

Uma reverberação do ideário britânico no Brasil: o Green-Belt de Maringá e o Green-Wedge de Cianorte

A reverberation of British ideas in Brazil: the greenbelt of Maringá and the green wedge of Cianorte

DOI:10.34117/bjdv7n7-588

Recebimento dos originais: 28/06/2021

Aceitação para publicação: 28/07/2021

Layane Alves Nunes

Doutora, docente na Universidade Estadual de Maringá (UEM).

Endereço: Rua Inhaúma, 731, apto 601, zona 03, Maringá, Paraná, CEP: 87050-170

E-mail: layanenunes.arq@gmail.com

Igor José Botelho Valques

Doutor, docente na Universidade Estadual de Maringá (UEM).

Endereço: Rua Rio Ganges n70, Jardim Novo Oásis, CEP: 87043-596.

E-mail: ijbvalques@uem.br

Giovani Lemos Damasio

Graduado pela Universidade Estadual de Maringá (UEM).

Endereço: Rua Pelicano, 155, jardim olimpico, Cep 87070-340.

E-mail: gd4masio@gmail.com

André Luis Pagnussat

Graduado pela Universidade Estadual de Maringá (UEM).

Endereço: Rua Alagoas, 1284, apto 120, Centro, Londrina, CEP: 86020-430

E-mail: andrezitopagnussat@gmail.com

RESUMO

Esta pesquisa investigou o desenho e a implantação de Green-Belts nas cidades de Maringá e Cianorte, onde observar-se a reverberação do planejamento britânico e do ideário de Cidade-Jardim no Norte do Estado do Paraná, em meados do século XX, aplicado por meio do Plano de Colonização executado pela Companhia de Terras Norte do Paraná. Sob a análise dos planos urbanísticos desenvolvidos por Jorge de Macedo Vieira para estas cidades e do processo inicial de implantação das mesmas, verificou-se que em Maringá houve a tentativa de implantação de um cinturão verde no formato de um anel de pequenas propriedades rurais, enquanto em Cianorte a ideia foi implantada com a preservação de um cinturão de mata nativa que circunda adentra o espaço urbano, identificado como um Green-Wedge.

Palavras-Chave: Green-Belt, Cidade-Jardim, Maringá, Cianorte, Planejamento Urbano.

ABSTRACT

This research investigated the design and the implementation of greenbelts in the cities of Maringá and Cianorte, where the reverberation of British planning and the ideals of the Garden City took place in the middle of the mid-twentieth century through the Colonization Plan for the north of the State of Paraná, executed by the Companhia de

Terras Norte of Paraná. From the analysis of the urban plans designed by Jorge de Macedo Vieira for these two cities and its early process of implementation, it appears that in Maringá there was an attempt to realize a greenbelt in the form of a ring of small agricultural farms, whereas in Cianorte the idea was implanted through the preservation of a belt of native vegetation that encircles and enters the urban space, identified as a green wedge.

Keywords: Greenbelt, Garden City, Maringá, Cianorte, Urban planning.

1 INTRODUÇÃO

Esta investigação responde questões referentes à identificação da aplicação do elemento Green-Belt – cinturão verde - na colonização planejada do norte do estado do Paraná, ocorrida entre 1930 e 1960, em especial a discussão se pauta nas cidades de Maringá (1945) e Cianorte (1955). O estudo se fundamenta em dois vieses: o primeiro um panorama do desenvolvimento (evolução e adaptação) do ideário do Green-Belt, e por uma análise comprobatória da aplicação deste elemento no processo de ocupação da região e nas cidades citadas, tidas como estudos de caso.

Compreendido como uma ferramenta de planejamento urbano, o Green-Belt – parcela de terra não urbanizável que margeia um núcleo urbano – foi aplicado em diversas cidades pelo mundo, durante a evolução das teorias do urbanismo, atuando como elemento-chave em propostas de reorganização e contenção de um território. As aplicações, em especial as britânicas, produziram um legado de planejamento tanto urbano como regional, tido como referência a partir da década de 1930 no processo de colonização de parte da região norte do Estado do Paraná, Brasil, empreendido por uma empresa privada de capital britânico (em sua fase inicial). O também denominado cinturão verde no Paraná é tema desta pesquisa uma vez que verificamos referências a este termo nos documentos que descreveram, ilustraram e registraram a colonização do território dirigida pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). Durante a análise da representação gráfica dos diversos mapas, produzidos pela empresa sobre a região, identificamos o elemento em questão aplicado com diferentes abordagens, assim pudemos concluir que houve contraposições comerciais e intencionais no decorrer do processo de planejamento e ocupação do território (NUNES, 2016).

Os casos de Maringá e Cianorte são consideramos, por nós, exemplos emblemáticos, devido à escala e relevância das cidades dentro da rede urbana implantada no território mencionado. Estas cidades também retratam a fase de transferência do capital

britânico da Companhia para o grupo nacional em 1944 e, ainda apresentam diferentes formas de aplicações do ideário britânico. A base desta pesquisa está posta sobre a análise documental de mapas da empresa colonizadora e sobre publicações que tratam do tema da colonização do território em questão e dos princípios do Green-Belt.

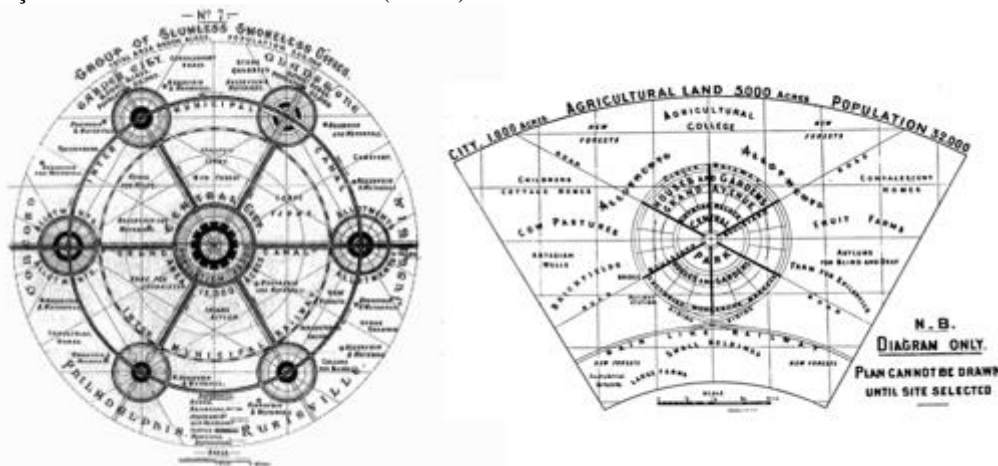
2 A ORIGEM DO GREEN-BELT

No final do século XVIII, em plena Revolução Industrial, a questão habitacional era o problema enfrentado pelas grandes cidades. O excessivo contingente populacional, vindo da zona rural atraído pela oportunidade de emprego na indústria, fez com que os grandes centros urbanos se transformassem em áreas de densa ocupação do solo, com péssimas condições sanitárias e baixos indicadores sociais. Nesse contexto, a expansão urbana foi tida como um problema, pois a medida que a área urbanizada crescia, em grandes dimensões e sem controle, ia perdendo a definição de seus limites e forma, e avançava sobre áreas agricultáveis (HALL, 2010). Frente a essa questão, alguns ideários urbanísticos surgem com o intuito de planejar a expansão dos assentamentos urbanos, como a Cidade-Linear de Soria y Mata, que propunha estimular o crescimento contínuo de uma cidade que se desenvolveria ao longo e as margens de um eixo de transporte de massa (ferroviário); e a Cidade-jardim de Ebenezer Howard, que visava a descentralização da metrópole a partir da criação de uma rede de cidades independentes, de população e dimensões limitadas, separadas fisicamente por um Green-Belt e conectadas entre si pelo transporte de massa (também ferroviário) (CALABI, 2012). Ambos os conceitos discutem alternativas morfológicas de expandir a urbe, porém apenas o modelo de Cidade-Jardim propôs limitar o tecido urbano.

Registros históricos apontam como exemplo pioneiro do uso de Green-Belts o plano para a cidade de Adelaide, na Austrália, planejada pelo Coronel William Light, em 1837. Porém, foi a partir das ideias de Howard que este elemento ganhou destaque, pois ele foi o primeiro a propor seu uso como ferramenta de planejamento urbano e regional. No livro “Garden Cities of Tomorrow” (1902), Howard idealiza a criação de uma cidade como uma comunidade cooperativa autônoma, de tamanho limitado para 32.000 habitantes e área de 6.000 acres (2.400 hectares). Sua forma seria organizada de modo concêntrico, com espaços livres, parques e bulevares radiais; a área urbana teria 1000 acres (400 hectares) e o Green-Belt, reservado para a agricultura e reservas naturais, 5000 acres (2.000 hectares), ou seja, a proporção indicada era de cinco vezes a área urbanizada. O espaço verde teria a função de conter a área urbanizável, evitando a conurbação com

os núcleos adjacentes, dentro desta área poderiam ser implantados espaços públicos e equipamentos. Quando o número de habitantes fosse atingido, uma nova cidade seria criada. Assim, Howard imaginou uma rede radial de Cidades-Jardim dispostas como satélites de uma cidade central de 58.000 pessoas, ligadas por rodovias e ferrovias. Essa concepção refletiu-se como um novo modelo adaptado de urbanização na Grã-Bretanha, aproximando da cidade a qualidade de vida proporcionada pelo ambiente natural e campestre (figura 1) (CALABI, 2012).

Figura 1: Rede radial de Cidades-Jardim (esquerda) e diagrama dos núcleos urbanos demonstrando a delimitação da área urbana e da área rural (direita).



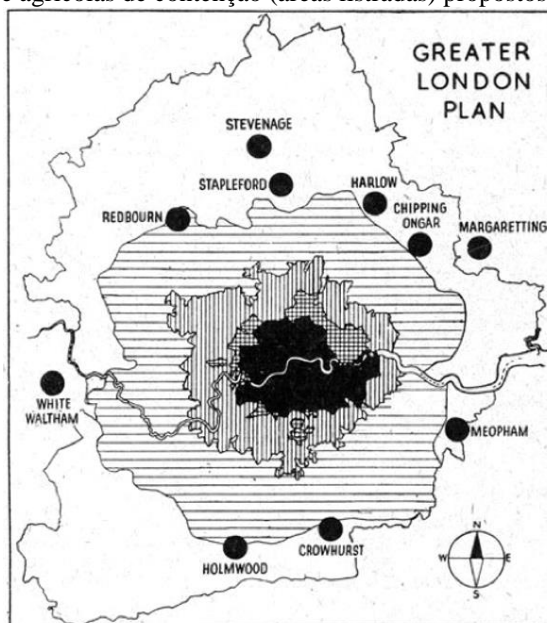
Fonte: HOWARD, 1902; HALL, 2010; adaptado pelos autores.

Duas Cidades-Jardim foram implantadas seguindo os preceitos estabelecidos por Howard: Letchworth, projeto de Raymond Unwin e Barry Parker, fundada em 1904; e Welwyn, de Louis de Soissons, fundada em 1920. As cidades possuem tamanho limitado por um Green-Belts, onde os espaços de moradia, trabalho e lazer são entremeados por uma vasta área verde (jardins, parques e praças), num traçado urbano orgânico e interligadas à Londres, por linhas de transporte ferroviário de massa (HALL, 2010). Os dois exemplos, apesar de não seguirem todas as diretrizes de Howard, possuem o Green-Belt como uma interface entre o campo e a cidade, impedindo o avanço da expansão urbana sobre a área rural e assegurando a produção agrícola, para que desse suporte à vida urbana, como também demonstra o Greater London Plan (figura 2).

O modelo original de Cidade-Jardim não foi replicado, devido aos empecilhos de sua administração de modo cooperativo (HALL, 2002), já o elemento Green-Belt foi adotado como estratégia de planejamento urbano em outras ocasiões. O caso de maior sucesso e repercussão internacional foi o Greater London Plan, proposto por Sir Patrick

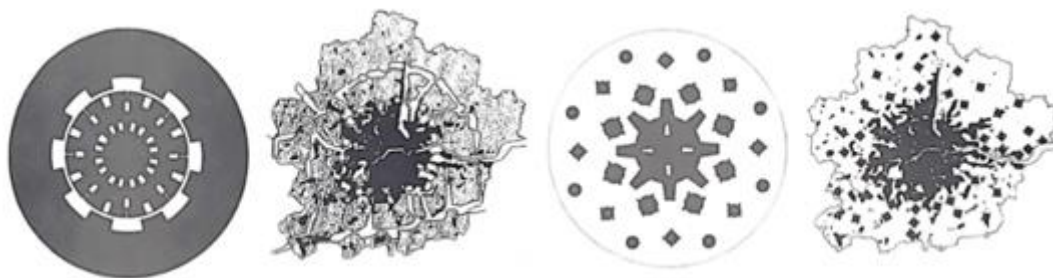
Abercrombie, em 1944, após diversos estudos e planos desenvolvidos desde o fim da Primeira Guerra Mundial. O plano tinha em sua morfologia um Green-Belt, de escala regional, como partido para a reorganização espacial da metrópole. Este se estrutura a partir de esquemas conceituais elaborados por Raymond Unwin em 1929 e 1933 (Figura 3), que sintetizaram as propostas anteriores de parkways e cinturões mais modestos inicialmente, e propôs um modelo de descentralização de Londres a partir da criação de novas cidades, inseridas em um cinturão de grandes dimensões (THOMAS, 1963).

Figura 2: Anéis verdes e agrícolas de contenção (áreas listradas) propostos no Greater London Plan



Fonte: THOMAS, 1963; adaptado pelos autores.

Figura 3: Evolução da ideia de implantação de áreas verdes para conter a mancha urbana de Londres.



Fonte: THOMAS, 1963; adaptado pelos autores.

Em complementação ao sistema Green-Belt, Sir Abercrombie descreveu seu plano de 1943-1944 como um sistema de parques para Londres, onde todas as formas que compõe os espaços abertos são entendidas como um todo e conectadas por um “sistema de parques”, com vias existentes e novas “formando os elos entre os parques maiores” (Turner, 1992: 367). Com a concepção desse sistema de parques torna-se possível para o

morador se deslocar da sua casa pela cidade por “um fluxo fácil de espaço aberto de jardim para parque, de parque para via pública, de passagem para a cunha verde e da cunha verde para o cinturão verde” (Turner, 1992: 367, 368). Além do formato perimetral, o elemento pode irradiar suas áreas verdes, de modo linear, para o interior do tecido urbano, tomando a morfologia apontada de cunha verde, denominada de Green Wedge. Esta é uma forma de aplicar espaços verdes incrustados nos tecidos urbanos (figura 4), que segue preconizando a ligação entre o campo e cidade. A diferença é que a área verde periférica se amplia na forma de caminhos verdes, que conduzem o crescimento da urbe, adaptados as características naturais do terreno, como vales, bosques riachos e pedreiras, inseridos na malha urbana, se ramificando das áreas centrais para a periferia (HARLOW, 2014).

Figura 4: Espaços verdes incrustados no tecido urbano em Londres.



Fonte: FORSHAW e ABERCROMBIE, 1944 apud LUCCHESI, 2012.

Por fim, o plano de Abercrombie organizou o território londrino em quatro anéis concêntricos: a zona mais interna e existente continha a área urbana de alta densidade (185-250 hab./ha); o segundo anel, os distritos residenciais de média densidade (125 hab./ha); no terceiro anel seria implantado o grande Green-Belt, como uma zona amortecedora entre a expansão espraiada de Londres (congelando-a) e o quarto anel; o anel mais externo, local reservado exclusivamente à produção agrícola e implantação das

New Towns - novas cidades industriais independentes. Oito cidades foram implantadas, e nos primeiros vinte anos aproximadamente 320.000 londrinos mudaram-se para esses novos núcleos urbanos (THOMAS, 1963). Depois desse plano, a implantação de cinturões verdes se espalhou pela Grã-Bretanha, em consequência disso atualmente 13% do território do país é ocupado por Green-Belts (1.634.700 hectares). Assim, como nas cidades de Cambridge e Oxford¹.

O Greater London Plan foi tomado como exemplo de planejamento britânico e foi referência para propostas de reestruturação regional espalhadas pelo mundo, onde aliou o conceito inglês aos contextos urbanos locais, como exemplo há o caso do Green-Belt de Ottawa, planejado entre 1945 e 1950 (AMATI, 2008). Na contemporaneidade, Hack (2012) insere o elemento Green-Belt nas discussões voltadas à sustentabilidade, uma vez que a partir dele podem ser criados espaços que visam a proteção, manutenção ou criação de reservas florestais que margeiam o perímetro urbano, como é observado nas metrópoles de Toronto (2005) e São Paulo (1994). O autor defende a aplicação da ideia como um limite para a urbanização, com a intenção de promover o adensamento dos centros urbanos, em especial os norte-americanos, evitando o modelo de crescimento urbano espalhado comum no país, e assim proporcionar a compactação das cidades. Neste sentido, os cinturões verdes ganharam novo papel no território, aliando o planejamento urbano e regional ao ambiental.

No Brasil, a matriz inglesa citada teve sua reverberação. No norte do estado do Paraná identificamos a aplicação deste conceito na configuração do território onde, a partir de um Plano Geral de Colonização, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) idealizou a implantação de uma rede linear de cidades interligadas por um eixo de transporte ferroviário e rodeadas por cinturões verdes.

3 O PLANO GERAL DE COLONIZAÇÃO DA CTNP: REFERÊNCIAS INGLÊSAS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO

Em 1925 a empresa britânica Parana Plantations, por meio da subsidiária brasileira Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), adquiriu do governo estadual pouco mais de 1.320 hectares de terras (ditas) devolutas localizadas no Paraná, sul do Brasil, para colonização e comércio de terras. A empreitada de viés comercial foi estruturada e

¹ Fonte: *Department for Communities and Local Government*. Disponível em: <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/642684/Green_Belt_Statistics_England_2016-17.pdf>.

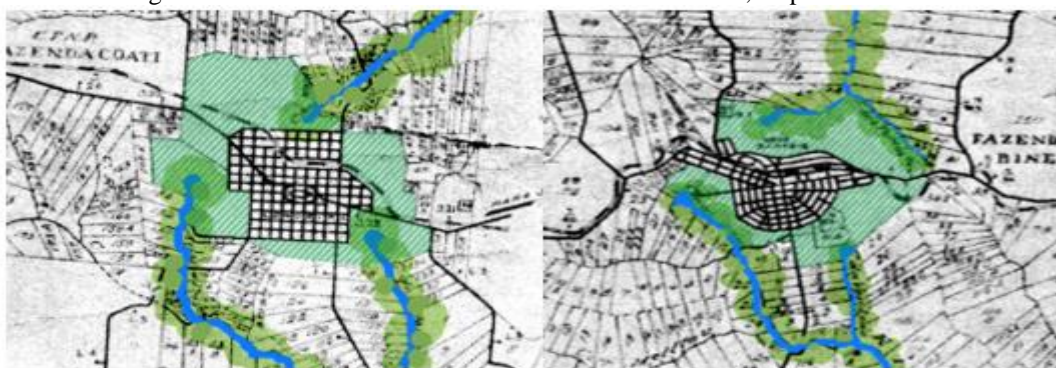
apoiada em um Plano Geral de Colonização, que previu diretrizes para o parcelamento da gleba em lotes rurais, direcionados à produção de café e a criação de uma rede de cidades (CMNP, 1975). Neste plano verificamos forte influência inglesa de planejamento urbano, incluindo o uso do cinturão verde (NUNES et al., 2018). Ainda, o Plano Geral organizou o território com base na estrutura topográfica da região e na distribuição da população no território, a aplicação de cinturões relaciona-se à ambas (NUNES, 2016). A topografia foi o guia do arranjo físico-territorial, direcionando as estruturas e demarcações antrópicas, desde a localização do sistema de circulação, o posicionamento dos núcleos urbanos e a configuração dos lotes rurais. A estrada de ferro compreendida como eixo estruturador do território, foi locada na linha de fecho (cumeada principal) da gleba e as estradas de rodagens nas cumeadas secundárias, estas também demarcavam o acesso às propriedades rurais (pela parte mais alta) e os cursos d'água, localizados nas cotas mais baixas, determinava o comprimento dos lotes. Assim, as propriedades teriam acesso rápido ao escoamento da produção e à água. Os núcleos urbanos seriam implantados nos platôs do terreno, distantes entre 10 e 15 quilômetros uns dos outros; e funcionariam como centros autônomos de apoio à população da região (CMNP, 1975).

O modelo morfológico do Green-Belt apresentou-se inserido na descrição da formação esquemática do parcelamento rural, que previa o gradual aumento da dimensão dos lotes agricultáveis e o decaimento da densidade populacional, conforme o distanciamento da cidade. Esse arranjo de esmaecimento da concentração populacional definiu os núcleos urbanos como ponto de partida para a organização territorial, esquematizado numa analogia ao desenvolvido no Greater London Plan. Ao redor das cidades estariam os cinturões verdes, configurados como uma “faixa de terra parcelada em chácaras”, propriedades de 2,42 a 12,1 hectares; na sequência estariam dispostas as propriedades de média dimensão; e raros seriam os grandes lotes, as fazendas, que estariam distantes das áreas urbanizadas (CMNP, 1975, p. 79). A dimensão desses “anéis” variava de acordo com o relevo (NUNES, 2016).

Sobre sua função, os documentos da CTNP descrevem que os cinturões verdes seriam destinados à produção de alimentos (hortifrutigranjeiros) para abastecer as cidades (CMNP, 1975), que remete à uma das funções descritas por Howard. Yonegura (2010) reconhece que também há a premissa do pensamento ecológico na delimitação dos cinturões, cuja finalidade era de proteger as nascentes localizadas nas proximidades dos núcleos urbanos. Segundo Nunes (2016), os cinturões não tinham a função de limitar o crescimento das urbes, pois interessava à Companhia a expansão subsequente das malhas

e não seu contingenciamento. O esquema do parcelamento é representado graficamente em uma Planta Parcial do território da empresa, onde observamos no recorte, as cidades de Londrina e Nova Dantzig (Cambé) (figura 5), com a área destinada ao cinturão de chácaras contornando morfologicamente as malhas urbanas, ao mesmo tempo que incorporam as nascentes adjacentes aos planos urbanos.

Figura 5: Planos de Londrina e Cambé e seus Green-Belts, respectivamente.



Fonte: YONEGURA, 2010.

A direção britânica da empresa perdurou de 1929 a 1944. Nesse período, não houve grande distinção entre a lógica apresentada no Plano Geral de Colonização e a implantação. Após 1944, a Companhia passou a ser dirigida por um grupo brasileiro, que alterou algumas diretrizes da colonização. O empreendimento focado inicialmente no parcelamento rural, direcionou seus investimentos para a produção de cidades, inclusive alterou a denominação da empresa para Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), que perdura até os dias atuais. Assim, a hierarquia entre os núcleos urbanos foi estabelecida, dentro desta quatro “metrópoles” foram idealizadas como as maiores cidades implantadas, distanciadas em aproximadamente 100 quilômetros entre si, planejadas para receber mais de 100.000 habitantes. Nessa fase, três foram implantadas: Maringá, Cianorte e Umuarama, e Londrina, já existente. Pela primeira vez, no contexto imobiliário, o plano das cidades não foi projetado pelo próprio escritório técnico da colonizadora, o urbanista Jorge de Macedo Vieira foi contratado para planejar Maringá (1945) e Cianorte (1955); Umuarama (1956) foi planejada pelo engenheiro e topógrafo da Companhia Wladimir Babkov (NUNES, 2016).

4 OS PLANOS DE MARINGÁ E CIANORTE: APROXIMAÇÕES

Maringá e Cianorte são cidades que se destacam na rede urbana norte paranaense pelas dimensões de seus planos e, principalmente, pela identidade urbanística impressa

no traçado urbano. Quando convidado pela Companhia para planejar as cidades Vieira já havia desenvolvido diversos projetos com referências e aplicação do ideário inglês de Cidade-Jardim. Autores associam a aplicação desse conhecimento devido ao fato de ele ter sido estagiário na Companhia City, junto a Barry Parker, em São Paulo. Fato que também propiciou sua participação no projeto de Bairros Jardins, entre outras cidades balneárias, no estado de São Paulo (SILVA; BERLINI, 2016). Para a Companhia Vieira elaborou desenhos urbanos mais complexos e completos se comparado aos planejados pelo escritório técnico da empresa até então, marcando na nova fase os interesses comerciais e publicitários da empresa (NUNES, 2016).

O plano para Maringá (figura 6) foi concebido em meados da década de 1940 e o de Cianorte em meados da década de 1950, ambos com forma urbana e traçado que possuem aspectos oriundos do City Beautiful e do Garden City Movement, incluindo fortes referências ao desenho proposto para Letchworth e Welwyn. Os traçados propostos pelo urbanista apresentam aspectos comuns, como: eixos monumentais e largas avenidas; adaptação das estruturas urbanas ao meio natural (traçado viário adaptado à topografia, reticulado e/ou orgânico); reservas de áreas verdes protegendo os fundos de vale; espaços livres com a função de sociabilização em pontos distribuídos no interior dos bairros; a hierarquização dos espaços urbanos e a divisão da cidade em zonas, onde enfatiza-se a zona central que se difere das zonas residenciais; e locais para a aplicação da arborização e ajardinamento que são elementos importantes da composição da paisagem das cidades e sustentaram parte da estratégia comercial da Companhia (REGO, 2001).

Figura 6: Desenho do Plano Inicial para Maringá de Jorge de Macedo Vieira em meados 1940

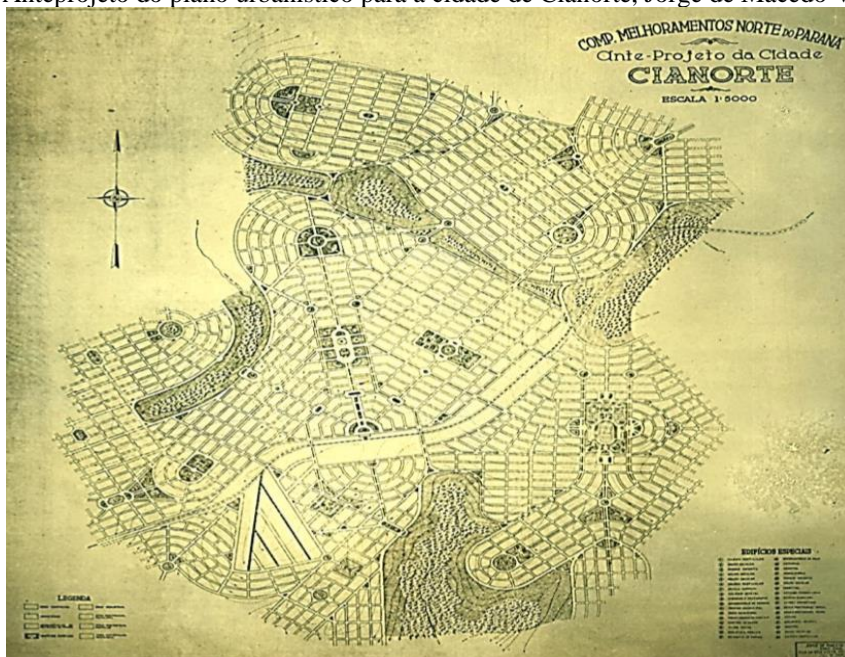


Fonte: Acervo Museu da Bacia do Paraná.

O plano para Maringá contabilizava 1.583,65 hectares, prevendo uma densidade média de 38 habitantes por hectare. A cidade foi planejada para acolher 50.000 habitantes inicialmente, e havia a estimativa de em 50 anos abrigar até 200.000 pessoas dentro dos limites do plano (MENEQUETTI, 2007). Para Cianorte uma área de 1.864,60 hectares foi destinada ao perímetro urbano, sendo que 1.497,35 hectares era de área urbanizada. Diferentemente de Maringá, Cianorte não teve seu plano executado por completo, durante a implantação a área urbana foi reduzida para 964,892 hectares (NUNES et. al, 2018).

A presença de grandes bolsões de mata nativa inseridas no tecido urbano é uma característica marcante dos planos. Para Cianorte, conforme observamos na figura 7, as abundantes áreas florestadas foram delimitadas contornando parte da área planejada, indicando a formação de uma anel verde, composto de áreas florestada, que se estende por “caminhos” lineares para o interior da malha urbanizada, protegendo os fundos de vale, configurando-se como cunhas verdes ou Green-Wedges, e seccionando parte da malha urbana, no setor norte. Já no plano para Maringá, a representação gráfica de Vieira não apresentou nenhum elemento que configure a formação de um cinturão de chácaras nos limites da área planejada, as áreas arborizadas desenhadas estão isoladas no interior da malha, configurando-se como parques que protegem as nascentes, conforme podemos observar na figura 6 (NUNES et. al, 2018).

Figura 7: Anteprojeto do plano urbanístico para a cidade de Cianorte, Jorge de Macedo Vieira, 1955



Fonte: CMPN, 1955; apud NUNES, 2016.

De acordo com Nunes (2016) não há documentos que comprovem a existência de planos para ordenar o crescimento de Maringá, nem elementos no seu plano urbano que demonstrem a preocupação de controle ou manutenção da dimensão planejada. Já em Cianorte o contorno de mata virgem é compreendido como um limite morfológico à malha planejada, por isso entendemos que houve uma intenção da Companhia, desde o plano, de manter a dimensão urbana proposta ou não executar toda a malha, como ocorreu (NUNES et. al, 2018).

5 OS GREEN-BELTS DE MARINGÁ E GREEN-WEDGE DE CIANORTE: CONTRAPOSIÇÕES

A semelhança entre os Green-Belts idealizados pela Companhia para o norte paranaense e a ideia primária proposta por Howard na Inglaterra é evidente, mas quando trata-se do que de fato foi materializado, esta compreensão se altera. Em Maringá, conforme Nunes (2016), apesar de não estar representado no plano de Vieira houve o planejamento, de iniciativa da CNTP, de implantar uma área de chácaras margeando e circulando os limites urbanos, esta está representada em um dos mapas do parcelamento rural (figura 8). Já no plano para Cianorte é na peça gráfica de Vieira (figura 7) que se observa claramente na morfologia do desenho urbano a presença de um elemento, composto de mata nativa, circundando grande parte do perímetro urbano e este adentra ao tecido urbano, protegendo os fundos de vale e provendo uma ruptura com parte da malha urbanizada, se aproximando do formato e do ideário de Green-wedges. Nos dois casos, a área nos limites do plano – seja de mata ou de chácaras - tinha o mesmo objetivo declarado: proteger as nascentes no entorno da urbe e as inseridas no interior dos tecidos urbanos (YONEGURA, 2010). Em ambos os casos, o cinturão não circundou totalmente a área planejada, porém o rodeou na maior parte.

5.1 O GREEN-BELT DE MARINGÁ: A IDEIA NÃO MATERIALIZADA DO CINTURÃO DE CHÁCARAS

Em Maringá, a Planta Parcial de Parcelamento Rural da Companhia (figura 8) comprova a demarcação da intenção de se implantar o cinturão, composto por "chácaras", envolvendo o plano de Vieira. Esse mapa é compreendido como uma complementação ao plano (figura 6), pois define os limites da área planejada, suas conexões (meios de circulação) com o meio rural, seguindo as diretrizes do Plano Geral de Colonização. Nota-se que a maior parte do parcelamento rural localizado nas margens do plano era composto

de pequenas propriedades, com exceção do setor norte, onde há a representação de lotes rurais de tamanho médio e grande, há também a definição do local de implantação do primeiro aeroporto da cidade, à leste, também rodeado por pequenos lotes rurais. É importante destacar que enquanto o setor sul, de topografia mais íngreme, foi dividido em pequenos lotes; o setor norte, de superfície plana, apresenta apenas a demarcação da área reservada ao cinturão de chácaras, sem indicar a forma deste parcelamento rural. A porcentagem da área demarcada para o cinturão de chácaras representava aproximadamente uma relação de $\frac{1}{4}$ da superfície planejada.

Figura 8: Parte da planta territorial da CTNP, recorte com Maringá e o seu o Green-Belt de chácaras



Fonte: CTNP, s/d; apud NUNES, 2016.

5.2 O GREEN-WEDGE DE CIANORTE: A RAMIFICAÇÃO DO CINTURÃO PARA O INTERIOR DO TECIDO URBANO

Em Cianorte, ao invés de chácaras delimitando o entorno da malha urbana como indicava o Plano Geral de Colonização, são representadas por Vieira, no plano, grandes áreas recobertas por vegetação nativa, as quais margeiam os cursos d'água presentes no interior da malha urbana e se ramificam para os limites da área planejada, localizadas sobretudo nos setores norte e sul. Esses fragmentos não circundam a cidade, mas adentram na malha planejada, formando cunhas verdes ou Green-Wedges, protegendo os fundos de vale e promovendo a ruptura presente no tecido no setor norte (figura 7). A princípio não há indicativos de que essa área verde seria um elemento limitante do

crescimento urbano, uma vez que Vieira desenha porções de malha urbana além das áreas verdes - as quais não foram implantadas posteriormente – e assim como em Maringá desenha prolongamentos viários com o espaço rural.

Ao considerarmos o Plano de Vieira para Cianorte e cruzarmos as informações expostas por Dias (1998), verificamos que a relação da malha planejada com os espaços verdes é de aproximadamente 0,385 hectares, ou seja, a malha urbana é 3,67 vezes maior. Essa proporção não se manteve na prática, pois a área planejada implantada foi reduzida. Atualmente, as medições realizadas por imagens de satélite revelam que a malha urbanizada da cidade possui uma área de 1,8 vezes maior que as áreas verdes existentes, ou seja, metade do planejado é o que foi preservado (NUNES et. al, 2018).

5.3 A EXPANSÃO URBANA E A DESCONFIGURAÇÃO DO PLANEJADO

Em ambas as cidades, as áreas contidas no “cinturão” eram de posse da Companhia, e por isso teriam a função e o destino que a empresa e seus dirigentes desejassem, podendo inclusive ser reserva de área para a especulação imobiliária ou ainda atuar como um elemento de contenção das dimensões urbanas. Nas duas intenções mencionadas, os espaços verdes planejados assumiram diferentes papéis concomitante ao início do processo de implantação das cidades.

Em Cianorte, a área verde foi e é preservada até os dias de hoje como mata nativa, seguindo em parte o planejado por Vieira. A manutenção destas áreas vegetadas está ligada à política de controle do território promovida pela Companhia, que em Cianorte contribuiu para a manutenção das dimensões da urbe, dentro dos limites do plano (SOUZA, 2015; DIAS, 1998). Dalberto (2009) aponta que o baixo ritmo de crescimento da urbe, no período inicial após a implantação do plano, contribuiu para o baixo índice de crescimento da cidade, resultando na conservação das características formais da cidade por décadas. A autora ressalta que a redução da implantação da área planejada decorreu do fato de que a época de execução da cidade coincidiu com a última década de expansão cafeeira, cujo declínio econômico ocorreu a partir de 1960. Em consequência disso, além da redução da área construída, a cidade não registrou grande ritmo de crescimento nos anos seguintes, retomando seu processo de expansão na década de 1980 (entre 1986 e 1989 a cidade expandiu cerca de 5,6 ha). A década de 1990 apresentou um déficit de lotes urbanos ocasionado pelo incremento populacional, isso alavancou a implantação de novos loteamentos, resultando na ocupação de áreas fora dos limites do plano, mas não descaracterizando as áreas verdes.

Em Maringá esse contexto foi diferente, as áreas reservadas para as chácaras - imediatamente localizadas no entorno do plano - não foram implantadas, em sua maioria, rapidamente se tornaram áreas ocupadas pela expansão urbana. Isso se definiu quando a Companhia as loteou e as infraestruturou com redes urbanas, ao mesmo tempo que implantava a área planejada por Vieira. Com a prerrogativa publicitária de urbanizar as áreas próximas ao aeroporto e junto da linha férrea, além disso o que não foi divulgado é que esses loteamentos, localizados fora do plano no setor norte, seguiam em direção aos grandes lotes de propriedade dos funcionários diretores da empresa, localizados imediatamente anexos à demarcação das chácaras, desta forma não foi por acaso que grande parte do cinturão de chácaras de Maringá se materializou como área urbanizada, sendo estas as primeiras áreas alvo da especulação imobiliária. A partir de então novas expansões foram concretizadas, pela própria Companhia e por seus funcionários, posteriormente por terceiros em áreas desconectadas dos limites do plano. No setor sul, parte da área de chácaras foi implantada, existindo remanescentes na borda da Zona 08 até hoje (setor sudeste). Em 1963, a cidade tinha 78% do plano implantado e a grande maioria das áreas idealizadas como chácaras estavam parceladas como áreas urbanas (NUNES, 2016).

Em Maringá, a Companhia e seus principais funcionários foram os agentes responsáveis pela maior porcentagem de expansão da cidade nas décadas de 1950 e 1960. Acredita-se que estas expansões promovidas pela Companhia abriram “as portas” para novos empreendimentos, irradiados a partir do plano, alterando a forma urbana proposta para a urbe e provocando um crescimento inicialmente contínuo. As décadas de 1960 e de 1970 foram marcadas pelo grande fluxo populacional da zona rural para a urbana e, decorrente disso, foi o momento da maior expansão urbana registrada até hoje, promovendo um crescimento contínuo concentrado no setor norte. (NUNES, 2016).

A partir do exposto acima, entendemos que enquanto em Cianorte a Companhia prezou pelo monopólio da comercialização dos lotes urbanos, em Maringá a empresa agiu em sintonia com os interesses do setor imobiliário, representado por seus funcionários, que obtiveram vantagens na aquisição das terras rurais e loteá-las e comercializá-las ao mesmo tempo que a empresa, uma vez que ali havia demanda.

5.4 UM PANORAMA ATUAL

Maringá contabiliza hoje mais de 410.000 habitantes, distribuídos em uma área urbanizada de 12.826 hectares, que representa mais de trinta vezes a área planejada por

Vieira. Seu cinturão, por consequência da rápida expansão, foi o primeiro alvo da urbanização e, dessa forma, a maior parte dele, sobretudo no setor norte, nunca se tornou área rural de fato. Entendemos que o cinturão proposto em nenhum momento delimitou ou caracterizou as bordas da malha planejada. Isso afirma o que Nunes (2016) concluiu: a área delimitada como chácaras em Maringá foi alvo da especulação imobiliária comandada pela CTNP. Dos poucos remanescentes do cinturão, pode-se observar alguns lotes de chácaras no setor sul, preservados devido à topografia íngreme.

Cianorte atualmente possui cerca de 80.000 habitantes, e segue com as características formais de suas áreas verdes planejadas até hoje. A partir do ano de 2000, a área foi protegida por meio da Lei Municipal nº 2067, que estabeleceu a criação do Parque Municipal Cinturão Verde, propiciando a criação da principal área de lazer e recreação da cidade. Apesar das tentativas de preservação, o cinturão sofreu perdas territoriais decorrente do avanço da expansão urbana, que seguiu principalmente no sentido noroeste (DALBERTO, 2009). A expansão ocorrida ocupou áreas fora da área de mata preservada, e produziu uma forma urbana marcada por limites transpostos, ou seja, uma ruptura entre porções do tecido urbano. Com isso, a área verde não mais delimita a cidade como outrora, mas o Green-Wedge segue demarcado na forma urbana, pois corredores verdes situam-se parcialmente dentro da mancha urbana, atuando como um obstáculo ao crescimento urbano contínuo, fenômeno visto sobretudo na região norte da cidade. Dessa forma, pode-se afirmar que a manutenção do green-wedge contribuiu para a contenção do crescimento de Cianorte por décadas, além de propiciar a reserva de áreas verdes (NUNES et al., 2018).

Sabe-se que o Green-belt e o Green-Wedge são heranças inglesas nas áreas do planejamento urbano, presentes no plano citado de Abercrombie, atualmente defende-se o Green-Wedge como a evolução do Green-belt, pois, o mesmo é considerado mais permeável, fato que facilita a ordenação do crescimento das cidades. Lembramos que o elemento verde desenhado na forma de “Cunha Verde” é entendido como espaços livres verdes lineares que atravessam o tecido urbano desde as áreas centrais até as periféricas. Sua aplicação no planejamento contemporâneo é de potencial contribuição para o pensamento que discute cidades mais sustentáveis e resilientes (OLIVEIRA, 2017).

O que vemos no norte paranaense é que em ambas as cidades desta investigação os dois elementos estavam presentes, mas não ordenaram o crescimento das urbes, e hoje não existe a possibilidade de retomar a marcação dos limites iniciais planejados sem haver intervenções drásticas no tecido urbano consolidado.

6 CONSIDERAÇÕES

As duas cidades, apesar de terem sido planejadas pelo mesmo urbanista, compartilharão as mesmas características de desenho urbano e fazerem parte de um mesmo processo de colonização, não apresentam o mesmo resultado para seus cinturões verdes, seja na concepção ou no destino que cada um teve. O que se comprova são duas situações análogas. As ações de controle da Companhia sobre o território se baseavam na demanda por novos loteamentos, fator que impediu que em Maringá qualquer iniciativa de consolidação do seu cinturão fosse realizada, o que houve foi a rápida desconfiguração da proposta, como um boicote do plano efetivado pela própria empresa. Assim, não é por acaso que autores relatam a não existência de um cinturão de chácaras na cidade, e o desconhecimento do tema pelos seus habitantes, demonstrando que esse elemento tornou-se uma mera fração da história da cidade.

Em Cianorte, ocorreu o oposto, tanto na forma proposta quanto no destino destas áreas. Pois, além de implantado o cinturão se mantém por décadas preservado, devido a baixa dinâmica imobiliária do empreendimento na época, resultando na manutenção da forma das bordas do plano, não avançando sob a área reservada ao cinturão. O fato de o cinturão de Cianorte ser composto por mata nativa pode ter sido um fator determinante para sua preservação posterior, uma vez que, de todos os cinturões implantados no território da Companhia, esse é o único não composto por chácaras e o único que se mantém até hoje, como reserva florestal sob a forma de parque urbano. Os demais, na sua grande maioria, tiveram o mesmo destino do de Maringá, se tornaram área urbanizada, restando poucos vestígios de sua presença, descaracterizando o planejamento regional proposto nos dias de hoje.

Nesse sentido, enfatiza-se que o conhecimento histórico do planejamento urbano é peça fundamental para o entendimento do processo de expansão urbana e fator preponderante para a contínua busca de melhores alternativas formais para orientar o crescimento do território citadino. Nesta pesquisa visamos contribuir com discussões e possibilidades de harmonia entre desenvolvimento urbano e planejamento sustentável, mostrando que é importante refletir em como as cidades irão lidar com os remanescentes ambientais, e quais podem ser as implicações de suas decisões na forma urbana gerada no futuro. Assim, mostramos também que é premente e de extrema relevância fomentar novas pesquisas e auxiliar o arcabouço teórico para as decisões dos gestores urbanos no momento atual em que se discute a necessidades das cidades se reinventarem.

REFERÊNCIAS

AMATI, Marco. Urban greenbelts in the twenty-first century. Aldershot, Ashgate, 2008.
CALABI, Donatella. História do Urbanismo Europeu. Tradução de Marisa Barda e Anita di Marco. São Paulo, Perspectivas, 2012.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná. São Paulo, (s.n.), 1975.

DALBERTO, Anelise Guadagnin. O Desenho da Cidade e a Identidade Urbana: O Caso da Expansão de Cianorte – PR. Orientador: Renato Leão Rego. Dissertação de mestrado. Maringá, Universidade Estadual de Maringá, 2009.

DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT. Green Belt Statistics in England Disponível em: <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/642684/Green_Belt_Statistics_England_2016-17.pdf>. Acesso em junho de 2021.

DIAS, Edson dos Santos. Atuação do agente fundiário na produção do espaço urbano – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná: uma presença constante na cidade de Cianorte. Orientador: Margareth de Castro Afeche Pimenta. Dissertação de mestrado. Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina, 1998.

HACK, Gary. Shaping urban form. Planning ideas that matter: livability, territoriality, governance, and reflective practice. Cambridge, MIT Press, p. 34-63, 2012.

HALL, Peter; TEWDWR-JONES, Mark. Urban and regional planning. 5ª edição. Londres, Routledge, 2010.

HARLOW. Harlow Local Development Plan: Green Wedge Review. IN: Harlow Council, Workin together for Harlow, abril de 2014. Disponível em <<https://www.harlow.gov.uk/sites/default/files/documents/HEBPS2A%20-%20Green%20Wedge%20Review%202014.pdf>>, acessado em 30 de junho de 2021.

HOWARD, Ebenezer. Garden Cities of Tomorrow. Londres, Sonnenschein, 1902.

LUCCHESI, Maria Cecilia. O planejamento urbano de Londres (1943 – 1947) Revista Risco - IAU-USP– V.15 – São Carlos, 2012.

MENEGUETTI, Karin Schwabe. De cidade-jardim a cidade sustentável: potencialidades para uma estrutura ecológica urbana em Maringá-PR. Orientador: Paulo Renato Mesquita Pellegrino. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2007.

NUNES, Layane Alves. Para além do Plano de Jorge de Macedo Vieira: a expansão urbana de Maringá de 1945 a 1963. Orientadora: Sarah Feldman. Tese de Doutorado. São Carlos, Universidade de São Paulo, 2016.

NUNES, Layane Alves; PAGNUSSAT, André Luiz; DAMASIO, Giovani Lemos. O Elemento Green-Belt na Formação do Território Urbano Norte Paranaense: os casos de

Maringá e Cianorte. Relatório Final de Pesquisa de Iniciação Científica. Maringá, Universidade Estadual de Maringá, 2018.

OLIVEIRA, Fabiano Lemes de. Green Wedge Urbanism: History, Theory and Contemporary Practice. Londres: Bloomsbury Publishing, 2017.

REGO, Renato Leão. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. Acta Scientiarum. Technology, v. 23, p. 1569-1577, 2001.

REGO, Renato Leão. As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina, Humanidades, 2009.

SILVA, Fernanda Correia; BERLINI, Cintia Stela Negrão. O acervo pessoal do urbanista Jorge de Macedo Vieira: a importância da preservação do patrimônio documental. Geografia e Pesquisa, v. 9, n. 2, 2016.

SOUZA, Nadir Leandro de. O Parque Cinturão Verde de Cianorte: de fragmentação florestal à área protegida no espaço urbano. Orientador: Bruno Luis Domingos de Angelis. Tese de Doutorado. Maringá, Universidade Estadual de Maringá, 2015.

THOMAS, David. London's greenbelt: The evolution of an idea. The Geographical Journal, v. 129, n. 1, p. 14-24, 1963.

TURNER, T. Open space planning in London: From standards per 1000 to greens strategy. Londres: The Town Planning Review, vol. 63, n. 04, 365-386. Disponível em <<https://www.jstor.org/stable/27798219>>, acessado em 30 de junho de 2021.

YONEGURA, Robinson Keith. O esquema de ocupação da Companhia de Terras Norte do Paraná e as práticas de planejamento ambiental. Orientador: Renato Leão Rego. Dissertação de mestrado. Maringá, Universidade Estadual de Maringá, 2010.