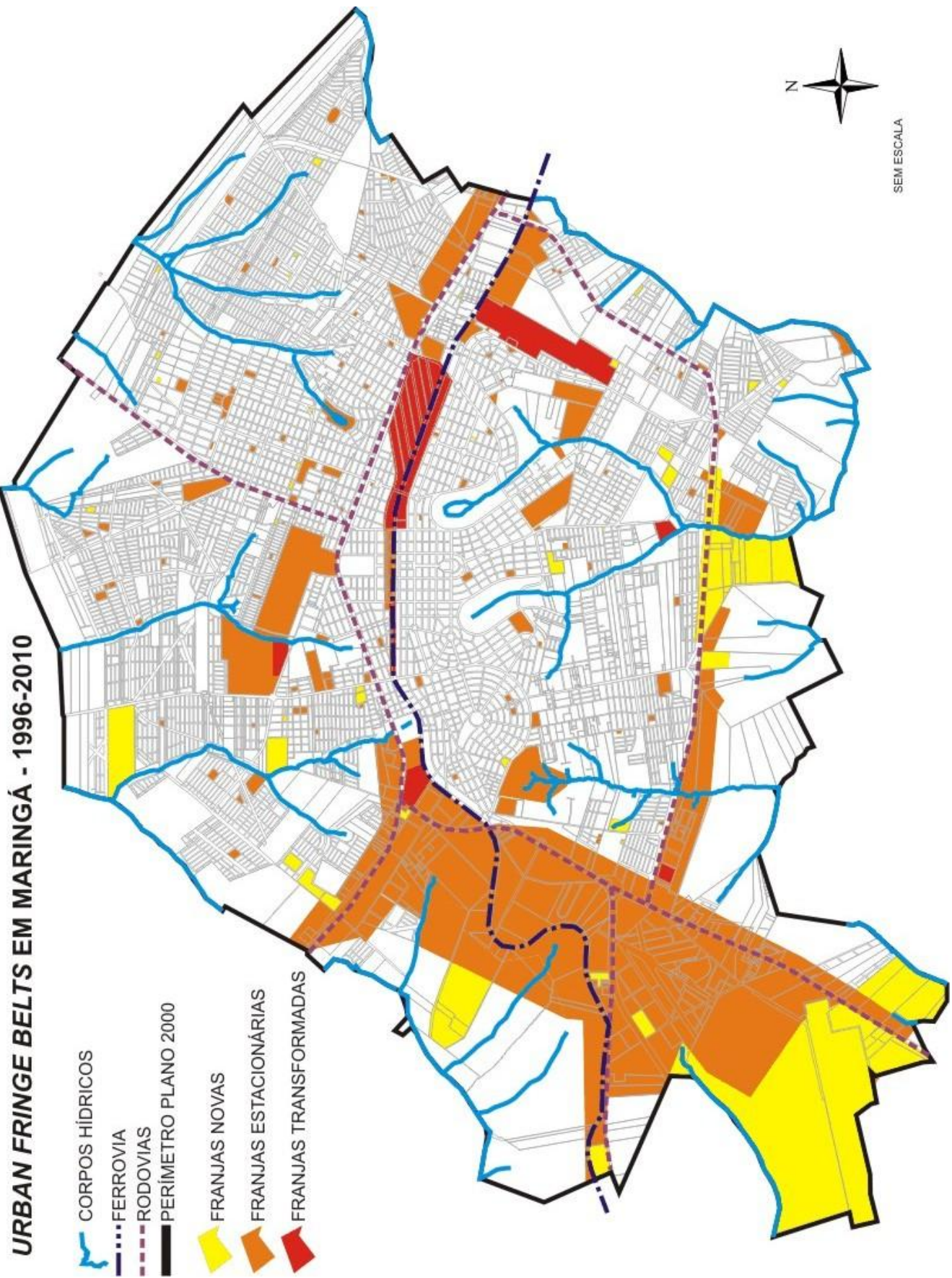


Figura 37 – Urban fringe belts em Maringá, 1996 - 2010.

Fonte: Elaborado pela autora.



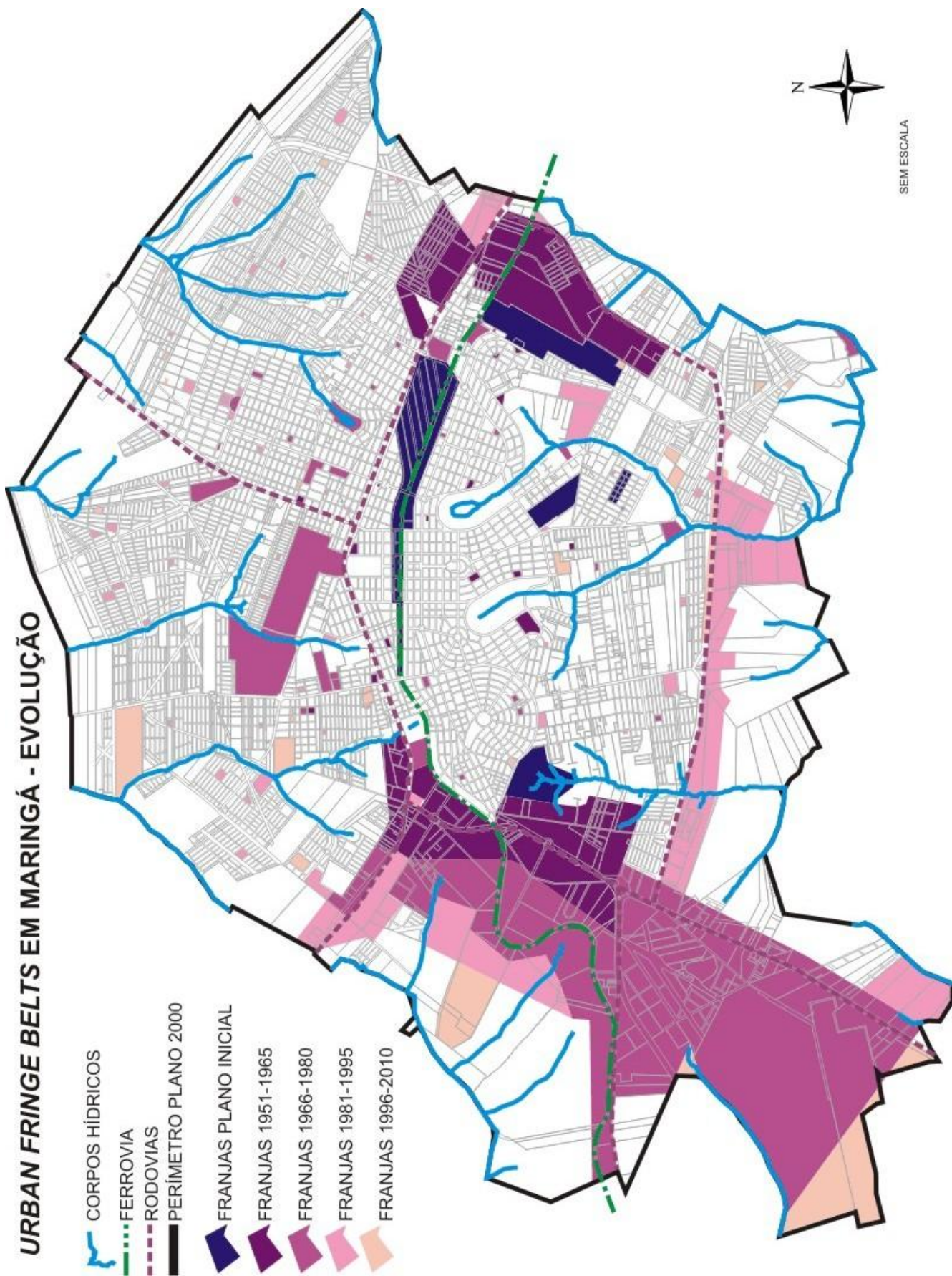


Figura 38 – Evolução das *urban fringe belts* em Maringá.

Fonte: Elaborado pela autora.



# URBAN FRINGE BELTS EM MARINGÁ - Tendência de Formação

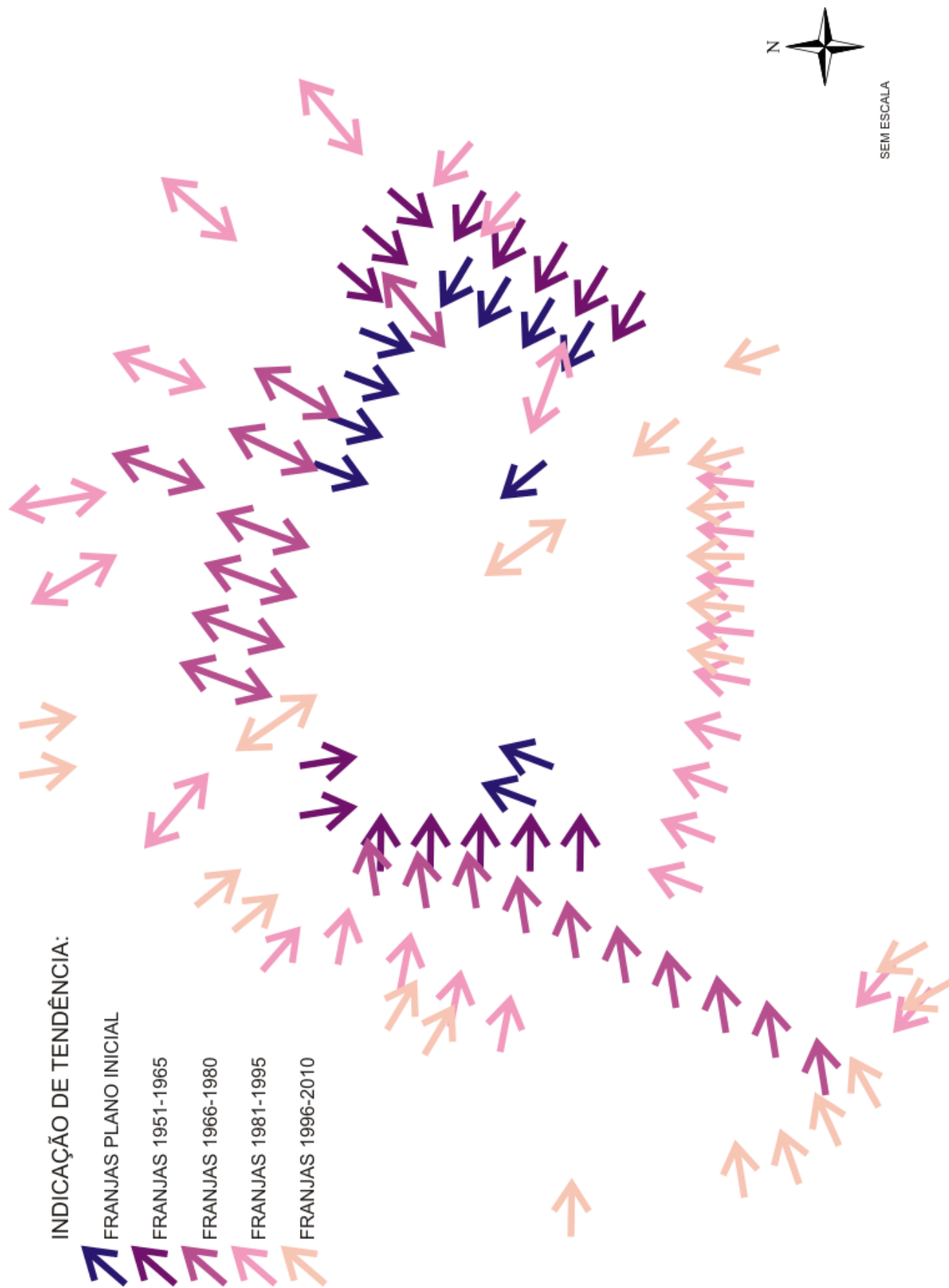


Figura 39 – Tendência de formação das *urban fringe belts* em Maringá.

Fonte: Elaborado pela autora.

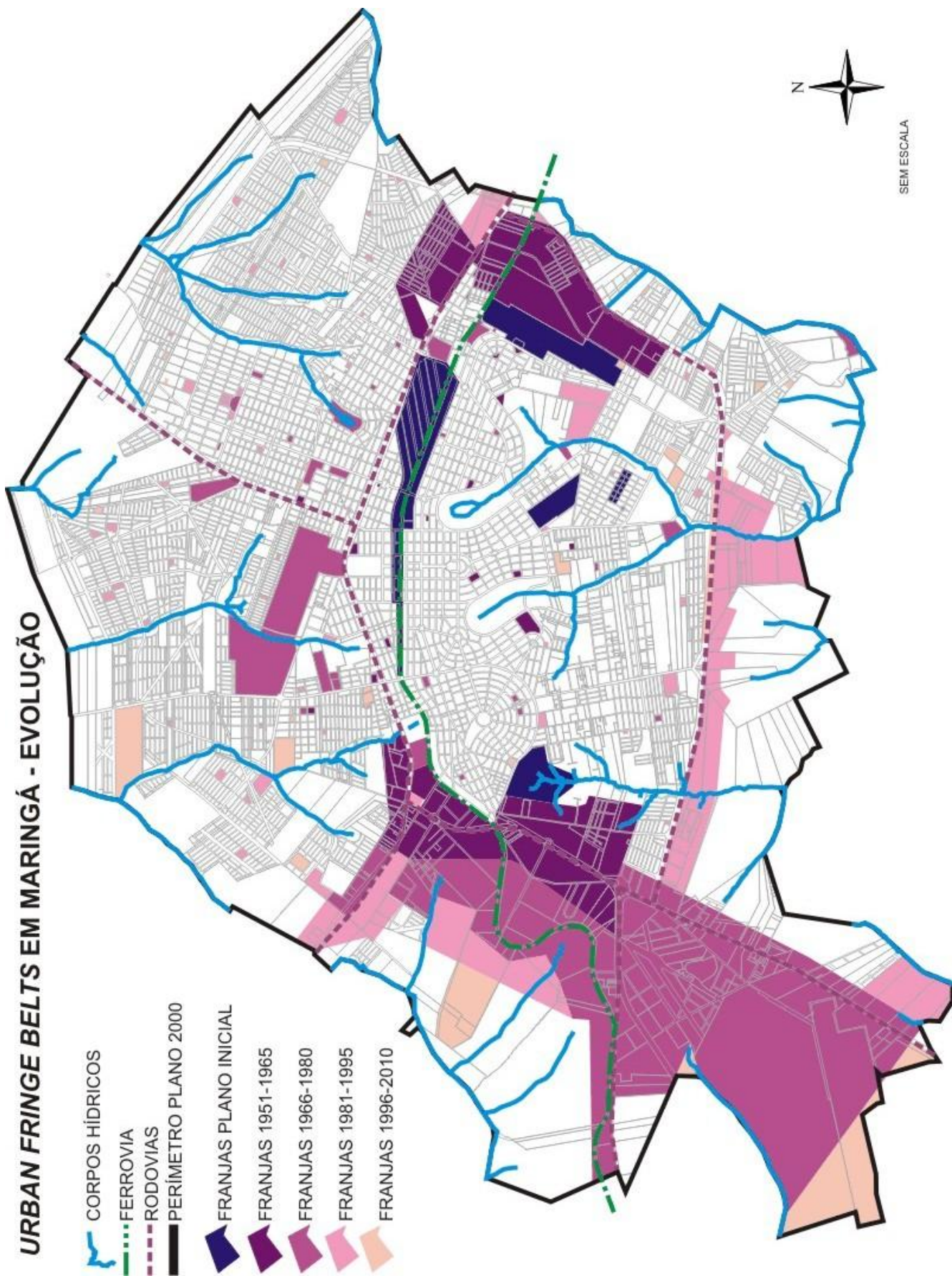


Figura 38 – Evolução das *urban fringe belts* em Maringá.

Fonte: Elaborado pela autora.

## 6 CONCLUSÕES

A compreensão histórica do conceito das *urban fringe belts* se fez essencial para que se pudesse posteriormente averiguar a possível existência e localização das *urban fringe belts* em Maringá, apesar do contexto de uma cidade nova ser diferente do contexto originário das *urban fringe belts*, em cidades medievais.

As *urban fringe belts* são resultantes dos processos de transformação aos quais as cidades são submetidas ao longo de períodos de expansão econômica e conseqüente expansão da área urbana. Este fato não exclui as cidades novas e planejadas anteriormente à sua ocupação que, embora apresentem uma breve história, tendem a crescer conforme os ciclos de migração e posterior expansão econômica.

Após os estudos e constatações, foi possível localizar as *urban fringe belts* em Maringá conforme os fatores descritos por Conzen. Mas, nestas *urban fringe belts*, observamos similaridades com as *urban fringe belts* propostas pelo autor, particularidades de cidades novas e ainda uma especificidade da cidade de Maringá.

Por definição, as *urban fringe belts* de Maringá e de outras cidades se assemelham por serem localizadas através dos mesmos conceitos determinados inicialmente por M. R. G. Conzen. Em Maringá, no entanto, elas não chegam a formar cinturões por serem localizadas de forma dispersa e fragmentada. Por conta do caráter planejado desta cidade nova e de sua evolução (até certo ponto controlada e ordenada por leis), as *urban fringe belts* mais consistentes restringiram e condicionaram o crescimento urbano principal. Já as *urban fringe belts* menores, que não se davam em áreas de borda e sim interna ao loteamento urbano, estas resultaram das necessidades das áreas expandidas.

Foi possível perceber que as *urban fringe belts* neste caso se localizam prioritariamente em zonas de borda, sendo que as *urban fringe belts* industriais são opostas à principal expansão das zonas residenciais, enquanto as *urban fringe belts* institucionais, assim como nas cidades antigas, acompanham o crescimento urbano e podem se tornar chamariz para a população.

Em relação ao crescimento residencial, existem as *urban fringe belts* que o acompanham, mas em decorrência da sua pequena dimensão acabaram por não se destacar no conjunto das *urban fringe belts*. Essas são as *urban fringe belts* correspondentes aos equipamento comunitários, como escolas, creches e postos de

saúde. As *urban fringe belts* de maior área possuem uso, majoritariamente, industrial. Devido às implicações intrínsecas deste uso, a região que detêm esse tipo de *urban fringe belt* acabou por se tornar imprópria para uso residencial. Assim, aparentemente, as *urban fringe belts* maiores de Maringá sugestionam não acompanhar o crescimento residencial, mas percebemos que as *urban fringe belts* menores aparecem, justamente, com os novos loteamentos. Cabe ainda ressaltar que o crescimento principal, dado a norte da malha urbana inicial, pode ser devido a facilidade de acesso a moradia à norte se comparado com a sul. Porém sabe-se que se, de certa forma, as *urban fringe belts* industriais condicionaram o crescimento urbano, isso se deveu ao planejamento que firmou essas áreas na área sul da cidade.

As *urban fringe belts* em Maringá não formam cinturões, como observado por Conzen nas cidades medievais, mas ocorrem de forma dispersa na malha urbana. Seu aparecimento não se dá de forma contínua, mas é possível identificar as linhas de tendência de formação de arcos das *urban fringe belts*. Esses arcos que demonstram a tendência acabaram por circundar a porção central equivalente ao projeto inicial da cidade. Isso se deve ao projeto original ter sido implantado de uma só vez, gerando as primeiras *urban fringe belts* nas áreas periféricas da malha urbana inicial. As *fringe belts* posteriores cresceram em diferentes direções, em decorrência dos loteamentos que foram sendo implantados conforme a disponibilidade das chácaras urbanas do entorno. Todavia, a ocupação ocorreu de forma desordenada, implicando na conseqüente conformação das *urban fringe belts*.

Também foi possível classificar as *urban fringe belts* tanto pela sua evolução urbana quanto pela sua dinâmica de transformação. Nota-se que grande parte das *urban fringe belts* que se modificam o fazem por uma vez, permanecendo estacionárias posteriormente. Somente no último período de análise vemos um maior número das *urban fringe belts* em processo de transformação, caracterizando a lenta transformação das mesmas.

Assim como observado por M. R. G. Conzen em Newcastle, percebe-se que a paisagem urbana de Maringá reflete sua história, seu desenvolvimento econômico e seu crescimento, de certa forma, ordenado. Identificaram-se três principais ciclos econômicos que se refletem nas *urban fringe belts*, são eles: 1947-1967, compra e venda das terras da companhia; 1967-1979, auge da agricultura cafeeira; 1979-2006, economia voltada ao comércio e prestação de serviços. Esses ciclos podem

ilustrar, através das linhas de tendência de formação das *urban fringe belts*, possíveis arcos que remetem às teorias de M. R. G. Conzen.

As *urban fringe belts* são planejadas no que se refere às zonas industriais e equipamentos institucionais. Em relação às de uso privado, elas acontecem de forma espontânea. Pelo seu caráter de uso, as *urban fringe belts* industriais tendem a inibir parcelamentos residenciais em seu entorno enquanto as institucionais acabam por atrair novos loteamentos. Pode-se dizer que existe o planejamento das *urban fringe belts*, todavia, as *urban fringe belts* de uso privado podem ocorrer espontaneamente.

Em vista disso, podemos generalizar que as *urban fringe belts* em cidades novas podem ser divididas em duas classes para sua localização: as *urban fringe belts* contínuas e as *urban fringe belts* dispersas. As primeiras são identificadas pelo zoneamento urbano onde se localizam as zonas industriais. Já as dispersas, se dão em toda a malha urbana, de modos distintos: espontaneamente no que se refere às *urban fringe belts* de uso privado, e de forma planejada no que se refere às áreas de reserva institucional presentes em todos os loteamentos, conforme pede a Lei Federal 6.766/79.

O reconhecimento das *urban fringe belts* contribui para que se projetem diretrizes urbanas de intervenção para estes lotes, de forma a se utilizar das suas potencialidades, seja para formar espaços livres, seja para integrar a área urbana ao seu entorno rural, ou ainda para garantir bancos de lotes para o futuro.

Sobretudo, cabe dizer que conhecer e determinar essas características da cidade possibilita intervir no tecido urbano de forma a propiciar melhorias, através do reaproveitamento de áreas públicas para novas funções ou do controle da ocupação das mesmas com o fim de manter a *urban fringe belt* inalterada. Da mesma forma, é possível prever novos usos para as áreas urbanas privadas para que, por exemplo, não se transforme as áreas de baixa densidade em alta densidade por meros fins especulativos, sem a manutenção da qualidade urbana herdada. Importa, principalmente, que nos subsidiemos a fim de intervir no espaço de forma responsável, para que possamos desfrutá-lo e conservá-lo e garantir que as futuras gerações tenham condições de igual modo, usufruí-lo.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE NETO, A. de O. **Maringá: ontem, hoje e amanhã**. Maringá: [s.n.], 1979.
- BELOTO, G. E. **Desenvolvimento Regional Face às Políticas de Produção do Espaço Urbano: considerações sobre a conurbação Maringá-Sarandi**. Maringá, 2003;
- BENEVOLO, L. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- CASAGRANDE, I. O trabalhador rural volante (“bóia-fria”) na região de Maringá, nos anos 70. In: DIAS, R. B. e GONÇALVES, J. H. R. (Org.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Maringá: EDUEM, 1999. P. 221-237.
- CONZEN, M. P. How growing cities internalize their old urban fringes: A cross-cultural comparison. **Anais: International Seminar on Urban Form**. Artimino, Itália: ISUF, p. 21–23, 2008.
- CONZEN, M. P. The study of urban form in the United States. **Urban Morphology**. v. 5, n. 1, p. 3-14, 2001.
- CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 2004.
- DIAS, R. B. e GONÇALVES, J. H. R. (Org.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Maringá: EDUEM, 1999.
- DUCOM, E. Fringe belts in French cities: comparative study of Rennes, Nantes, Tours. **Approaches in Urban Morphology**. Newcastle, Reino Unido: Northumbria University, p. 34-43, 2005.
- HAROUEL, J. L. **História do Urbanismo**. Campinas: Papirus, 2004.
- KOHLSDORF, M. E. **Apreensão da Forma da Cidade**. Brasília: Universidade de Brasília, 1996.
- KRISTJANSDOTTIR, S. Fringe belts and green belts: “the relationship between former fringe belts and today's greenbelts” a case study from Reykjavík, Iceland. **Anais: International Seminar on Urban Form**. Artimino, Itália: ISUF, 2008.
- KRISTJANSDOTTIR, S. Fringe belts: you know when you are in them. **Anais: International Seminar on Urban Form**. Ouro Preto, Brasil: ISUF, 2007.
- LAMAS, J. M. R. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa, Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.
- Lei Complementar nº. 331/1999 do Município de Maringá.
- LUZ, F. **O Fenômeno Urbano numa zona pioneira: Maringá**. Maringá: Prefeitura Municipal de Maringá, 1997.
- LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.



MENDES, C. M. Um pouco da cultura do concreto: algumas experiências sobre a verticalização urbana. In: DIAS, R. B. e GONÇALVES, J. H. R. (Org.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Maringá: EDUEM, 1999. P. 389-405.

MENEGUETTI, K. S. **Cidade jardim, cidade sustentável: a estrutura ecológica urbana e a cidade de Maringá**. Maringá: Eduem, 2009.

PEREIRA COSTA, S. de A. et al. *Fringe belts* no município de Belo Horizonte. In: TÂNGARI, V. R.; ANDRADE, R.; SCHLEE M. B. (Org.). **Sistema de espaços livres - o cotidiano, apropriações e ausências**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, v. único, 1ª. edição, p. 162-181, 2009.

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

REGO R. L. e MENEGUETTI, K. S. Sobre morfologia urbana. **Acta Scientiarum**, no prelo.

SANCHES, A. **Maringá, outrora e agora**. Maringá: Bertoni, 2006.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Contexto, 2002.

STEINKE, R. **Ruas curvas versus ruas retas: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira**. Maringá: EDUEM, 2007.

TEIXEIRA, G. M. G. Expansão da malha urbana em Maringá. **Simpósio de Pós-Graduação em Engenharia Urbana**. Maringá: SIMPGEU, p. 47, 2009.

TOMAZI, N. D. Construções e silêncios sobre a (re)ocupação da região norte do estado do Paraná. In: DIAS, R. B. e GONÇALVES, J. H. R. (Org.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Maringá: EDUEM, 1999. P. 51-85.

TUAN, Y. Humanistic Geography. **Annals of the Association of American Geographers**, v. 2, n. 66, p. 266-276, 1976.

WHITEHAND, J. W. R. The structure of urban landscapes: strengthening research and practice. **Urban Morphology**, v. 13, n. 1, p.5-27, 2009.

WHITEHAND, J. W. R. e Gu, K. Extending the compass of plan analysis: A Chinese exploration. **Urban Morphology**, v. 11, v. 2, p.91-109, 2007.

WHITEHAND, J. W. R. e MORTON N. J. The Fringe-belt Phenomenon and Socioeconomic Change. **Urban Studies**, v. 43, n. 11, p. 2047–2066, 2006.

WHITEHAND, J. W. R. e MORTON N. J. Urban morphology and planning: the case of fringe belts. **Elsevier, Cities**, v. 21, n. 4, p. 275-289, 2004.

WHITEHAND, J. W. R. e MORTON N. J. Fringe belts and the recycling of urban land: an academic concept and planning practice. **Environment & Planning B: Planning & Design**, v. 30, n. 6, p. 819-839, 2003.

WHITEHAND, J. W. R. British urban morphology: the Conzenian tradition. **Urban Morphology**. P.103-110, 2001.

<http://marciaperezmoreira13.wordpress.com>, acessado em 30/06/2010.

<http://marciaperezmoreira13.wordpress.com>, acessado em 30/06/2010.

<http://velejandocomavida.blogspot.com>, acessado em 30/06/2010.

<http://upload.wikimeida.org>, acessado em 30/06/2010.

<http://www.conexaoparis.com.br>, acessado em 30/06/2010.

<http://www.fond-ecran-image.com>, acessado em 30/06/2010.

<http://www.ibge.org.br>, acessado em 30/06/2010.

<http://www.imagensviagens.com>, acessado em 30/06/2010.

<http://www.ipardes.org.br>, acessado em 30/06/2010.

<http://www.maringa.pr.gov.br>, acessado em 30/06/2010.

<http://www.scottishdirectflights.co.uk>, acessado em 30/06/2010.