

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ**  
**CENTRO DE TECNOLOGIA**  
**DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA**

**ANELISE GUADAGNIN DALBERTO**

**O DESENHO DA CIDADE E A IDENTIDADE URBANA:**

**O caso da expansão de Cianorte - PR**

**MARINGÁ**

**2009**

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

**ANELISE GUADAGNIN DALBERTO**

**O DESENHO DA CIDADE E A IDENTIDADE URBANA:**

**O caso da expansão de Cianorte - PR**

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

Orientador: Prof. Dr. Renato Leão Rego.

**MARINGÁ**

**2009**

# **ANELISE GUADAGNIN DALBERTO**

## **O DESENHO DA CIDADE E A IDENTIDADE URBANA:**

### **O caso da expansão de Cianorte - PR**

Esta dissertação foi julgada e aprovada para a obtenção do título de Mestre em Engenharia Urbana no programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana da Universidade Estadual de Maringá.

Prof. Dr. Evaristo Atêncio Paredes, Coordenador do Programa.

#### BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Renato Leão Rego (Orientador) - UEM

---

Prof. Dra. Karin Schwabe Meneghetti. - UEM

---

Prof. Dra. Milena Kanashiro - UEL

Maringá, 18 de maio de 2009.

“Cada homem leva na mente uma cidade feita apenas de diferenças, sem figuras e sem formas, e as cidades particulares a recheiam”

Ítalo Calvino

À minha família, que me mostrou a importância do amor e da vida.

Aos meus queridos amigos Elza e Jurandir Sena, por ensinarem que tudo podemos construir com fé, amor, alegria e dedicação.

## AGRADECIMENTOS

*A Deus, por estar ao meu lado mesmo quando não O posso ver.*

*À Universidade Estadual de Maringá .*

*À Fundação Araucária.*

*Ao Professor Orientador Renato Leão Rego pela paciência infundável, pelos conselhos, pelo incentivo e principalmente pela participação pessoal neste trabalho.*

*Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Estadual de Maringá.*

*Aos funcionários Douglas, Juarez, Neusi, Cleonice e seguranças pela atenção e dedicação.*

*Aos colegas do mestrado*

*Aos meus queridos pais Hilda e José, meus irmãos Aurélio e Olívio César, e minha cunhada Samara pelo amor e apoio.*

*Ao meu sobrinho Matheus, pela alegria.*

*À Prefeitura e Secretarias do Município de Cianorte, pela colaboração.*

*Às estagiárias de design Deborah, Thalita, Maiara e Letícia pela paciência e colaboração.*

*A todos que fizeram parte deste pedaço de meu caminho, mas especialmente: Shandy, Wagner, Gisela, Igo, Aline, Bete, Mariano, Caren e os caros “compadres” do Design, pelo carinho, incentivo e apoio.*

*A todos aqueles que de alguma forma um dia contribuíram para minha formação pessoal e profissional.*

## RESUMO

O presente trabalho analisa o desenho e a identidade urbana da Cidade Planejada de Cianorte - PR. Esta cidade foi escolhida como estudo de caso por apresentar um projeto diferenciado da maioria das cidades de sua região e ainda por esse projeto ter sido implantado em duas etapas, o que gerou características distintas entre estas fases de implantação da malha urbana. O Plano Original, de autoria de Jorge Macedo Vieira, apresenta elementos da cidade jardim inglesa, resultado do contato direto do urbanista com os idealizadores do modelo inglês, sendo que, este plano original, em decorrência de uma crise econômica, não foi completamente implantado. Já a área ocupada a partir da década de 1990 esqueceu-se do projeto existente e cresceu seguindo a forma dos lotes rurais do entorno urbano. O estudo da morfologia urbana destas duas fases detectou diferenças de identidade nas partes da cidade. Como resultado, serão apontadas medidas a serem adotadas para a garantia de um mesmo nível de identidade urbana em toda a malha, independente da sua fase de ocupação.

**Palavras-chave:** Morfologia urbana, Identidade urbana, Desenho urbano, Cianorte.

## ABSTRACT

The present document studies Cianorte's design and urban identity as a planned city in Paraná State. This city was chosen as a case study on account of its project seems different from most of cities in its region, and more, because the project city was implemented divided in two periods, and so, this event resulted in typical differences between the two phases of urban forms of implementation. The Original Plan, made by Jorge Macedo Vieira, shows elements from the English City Garden, resulted from his direct contact with the English city Garden idealizers. But, Cianorte original plan was not completely implemented, due to an economic crisis. So, the areas settled after the 1990 decade had forgotten the existing plan and have grown up following up the farming shared lands. The urban morphology studies detected differences of identity between those two phases. The result has indicated guide lines to equilibrate the identity level in each phase of city's occupation.

**Keywords:** Urban morphology, Urban identity, Urban drawing, Cianorte.

## SUMÁRIO

|  |             |
|--|-------------|
| <b>RESUMO.....</b>   | <b>VI</b>   |
| <b>ABSTRACT .....</b>  | <b>VII</b>  |
| <b>SUMÁRIO.....</b>  | <b>VIII</b> |
| <b>LISTA DE FIGURAS.....</b>   | <b>X</b>    |
| <b>LISTA DE ABRACIATURAS .....</b>   | <b>XIII</b> |
| <b>1 INTRODUÇÃO .....</b>  | <b>1</b>    |
| <b>2 PARA UMA BOA FORMA URBANA.....</b>  | <b>7</b>    |
| <b>2.1 CULTURA URBANÍSTICA.....</b>  | <b>7</b>    |
| <b>2.2 A IDÉIA DE CIDADE-JARDIM DE HOWARD: PLANEJAMENTO REGIONAL .....</b>                           | <b>9</b>    |
| 2.2.1 A CIDADE JARDIM DE HOWARD .....  | 9           |
| <b>2.3 A FORMALIZAÇÃO DA CIDADE-JARDIM.....</b>  | <b>13</b>   |
| 2.3.1 O TRATADO DE DESENHO URBANO DE UNWIN .....   | 15          |
| 2.3.1.1 Da boa forma da cidade e da legibilidade urbana .....  | 16          |
| 2.3.1.2 Da beleza do regular e do irregular .....  | 18          |
| 2.3.1.3 Do Planejamento de novas áreas.....  | 19          |
| 2.3.1.4 Dos centros e dos espaços fechados.....  | 22          |
| 2.3.1.5 Da organização das vias principais, seu tratamento e seu ajardinamento                       | 22          |
| 2.3.1.6 Dos edifícios e como sua individualidade deve estar subordinada à harmonia do conjunto. .... | 24          |
| <b>2.4 CIANORTE - A FORMA URBANA E AS SEMELHANÇAS COM O TRATADO DE UNWIN</b>                         | <b>27</b>   |
| 2.4.1 OCUPAÇÃO REGIONAL E A FUNDAÇÃO DE CIANORTE .....   | 27          |
| 2.4.2 JORGE MACEDO VIEIRA E O PLANO DE CIANORTE.....   | 29          |
| 2.4.3 CIANORTE, A BOA FORMA URBANA E A IDENTIDADE DA CIDADE.....                                     | 32          |

|                 |   |                   |
|-----------------|---|-------------------|
| <b><u>3</u></b> | <b><u>A CIDADE CONSTRUÍDA.....</u></b>  | <b><u>48</u></b>  |
| 3.1             | CONSTRUINDO A CIDADE .....  | 48                |
| 3.1.1           | A EXPANSÃO URBANA E AS FASES ECONÔMICAS DE CIANORTE .....                                       | 51                |
| 3.1.2           | A LEITURA DA CIDADE CONSTRUÍDA .....  | 56                |
| 3.1.3           | A LEGIBILIDADE DA CIDADE CONSTRUÍDA .....   | 57                |
| 3.2             | O PAPEL DOS PLANOS DIRETORES E LEGISLAÇÃO DE ORDENAMENTO NA<br>OCUPAÇÃO E EXPANSÃO URBANAS..... | 84                |
| 3.3             | POR UMA CIDADE LEGÍVEL.....   | 90                |
| <b><u>4</u></b> | <b><u>CONCLUSÃO.....</u></b>  | <b><u>95</u></b>  |
| <b><u>5</u></b> | <b><u>REFERÊNCIAS .....</u></b>   | <b><u>98</u></b>  |
| <b><u>6</u></b> | <b><u>BIBLIOGRAFIA CONSULTADA .....</u></b>   | <b><u>102</u></b> |
|                 | <b><u>APÊNDICE A .....</u></b>  | <b><u>105</u></b> |
|                 | <b><u>ANEXO A.....</u></b>  | <b><u>107</u></b> |
|                 | <b><u>ANEXO B.....</u></b>  | <b><u>110</u></b> |

## LISTA DE FIGURAS

|  |           |
|--|-----------|
| <b>FIGURA 1.1 - CIDADE PLANEJADA E CIDADE IMPLANTADA</b>   | <b>2</b>  |
| <b>FIGURA 1.2 - VISTA AÉREA DA CIDADE CONSTRUÍDA (2006)</b>  | <b>4</b>  |
| <b>FIGURA 2.1 OS TRÊS ÍMÃS</b>   | <b>10</b> |
| <b>FIGURA 2.2 A CIDADE-JARDIM E SEU ENTORNO RURAL. CIDADE 400 HA, ZONA AGRÍCOLA 2.000 HA.</b>                  | <b>11</b> |
| <b>FIGURA 2.3 – DISTRITO E CENTRO DA CIDADE-JARDIM</b>   | <b>11</b> |
| <b>FIGURA 2.4 PRINCÍPIO DO CRESCIMENTO DE UMA CIDADE-JARDIM.</b>   | <b>12</b> |
| <b>FIGURA 2.5 PLANO DE LETCHWORTH</b>  | <b>14</b> |
| <b>FIGURA 2.6 – LOCALIZAÇÃO DA FERROVIA NOS PLANOS DE LETCHWORTH E CIANORTE</b>                                | <b>15</b> |
| <b>FIGURA 2.7 - PLANO DE LETCHWORTH E CIANORTE</b>   | <b>19</b> |
| <b>FIGURA 2.8 - UMA RUA DE LETCHWORTH EM TRAÇADO CURVO</b>   | <b>24</b> |
| <b>FIGURA 2.9 - ÁREA DE 545 MIL ALQUEIRES COLONIZADA PELA CMNP NO ESTADO DO PR.</b>                            | <b>27</b> |
| <b>FIGURA 2.10 - TERRAS COLONIZADAS PELA CMNP, EM AMARELO SUAS RESERVAS, FAZENDAS E HORTOS FLORESTAIS.</b>     | <b>28</b> |
| <b>FIGURA 2.11 - VISÃO GRÁFICA COM VISTA PANORÂMICA DO SISTEMA DE REPARTIÇÃO DE TERRAS EXECUTADO PELA CMNP</b> | <b>29</b> |
| <b>FIGURA 2.12 - ANTE PROJETO DE JORGE DE MACEDO VIEIRA PARA A CIDADE DE MARINGÁ</b>                           | <b>30</b> |
| <b>FIGURA 2.13 - PLANO ORIGINAL DE JORGE DE MACEDO VIEIRA PARA A CIDADE DE CIANORTE</b>                        | <b>32</b> |
| <b>FIGURA 2.14 - ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DE CIANORTE, CURVAS DE NÍVEL, RIOS E FERROVIA.</b>                        | <b>33</b> |
| <b>FIGURA 2.15 - DETALHE DE CONFORMAÇÃO DO DESENHO AO SÍTIO.</b>   | <b>34</b> |
| <b>FIGURA 2.16 - CONFORMAÇÃO DOS DOIS EIXOS PRINCIPAIS DE CIANORTE (À ESQUERDA) E LETCHWORTH (À DIREITA)</b>   | <b>36</b> |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>FIGURA 2.17 – AVENIDA BRASIL</b>  | <b>37</b> |
| <b>FIGURA 2.18 - MAPA ESQUEMÁTICO DE VIAS PRINCIPAIS, EM VERMELHO AVENIDA BRASIL</b>   | <b>39</b> |
| <b>FIGURA 2.19 - PRAÇAS, NÓS E EDIFÍCIOS ESPECIAIS DO PLANO ORIGINAL DE CIANORTE</b>   | <b>40</b> |
| <b>FIGURA 2.20 - CONFORMAÇÃO DOS DOIS EIXOS PRINCIPAIS DE CIANORTE</b>   | <b>42</b> |
| <b>FIGURA 2.21 - MAPA DE ZONEAMENTO</b>  | <b>43</b> |
| <b>FIGURA 3.1 - CIANORTE EM TRÊS MOMENTOS: PLANO ORIGINAL (1953), IMPLANTAÇÃO (1950/70) E FORMA ATUAL (2007).</b>                                | <b>49</b> |
| <b>FIGURA 3.2 - MAPA DE CIANORTE (2008)- CIDADE CONSTRUÍDA</b>   | <b>50</b> |
| <b>FIGURA 3.3 - MAPA DA EVOLUÇÃO URBANA DE CIANORTE</b>  | <b>54</b> |
| <b>FIGURA 3.4 - MAPA DE CIANORTE (2008)- CIDADE CONSTRUÍDA</b>   | <b>58</b> |
| <b>FIGURA 3.5 - ESQUEMA DAS VIAS PRINCIPAIS DA CIDADE PLANEJADA E DA CIDADE CONSTRUÍDA</b>   | <b>59</b> |
| <b>FIGURA 3.6 - CASO DE PROBLEMAS COM CONEXÃO ENTRE VIAS</b>   | <b>60</b> |
| <b>FIGURA 3.7 - CASOS DE PROBLEMAS COM JUNÇÃO DE VIAS</b>  | <b>61</b> |
| <b>FIGURA 3.8 - CASO DE FALTA DE CONEXÃO ENTRE VIAS PRINCIPAIS</b>   | <b>62</b> |
| <b>FIGURA 3.9 – AV. BRASIL (VERMELHA), SOUZA NAVES (AZUL) E PARANÁ (AMARELA), GOIÁS (VERDE)</b>  | <b>63</b> |
| <b>FIGURA 3.10 - MAPA COMPARATIVO ENTRE CIDADE IMPLANTADA E ÁREA DE EXPANSÃO – PRAÇAS, ROTATÓRIAS E LOCAIS DESTINADOS AOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS</b> | <b>64</b> |
| <b>FIGURA 3.11 - ALTERAÇÃO DE DESENHO PARA ÁREA DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS</b>  | <b>66</b> |
| <b>FIGURA 3.12 - MODELOS TRIDIMENSIONAIS DOS EDIFÍCIOS DO CENTRO CÍVICO PARA A CIDADE PLANEJADA E A CIDADE CONSTRUÍDA</b>                        | <b>67</b> |
| <b>FIGURA 3.13 - IMPLANTAÇÃO DOS EDIFÍCIOS DO CENTRO CÍVICO</b>  | <b>68</b> |
| <b>FIGURA 3.14 - USO DOS LOTES DO CENTRO CÍVICO (2008)</b>   | <b>68</b> |
| <b>FIGURA 3.15 - PRAÇA OLÍMPICA – PLANO DE MASSA ORIGINAL DE MACEDO VIEIRA</b>   | <b>69</b> |
| <b>FIGURA 3.16 - PRAÇA OLÍMPICA (2006)</b>   | <b>69</b> |

|   |            |
|---|------------|
| <b>FIGURA 3.17 - ESQUEMA DE ARBORIZAÇÃO EMPREGADA NAS RUAS E AVENIDAS DE CIANORTE</b>   | <b>70</b>  |
| <b>FIGURA 3.18 - ARBORIZAÇÃO ORIGINAL DAS AVENIDAS SOUZA NAVES E PARANÁ</b>   | <b>71</b>  |
| <b>FIGURA 3.19 - PLANTIO DE MUDAS PELA SECRETARIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE (2008)</b>   | <b>72</b>  |
| <b>FIGURA 3.20 - VISTA DE CIANORTE</b>  | <b>73</b>  |
| <b>FIGURA 3.21 - LIMITES</b>  | <b>74</b>  |
| <b>FIGURA 3.22 - MAPA DOS LIMITES DAS UNIDADES DE VIZINHANÇA</b>  | <b>74</b>  |
| <b>FIGURA 3.23 - TIPOLOGIA DE RESIDÊNCIAS EM MADEIRA DA ZONA 7</b>  | <b>75</b>  |
| <b>FIGURA 3.24 - MAPEAMENTO DE RESIDÊNCIAS EM MADEIRA DA ZONA 7</b>   | <b>76</b>  |
| <b>FIGURA 3.25 - A RESIDÊNCIA NO LOTE - ZONA 7</b>  | <b>76</b>  |
| <b>FIGURA 3.26 - A - CASAS GEMINADAS E B - CASAS DE ALVENARIA COM A MESMA TIPOLOGIA DA CASA EM MADEIRA – ZONA 7</b>                   | <b>77</b>  |
| <b>FIGURA 3.27 - CASAS EM FITA DO JARDIM UNIVERSITÁRIO</b>  | <b>77</b>  |
| <b>FIGURA 3.28 - MAPEAMENTO DE RESIDÊNCIAS EM FITA - JARDIM UNIVERSIDADE</b>  | <b>78</b>  |
| <b>FIGURA 3.29 - A RESIDÊNCIA NO LOTE – JARDIM UNIVERSIDADE</b>   | <b>78</b>  |
| <b>FIGURA 3.30 - DIVISÃO DE BAIROS/UNIDADES DE VIZINHANÇA DE CIANORTE SEGUNDO O TRAÇADO</b>   | <b>80</b>  |
| <b>FIGURA 3.31 – PARCELAMENTO RURAL</b>   | <b>81</b>  |
| <b>FIGURA 3.32 - MAPEAMENTO DOS SUB-CENTROS DA CIDADE CONSTRUÍDA (2008)</b>   | <b>82</b>  |
| <b>FIGURA 3.33 - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DE CIANORTE</b>  | <b>88</b>  |
| <b>FIGURA 3.34 – IMAGEM REALIZADA DURANTE ATIVIDADE COM CRIANÇAS DURANTE A FESTA DELLA GEOGRAFIA E BIENNALINA, EM FLORENÇA (2008)</b> | <b>92</b>  |
| <b>APENDICE - MAPA UTILIZADO EM ENTREVISTA COM MORADORES DE CIANORTE</b>  | <b>105</b> |

## LISTA DE ABRAVIATURAS

APROMAC - Associação de Proteção ao Meio Ambiente de Cianorte

CIA CITY – *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*

CMNP – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná

COPEL – Companhia Paranaense de Energia

CTNP – Companhia de Terras norte do Paraná

DPH – Departamento do Patrimônio Histórico

EMATER – Empresa Paranaense de Assistência Técnica e Extensão Rural

FAFIC - Faculdade de Filosofia de Cianorte

IAP – Instituto Ambiental do Paraná

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PDM – Plano de Desenvolvimento Municipal

SANEPAR – Companhia de Saneamento do PR

# 1 INTRODUÇÃO

---

Cianorte é uma cidade que, como tantas outras cidades brasileiras, apresenta um grande contraste entre sua área de expansão e o núcleo inicial. As diferenças acabam por tornar a cidade claramente dividida em duas partes com características próprias, porém com nível de qualidade ambiental bem diverso.

Mas essa situação acaba, muitas vezes, despercebida para o morador mais desatento. A convivência com a cidade, seus habitantes e o cotidiano urbano podem levar o observador ao conformismo em relação à forma urbana em que vive ou, melhor definindo, impedi-lo de formular questões (ainda sem respostas), e que para olhos desatentos parecem completamente banais.

Considerando a cidade como um objeto de estudo, buscamos, neste trabalho, olhá-la com olhos críticos, de quem procura respostas, ainda que estas não existam explicitamente. Cianorte é, portanto, o objeto de estudo desta pesquisa, na qual buscaremos explicações para certos problemas de identidade e legibilidade urbanas, por meio do estudo da forma da cidade. Entendendo como identidade urbana a característica de individualidade ou unicidade de uma cidade ou parte dela, e legibilidade como a facilidade com que as partes da cidade podem ser reconhecidas e organizadas em um modelo coerente (LYNCH, 1999).

A preocupação com o plano inicial de Cianorte deve-se ao seu padrão diferenciado em relação aos demais planos que foram desenvolvidos pela então Companhia colonizadora da região, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Junto com Maringá, Cianorte se destaca na região pelas características urbanísticas empregadas em seu projeto original. Tais características são influências da materialização da cidade-jardim inglesa realizada por Unwin e Parker (REGO, 2001). Maringá e Cianorte foram planejadas pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, quem merecerá, portanto, nossa especial atenção.

Cianorte orgulha-se de ser uma cidade planejada, o que também contribuiu para atrair os pioneiros que lá chegaram. Este orgulho vem de berço, já que a Companhia fundadora usou o slogan de cidade planejada para a propaganda de venda dos lotes, um *city marketing* antes da criação desta expressão. Nos estados de São Paulo e Minas Gerais havia pontos de venda dos empreendimentos lançados no Paraná. Usava-se a expressão “cidades

planificadas com os mais recentes requisitos da urbanística moderna” ao se referir a estes empreendimentos urbanos (STEINKE, 2002).

Contudo, a implantação de Cianorte não contemplou todo o plano original de Macedo Vieira. Partes do projeto não foram executadas devido à crise do café que atingiu o Paraná na década de 1950. Bairros residenciais e os edifícios públicos foram deixados em segundo plano na época da implantação da cidade, conforme nos mostra a Figura 1.1.

Aqui surgem as primeiras questões, pois, com a implantação apenas parcial do plano de Macedo Vieira surgiriam lacunas na malha urbana. As áreas não implantadas estariam apenas aguardando pelo reaquecimento da economia para haver a retomada da implantação dos bairros residenciais? Ou desde o início o plano existente para essas áreas foi esquecido em detrimento da venda de mais lotes rurais? O que sabemos é que a área não implantada na década de 1950 foi vendida como lotes rurais, e assim permaneceu até a primeira fase de expansão efetiva da área urbana.



**Figura 1.1 - Cidade Planejada e Cidade Implantada**

O que se pode notar é que, até meados da década 1980, não houve grande alteração na malha urbana implantada na década de 1950. Mas após meados da década de 1980 a cidade passou por uma fase de grande prosperidade econômica, o que levou a uma corrida imobiliária e conseqüente expansão da área urbana. Foram aprovados, segundo a Prefeitura do município, 49 novos loteamentos entre 1990 e 2004. No ano de 2006 a área reservada

originalmente para os edifícios públicos, que até então ainda se encontrava totalmente vazia, começou a ser ocupada. Constatamos então três fases distintas nesta cidade: a ‘**Cidade Planejada**’; a ‘**Cidade Implantada**’ e a ‘**Cidade Construída**’.

Deste modo, nosso objeto de estudo é triplo, conformado nestas três fases urbanas. A morfologia urbana permitirá analisar e compreender cada uma destas conformações bem como suas alterações e permanências, até o desenho que a cidade apresenta hoje, 55 anos após sua fundação.

A morfologia urbana busca realizar a leitura da construção da forma urbana para um melhor entendimento e conhecimento da cidade. Um estudo deste tipo permite que uma cidade tenha a consciência do que ela é, e isso favorece a revitalização e o planejamento de novas áreas. O estudo morfológico de Cianorte é um ponto imprescindível para o resgate da boa forma em pontos da cidade onde esta se perdeu; serve também como garantia de manutenção do desenho de áreas que podem sofrer processos de revitalização e conseqüente alteração de desenho e de áreas de expansão. Vejamos as características de cada uma destas fases a serem estudadas.

A **Cidade Planejada** refere-se ao plano da década de 1950, nunca implantado, que guarda detalhes em seu projeto que merecem atenção especial, principalmente quanto ao desenho urbano, à legibilidade urbana, à situação dos edifícios públicos, à ligação do traçado à topografia, e às características que a remetem ao tipo inglês de cidade jardim.

A **Cidade Implantada**, efetivamente, omitiu partes da ‘Cidade Planejada’. Dois bairros residenciais não foram executados, assim como os edifícios públicos não foram construídos, o que deixou vazios no coração da forma urbana.

A **Cidade Construída**, Figura 1.2, é aquela que cresceu especialmente após 1986, que se esqueceu das cidades implantada e planejada, e tomou como parâmetro as divisas dos lotes rurais para sua expansão. Esta fase coloca-se como imenso campo de estudos, pois é nela que encontramos as áreas de expansão, e as áreas de recente ocupação - como o centro cívico - as quais serão um dos pontos principais de atenção. Ao contrário das duas anteriores, esta fase não apresenta fim – continua a se expandir - e passa por constante transformação urbana, que pode ser aleatória ou seguir padrões pré-estabelecidos pelo poder público.



**Figura 1.2 - Vista aérea da Cidade Construída (2006)**

**Fonte: GOOGLE EARTH, (2006)**

Sabendo que a cidade apresenta três fases, e levando em consideração a afirmação de Rossi (2001) que a forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade, entendemos que a compreensão da história é apropriada, já que o produto “urbano” de hoje é fruto das decisões do planejamento de ontem. Quando falamos em compreensão da história, referimo-nos às áreas contidas dentro do perímetro do plano inicial, mas ocupadas após a década de 1990. Tais áreas apresentam um contraste gritante em relação à área planejada inicialmente: não seguem parâmetros correlatos aos adotados na implantação da década de 1950 e por este motivo tornam-se um dos principais focos da pesquisa. Lembramos que, estas áreas originalmente possuíam um plano. Daí a questão principal do por que não haver relação entre o plano original e os loteamentos executados a partir de 1986.

Uma cidade planejada não significa uma cidade estagnada e engessada. Segundo Lynch (1999), a cidade é uma construção no espaço, não há resultado final, mas sim uma sucessão de fases. Áreas já ocupadas e aquelas em fase de ocupação fazem parte desta experiência de transformação constante. Mas como deveria crescer uma cidade cuja forma urbana foi

cuidadosamente desenhada? O que deve ser feito para garantir a boa forma constituída em projeto?

Sabendo da importância do plano de Cianorte e desta característica de constante transformação das cidades, buscamos analisar o modo como essa transformação se dá no espaço, ou seja, quem e como se planejam os loteamentos. Tendo-se como base uma cidade planejada, “presume-se” que o plano implantado serve de parâmetro para expansões futuras. Porém, será que a legislação que regula o crescimento da forma urbana garante a mesma qualidade do desenho original?

No caso de Cianorte, percebemos que o abandono de um projeto urbano que apresenta características marcantes e alta qualidade formal durante o planejamento de novos loteamentos pode gerar áreas desconexas no tecido urbano. Um cidadão atento vai questionar esse resultado, vai reclamar da pouca imaginabilidade destes novos espaços, vai querer preencher tais lacunas. E como a cidade poderia recuperar sua imaginabilidade? Esta é a grande pergunta posta por este trabalho.

Para detalharmos estas questões, dividimos esta pesquisa do seguinte modo:

A **Primeira Parte** trata dos princípios da identidade urbana, abrangendo o Urbanismo Culturalista, a Cidade Jardim de Howard e seu materializador Unwin, levantando as características colocadas por Unwin como primordiais para a composição da boa forma urbana. O caso de Cianorte e sua ligação aos preceitos de Unwin, por meio de Macedo Vieira, fecham esta etapa do trabalho.

A **Segunda Parte** do trabalho trata da análise morfológica da Cidade Construída. Assim como serão analisadas as legislações que controlam a ocupação e a expansão urbana e serão apresentadas diretrizes para as futuras intervenções urbanas.

Por fim, o estudo apontará diretrizes que contribuirão para futuras expansões, determinando elementos básicos a serem considerados durante o projeto de um novo loteamento. Estes poderão ser inseridos dentro da Lei de Parcelamento e Ocupação como meio de auxiliar os responsáveis técnicos do poder público na garantia de áreas que tenham princípios da boa forma urbana.

# **PRIMEIRA PARTE**

## **A Cidade Planejada**

## 2 PARA UMA BOA FORMA URBANA

---

Nesta primeira parte veremos como se cristalizaram o modelo de urbanismo e a forma urbana encontrados em Letchworth, a primeira cidade-jardim inglesa, idealizada por Howard e desenhada por Parker e Unwin. Esta forma urbana está na raiz do projeto de Cianorte e responde pela qualidade espacial desta cidade nova.

### 2.1 CULTURA URBANÍSTICA

Iniciativas para a ordenação urbana produziram estudos que tratavam de compreender a cidade e intervir na sua construção. A necessidade de ordenar a cidade tornou-se particularmente patente quando da desordem instalada pela indústria nos aglomerados humanos do velho mundo. Assim, desde o século XIX o estudo da cidade tornou-se mais sistematizado e científico e, aparentemente, foi em 1910 que surgiu o termo “urbanismo”<sup>1</sup>. O urbanismo vem então tentando dirimir o caos urbano através de propostas formais para novas cidades, para as expansões urbanas e para as áreas urbanas inapropriadamente consolidadas (CHOAY, 2003; BENEVOLO, 1993; DEL RIO, 1990).

Nestas propostas, grosso modo, podem ser identificados dois modelos de urbanismo. O primeiro recusa a velha cidade e, para os novos tempos, propõe uma nova forma urbana. O segundo, estuda as características das cidades antigas e, a partir das suas qualidades, propõe uma forma urbana baseada nos princípios e no traçado que a história da cidade apresenta.

No primeiro caso, o conceito de urbanismo progressista considera o homem como um tipo e por isso elege uma ordem-tipo, que poderia ser aplicada em qualquer agrupamento humano. O espaço urbano é traçado de acordo com as funções humanas básicas, sob uma lógica funcional. Esta cidade era baseada em “arranjos novos, simples e racionais”, esquecendo-se das formas tradicionais ou qualquer herança artística do passado (CHOAY, 2003). As soluções baseadas em modelos tipo não consideram o homem como indivíduo e daí a cidade não é um ‘lugar’, mas uma solução única para os problemas urbanos que,

---

<sup>1</sup> Urbanismo: o estudo sistematizado e interdisciplinar da cidade e da questão urbana, e que inclui o conjunto de medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais necessárias ao desenvolvimento racional e humano delas (AURÉLIO, 1999)

sempre que empregada, resolveria os problemas locais com soluções gerais. Choay (2003) chega a afirmar que as diversas formas deste modelo apresentam-se de maneira *limitadora e repressiva*, devido à forma padronizada de suas soluções.

Já o conceito de *urbanismo culturalista* é conferido por Choay (2003) ao modelo que tinha como um dos focos de discussão o desaparecimento da “unidade orgânica” da cidade, resultado da industrialização, vitória do progresso sobre a tradição. Este modelo busca a “bela totalidade” perdida das cidades por meio do resgate histórico e da arqueologia. Desse modo, era senão uma tentativa de resgatar nas cidades a sua identidade.

O planejamento culturalista segue um traçado de linhas menos rígidas que o progressista. Enquanto o primeiro almeja a arte e adota o lugar como base para os planos, o segundo esquece completamente a cultura artística do passado e parte para as leis da geometria e preceitos da funcionalidade estrita. O que traduz, segundo Choay (2003), o domínio da máquina e da razão, típico do começo do século XX. Para os urbanistas culturalistas, a sociedade industrial era vista como o resultado da desintegração cultural.

A cidade culturalista, a que mais nos interessa aqui por conta da sua influência no desenho de Cianorte, é bem delimitada e forma um diálogo perfeito com a natureza. Suas dimensões são modestas, pondo fim às grandes cidades assim como o subúrbio. Além disso, o aglomerado tem limites claros e definidos. Este ‘fenômeno cultural’, como diz Choay (2003), deve formar um contraste sem ambigüidade com a natureza, já que a proposta é manter o estado natural dela. Estes mesmos conceitos podem ser observados, como veremos a seguir, na cidade-jardim de Howard, nos projetos de Unwin e também no traçado de Macedo Vieira para Cianorte.

Ao contrário da cidade moderna ou progressista, pouco se observa, no interior da cidade culturalista, traços de geometrismo, do traçado em tabuleiro, o que John Ruskin afirmava ser ‘uma sepultura para a alma’. John Ruskin e Willian Morris preconizavam a assimetria, por ser esta a marca da ordem orgânica (CHOAY, 2003).

Da mesma forma, a individualidade de cada edificação era estimada, especialmente dos edifícios comunitários e culturais. Ruskin (apud CHOAY, 2003) afirma que “gostaria de ver as edificações com pelo menos diferenças referentes àqueles que as habitam”.

Este modelo culturalista tomou a forma de urbanismo muito cedo, inclusive antes da criação do termo “urbanismo”. Nos anos 1880 e 1890 já se podia reconhecê-lo nos planos teóricos e práticos na Alemanha e Áustria. O fato de a Alemanha estar em atraso tecnológico em relação à Inglaterra, possibilitou que a Inglaterra servisse de exemplo e objeto de estudo para o planejamento alemão e, desta forma, os problemas das cidades industriais inglesas não se repetiram na Alemanha (CHOAY, 2003)

O modelo culturalista (para Choay) ou orgânico (para Lynch), possui uma extensa obra escrita e em projetos, o que constitui uma base clássica de formação para o planejamento físico, por estar sempre presente nas discussões públicas sobre a forma da cidade (LYNCH, 1981). Rossi (2001) chega a tratar o modelo *garden-city* como ‘fundamental’.

Dentre os culturalistas, Ebenezer Howard (1850-1928) e sua proposta de cidade-jardim nos chamam a atenção pela forma como o meio ambiente representa uma preocupação. Sua teoria de cidade foi a base para o que podemos chamar de materialização do urbanismo culturalista. Vejamos então como se deu a criação do modelo cidade jardim.

## **2.2 A IDÉIA DE CIDADE-JARDIM DE HOWARD: PLANEJAMENTO REGIONAL**

A cidade-jardim é, antes de tudo, um modelo base para a construção de uma infinidade de comunidades cooperativas. Este modelo, idealizado por Ebenezer Howard, foi materializado por Raymond Unwin e Barry Parker na cidade inglesa de Letchworth. A partir daí uma série de cidades e bairros jardins se espalharam pelo mundo, inclusive no Brasil, a partir de apropriações seletivas da idéia original de Howard. Veremos a seguir a proposta cidade-jardim e como esses conceitos influenciaram o plano da cidade de Cianorte.

### **2.2.1 A CIDADE JARDIM DE HOWARD**

Ebenezer Howard foi um pensador eclético que manipulou livremente as idéias que então circulavam; foi o canalizador das idéias de sua época. Sua cidade jardim é apresentada em um esquema de funcionamento baseado em três ímãs de atração: a cidade, o campo e o campo-cidade, conforme Figura 2.1, na próxima página (HALL, 1995).

Nos dois primeiros ímãs, campo e cidade, existem pontos positivos e negativos. Porém na terceira opção, o campo-cidade, haveria para Howard a possibilidade de desfrutar das boas

oportunidades tanto do campo como da cidade, minimizando os pontos negativos de ambos. Howard diz que tanto a sociedade humana como as belezas naturais existem para serem usufruídas em conjunto. Segundo ele, cidade e campo deveriam estar casados, e dessa feliz união nasceria uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização, conforme Figura 2.1 (HOWARD, 1996).

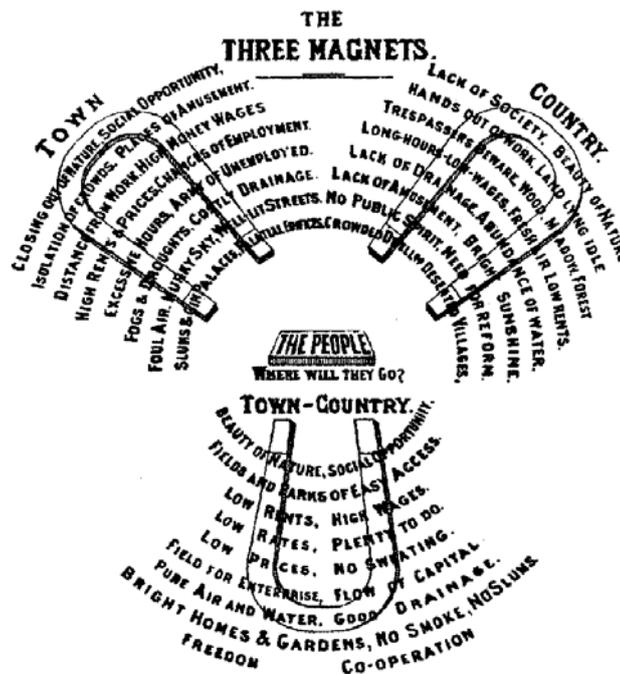


Figura 2.1 Os três Ímãs

Fonte: HOWARD (1996)

A proposta explanada por Howard para o funcionamento ideal de uma cidade-jardim com 30.000 habitantes na área urbana e 2000 em terrenos agrícolas foi feita por meio de diagramas conforme mostram as Figuras 2.2 e 2.3.

Os diagramas mostram uma cidade circular dividida em seis setores por seis bulevares arborizados com 36 m de largura, que se irradiam no Parque Central e se estendem até o perímetro externo, circundado pela ferrovia que, após envolver a cidade, transforma-se em estrada de penetração no ambiente rural. Completam a estrutura viária da cidade-Jardim, cinco avenidas, também arborizadas, concêntricas ao Parque Central (HOWARD, 1996).

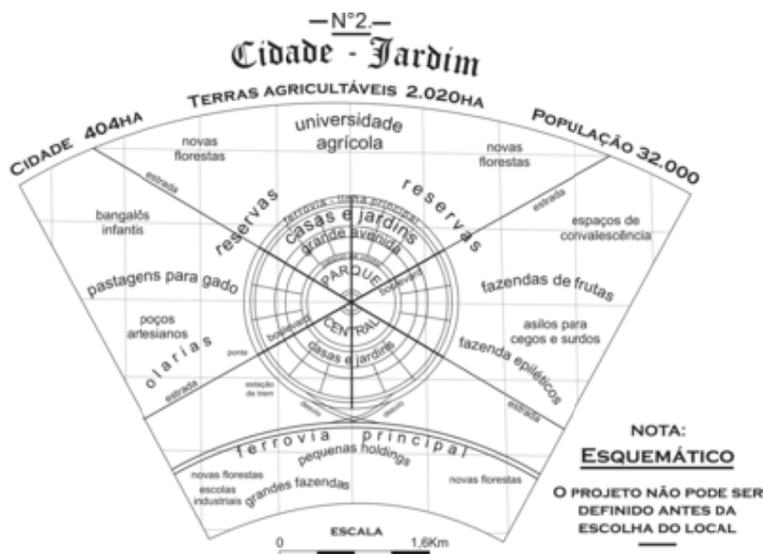


Figura 2.2 A Cidade-Jardim e seu entorno rural. Cidade 400 ha, zona agrícola 2.000 ha.

Fonte: [HTTP://urbanidades.arq.br/bancodeimagens](http://urbanidades.arq.br/bancodeimagens)

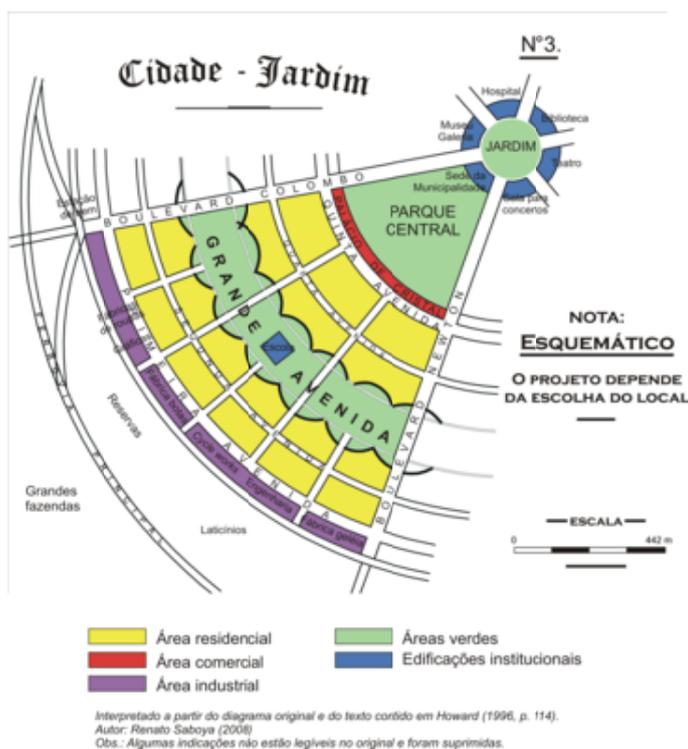


Figura 2.3 – Distrito e centro da Cidade-Jardim

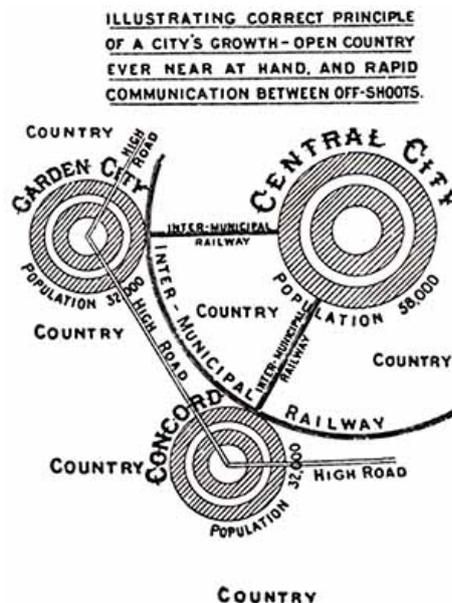
Fonte: Urbanidades (2009)

As principais preocupações de Howard aparecem com os cuidados sanitários e a moradia de baixo custo com qualidade ambiental. Era defendida ainda a aquisição da terra por uma comunidade organizada antes de nela se instalar. O lucro obtido pelo empresário loteador

seria revertido para a comunidade permanecendo o solo urbano e rural como patrimônio coletivo dos moradores da Cidade-Jardim.

O solo urbano é de alguma forma socializado, gerido pela municipalidade, e a municipalidade por sua vez controlada pelos habitantes. O cooperativismo se desenvolveria de acordo com o interesse da comunidade.

Howard levou em consideração a possibilidade de crescimento da cidade, o que formaria uma “constelação de cidades”. Por exemplificação em diagrama (Figura 2.4) Howard idealizou o assentamento com 250.000 habitantes formado por uma cidade central de 58.000 habitantes interligada por rodovias e ferrovias a outras 06 Cidades Jardins de 32.000 habitantes. Sempre haveria em cada uma a presença do cinturão verde, que seria uma área reservada, envolvendo cada cidade para que estas não se tornassem uma só formando algo contínuo, além de impedir o encontro de malhas urbanas, o cinturão seria uma área verde de belos jardins e pomares, onde os moradores pudessem desfrutar de ar fresco. Lynch (1981) afirma que cada comunidade, para Howard, é uma unidade social e espacial separada, tão autônoma quanto possível.



**Figura 2.4 Princípio do crescimento de uma cidade-jardim.**

**Fonte: HOWARD (1996)**

O benefício desta estrutura seria a possibilidade do uso comum de diversas atividades comerciais, culturais e de lazer, o que levaria ao enriquecimento da vida individual e

coletiva. Segundo Hall (1995) as cidades planejadas por Howard eram, na verdade, o planejamento de conurbações de centenas de milhares de pessoas. E não cidades de baixíssima densidade como muitos acreditam. Já Lynch (1981) diz que o conceito de cidade satélite, como ele define o modelo de Howard, tem sido talvez o mais influente de todos os modelos de cidade, sendo que em diversas situações de planejamento ele surge.

Howard desenvolveu cálculos financeiros que dariam segurança aos negociantes. Hall (1995) diz que um dos fatos mais brilhantes do plano era o fato de que ele poderia realizar-se pela somatória de uma série de iniciativas locais isoladas e que, progressivamente, estas iniciativas reforçariam umas às outras.

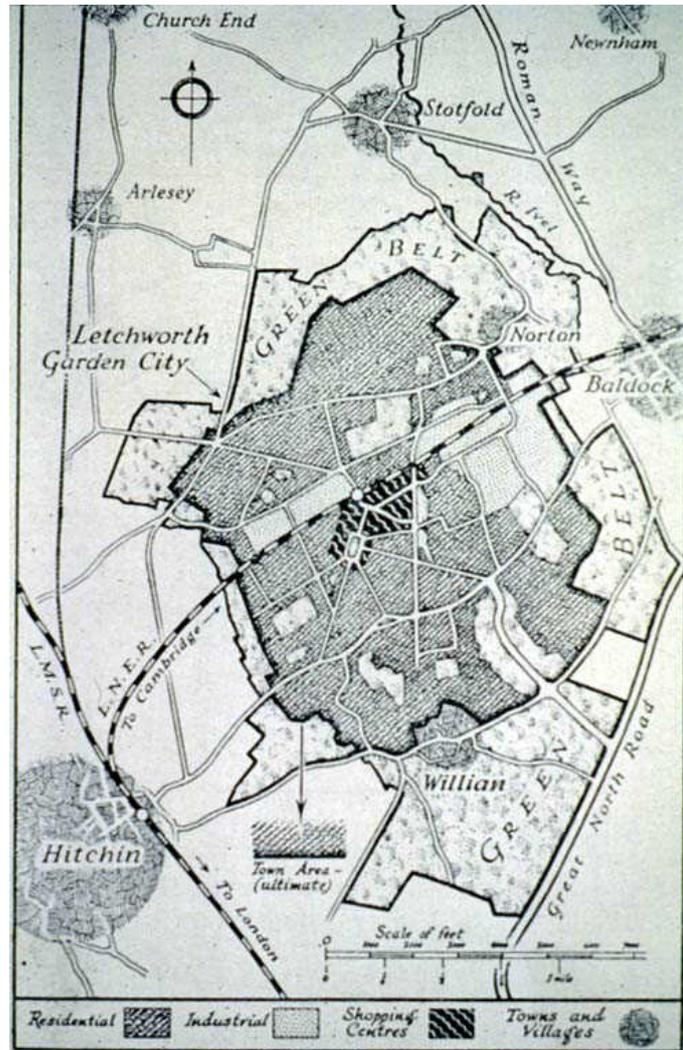
Podemos então perceber como o modelo de Howard é uma proposta de planejamento social, político e territorial. Howard pensa na cidade como uma comunidade auto-sustentável. Hall (1995) afirma que o coração do plano são as últimas duas palavras logo abaixo do terceiro ímã: Liberdade e Cooperação. Ou seja, Howard estava interessado nos processos sociais, e a chave de tudo estava no fato de que os cidadãos seriam proprietários eternos da terra. De acordo com Hall (1995), Howard argumenta em seu trabalho que seu sistema seria um terceiro sistema socioeconômico, superior tanto ao capitalismo vitoriano quanto ao socialismo centralizador e burocrático.

Entretanto, as idéias de Howard precisavam adquirir uma forma. Assim, a cidade jardim foi materializada pelas mãos dos arquitetos ingleses Raymond Unwin e Barry Parker. Com a compra de um terreno de 3818 acres, surgiu um lugar para Letchworth, a primeira cidade jardim inglesa. Unwin e Parker seguiram estritamente as idéias de Howard, e deram uma forma tão memorável à idéia dele que se tornou difícil saber distinguir uma da outra (HALL, 1995).

### **2.3 A FORMALIZAÇÃO DA CIDADE-JARDIM**

Como se sabe, Raymond Unwin (1863-1940) e Barry Parker (1867-1947) tiveram a incumbência de formalizar as idéias de Howard, e como já dito, o fizeram de forma tão perfeita que o conceito de cidade jardim nunca mais se separou do traçado orgânico que Unwin e Parker deram a ele.

Letchworth (Figura 2.5) foi o primeiro e principal de uma série de trabalhos realizados por Unwin durante seus estudos sobre planejamento urbano. Tendo estudado à exaustão o planejamento de cidades do passado, Unwin, pode escrever seu “grande manual de planejamento”, como define Hall (1995). Todo o trabalho de Unwin se alinha com o pensamento do urbanismo culturalista.

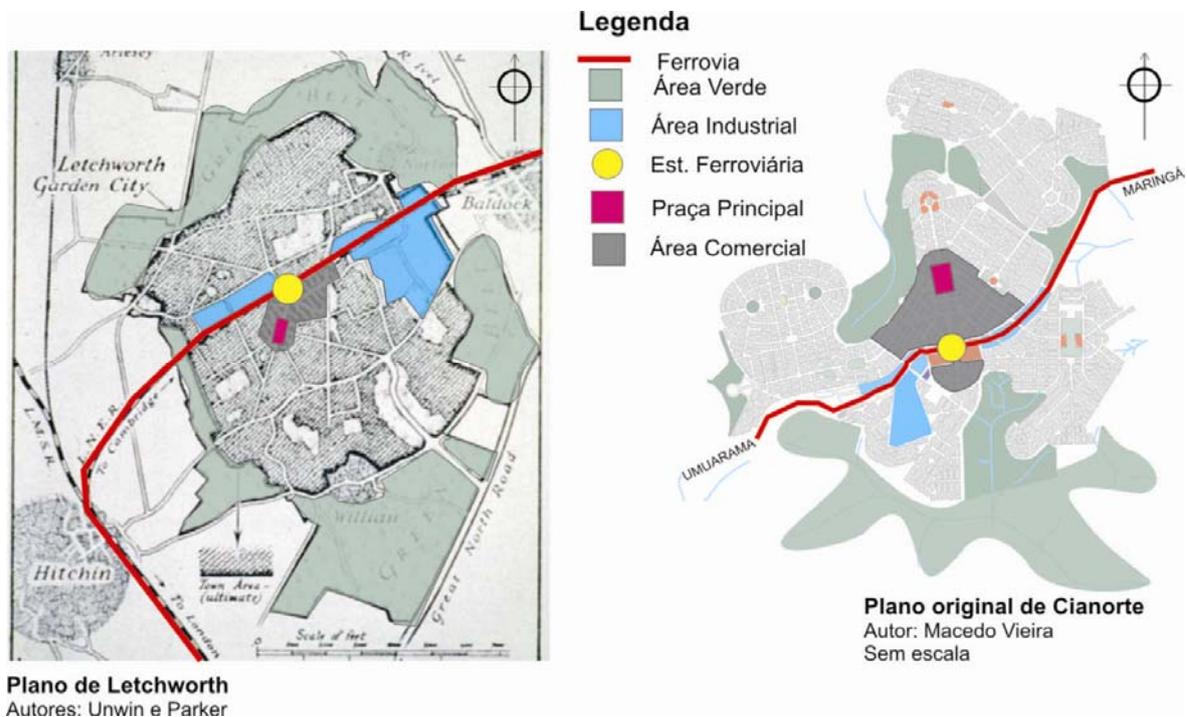


**Figura 2.5 Plano de Letchworth**

**Fonte: Howard (1996)**

O traçado de Letchworth é simples, claro e informal. O terreno, (como no caso de Cianorte também), conforme mostra a Figura 2.6 (página 15), era cortado pela ferrovia. No coração de Letchworth foi implantada a estação ferroviária como a porta de entrada de onde o visitante poderia ter uma ampla visão do centro da cidade. No centro entre a praça e a estação, estaria localizada a área de comércio. A área industrial foi localizada junto à

ferrovia de forma que os ventos dispersassem os elementos poluentes para fora da cidade. Como podemos observar na Figura 2.5 foram criadas unidades de vizinhança com 5000 habitantes, como Howard pregava, com toda infra-estrutura de atendimento diário em um traçado bastante pitoresco (HOWARD, 1996).



**Figura 2.6 – Localização da ferrovia nos planos de Letchworth e Cianorte**

Fonte: adaptado de HOWARD (1996), CIANORTE (1996)

Unwin e Parker privilegiavam o “desenho informal” das ruas. As casas tinham recuos frontais, formavam jardins na parte dianteira do lote, os passeios eram arborizados e ainda existia um sistema secundário de vias em “*cul de sac*”. Todos estes cuidados tinham a intenção de atingir a escala humana e trazer o convívio com a natureza (HOWARD, 1996).

Letchworth (1903) foi sem dúvida um sucesso formal, no qual os conceitos da cidade-jardim de Howard ganharam vida pelas mãos de Unwin e Parker.

### 2.3.1 O TRATADO DE DESENHO URBANO DE UNWIN

Após o bem sucedido projeto de Letchworth, Unwin apresentou os elementos fundamentais para a composição de uma cidade com identidade em seu trabalho intitulado

*Town planning in Practice, An Introduction to the art of Designing Cities and Suburbs - A Prática do Urbanismo, uma introdução à arte de projetar cidades e bairros* (1909). Steinke (2007) afirma que este manual de desenho foi amplamente divulgado e teve grande importância dentre os principais manuais que surgiram na mesma época.

Manuel de Solà-Morales Rubió declara no prólogo do trabalho *La Practica del Urbanismo* que “antes de Unwin o solo não fazia parte condicionante da arquitetura, mas seu trabalho revelou a possibilidade de se trabalhar e compor a partir da configuração do sítio” (UNWIN, 1984). Esta ligação ao sítio era a maior responsável pela identidade da cidade. No início da década de 1980, Kevin Lynch retoma o tema da identidade urbana em seu trabalho *A boa forma da cidade*, o que revela que a preocupação relativa à qualidade, ou falta dela, em relação ao desenho urbano é uma constante, e que a cada transformação da cidade é necessário que se busque meios de garantir a qualidade do desenho urbano. Para o autor legibilidade urbana é “a facilidade com que as partes da cidade podem ser reconhecidas e organizadas em um modelo coerente”, Lynch (1981) busca identificar os meios de se imprimir identidade a uma cidade, retomando diversos pontos defendidos por Unwin, o que nos leva a crer que o trabalho de Unwin indica o caminho da boa forma urbana. Vejamos então como Unwin e Lynch trataram a forma urbana.

### 2.3.1.1 *Da boa forma da cidade e da legibilidade urbana*

Unwin (1984) relembra as palavras de Willian Morris, que dizia “ser a arte uma necessidade humana, por ser ela, um ensinamento da natureza”. E assim justificou a necessidade de projetar com arte, e afirmou que as cidades deveriam se converter em grandes obras de arte que buscassem assegurar o fim nobre para o qual as pessoas se reuniram. Também Lynch (1981) lembra a importância da estética afirmando que as questões “prática” e “estética” são inseparáveis no meio urbano.

Ainda vemos Rossi (2001) tratando a cidade como uma obra de arte, e afirmando que os fatos urbanos se relacionam com as obras de arte, para ele o caráter artístico dos fatos urbanos está bastante ligado à sua qualidade, ao seu “*unicum*”.

Mais especificamente, para Unwin, “a arte urbana é a expressão da vida da comunidade” (UNWIN, 1984). Como cada comunidade possui características próprias, e como a construção urbana é a sua manifestação formal, podemos acreditar então que cada cidade deve buscar traduzir em sua forma as características próprias de cada comunidade, ou seja,

por à mostra sua individualidade. Nesse sentido, Lynch (1981) defende a importância das atividades e celebrações de cada lugar, pois a associação destas a um local apóia a percepção espacial e a sua individualização do espaço urbano. Portanto, cada cidade se torna única na medida em que se torna expressiva através de suas tradições locais e de suas formas.

Unwin (1984) já dizia que a individualidade é uma das qualidades mais positivas de uma cidade, o que ele chegou a definir como “personalidade”. A individualidade resulta de características arraigadas que nascem da natureza do cenário, das cores dos materiais locais, da vida de seus habitantes, da indústria local. Então, a somatória de todos esses aspectos dá a cada cidade características tão peculiares, que definem sua individualidade (UNWIN, 1984). Lynch (1981) aponta que estudos marxistas e de arqueólogos defendem que as cidades são processos históricos singulares, isto por serem resultados de processos locais. Portanto, é a singularidade que imprime identidade ao local.

Assim Unwin, Lynch e Rossi confirmam que a individualidade do local é uma das garantias de sucesso e vitalidade para um plano urbano. E para que essa individualidade não se perca em planos desconexos, Unwin (1984) recomenda que um especialista se ocupe do desenvolvimento da cidade, das alterações resultantes do crescimento natural, e daquilo que se projetou em diferentes períodos. Esse cuidado se faz necessário para que a cidade não perca, durante o decorrer do tempo, as marcas de sua história, ou ainda que os interesses imobiliários não passem por cima de qualidades urbanas existentes.

Para manter a cidade viva, Unwin (1984) propõe um amplo e profundo estudo sobre o desenvolvimento da ocupação da cidade, para que esse estudo seja a base para os planos de reurbanização e expansão. A história da construção da cidade deve ser levantada e compreendida, assim como as formas que esta assume durante o tempo. Esta seria a única garantia de manter a identidade de uma cidade, aquelas características que a diferenciam das outras e lhe tornam única. Falando sobre uma teoria da gênese e da função das cidades, Lynch aponta que:

(...) as cidades são processos históricos singulares, (...) para alguns estudiosos da cidade, cada cidade possui um processo singular, cumulativo e histórico, cuja forma específica atual resulta de uma longa cadeia de acontecimentos individuais, sujeita a um grande número de acidentes históricos e de local, assim como às amplas influências da cultura, do clima e da estrutura política e econômica. (LYNCH, 1981, p. 307)

Da mesma forma, Lynch (1981) afirma que para se dizer como uma cidade deveria ser, é necessário que se compreenda antes como ela é. O que vemos é a indicação, tanto de Unwin como de Lynch, de um estudo constante para o conhecimento da cidade e manutenção do espaço urbano de qualidade. A compreensão do espaço e dos fatos urbanos, sua formação, suas transformações, a cultura local, etc. são imprescindíveis para uma cidade que deseja crescer sem perder sua identidade.

A manutenção da identidade, portanto, é tão importante quanto a elaboração de um plano urbano impregnado de identidade. Os elementos e as características peculiares ao sítio são fundamentais na construção da identidade do lugar, e o reconhecimento destes elementos é fundamental na conservação da identidade urbana.

#### *2.3.1.2 Da beleza do regular e do irregular*

Para Unwin (1984) há dois tipos de tecido urbano, os regulares e os irregulares. Tanto um quanto outro pode garantir identidade urbana e imprimir um aspecto belo à cidade. Isto vai depender da sua articulação com o sítio.

As formas irregulares, para Unwin (1984), remetem à maneira com que a natureza compõe e chega às formas belas. A irregularidade da natureza não seria o resultado da casualidade, mas sim de uma série de fatores como a gravidade, os ventos, a geografia, os materiais, etc., sendo, portanto, o resultado da ação das forças junto às características do sítio.

Sabendo da importância do estudo da beleza vinda da natureza, Unwin (1984) sugere o que seria uma opção conciliadora, onde nem um estilo, nem outro seriam adotados indistintivamente. O uso das boas soluções de ambos os modelos seria a principal forma de se trabalhar e obter bons resultados. Dessa forma o autor afirma que o projetista deveria ter em seu coração o carinho pela beleza natural e em sua mente a clara idéia da beleza do processo preciso. Isto o levaria a considerar o terreno a partir das suas características próprias e o projeto acabaria sendo um meio de harmonizar os edifícios à paisagem do entorno, condicionadas pelo sítio.



**Figura 2.7 - Plano de Letchworth e Cianorte**

**Fonte: adaptado de UNIVERSITY LYBRARIES (2009)**

A garantia de êxito da planificação urbana seria, segundo Unwin (1984), a consequência equilibrada das condições do terreno e as necessidades dos habitantes. E neste ponto o caráter de cada padrão, geométrico e orgânico, atuaria respondendo às necessidades do projeto.

### *2.3.1.3 Do Planejamento de novas áreas*

Unwin (1984) faz uma série de recomendações para o planejamento de novas áreas, tanto de novas cidades como para áreas de expansão de cidades existentes. Esses passos, segundo o autor, seriam a garantia de uma área urbana impregnada de identidade. Vejamos então os principais pontos indicados.

Para o plano de uma nova cidade ou de uma área de expansão urbana deveria ser realizado um estudo minucioso das condições existentes. O sociólogo, o historiador e o arqueólogo locais elaborariam planos de densidade, de zoneamento, de distribuição de parques e espaços públicos, etc. Além disso, deveriam ser desenvolvidos estudos detalhados do trânsito e dos meios de transporte, das indústrias locais e sua ligação com os meios de transporte, levantamento de sinistros e canais de água, já pensando no crescimento urbano

acentuado. Um plano de precisão com as características do terreno, o levantamento dos limites das propriedades, costumes e necessidades locais, e ainda os problemas que afetam a forma e o tamanho das parcelas edificáveis também seriam necessários. Também deveriam ser analisados os materiais locais usados para construção, o tipo de vegetação mais comum para ser usada na arborização pública, o levantamento das necessidades de escolas, edifícios públicos, parques, campos e quadras, e áreas verdes, que deve ser feito a fim de garantir sua implantação adequada no futuro (UNWIN, 1984)

Esta lista de levantamentos é uma síntese dos trabalhos que deveriam ser realizados antes de se iniciar um plano de expansão. A minuciosidade do estudo da cidade em expansão seria a garantia do êxito do plano, assim como o meio de manter a individualidade de seu caráter, o que poderia se prolongar para as novas áreas.

A individualidade da cidade, como vimos, é uma das características mais importantes da forma urbana, e sua perda seria incalculável, pois sem individualidade, esta cidade não exerceria atração sobre as pessoas (UNWIN, 1984).

E, no caso de novas cidades, dever-se-ia usar uma metodologia parecida, com algumas adequações necessárias a cada caso. Assim, para o início do plano, o projetista deveria ter em mãos o levantamento da arborização e o levantamento topográfico com curvas de metro em metro. Ao projetar a cidade, ele imaginará qual será o seu crescimento, qual a direção que tomará, e imaginará a forma que esta deverá adquirir. Pensará ainda em quais partes do terreno seriam atrativas para quais atividades, as direções do tráfego, e a imagem da cidade que se formaria gradualmente (UNWIN, 1984).

A estação de trem, como meio de transporte mais usado na época, era a definidora de um eixo principal de tráfego, o que podemos ver em Letchworth e em Cianorte na Figura 2.6, na página 15. No início do plano também seriam definidas: a localização adequada das indústrias e a disposição adequada das praças principais e edifícios públicos, lembrando que seria indicado que se escolhesse para a implantação destes edifícios, áreas que propiciassem possibilidades arquitetônicas adequadas, como na composição do coração de Letchworth, cuja escolha da área central se deu devido à presença de grandes árvores.

A porta e a entrada das cidades, dos bairros e dos distritos deveriam ser bem definidas. Não no sentido de excluir o visitante, mas no sentido de marcar e dar importância a eles. Esta

idéia de demarcação dos principais pontos de entrada e saída das cidades, ou de áreas das cidades, cria o que Cullen (2006) chamava de “aqui e ali”, onde a sensação de transposição dá ao transeunte a definição de diferença entre os espaços e, principalmente, o ajuda a identificar e elevar a identidade do lugar. Lynch (1999) afirma que a existência de limites auxilia na compreensão das partes da cidade, o que muito aumenta sua legibilidade. Este limite poderia ser composto por diversos elementos como vias, tratamento paisagístico, texturas e características predominantes, etc.

Referindo-se às bordas, as cidades deveriam apresentar limites definidos que poderiam ser grandes áreas verdes, com campos, cinturões de parques ou áreas agricultáveis, com a intenção de controlar a franja irregular. Ou ainda, estes limites poderiam ser dados pelos edifícios, pois segundo Unwin (1984) a beleza da cidade também vem do agrupamento de seus edifícios. Para alcançar efeitos urbanos satisfatórios, dever-se-ia seguir o princípio de agrupar os edifícios combinados a espaços abertos, o que ele mesmo empregou em Letchworth para garantir um ambiente agradável e acolhedor (UNWIN, 1984). Caberia ainda a preocupação ambiental no desenvolvimento do projeto, atentando para árvores existentes, rios e a forma do terreno.

Para Lynch (1981), no desenvolvimento de um plano, o designer deveria colocar o sistema de circulação como centro da estrutura do plano, aumentar a identidade das vias de destino, das intersecções, e criar seqüências vívidas ao longo de percursos importantes, o que também seria a garantia de identidade para a nova área. Os bairros também podem ter identidade se dotados de limites visíveis, centros atrativos, pontos de referência notáveis e, ainda, se as características naturais forem intensificadas e o caráter urbano for melhorado e conservado.

Em resumo, Lynch reforça as recomendações de Unwin, mostrando-nos a validade dos seus conceitos. Notamos ainda que o principal objetivo seria a criação de áreas com alto grau de identidade.

#### 2.3.1.4 *Dos centros e dos espaços fechados*

Unwin (1984) considera dois modelos para as praças. O primeiro é um grande centro de encontro, como nas ágoras<sup>2</sup> gregas, onde as pessoas se reuniam para atos públicos; o segundo seriam centros menores, para a troca de mercadorias e comércio. O emprego destes dois modelos seria o responsável por uma hierarquia que sugere uma cidade polinuclear com centro principal e outros centros menores. Para isso seria necessário centros bem definidos onde estariam os principais edifícios públicos e, centros secundários, para pequenos edifícios públicos agrupados, fazendo assim uma reprodução em escala menor do grande centro. Estes centros deveriam ser fortes pontos focais nas diretrizes do tráfego, para garantir ali a reunião de pessoas. Lynch (1981) também aponta modelos de organização dos pontos centrais da cidade com centros hierarquizados.

A escolha do local para o centro principal, segundo Unwin (1984), deveria considerar a relação com a entrada principal, com as linhas do trânsito e a relação com os edifícios principais. Para isso, o ponto alto de uma colina, seria um lugar perfeito. Isso lembrando que não deveriam existir pontos muito elevados, para não atrapalhar o trânsito. Unwin (1984) afirma que cada área do plano deve ter seus pontos de interesse, o que será visto no plano de Cianorte mais adiante.

A sensação de fechamento nas praças é essencial, afirma Unwin (1984), o que resulta em um perfil contínuo entre os edifícios e contribui para a definição espacial. O fechamento, segundo Unwin (1984), garante a sensação de plenitude e de repouso no seu interior, assim como também é o meio de se ter um fundo adequado para os edifícios públicos. Seguindo os conselhos de Camillo Sitte, Unwin (1984) afirma que a posição do edifício público principal pode estar descentralizada, e não precisa estar isolado, e que o formato das praças pode ser oblongo, mantendo uma proporção adequada de 1 para 3.

#### 2.3.1.5 *Da organização das vias principais, seu tratamento e seu ajardinamento*

Tanto para Unwin como para Lynch, as vias são canais de tráfego, e ao longo delas estão os elementos que compõem a cidade. Unwin ainda afirma que além da hierarquização entre vias, a adaptação do traçado ao sítio, o trabalho de alternância de traçados, a inserção de

---

<sup>2</sup> Ágora: Principal praça pública nas cidades da Grécia antiga.

recuos fronteiros, o ajardinamento e a arborização adequados, só contribuem para o aumento da identidade urbana.

Da mesma forma, Lynch (1999) afirma que a hierarquia entre as vias torna a percepção do transeunte mais forte. Assim como a concentração de hábito ou atividade tem o mesmo efeito de reforçar a imagem de uma rua.

O estabelecimento de hierarquia e ordem relativa entre as vias, segundo Unwin (1984), evita o efeito monótono da malha xadrez. Essa monotonia também pode ser evitada levando em consideração, no início do projeto, todas as características do sítio. Nos centros realmente concorridos, deve ser usado um espaço circular onde o tráfego se move em apenas uma direção. Estas soluções são adotadas tanto em Letchworth como em Cianorte.

Verificando o traçado das ruas nas cidades européias, Unwin (1984) comenta que as vias retas são perfeitas para a contemplação de edifícios monumentais, como em Paris. Elas ainda garantem:

- a) facilidade de acesso entre um ponto e outro;
- b) adequação e economia para a disposição e traçado das ruas de cruzamento;
- c) simetria e simplicidade;
- d) conveniência para os edifícios e implantação de forma regular;
- e) criação de grandes perspectivas.

Já as ruas curvas tornam a perspectiva menos monótona e se adaptam melhor às formas do terreno e às diversas necessidades de projeto. Mas uma das principais características das ruas curvas é a alternância de imagem para o transeunte, como as edificações que sempre surgirão em novas perspectivas como em Letchworth, (Figura 2.8, próxima página). As vias curvas são justificadas pelas características do terreno e ainda por detalhes existentes no lugar. Já as vias retas são justificadas por intenções de praticidade ou estéticas.

Unwin (1984) afirma que muitas destas imagens podem ter surgido acidentalmente, mas que se reconhece a qualidade delas e que se deve evitar o traçado curvo sem motivo, apenas crendo que daí surgiria resultados satisfatórios. São inúmeras as combinações de linhas retas e curvas dentro do traçado, e isto já é suficiente para ressaltar a beleza dos dois traçados.



**Figura 2.8 - Uma rua de Letchworth em traçado curvo**

**Fonte: Adaptado de Epodunk (2009)**

Unwin (1984) atesta que as larguras variáveis das ruas medievais são apontadas por diversos autores como responsáveis pela sua beleza. Daí surgem algumas alternativas para a elaboração de ruas com larguras variáveis, como passeios mais largos com o plantio de duas fileiras de árvores e ainda, o alargamento de vias em pontos de cruzamento. O efeito que a arborização de uma rua pode trazer à cidade é importante, pois a escolha e repetição de uma espécie em uma rua lhe conferem individualidade. A rota dos transeuntes, por exemplo, pode ser alternada de acordo com a estação, sendo estimulada pelas florações. Os encontros de ruas também são pontos que podem ser demarcados pela inserção de cores por meio de espécies. Lynch (1999) afirma o mesmo, quando entrevista moradores e verifica que estes identificam melhor certa via de acordo com o tratamento paisagístico empregado e a continuidade de fachadas.

#### *2.3.1.6 Dos edifícios e como sua individualidade deve estar subordinada à harmonia do conjunto.*

A urbanização dos terrenos edificáveis está intimamente relacionada com a natureza dos edifícios. Os edifícios têm grande relação com a rua e com a cidade onde estão inseridos, por isso Unwin (1984) afirma que o ideal seria que o proprietário e o arquiteto pensassem em seu edifício em conjunto com o restante da cidade. Ele ainda insiste que em casos específicos de áreas onde se deseja manter características ou alturas específicas a fim de completar a perspectiva de uma rua, seria aconselhável que o poder público tivesse certo

controle sobre as construções, pois apesar de toda dificuldade, a falta completa de controle poderia trazer enormes desvantagens para a cidade. Como dito anteriormente, Lynch (1999) relata que as fachadas têm um papel relevante na identidade das vias, daí a importância que Unwin comenta de certo controle sobre as fachadas públicas por parte do poder público.

Para Unwin (1984) o projeto de implantação de edifícios públicos deveria ser criterioso. As escolas, por exemplo, deveriam considerar as vias do entorno para que os alunos pudessem sair sem conflitos com o tráfego, ter fácil acesso, etc. Já os lugares de culto deveriam ter sua atenção voltada para a arquitetura, a fim de contribuir para o caráter decorativo da área. Ele ainda lembra que o planejador deve estar atento para usar dos elementos arquitetônicos dos edifícios especiais, como no caso das igrejas com suas cúpulas e torres, que podem e devem ser empregadas na composição das perspectivas, com o planejamento das aberturas pode-se criar perspectivas interessantes, o que aumentaria a identidade da cidade.

Neste sentido, os marcos são citados por Lynch (1999) como pontos de referência que contribuem na legibilidade urbana. Assim, os edifícios, especialmente os públicos tem a chance de se tornarem elementos representativos, como Unwin indica, desde que locados e tratados como marcos.

A arquitetura dos edifícios deve, portanto, ser parte integrante dos planos urbanos, compondo perspectivas, criando áreas mais aconchegantes e definindo o espaço criado em projeto. Os edifícios consomem o plano urbano, portanto o poder público deve ter algum tipo de controle sobre os edifícios, a fim de que a cidade nasça de acordo com os princípios do plano.

\* \* \*

Esta seqüência de análises e levantamentos cria praticamente um manual de como se projetar em meio urbano com a garantia de criação de áreas com alto grau de personalidade, tendo como exemplo prático a cidade de Letchworth. Estas diretrizes recomendadas por Unwin são fruto da trajetória de suas experiências, dos estudos das cidades que ele acreditava serem impregnadas de identidade. Ele acreditava que neste tratado da boa forma urbana estavam as diretrizes que poderiam garantir, ao projetista, meios de planejar a cidade antevendo qualidades urbanas. Estes conselhos foram

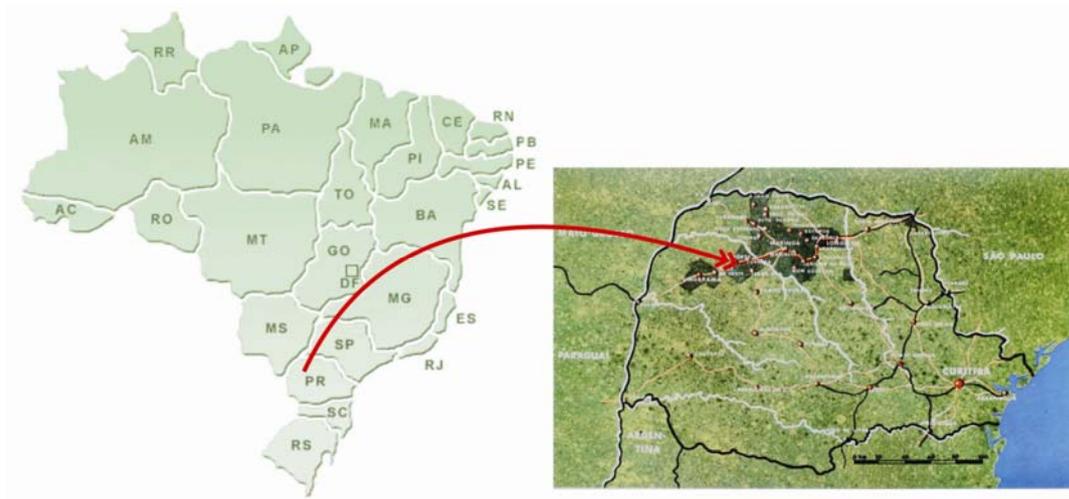
empregados por Parker nos projetos de diversos loteamentos em São Paulo e aprendidos por Jorge de Macedo Vieira, que mais tarde os aplicaria nos planos de Maringá e Cianorte, como veremos mais adiante.

## 2.4 CIANORTE - A FORMA URBANA E AS SEMELHANÇAS COM O TRATADO DE UNWIN

O projeto urbano de Cianorte surge da continuação do esquema de ocupação regional iniciado pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), que mais tarde passou a ser Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Outras duas grandes cidades haviam sido fundadas e entre elas dezenas de distritos. Como veremos, a Companhia localizava suas cidades e patrimônios muito próximos uns dos outros, no alinhamento da ferrovia. Este tipo de organização muito lembra a distribuição da constelação de cidades dos esquemas de Howard mostrado na Figura 2.4, na página 12. Segue então um relato histórico de contextualização da ocupação da região colonizada pela Companhia em suas duas fases, inglesa e brasileira, e do surgimento de Cianorte.

### 2.4.1 OCUPAÇÃO REGIONAL E A FUNDAÇÃO DE CIANORTE

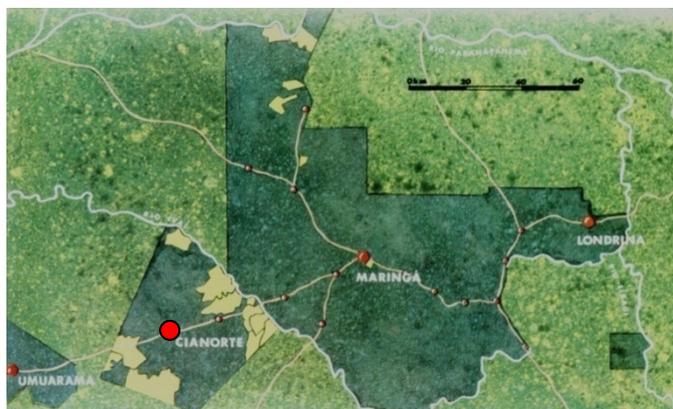
A ocupação da região paranaense colonizada pela Companhia (Figura 2.9), assim como no interior paulista, foi impulsionada pelo café. Segundo a CMNP (1975), São Paulo tinha *o que* transportar e a Inglaterra *como* transportar, daí o interesse de empresas inglesas pela área do interior paulista e parte do Estado do Paraná. Portanto, junto do café esteve a estrada de ferro, a grande estruturadora desta ocupação. Para Luz (1997), o sistema rodoviário teve um papel crucial na implantação das cidades novas do Paraná e de Cianorte.



**Figura 2.9 - Área de 545 mil alqueires colonizada pela CMNP no Estado do PR.**

**Fonte: adaptado de CMNP (1975), BNDES (2008)**

Cianorte é a terceira e penúltima cidade pólo implantada na região, segundo a CMNP a seqüência seria Londrina (1930/34) – Maringá (1947/51) – Cianorte (1953/55) - Umuarama (1955/60). Entre as cidades pólos existiam as cidades (CMNP, 1975) como mostra a Figura 2.10.



**Figura 2.10 - Terras colonizadas pela CMNP, em amarelo suas reservas, fazendas e hortos florestais.**

**Fonte: CMNP (1975)**

A forma com que as cidades pólo e as demais no norte do Paraná foram distribuídas, criando uma rede de cidades ligadas à ferrovia, demonstra características de concepção inglesa do *town and country planning*, ou seja, do ideário *garden city* como se viu anteriormente. Esta característica é peculiar à região e difere do planejamento de outras áreas brasileiras de colonização. Cianorte encontra-se disposta nesta rede, como parte desta porção planejada de forma inédita no país até então (STEINKE, 2002).

Conforme a CMNP (1975), a estratégia de ocupação se repetia da seguinte forma: ao redor das áreas urbanas estariam os cinturões verdes, uma faixa dividida em chácaras que pudessem servir para a produção de gêneros alimentícios de consumo local, como aves, frutas, hortaliças e legumes. A área rural seria cortada em estradas vicinais, ao longo dos espigões e a divisão de terras era feita da seguinte forma: lotes de 10, 15 ou 20 alqueires, com frente para a estrada de acesso e fundos para o ribeirão, conforme mostra a Figura 2.11 a seguir.



**Figura 2.11 - Visão gráfica com vista panorâmica do sistema de repartição de terras executado pela CMNP**

**Fonte: CMNP (1975)**

Foi neste panorama de intensa ocupação que surgiu Cianorte, a terceira cidade pólo da CMNP. Com uma área de 773 Km<sup>2</sup> e altitude de 530 metros acima do nível do mar, situa-se logo abaixo o trópico de Capricórnio, a 52° e 35' de Longitude Oeste e a 23° e 40' de Latitude Sul. O nome da cidade é uma sigla da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná que era usada para facilitar as comunicações e como endereço telegráfico (CIOFFI, 1995).

A inauguração da nova cidade ocorreu no dia 26 de julho de 1953 e, em 13 de julho 1955 foi elevada à categoria de município. Até ser implantado o município, a prefeitura localizava-se na cidade de Peabiru. Por causa da distância, o próprio município delegava poderes à Companhia, a qual ficava responsável por várias atividades municipais. Logo na implantação, devido os problemas com transporte, a Companhia construiu um hotel e o arrendou para dar apoio aos visitantes para as vendas dos lotes (CIOFFI, 1995).

#### 2.4.2 JORGE MACEDO VIEIRA E O PLANO DE CIANORTE

O projeto original de Cianorte, como já dito, foi executado pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira logo após o plano de Maringá (Figura 2.12). Andrade (2008) afirma que o plano de Maringá foi realizado em plena maturidade do profissional, o que nos leva a crer que o plano de Cianorte também seja fruto desta 'maturidade' conquistada após suas inúmeras experiências, como veremos a seguir.



**Figura 2.12 - Ante Projeto de Jorge de Macedo Vieira para a cidade de Maringá**  
**Fonte: DEPARTAMENTO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DE SÃO PAULO (DPH)**

Um dos principais fatos da vida profissional de Macedo Vieira foi o de estagiar junto a Richard Barry Parker na Cia City. Como já vimos, Raymond Unwin e Richard Barry Parker trabalharam juntos no projeto da primeira cidade-jardim, Letchworth<sup>3</sup>. Segundo Hall (1995), estes sócios-arquitetos eram os grandes representantes da cidade jardim inglesa, devido o fato de terem tornado física, ou real, a cidade idealizada por Howard. Depois deste projeto os dois arquitetos desenvolveram diversos trabalhos, nos quais foram aprimorando os conceitos de qualidade urbana que pregavam através da impregnação de identidade na cidade.

Como se sabe, em 1917, Parker veio para São Paulo contratado pela *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, com a responsabilidade de desenvolver certos projetos entre eles o bairro Jardim América. Assim Parker passa aproximadamente dois anos no Brasil justamente na época em que o engenheiro Jorge de

---

<sup>3</sup> Depois de Letchworth foram realizados diversos projetos com a participação de Parker: Hampstead (1901), Welwyn (1919). Os bairros Jardim América, Alto da Lapa (1921), Pacaembu (1925), Butantã (1935).

Vieira Macedo (1894-1978) trabalhava na Cia City. Macedo Vieira sofreu forte influência das soluções tipo *garden city*, empregando-as posteriormente em diversos trabalhos (REGO, 2001; STEINKE, 2002). Projetos de desenho urbano de Vieira foram executados em bairros como Chácara da Moóca, Parque Edu Chaves, Vila Nova Manchester, Jardim da Saúde, Jardim Japão; em Campinas (Vila Isa, Nova Campinas e Chácara da Barra), Osasco (Vila Campesina) em São Paulo e Jardim Guanabara, no Rio de Janeiro. Ele ainda foi o autor do plano da cidade balneária de Águas de São Pedro (1943), em São Paulo. (REGO, 2001).

O próprio Macedo Vieira declarou que a experiência de trabalho na Cia City o motivou a dedicar-se à urbanização de glebas e terrenos. Ele iniciou sua atuação ainda como estudante da Escola Politécnica de São Paulo. Em seu último ano de graduação (1917) trabalhou como estagiário junto à Cia. City de São Paulo, ao lado de Parker.

Em seus trabalhos, Macedo Vieira recorreu com constância e propriedade à solução *garden-city*. Esta observação é baseada no contato com Parker, o que justifica certa preferência pelo modelo. Macedo Vieira refletiria essa influência praticamente durante todo o decorrer de sua obra.

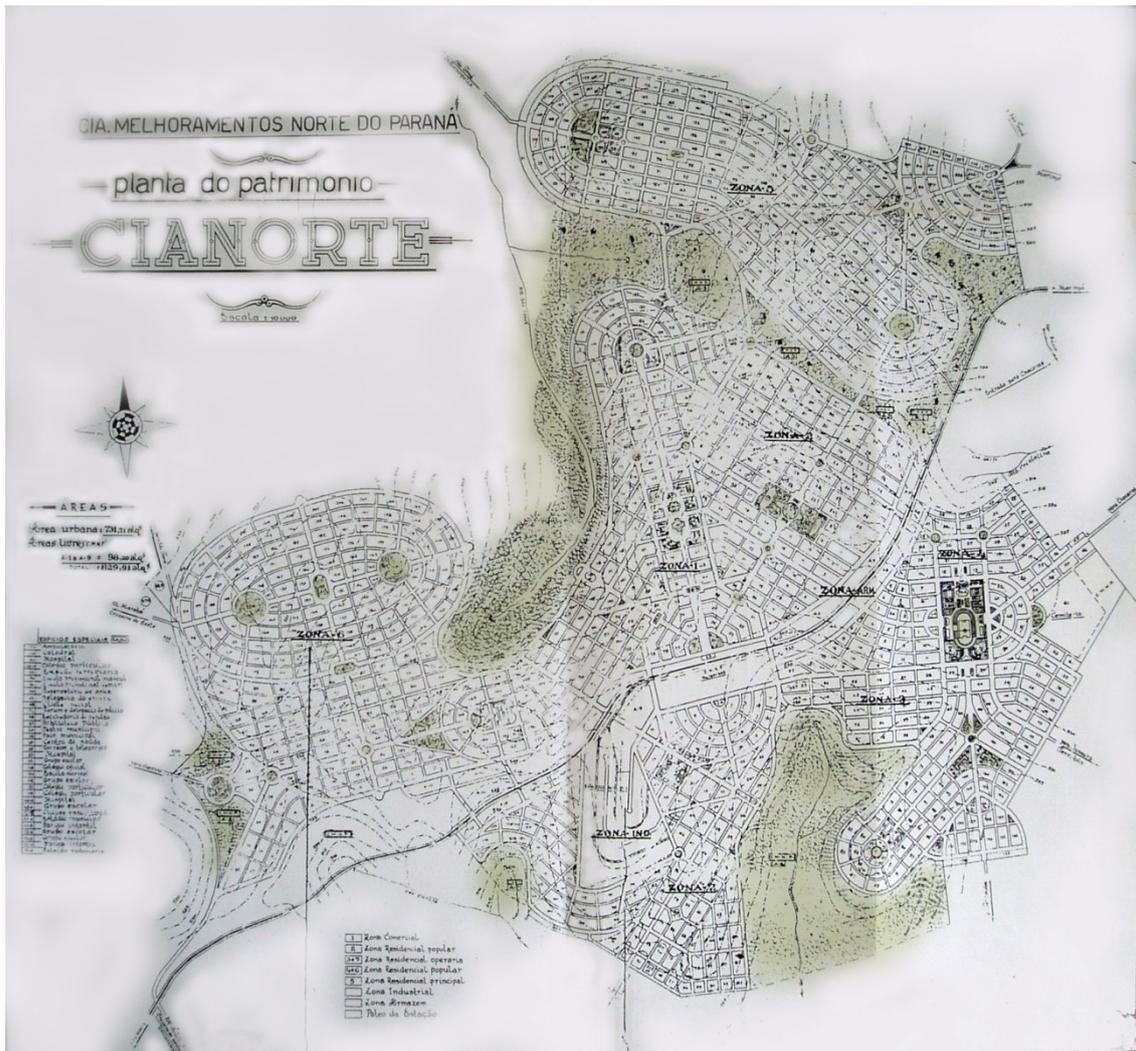
“(…) A beleza do desenho adotado por Macedo Vieira faz-se notar de imediato e se destaca na trama do tecido urbano de São Paulo e das cidades onde exerceu sua atividade”. Este relato encontrado na Brochura de Apresentação da Sala Especial dedicada a Jorge de Macedo Vieira por ocasião da IV Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo: afirma a peculiaridade do trabalho desenvolvido pelo urbanista (BONFATO, 2003). Esta beleza é a mesma que se apresenta nos trabalhos executados por ele nas cidades novas do Paraná. Após anos de trabalho na área do planejamento de bairros e cidades, como já relatado, Macedo Vieira<sup>4</sup>, foi então contratado pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP para elaborar os planos de Maringá (1947) e, em seguida, o de Cianorte (1955). Com o levantamento topográfico em mãos, Macedo Vieira desenvolveu os dois planos que se distinguiriam de todos os outros implantados na rede urbana do norte do Paraná, isso por empregar qualidades particulares vindas de suas experiências anteriores.

---

<sup>4</sup> Macedo Vieira nesta época era amigo do engenheiro Gastão Souza Mesquita Filho, um dos compradores da CTNP (1943), que mais tarde se tornaria a CMNP.

Como veremos a seguir, o plano de Cianorte apresenta qualidades particulares quanto ao traçado, à organização das vias, à distribuição dos edifícios e espaços públicos, à arborização, etc., confirmando a influência, praticamente direta, que Macedo Vieira teve dos conceitos defendidos por Unwin e por ele aplicados na cidade jardim inglesa para a garantia da identidade urbana.

### 2.4.3 CIANORTE, A BOA FORMA URBANA E A IDENTIDADE DA CIDADE

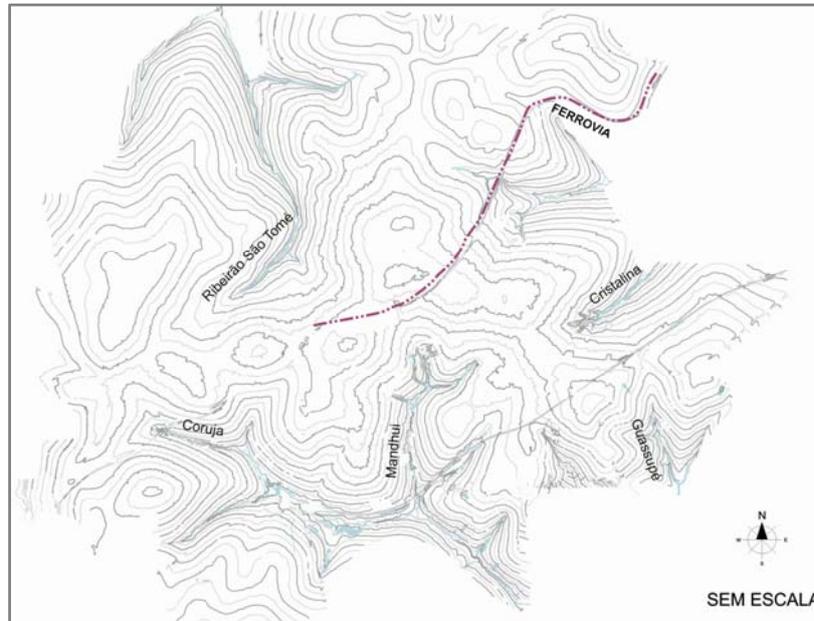


**Figura 2.13 - Plano Original de Jorge de Macedo Vieira para a cidade de Cianorte**

**Fonte: adaptado de CIANORTE (1996)**

Faremos a partir de agora uma análise do plano original de Cianorte à luz da obra de Raymond Unwin, já apresentada anteriormente. O projeto original desta cidade traduz as recomendações de Unwin para a criação de uma boa forma urbana. Vejamos então as características peculiares deste plano.

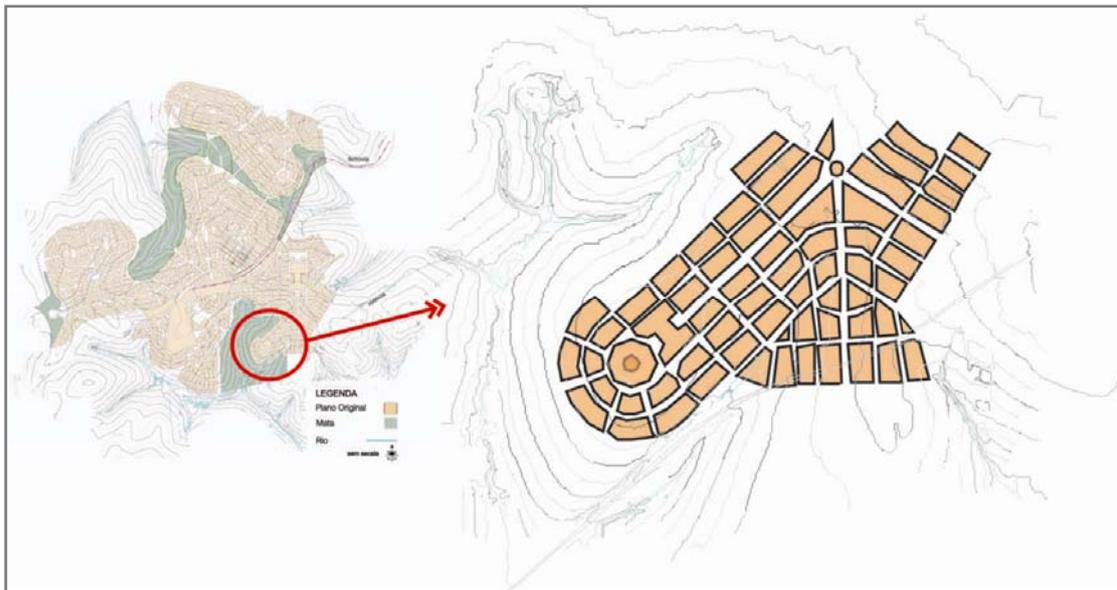
O levantamento topográfico fornecido pela companhia colonizadora proporcionou a Macedo Vieira a base para o desenvolvimento do plano para a construção de mais uma nova cidade na rede de cidades novas do norte do Paraná. Macedo Vieira nunca visitou a região e mesmo assim, seu projeto demonstra total compreensão das questões topográficas.



**Figura 2.14 - Área de implantação de Cianorte, curvas de nível, rios e ferrovia.**

E escolha do local para a fundação de Cianorte pautou-se no intervalo pré-estabelecido pela CMNP para as cidades principais e no traçado da ferrovia. A escolha do local e o posicionamento ideal para as partes da cidade, principalmente do centro, foram baseados nas formas do terreno, na posição dos três fundos de vale, do alto topográfico e na posição da estação ferroviária. Entre os três vales, encontra-se o alto topográfico escolhido para a implantação do centro da cidade. Esta escolha remete às instruções de Unwin (1984) de que para a implantação do centro seria “(...) desejável eleger o cume de algum terreno elevado, mas nunca com alturas excessivas (...) Um terreno elevado em um centro de um vale resulta uma posição bem visível de todo o entorno”.

A Figura 2.15 demonstra como as linhas do terreno foram incorporadas pelo traçado urbano e, como as curvas de nível servem de base para a forma urbana. Esta profunda ligação entre o sítio e o traçado é a grande responsável pela identidade da cidade, sendo possível reconhecer no desenho urbano o desenho do sítio, como na Figura 2.15.



**Figura 2.15 - Detalhe de conformação do desenho ao sítio.**

A forma urbana surge como resultado da relação tecido urbano/terreno, demonstrando um grande respeito e conhecimento do planejador em relação às características do sítio. Isso seria para Unwin (1984) a função do planejador, traduzida pelo urbanista como: “encontrar a expressão artística das necessidades e tendências da cidade e não impor-lhe uma idéia pré-concebida”. Este esforço seria para imprimir à cidade sua identidade, ou, legibilidade.

É neste sentido que para Lynch (1999) a “legibilidade é crucial para o cenário urbano. (...) Uma cidade com boa legibilidade pareceria bem formada, distinta, digna de nota; convidaria o olho e o ouvido a uma atenção e participação maiores”. A diferenciação dos ambientes através do traçado imprime características únicas à cidade, e conseqüentemente legibilidade. O que vemos em Cianorte é que Macedo Vieira logrou esse resultado.

A concordância entre estes dois traçados proporciona harmonia e individualidade à nova cidade. As linhas retas são usadas para criar perspectivas de eixos importantes e facilitar o desenvolvimento do trânsito. Já as linhas curvas acompanham o terreno criando áreas mais pitorescas com alto grau de identidade. Esta alternância entre traçados demonstra grande respeito ao sítio já que não são necessários deslocamentos de grandes volumes de terra e ainda contribui para a preservação de áreas de interesse ambiental.

Observando a topografia, Macedo Vieira traçou as vias principais, em sua maioria, com linhas retas e as ruas secundárias com linhas curvas tendo como resultado uma malha bem resolvida e harmoniosa, com pontos de atração no traçado reto e constante alternância de visuais no traçado curvo, uma composição interessante e em sintonia com o sítio, longe da monotonia da malha xadrez. Unwin, após intensos estudos sobre estes dois traçados, chegou à conclusão que o emprego dos dois tipos de linhas tinha suas vantagens, e que seria ideal que o planejador tivesse a sensibilidade de saber empregá-las. O resultado da união entre os dois traçados foi como já dito, uma forma harmoniosa que muito remete à “bela totalidade” pregada pelo urbanismo culturalista.

No traçado de Cianorte as vias retas não apresentam grandes trechos sem interrupção, o que segundo Unwin poderia ser monótono, mas Macedo Vieira insere nós que interceptam a perspectiva infinita e ainda trabalha com a diferença de largura da via, como no caso da Avenida Brasil, favorecendo a importância da mesma (Figura 2.16, página 37).

O emprego dos dois traçados proporcionou diversas vantagens ao plano: facilidade de adaptação do desenho ao sítio, criação de áreas diferenciadas na malha urbana evitando monotonia, criação de perspectivas monumentais nos principais eixos, etc.

A alternância entre traçados também ajuda a criar individualidade entre as partes da cidade, ficando claro, a cada mudança de desenho, que se trata de uma nova parte da cidade. Apesar das alternâncias entre partes bem definidas, o desenho tem harmonia e não apresenta descontinuidade em nenhum momento. Pelo contrário, a malha apresenta concordâncias bem resolvidas e pontos para a continuidade do traçado (em casos de expansão), de forma também harmoniosa. É clara também a ligação entre os bairros através do sistema viário, que com um desenho simples liga todas as partes. Com traçado reto nas vias principais acompanhando os pontos de mesmo nível do terreno e evitando grandes desníveis surgem as principais vias de ligação. O sistema viário se adequa às linhas do terreno e define a forma da malha com o emprego das linhas curvas e retas.

O lugar escolhido como ponto central do projeto fica em um alto topográfico, que toca a ferrovia com o centro de um tridente formado por três importantes vias. Tangente ao ponto central do tridente que delimita o centro principal está a ferroviária, daí parte o eixo da Avenida Brasil (Figura 16, página 37), principal via da cidade, uma via ampla em traçado reto. O tridente propicia ao pedestre uma visão panorâmica do centro da cidade, e coloca à

sua frente a maior de todas as perspectivas da cidade. Isto se dá pelo traçado formal da Avenida Brasil, que confere monumentalidade à perspectiva do eixo principal da cidade onde se localizam os principais edifícios públicos, conforme a Figura 2.17 (página 38). Esta escolha condiz com a afirmação de Unwin (1984) de que é aconselhável que o centro seja prefixado e constitua o elemento principal do plano, ele ainda deve ter relação com a entrada principal da cidade e com as linhas de tráfego, os edifícios devem estar bem situados, e devem ser percebidos desde longe e o local deve estar em um alto topográfico com poucas ondulações no terreno. As soluções de Cianorte também remetem às soluções dadas por Unwin à cidade de Letchworth, conforme mostra a Figura 2.16. Para Unwin (1984) o centro principal seria ocupado por edifícios do governo, do município e outros relacionados a estes.



**Figura 2.16 - Conformação dos dois Eixos Principais de Cianorte (à esquerda) e Letchworth (à direita)**

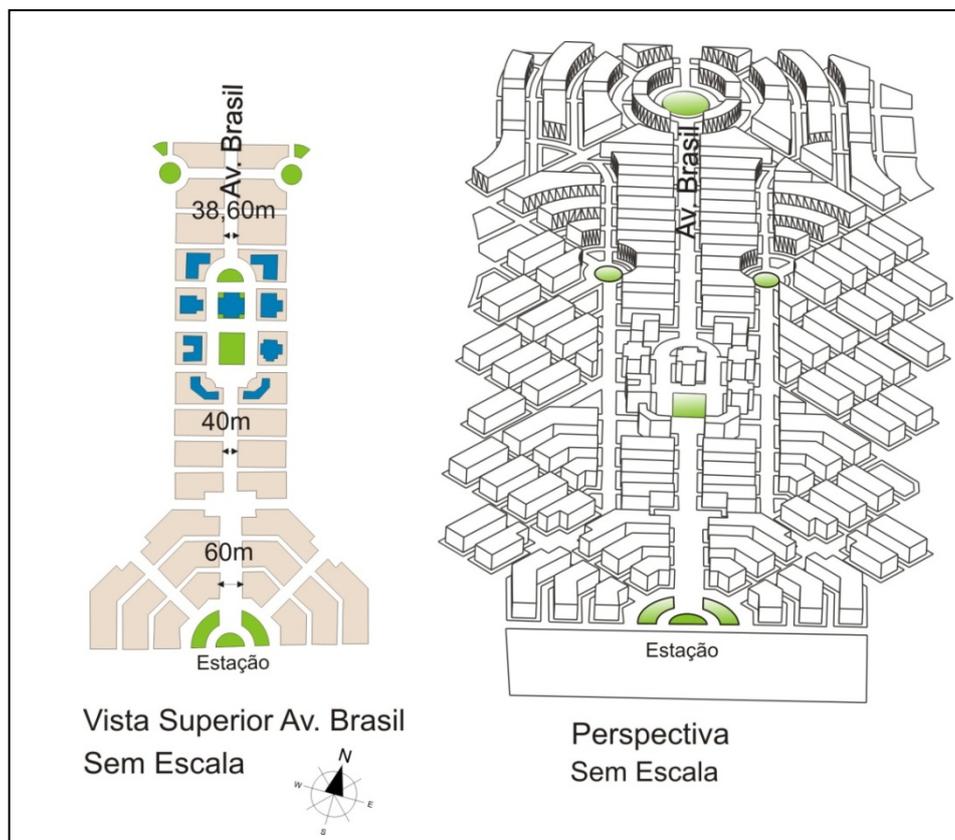
Além do grande eixo principal, localizado no centro do desenho no sentido norte-sul, são distribuídos pela malha diversos núcleos que se tornam pontos de atração secundários. Cada “bairro” apresenta um ponto de atração e a distribuição e repetição destes pontos proporciona equilíbrio entre as partes.

As partes da malha bem distintas definidas pelo desenho, já citadas, são possíveis pela alternância do traçado e ainda são reforçadas pelo zoneamento. A perspectiva monumental é reservada para as principais avenidas enquanto que para os bairros é reservada a surpresa das imagens formadas pelas ruas curvas. As linhas curvas, sinuosas, mantém nos bairros residenciais perspectivas interessantes. A alternância das imagens contrasta com as perspectivas dos eixos retos, como do eixo principal. Esta diferença entre as imagens formadas de acordo com a região da cidade ajuda a distinguir os espaços.

A escala das dimensões urbanas empregada demonstra uma preocupação com o habitante. O desenho favorece áreas de concentração de pessoas, com a presença de praças e diversas áreas destinadas ao uso público. As áreas para edifícios públicos se mostram bem distribuídas pela malha, dando importância aos principais nós da cidade.

No centro do desenho, no sentido nordeste - sudoeste aparece a linha férrea dividindo a malha, esta divisão fica clara na diferença do desenho que acompanha a linha. Porém as partes norte e sul do desenho mantêm a ligação por meio das vias que amarram essas duas grandes partes.

A forma das áreas verdes, junto aos rios, se molda à forma urbana criando soluções para as áreas de difícil ocupação. São bolsões verdes que mostram cuidado ambiental. Estes espaços verdes são significativos dentro da malha, o que aponta novamente para a preocupação ambiental no projeto, que toma cuidado com os cursos d'água, e as áreas com solo mais vulnerável.



**Figura 2.17 – Avenida Brasil. Edifícios do Centro Cívico em Azul**

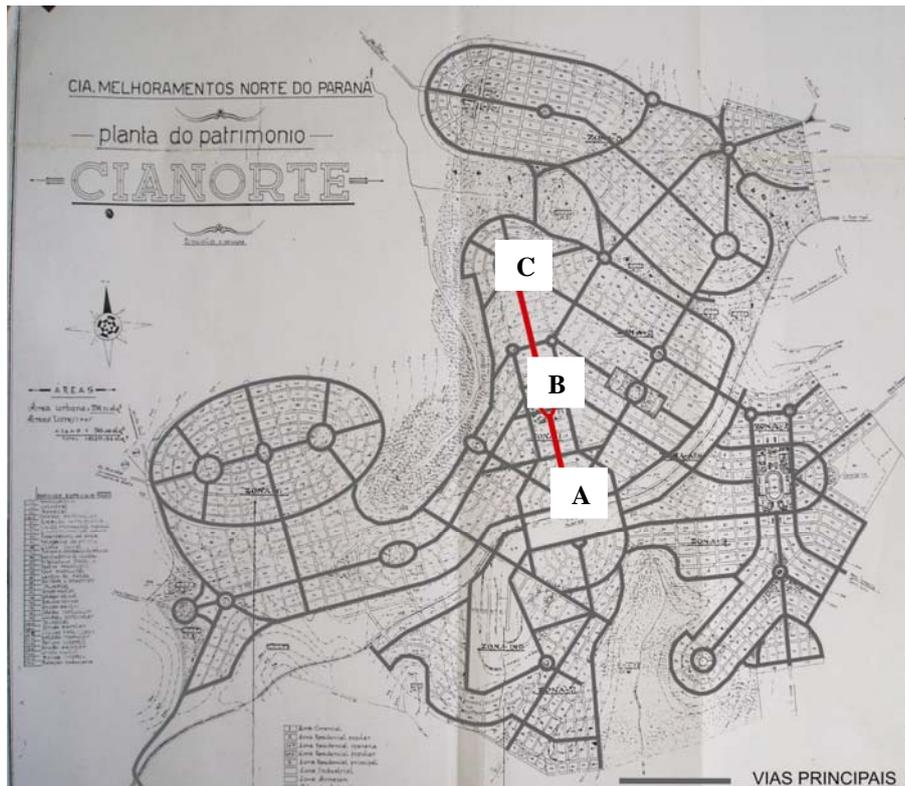
Na Avenida Brasil foi localizado o Centro Cívico, conforme Figura 2.17. Trata-se de uma grande praça oblonga que acolhe os edifícios públicos e cria uma perspectiva monumental auxiliada pela largura da avenida. Essa medida se altera três vezes, começando no centro do tridente com 60 metros de largura, passando para 40 metros e após o centro cívico 38,60 metros. Quando o transeunte entra na praça, ela se abre contornada pelos edifícios públicos e cria um espaço fechado, o que muito se assemelha à Letchworth.

Era importante que o visitante, logo ao chegar à cidade, tivesse através de uma avenida uma ampla visão do local em que acabava de chegar (UNWIN, 1984). Pode-se observar, no plano de Cianorte, como a Avenida Brasil proporciona essa perspectiva, inclusive ao reduzir gradativamente sua largura em direção ao centro Cívico, a fim de aumentar a sensação da perspectiva cônica (Figura 2.17). Para Unwin (1984) empregar diferentes larguras nas vias trazia para a cidade benefícios, causando efeitos diversos durante o percurso no transeunte e possibilitando inúmeros tratamentos paisagísticos nas vias.

Neste eixo norte/sul se concentram os maiores pontos de atração da malha. São três grandes pontos na mesma avenida, a estação rodo-ferroviária (A), o centro cívico (B) e um terceiro centro que encerra a via (C) (Figura 2.18).

A seqüência de nós é uma forma de ordenar o conjunto, pois esta seqüência pode firmar uma estrutura. Isso se torna claro quando observamos as Avenidas Brasil e Souza Naves, e a força que ambas ganham no desenho ao apresentarem uma seqüência de nós. Os edifícios públicos tornam-se marcos para os transeuntes especialmente quando localizados em uma junção ou quando podem ser vistos de diversas posições. Assim também se dá o reforço da legibilidade urbana.

Há também, uma clara hierarquia entre as vias, deixando evidente a diferença de importância entre elas. Esta diferença é reforçada pelo traçado que se alterna entre a curva e a reta, a diferença na largura da caixa, o uso de tratamento paisagístico e dos diferentes usos definidos pelo zoneamento. Além disso, as seqüências de nós evidenciam a importância de algumas vias.



**Figura 2.18 - Mapa Esquemático de vias principais, em vermelho Avenida Brasil**

**Fonte: adaptado de CIANORTE (1996)**

No entorno do Cinturão Verde é usada uma via ampla que muito remete a uma *parkway*. Estas vias facilitariam o deslocamento em praticamente todo o contorno urbano além de propiciar belas perspectivas, pois eram sempre ladeadas por mata e edifícios.

Claramente as vias são os elementos mais fortes na organização de uma cidade, elas colaboram de forma decisiva na formação da imagem mental que um morador tem sobre sua cidade (LYNCH, 1999). Desta forma podemos observar como o desenho de Macedo Vieira pode colaborar com vias de alta identidade que se impõem no desenho.

Em toda a malha há praças: as principais, onde estariam os edifícios públicos, e outras de menor importância, onde se daria a concentração de comércio e a organização do trânsito. O que chama a atenção é a distribuição pela malha dos espaços públicos e praças, sendo que cada área do plano apresenta um ponto de atração. Esta boa distribuição concorda com Unwin (1984) quando afirma que cada área deve ter pontos centrais, ou pontos de interesse, onde o plano se organize, e os pontos de convergência das vias devem ter um espaço livre.



**Figura 2.19 - Praças, nós e edifícios especiais do plano original de Cianorte**

**Fonte: Adaptado de CIANORTE (1996)**

Macedo Vieira faz uso das rotatórias para organizar o trânsito em praticamente toda a malha e cria praças em situações especiais, como a praça da igreja matriz (1), da rodoviária (2), do complexo esportivo (3), da Zona 5 (4), a praça do centro cívico (5), etc., conforme Figura 2.19. Nas praças são localizados os edifícios públicos que ajudam na criação de perspectivas. A forma da praça mais importante da cidade é oblonga, o que muito remete aos conselhos que Camillo Sitte dava em relação ao desenho de praças, que deveria ter uma dimensão maior que a outra. As praças de Macedo Vieira criam um ambiente urbano aconchegante como Unwin (1984) indicava, para isso os edifícios são usados para criar o fechamento do entorno.

As praças receberam tratamento diferenciado das rotatórias, sendo seu grau de importância destacado com o emprego de edifícios públicos e localização em vias principais. Isto segue

os preceitos de Unwin que afirmava que para alcançar efeitos urbanos satisfatórios, deve-se trabalhar agrupando-se os edifícios e combinando os espaços abertos, dispondo áreas compactamente edificadas rodeadas de outras com espaços abertos. O plano de massa (Figura 2.17, página 37) existente para cada edifício público demonstra a preocupação do urbanista, e reforça a individualidade de cada edificação, o que era estimado especialmente nos edifícios comunitários e culturais pelo urbanismo culturalista (CHOAY, 2003).

Em cada bairro existe um centro específico, com sua praça e seu comércio de bairro. Isto faz referência clara à cidade polinucleada que Unwin defendia por dar força à cidade. Segundo Unwin (1984) deveria haver algum lugar onde os pequenos edifícios públicos pudessem se agrupar e onde se pudesse produzir um forte efeito central. Os centros de bairro tinham a função de tornar a cidade mais viva, e assim com mais vitalidade e identidade também para os bairros. São observados fortes centros de bairro nas zonas 2 (A), 3(B), 4(C), 5(D) e 6(E) conforme Figura 2.19, na página 40. Nestes centros foram situados edifícios públicos e áreas comerciais os quais tem a função de atrair a atenção para estes nós que passam a configurar pontos focais.

Observa-se a preocupação em distribuir todos os edifícios públicos, para que houvesse uniformidade. De acordo com a pesquisa realizada, foi possível determinar os nomes de edifícios e os pontos de alguns na malha, apesar de não ser possível a localização das quadras no mapa por conta da pouca qualidade visual do desenho. Segue a lista, encontrada no primeiro plano da cidade:

- QUADRA 17a - Ambulatório
- QUADRA 16a - Catedral
- QUADRA 15a - Hospital
- QUADRA 130a - Colégio particular
- QUADRA 23a - Estação ferroviária
- QUADRA (indisponível)- Escola profissional masculina
- QUADRA 30 - Escola profissional feminina
- QUADRA 34a - Reservatório de água
- QUADRA 47 - Delegacia
- QUADRA 48 - Clube social
- QUADRA (indisponível) - Fórum e delegacia de polícia
- QUADRA 58 - Recebedoria
- QUADRA 65 - Biblioteca pública
- QUADRA 64- Teatro municipal
- QUADRA 66 - Paço municipal
- QUADRA 68 - Centro de saúde
- QUADRA 14 - Correios e telégrafos
- QUADRA 85 - Hospital
- QUADRA 107 - Grupo escolar

- QUADRA 108 - Colégio oficial
- QUADRA 109- Escola normal
- QUADRA 118 - Grupo escolar
- QUADRA 121 - Colégio particular
- QUADRA 140- Colégio particular
- QUADRA 140a - Hospital
- QUADRA 118 - Grupo escolar
- QUADRA 121 – Clubes esportivos
- QUADRA 31a - Estádio municipal
- QUADRA 41a - Parque infantil
- QUADRA 28a - Grupo escolar
- QUADRA 193a – Grupo escolar
- QUADRA 201a - Parque infantil
- QUADRA 211a - Estação ferroviária

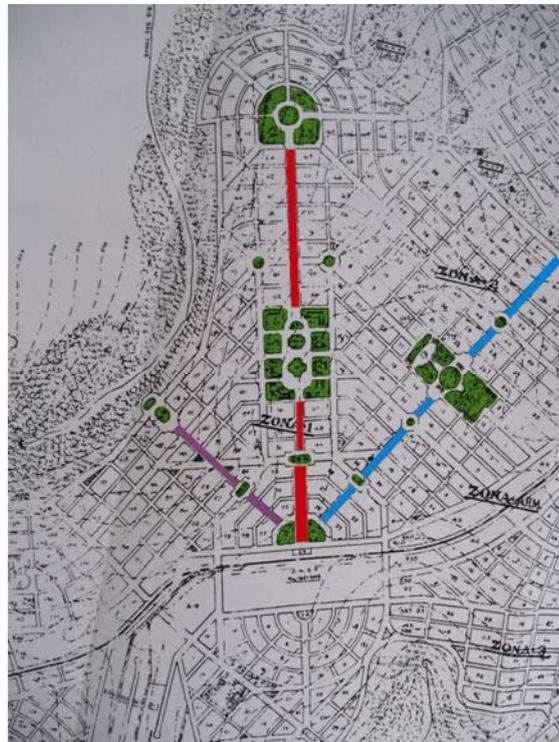
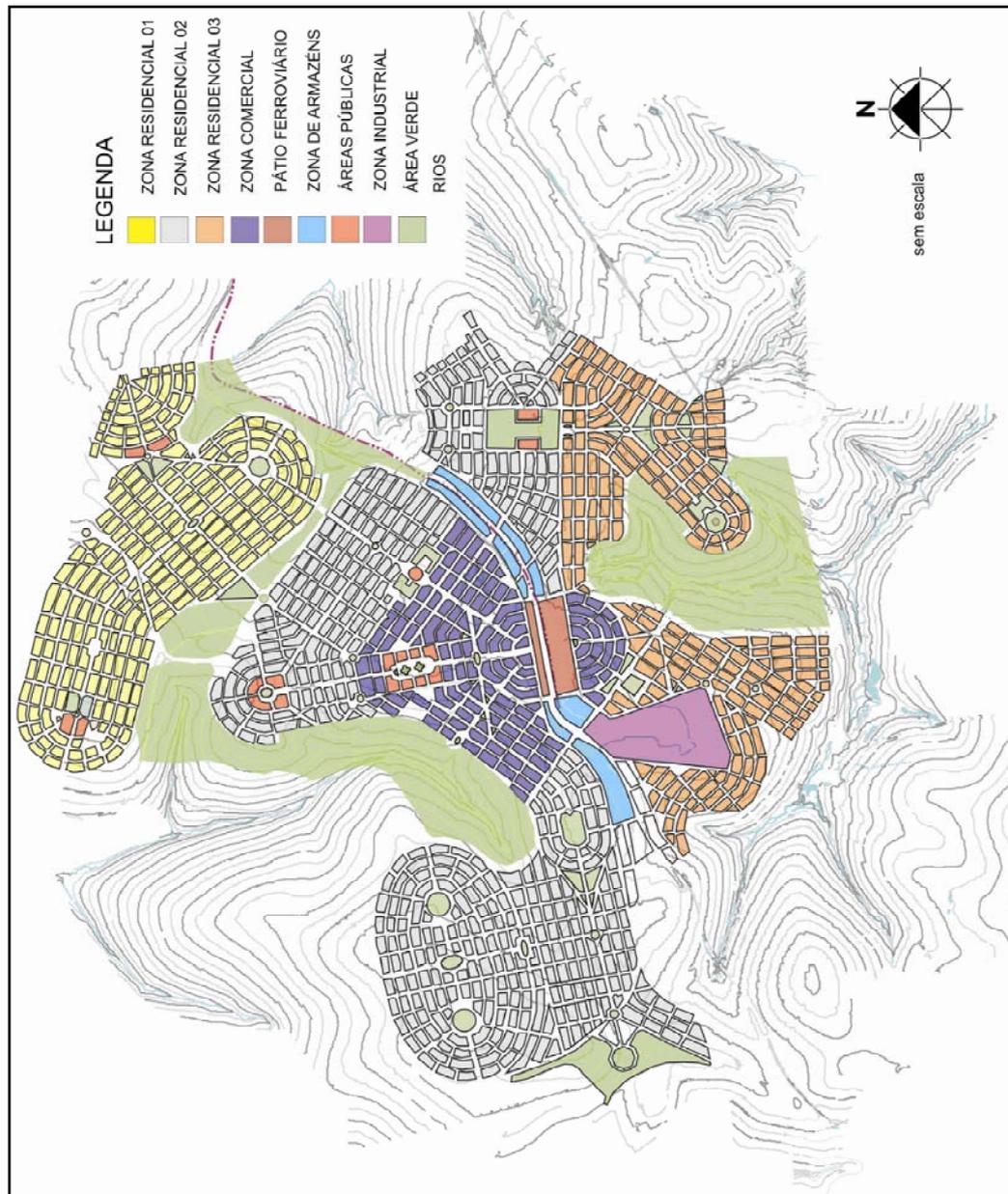


Figura 2.20 - Conformação dos dois Eixos Principais de Cianorte. Em vermelho Avenida Brasil, e em azul Avenida Souza Naves

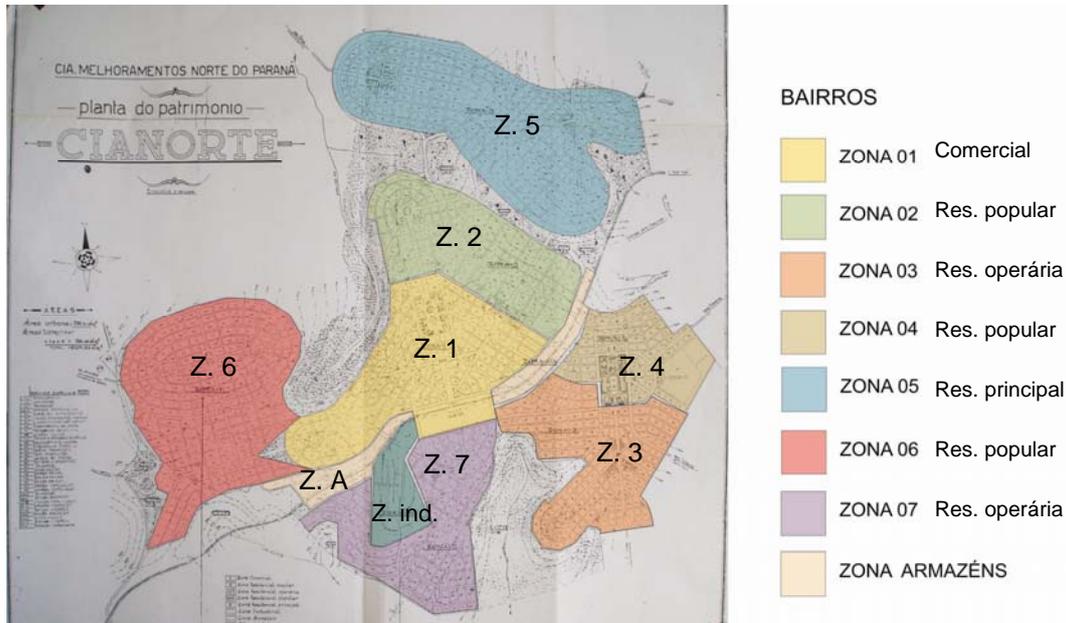
A distribuição de edifícios e nós pela malha criou áreas com nível equilibrado de legibilidade. Ainda ocorreu no tridente principal a ordenação de um conjunto de pontos nodais de modo a formarem uma estrutura, por meio de justaposição. Lynch (1999) afirma que estas ligações podem estruturar partes substanciais do espaço urbano, o que justifica a importância das vias formadoras do tridente (Figura 2.20).



**Figura 2.21 - Mapa de Zoneamento**

A cidade foi dividida em oito zonas, com características formais específicas. Estas zonas foram definidas da seguinte forma: zona 1, comercial; zona 2, residencial popular; zonas 3 e 7, residenciais operárias; zonas 4 e 6, residenciais populares; zona 5, residencial principal; zona industrial; zona Armazém e Pátio da Estação, conforme Figura 2.21. O zoneamento tem grande poder na configuração da malha, pois, junto ao desenho, ele diz *o que e como* a cidade ou o bairro serão. O zoneamento contribuía para fortalecer a vocação de cada parte da cidade, o que já acontecia por meio do traçado viário.

Sobre as partes da cidade Unwin (1984) afirma que necessitamos estabelecer uma relação e uma proporção entre as diferentes partes do desenho, enfatizar algumas e subordinar outras. O zoneamento colabora neste sentido, dando suporte à continuidade do crescimento ordenado, sem que as partes da cidade percam sua identidade. Da mesma forma que intensifica o uso de umas partes em detrimento de outras.



**Figura 2.22 – Divisão de Bairros da Cidade Planejada**  
**Fonte: Adaptado de CIANORTE (1996)**

As partes da cidade, ou “bairros”, são áreas com características homogêneas. Estas características homogêneas que identificam uma unidade de vizinhança podem ser extraídas das texturas, do uso, das fachadas, da vegetação, das características da população, etc., que conformam tal área. Quanto mais características sobrepostas, maior será a impressão de uma área unificada (LYNCH, 1999). A identidade das partes da cidade colabora na identidade da cidade como um todo. No caso de Cianorte, a identidade dos bairros é reforçada pelo traçado diferenciado que cada um apresenta: em linhas orgânicas enquanto o centro apresenta-se em linhas retas. Os limites criados pelo Cinturão Verde e pela linha férrea limitam e evidenciam as partes da cidade e corroboram na conformação e na identidade dos bairros. O Cinturão Verde foi uma faixa de mata conservada ao longo dos cursos de água na área urbana como forma de preservá-los, ele aparece na Figura 2.21 como Área Verde, página 43.

O tratamento paisagístico das praças e rotatórias foi um ponto aplicado por Macedo Vieira, e que segundo Unwin (1984) era essencial para a cidade, especialmente nos cruzamentos

de vias. A diferenciação do tratamento paisagístico dado a cada via colabora com sua identidade, já que as épocas de florada ou troca das folhas podem distinguir cada uma das vias. No plano de Cianorte as ruas tinham duas fileiras de mesma espécie, uma em cada passeio, enquanto as avenidas possuíam ainda uma segunda espécie no canteiro central.

Unwin afirma que a arborização urbana contribuía para melhorar a vida do transeunte, que as árvores floridas fariam um belo percurso para aqueles que percorressem as ruas. Já Lynch (1999) aponta que o uso da arborização contínua leva o observador a entender a rua como um elemento único, o que reforça a imagem da via, e cria a hierarquia visual das ruas, o que seria análogo à hierarquia funcional. As vias principais devem ter características singulares, uso, texturas e também uma vegetação típica.

Além do tratamento estético, o emprego da arborização contínua colabora na criação de corredores urbanos de biodiversidade que podem se ligar à Área Verde (Cinturão Verde). Estes corredores contribuem na proteção da biodiversidade, ajudam no gerenciamento das águas, proporcionam oportunidades de recreação, fortalecem a coesão comunitária e cultural, criam identidade, abrigam a circulação da vida silvestre e criam rotas de dispersão (PENTEADO, 2007). Eles também tinham a função de tornar a vida urbana mais agradável, como a vida rural. Unwin (1984) indica que onde existam bosques e não se possa conservar-los inteiramente, deve-se conservar uma faixa estreita de bosque como proteção já em algumas cidades devem-se assegurar amplos cinturões de parques, a fim de evitar uma franja irregular. Esta característica de definir de forma precisa a área urbana por meio da natureza remete aos conceitos do urbanismo culturalista, onde a cidade é bem delimitada, formando um diálogo perfeito com a natureza (CHOAY, 2003)

A forma de pensar a cidade como uma estrutura verde que se comunica e pode colaborar na manutenção da fauna e flora local foi algo realmente inovador para a época, mesmo que Macedo Vieira não tivesse plena ciência dos potenciais desta malha verde.

\* \* \*

Podemos notar que o plano original de Cianorte possuía qualidades que lhe conferiam identidade ou, como Unwin dizia, personalidade. Isso conseqüentemente denotava boa

forma ao desenho. Estas características empregadas por Macedo Vieira foram fruto de recomendações dadas por Unwin em seu tratado da boa forma urbana “*Town Planning in Practice*, e confirmadas por Lynch. A forma empregada por Macedo Vieira no plano original de Cianorte traz muito da experiência vivida por ele junto ao urbanista Parker na Cia City. Unwin falava com propriedade, já que havia empregado seus conceitos na execução da primeira cidade-jardim inglesa e de outros bairros-jardim, traduzindo na verdade os conceitos criados por Howard e exposto em sua obra *Garden Cities of Tomorrow – Cidades-Jardins de Amanhã*. Portanto, a boa forma atingida no plano original de Cianorte é fruto do desenvolvimento de um pensamento que buscava a qualidade do espaço urbano.

Podemos observar que a forma adotada por Macedo Vieira segue as observações de Unwin, contudo não se vê aí a questão social pregada por Howard para as cidades-jardins inglesas, como o caso de Letchworth. Podemos dizer que Cianorte segue a linha formal da cidade jardim de Unwin, contudo, a raiz socialista de Howard não é de nenhuma forma tocada pelo projeto de Macedo Vieira. Portanto ao se falar no conceito de *city garden* para Cianorte nos referimos ao **modelo formal** da cidade-jardim.

# **SEGUNDA PARTE**

## **Cidade Construída**

### 3 A CIDADE CONSTRUÍDA

---

Nesta segunda parte do trabalho trataremos da construção de Cianorte no tempo e no espaço, ou seja, de sua morfologia atual. Veremos como a implantação e o grande salto de crescimento a partir de 1986 influenciaram em sua forma e, as conseqüências da evolução urbana até o ano de 2008. Para encerrar esta etapa do trabalho faremos uma breve análise da legislação urbana que muito contribui para a construção da forma urbana.

#### 3.1 CONSTRUINDO A CIDADE

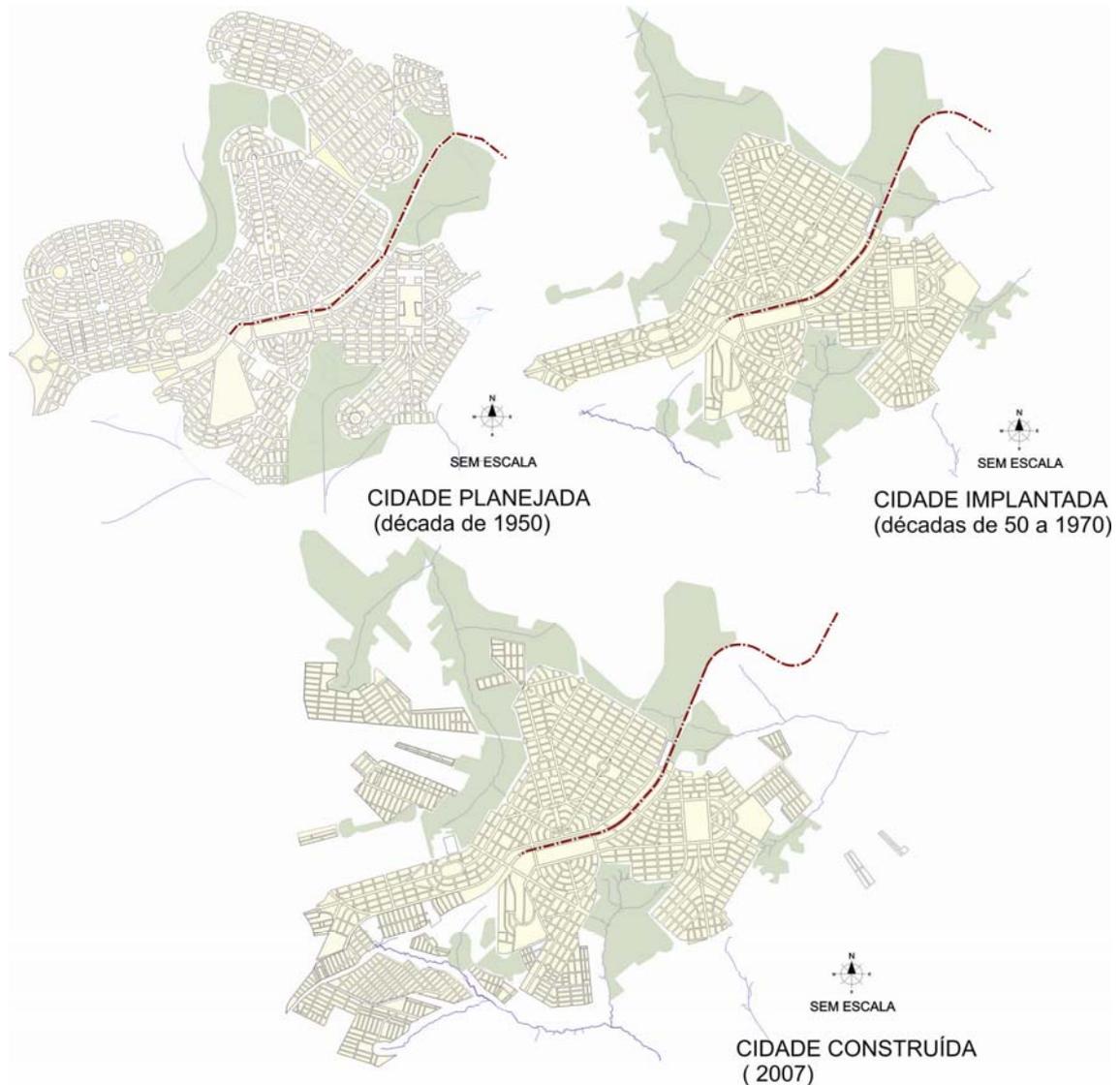
O que aconteceu no caso de Cianorte foi uma clara divisão de três momentos: *a Cidade Planejada* por Macedo Vieira, *a Cidade Implantada* pela Companhia e *a Cidade Construída* pelos interesses imobiliários locais e poder municipal. Podemos notar as diferenças na malha urbana de cada uma destas fases, como o resultado da construção desta cidade durante o tempo (Figura 3.1).

Apesar do plano inicial corresponder a 18.000 m<sup>2</sup> apenas 10.000 m<sup>2</sup> foram efetivamente implantados. A implantação de Cianorte coincidiu com a última década da expansão cafeeira, com declínio a partir de 1960 (STEINKE, 2002) e os efeitos econômicos desse declínio foram sentidos na nova cidade, que sofreu considerável redução de área. Segundo Dr. Paulo de Moraes Barros Neto<sup>5</sup>

As reduções foram feitas especialmente em áreas de expansão de bairros, em função do ônus fiscal muito pesado e essas áreas foram transformadas em áreas de chácaras que passaram a ser oneradas pelo imposto rural, mais suave que o imposto urbano, prejudicando inegavelmente o desenvolvimento da cidade e a funcionalidade do projeto (CIOFFI, 1995, p.100).

---

<sup>5</sup> Filho do primeiro presidente da Companhia, o advogado Dr. Antonio de Moraes Barros e antigo gerente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná em Cianorte.



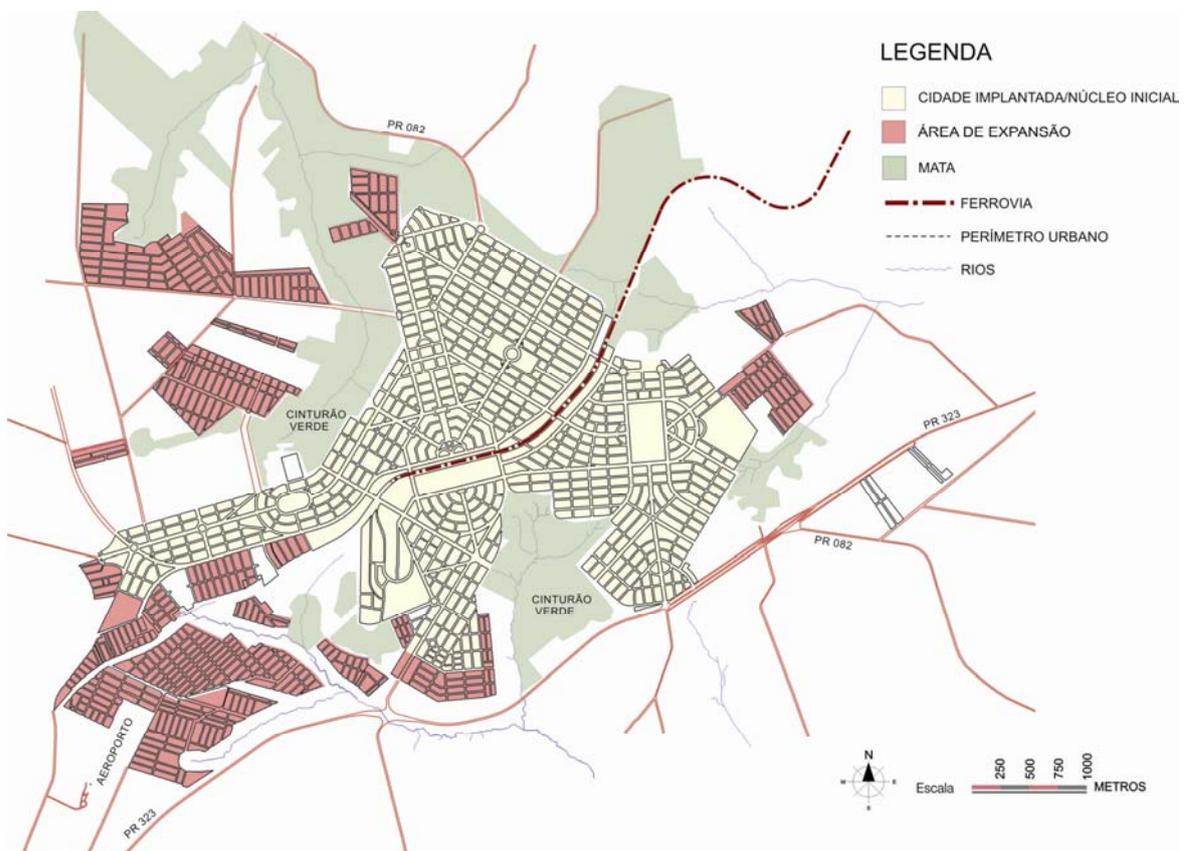
**Figura 3.1 - Cianorte em três momentos: plano original (1953), implantação (1950/70) e forma atual (2007).**

Por certo, áreas não implantadas, mas existentes em projeto, estavam no aguardo da expansão urbana (BARROS NETO, 2008). A zona 5 (Figura 2.22, página 44) teve as ruas, principais, implantadas como carreadores (estradas vicinais), no aguardo da implantação dos lotes e ocupação da área, que até os dias atuais não ocorreu. Verificou-se que a terra desta região era de ótima qualidade para a agricultura, e desta forma o café ocupou essa área até a chegada da cana, aí cultivada até os dias atuais.

A abertura das vias e o crescimento urbano se deram na seguinte ordem: parte da zona 01, zona 2, parte da zona 3, zona 4, parte da zona 7. As partes restantes das zonas 1, 3 e 7 somente tomariam forma de tecido urbano após 1980 (CIANORTE, 1996).

Além disso, várias áreas do centro da cidade foram mantidas em posse da CMNP até que a prefeitura pudesse realizar a construção dos edifícios públicos, o que só começou a ocorrer na década de 2000. As áreas foram então doadas para a prefeitura. Mas nesta fase a Companhia já não tinha controle sobre os projetos que seriam executados na área, o que resultou na aprovação, por parte da prefeitura, de outros edifícios de caráter privado (BARROS NETO, 2008).

A redução da área implantada e ainda a alteração do desenho de áreas da malha, assim como os edifícios públicos que não foram construídos foram responsáveis por sensíveis diferenças de legibilidade na Cidade Construída em relação à Cidade Planejada. As áreas ocupadas após a primeira implantação serão consideradas todas como áreas de expansão, como mostra a Figura 3.2.



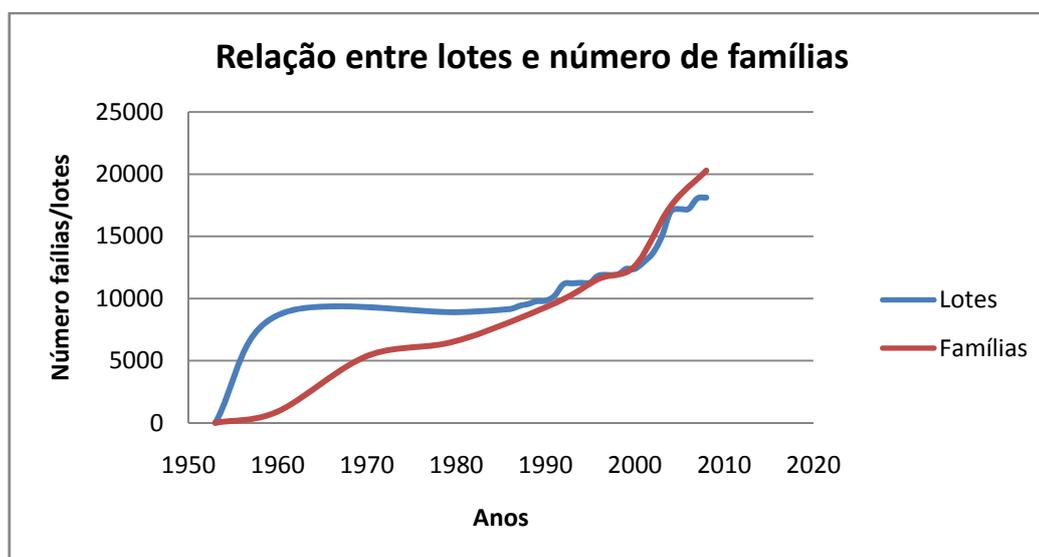
**Figura 3.2 - Mapa de Cianorte (2008)- Cidade Construída**

**Fonte: Adaptado de CIANORTE (2006)**

### 3.1.1 A EXPANSÃO URBANA E AS FASES ECONÔMICAS DE CIANORTE

A expansão de Cianorte se dá em fases bem distintas, como já dito, refletindo processos econômicos locais, regionais e/ou federais. A densidade urbana também variou com estas fases, o que provocou efeitos na malha urbana e conseqüentemente na forma urbana. O déficit de lotes, ocasionado pelo alto crescimento populacional gerou uma corrida imobiliária nas décadas de 1990/2000, o que impulsionou a abertura de novos loteamentos e da verticalização do centro. Veremos que o setor de confecção tem grande influência nestas fases de crescimento da cidade, principalmente se tratando do crescimento urbano atrelado às boas fases deste setor.

No gráfico a seguir temos a comparação entre o crescimento do número de lotes e o número de famílias na cidade de Cianorte desde 1953, em sua fundação até 2008. Foi considerada a média<sup>6</sup> de pessoas por domicílio indicada pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística para cada ano e dados de levantamento realizado junto à prefeitura municipal, conforme tabela do ANEXO A.



**Gráfico 01: Relação entre números de lotes e número de famílias em Cianorte**

**Fonte: Dados do IBGE e Prefeitura Municipal de Cianorte**

---

<sup>6</sup> Até 1989 foi considerada uma média de 4,38 pessoas/domicílio, de 1990 a 2004 a média de 3,94, de 2005 a 2007 3,42 e para 2008 a média de 3,18 pessoas/domicílio. O que revela a mudança dos costumes da população.

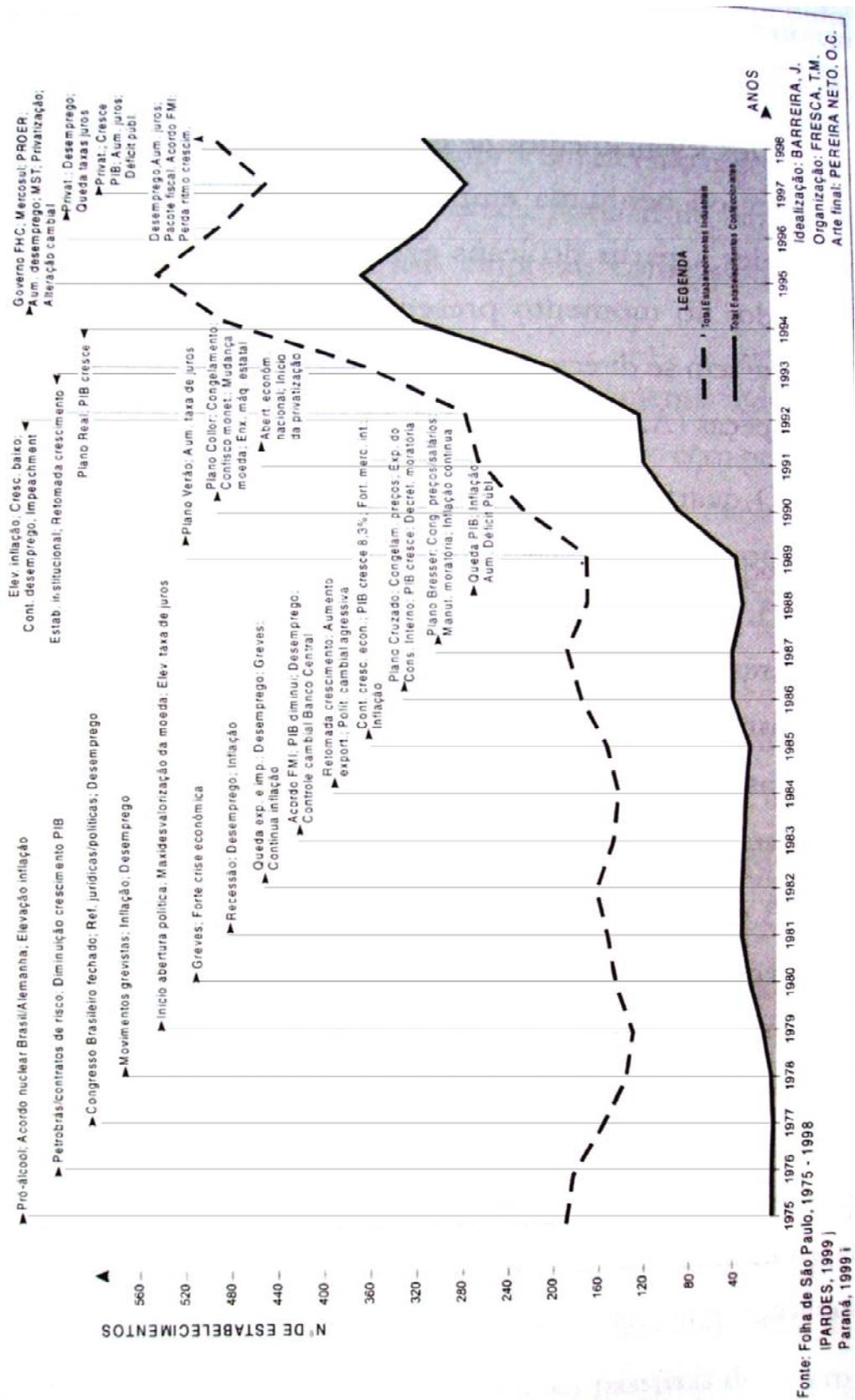


Gráfico 02: Evolução de estabelecimentos industriais confeccionistas e industriais de Cianorte correlação a fatos políticos, sociais e políticos brasileiros

Fonte: Adaptado de FRESCA (2004)

Levando em consideração que os lotes devem apresentar 30% de reserva, notamos que após a década de 1990 o número de famílias sempre esteve acima do número de lotes existentes e aprovados na prefeitura. O que traduz a busca por novas áreas para parcelamento, assim como a subdivisão de lotes urbanos.

O gráfico da página anterior nos dá um claro resumo dos fatos econômicos que favoreceram o crescimento e as fases de recessão da cidade. Este gráfico muito colabora na compreensão das fases da economia municipal, e como se comportou o crescimento demográfico em função da ascensão econômica da cidade. Notamos que o crescimento do número de lotes coincide com o crescimento do número de estabelecimentos comerciais, que também coincide com o crescimento demográfico.

Observando o Mapa de Evolução Urbana, Figura 3.3, na página 54, vemos que em 1960 a população ocupava principalmente as zonas 1 e 2, nesta época Cianorte possuía apenas 4.000 habitantes. Nesta década a cidade passou por extraordinário crescimento populacional urbano: 475%. Surgiram aproximadamente 380 novas construções/ano e a média de assentamento foi de 1.900 habitantes/ano. Assim, em 1970 a cidade possuía cerca de 23.015 habitantes neste período. O comércio tinha grande destaque, com grande volume de produtos para o provimento da cidade.

Na década de 1970 tem início a participação do setor de confecção na economia da cidade. O número de estabelecimentos industriais cresceu até o ano de 1982, quando chegou a 163 (FRESCA, 2004). Nesta década a população cresceu 27.80 %

Na década de 1980 a cidade diminuiu o ritmo de crescimento populacional urbano. A média foi de 100 novas construções/ano. As malhas rodoviárias regionais haviam sido concluídas bem como uma rede de pequenas cidades de apoio ao meio rural haviam sido fundadas

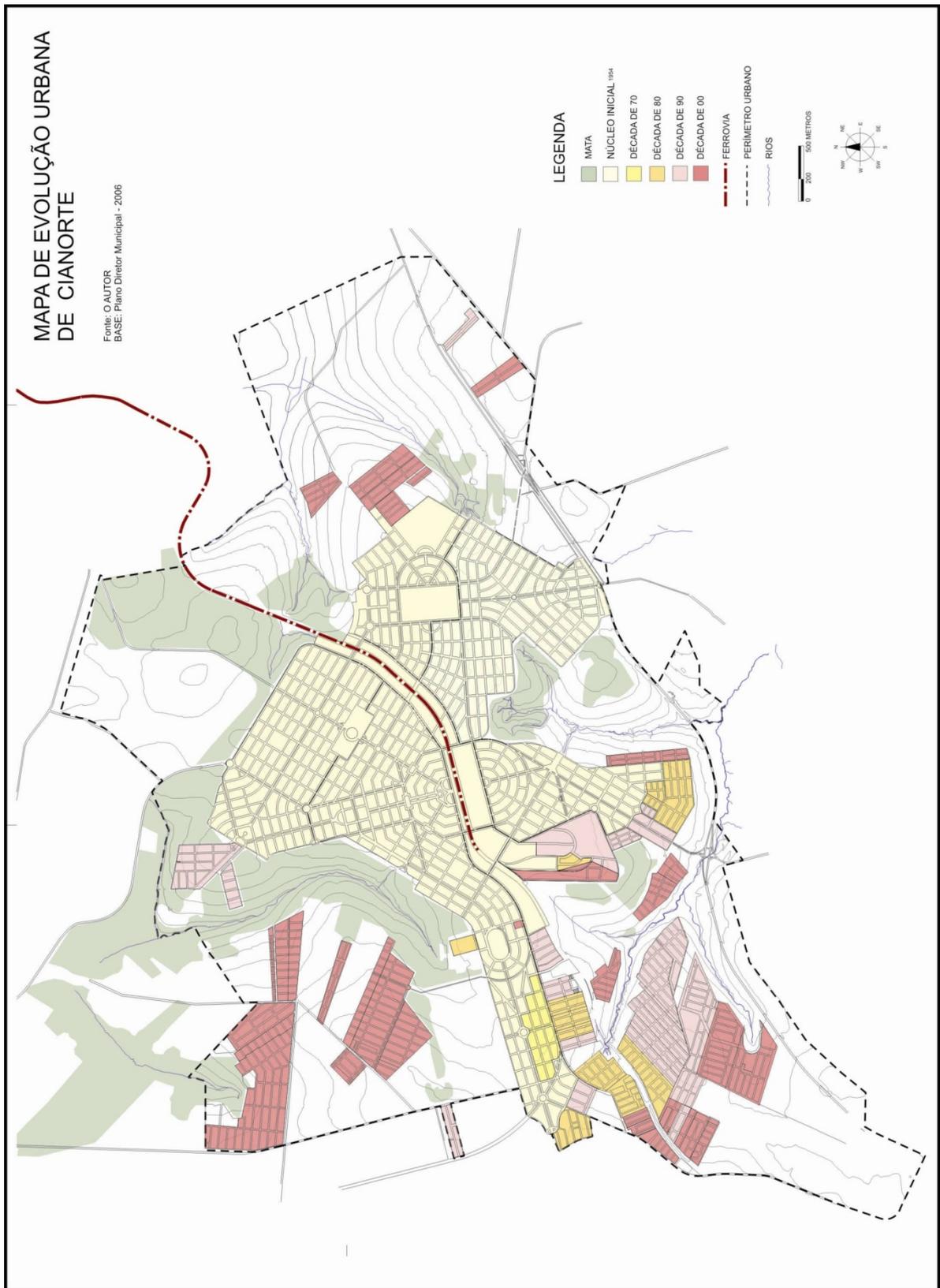


Figura 3.3 - Mapa da evolução urbana de Cianorte

Fonte: adaptado de CIANORTE (2006)

Atrelado ao desenvolvimento econômico, após meados da década de 80, Cianorte passa pela segunda fase de crescimento urbano, a qual se deu de forma diferente da primeira. O crescimento deu-se por adição de novas partes à malha existente, sem a observação das diretrizes urbanísticas do período que a antecedeu. Entre 1986 e 1989 a cidade expandiu mais de 56.089 ha, absorvendo a população campesina. Nos anos 80, foram adicionados 10.288 lotes na virada da década, e grande parte desta área foi destinada à moradia popular. Este total acrescido significava 15.67% do total de lotes que a cidade possuía e representava 5.8% da sua área urbanizada. (Cianorte, 2006)

Entre 1990 e 1995, surgiram cerca de 2.128 novos lotes na cidade, na razão de 425 lotes/ano. Isso significou 20.68% do total de lotes que a cidade possuía. Em termos de área, o acréscimo foi de 110,8223 hectares; ou seja 10.85% da área.

Foi aí que se deu a necessidade por novas áreas de expansão e, então, a cidade passou por uma série de problemas. Muitos dos lotes vagos na área urbana eram de propriedade da CMNP, o que também acontecia com os lotes rurais do entorno da área urbana, o que ocasionou grande déficit na oferta de lotes. Com os novos loteamentos na área de expansão, surgiram as diferenças de identidade entre o núcleo inicial e as novas áreas urbanas, como veremos a seguir.

Portanto, na metade da década de 90 a cidade possuía cerca de 12.410 lotes urbanos com uma área urbanizada de, aproximadamente, 1.131,8047 hectares. De meados da década de 90 até o ano de 2004, houve um acréscimo de 35 loteamentos na malha, com aproximadamente 4240 lotes e 2.544.634,88 m<sup>2</sup> de incremento, em uma média de 471, 11 lotes/ano o que equivale a 27.21% no total. Comparando ao aumento da população que na mesma época foi de 42%, percebe-se uma terceira fase de expansão, estimulada principalmente pela indústria da confecção. Pela primeira vez, na história da cidade o número de famílias supera o número de lotes urbanos, conforme nos mostra o gráfico 01.

Já na década de 2000 o crescimento econômico nacional colaborou para o grande impulso na construção civil da cidade. Intensificou-se a verticalização do centro urbano já consolidado e a grande área desocupada até o momento reservada para os edifícios públicos começa a ter seus primeiros edifícios municipais construídos. No ano de 2003 foram aprovados pela prefeitura 12 novos loteamentos, um número significativo em

relação ao número de pessoas interessadas em parcelar suas propriedades, que eram geralmente áreas de chácaras do entorno urbano.

Podemos observar pelo Mapa de Evolução Urbana (Figura 3.3, na página 54) que na década de 2000, começaram a ser ocupadas as áreas após o Cinturão Verde, áreas que já eram contempladas pelo plano de Macedo Vieira. Os lotes rurais foram parcelados individualmente em etapas diferentes, e não existia uma orientação para que os loteamentos seguissem o desenho de Macedo Vieira, o que resultou na malha desconexa que se apresenta na Figura 3.3. Não existia na legislação qualquer tipo de relação ao fato de usar o trabalho do urbanista como referência para as áreas de expansão. Isto nos leva a crer que em nenhum momento o plano original é considerado para o planejamento de novas áreas urbanas em Cianorte.

Neste sentido, é importante saber que ainda hoje (2009) a zona 5 não foi ocupada, conforme aponta o Mapa de Evolução Urbana, Figura 3.3. Porém o perímetro urbano já contempla parte desta área, conferindo-lhe a condição de parcelável.

### 3.1.2 A LEITURA DA CIDADE CONSTRUÍDA

Consideramos como *Cidade Construída*, o resultado, ainda que não terminado, de todas as transformações que Cianorte sofreu depois de sua implantação. “Não terminado” porque toda cidade é dinâmica, é construída no tempo pelas decisões e iniciativas do poder público e privado.

A leitura desta construção pode ser realizada pela morfologia urbana, que facilita o entendimento da forma característica da cidade, assim como da sua gênese e das transformações sofridas ao longo do tempo. Esta leitura permite ao planejador urbano maior segurança nos trabalhos de tomada de decisão.

Para M. R. G. Conzen (1907-2000), criador da escola anglo-germânica de morfologia urbana, o passado produz lições para o futuro e este é um dos pontos fundamentais de seu estudo. Daí, entendemos que, a tomada de decisões tem relação direta com a forma que a cidade adquire com o tempo, assim como a leitura da cidade, e da história da sua construção e de suas transformações também colaboram na tomada de decisões

(WHITEHAND, 2001). Este conceito é de muita importância para o estudo de Cianorte, pois, como qualquer outra cidade que produz marcas no tempo, ela necessita que essas marcas sejam lidas e identificadas para manter sua coerência histórico/morfológica.

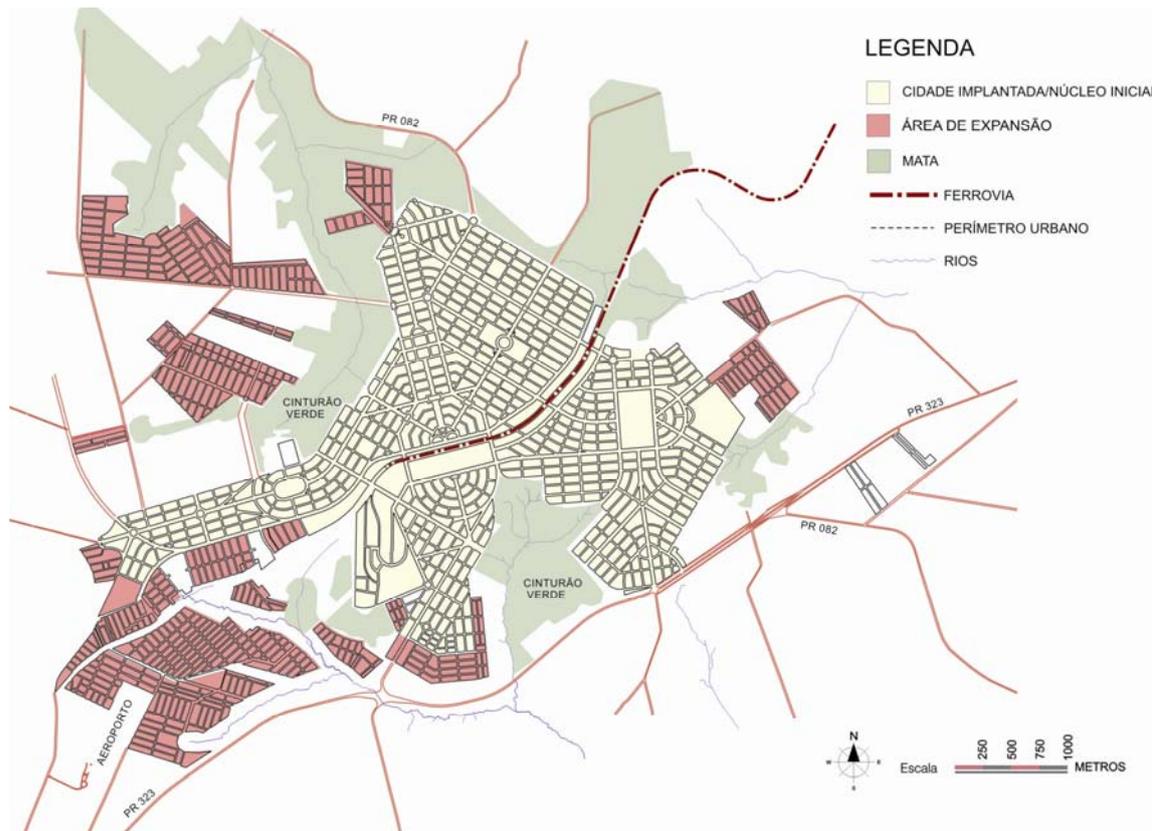
A análise do conjunto de características peculiares da cidade permite que se tenha a compreensão da sua forma, favorecendo a revitalização e o planejamento de novas áreas. O estudo morfológico de Cianorte é um ponto imprescindível para o resgate da boa forma em pontos onde esta se perdeu, assim como, a garantia de manutenção do desenho de áreas que podem sofrer processos de revitalização e conseqüente alteração de desenho e áreas de expansão. Assim será analisada a Cidade Construída usando conceitos apontados por Conzen e Lynch como importantes para a construção áreas urbanas com qualidade.

Na análise da cidade serão considerados pontos característicos e significativos para o lugar, pontos de referência e orientação, elementos organizadores do espaço (LYNCH, 1999), e ainda serão observados os elementos constituintes da cidade: a conformação, o tecido edificado e o uso do solo, que colaboram para leitura e a caracterização da paisagem urbana.

Todo esse esforço tem apenas um objetivo, o de construir cidades impregnadas de identidade, garantindo aos moradores ambientes mais humanos, como dizia Unwin.

### 3.1.3 A LEGIBILIDADE DA CIDADE CONSTRUÍDA

A *Cidade Construída* é composta por duas áreas específicas, as quais chamaremos de *cidade implantada* e *área de expansão* conforme mostra a Figura 3.4 na página a seguir. O primeiro ponto que nos chama a atenção no Mapa da Cidade Construída é a falta de unidade entre as duas áreas: a implantada e a expandida. O traçado sofre uma grande descontinuidade, resultando em problemas no sistema viário, grandes vazios urbanos, falta de legibilidade nas novas áreas, problemas ambientais, etc. A análise do resultado das transformações desta cidade no tempo é necessária para que possamos compreender sua forma atual.



**Figura 3.4 - Mapa de Cianorte (2008)- Cidade Construída**

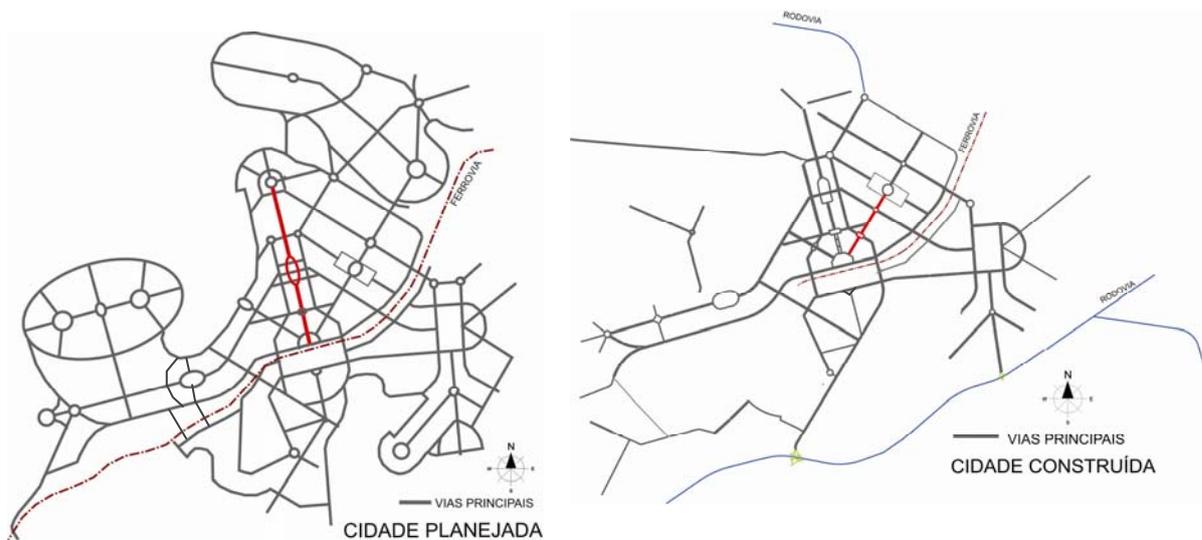
**Fonte: adaptado de CIANORTE (2006)**

Começaremos pelo **sistema viário**, verificando os resultados da expansão e das alterações de traçado de algumas áreas. Como vimos na primeira parte deste trabalho, a Cidade Planejada ocupava uma área de 18 mil m<sup>2</sup> e a malha viária apresentava continuidade em toda sua extensão. Tanto nas novas áreas, chamadas áreas de expansão, como na cidade implantada, que passou por algumas alterações, houve a eliminação de vias ou partes delas em decorrência dos fatores já explicitados. Lembremos que as vias são os elementos mais fortes na organização de um espaço urbano, portanto um sistema viário bem resolvido também pode ser garantia de uma cidade legível.

Na área de expansão as vias são apenas continuções físicas das vias existentes, sem uma idéia clara do todo. Assim, o desenho das áreas de expansão não remete ao desenho existente na Cidade Planejada. O traçado ortogonal impõe-se em toda a área de expansão, não fazendo nenhuma ligação com o modelo existente. Não podemos observar uma leitura de ligação entre o projeto de Macedo Vieira e o desenho das áreas de expansão. Devido às

alterações do projeto da Cidade Planejada, diversos pontos da malha apresentam incongruência entre vias, cruzamentos mal resolvidos, e vias sem continuidade.

Em nossa análise consideraremos como vias principais as avenidas de dois leitos e canteiro central, as quais têm função de coletar e distribuir o tráfego da cidade. Comparando-se então o esquema de vias principais da Cidade Planejada e da Cidade Construída, podemos observar como o sistema viário perdeu a unidade entre as vias. Diversos pontos apresentam-se totalmente desconexos do restante da malha. Enquanto a Cidade Planejada tem um sistema contínuo, a Cidade Construída mostra-se com diversas interrupções, o que nos leva a acreditar que apenas a parte central da cidade apresenta um sistema contínuo e integrado de fluxo. Observamos em vermelho na Figura 3.5, a principal via de cada configuração. Para a Cidade Planejada a Avenida Brasil e para a Cidade Construída a Avenida Souza Naves.

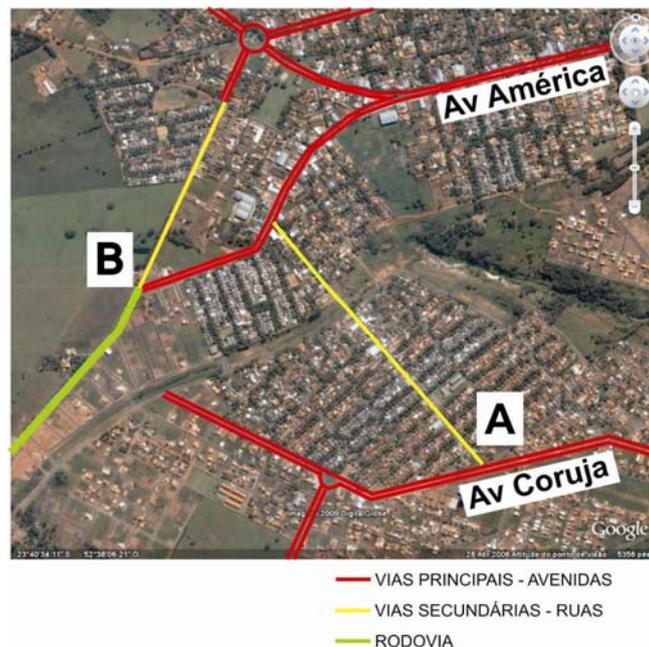


**Figura 3.5 - Esquema das vias principais da Cidade Planejada e da Cidade Construída**

É importante mencionar que cada proprietário tinha liberdade para lotear seu lote rural, sem se preocupar com o loteamento dos terrenos vizinhos, esta forma de parcelamento favoreceu a descontinuidade de vias entre bairros. O que fica claro no esquema de vias da Cidade Construída, pois observando a noroeste da imagem, aparecem vias completamente isoladas das demais.

O que também ocorreu em alguns pontos foi a falta de prolongamento das vias, pelo fato de o desenho não coincidir entre duas partes. O sistema viário das áreas de expansão não apresenta qualquer preocupação com as soluções apresentadas na Cidade Planejada, onde rotatórias resolviam os problemas dos cruzamentos, praças organizavam o espaço e os diferentes traçados produziam perspectivas diferenciadas. Estes elementos organizadores da forma urbana, rotatórias, praças e traçado diferenciado, foram deixados de lado. É raro que uma área de expansão seja projetada com áreas que possibilitem a vida comunitária, como Unwin tanto prezava. O traçado das vias alterou-se e a seqüência de nós desapareceu, de modo que não se pode encontrar nenhuma ligação entre o projeto existente e os projetos dos loteamentos atuais. O resultado são grandes áreas sem legibilidade, onde é difícil localizar-se.

As vias que fazem o contorno do Cinturão Verde também tiveram suas caixas reduzidas. Essa redução causou a mudança do grau de importância destas vias, que passaram de principais para secundárias. Se observada a Figura 3.5 na página anterior, podemos ver a ausência das vias que contornavam a cidade no esquema da Cidade Construída. O problema é que foram eliminadas as vias principais no contorno da cidade, levando todo o fluxo para as demais vias principais, o que conturba o trânsito dessas ruas que tiveram sua largura reduzida.



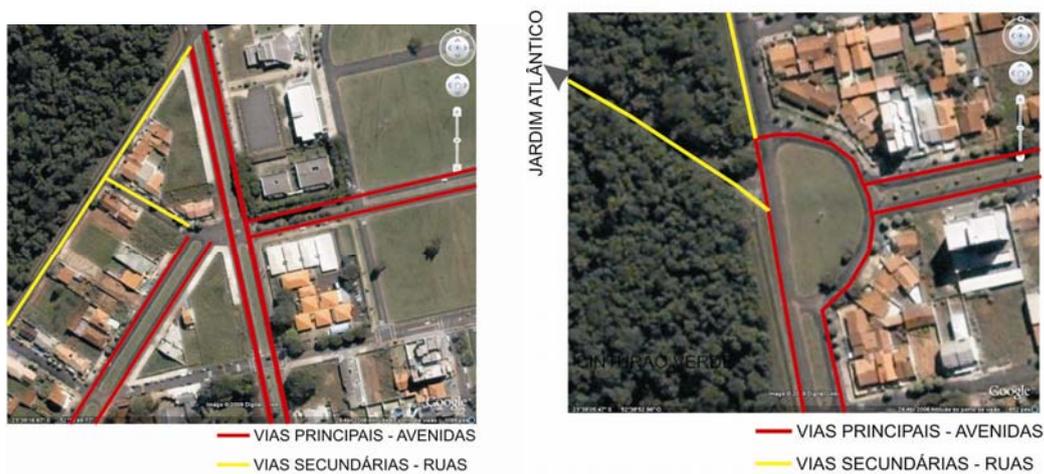
**Figura 3.6 - Caso de problemas com conexão entre vias**

**Fonte: adaptado Google Earth (2006)**

Podemos ver um detalhe da falta de continuidade do traçado urbano na Figura 3.6 na página 60 (Caso A) onde a avenida existente, a América, com 32,50 metros de largura, é ligada a outra avenida, a Coruja, por meio de ruas de caixa menor. Nesta mesma Figura, a Rua Uirapuru, com 13 metros (em amarelo) assumiu o papel de via principal. Por esse motivo a população passa a usar essa via como se fosse uma via principal, ocorrendo intensificação do uso comercial, o que causa freqüentes problemas de trânsito, resultando em freqüentes congestionamentos.

Ainda a Figura 3.6, na página 60, nos mostra a clara desconexão entre vias principais: uma avenida que se transforma em rua e ainda faz a ligação com uma rodovia (Caso B). As diferenças de largura nesta seqüência criam uma via com sérios problemas de legibilidade.

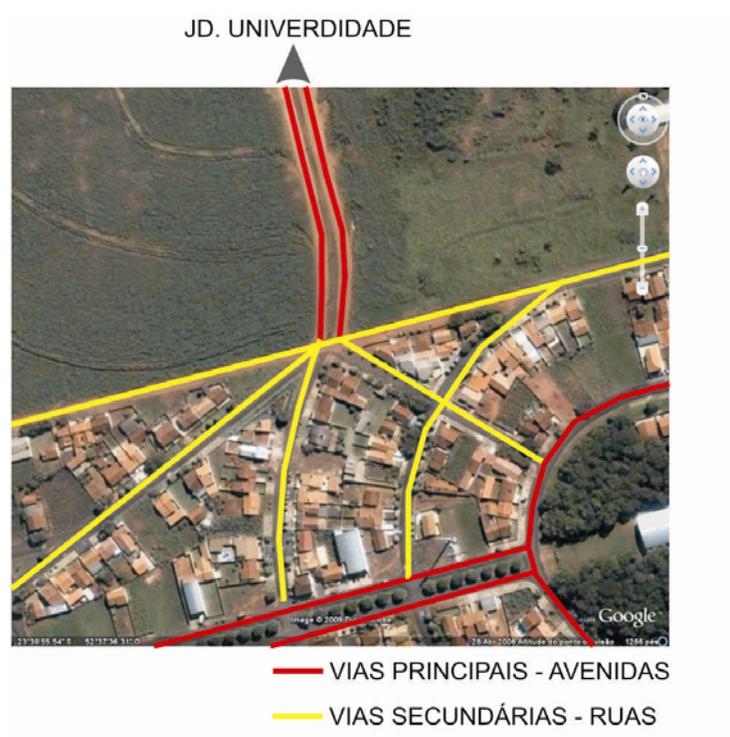
Este estrangulamento pode ser observado em outros pontos, com características diversas. Os dois exemplos a seguir nos mostram problemas com conexões de vias. No primeiro caso acontece a junção de quatro vias sem o devido tratamento para um nó com tal complexidade, situação não recomendada por Unwin, uma vez que em junções de vias deveria haver uma rotatória para solucionar os problemas de fluxo. No segundo caso, encontramos o estrangulamento de duas vias principais que se encontram em um cruzamento que não dá continuidade ao fluxo. A redução da largura da via ao longo do Cinturão pode ser apontada como um dos problemas encontrados.



**Figura 3.7 - Casos de problemas com junção de vias**

**Fonte: adaptado Google Earth (2006)**

O caso de estrangulamento se repete neste exemplo em que uma avenida que faz a ligação entre duas partes da cidade não tem vínculo direto com nenhuma via de grande importância, fazendo do ponto de ligação entre as vias um local confuso, com baixa legibilidade (orientabilidade).

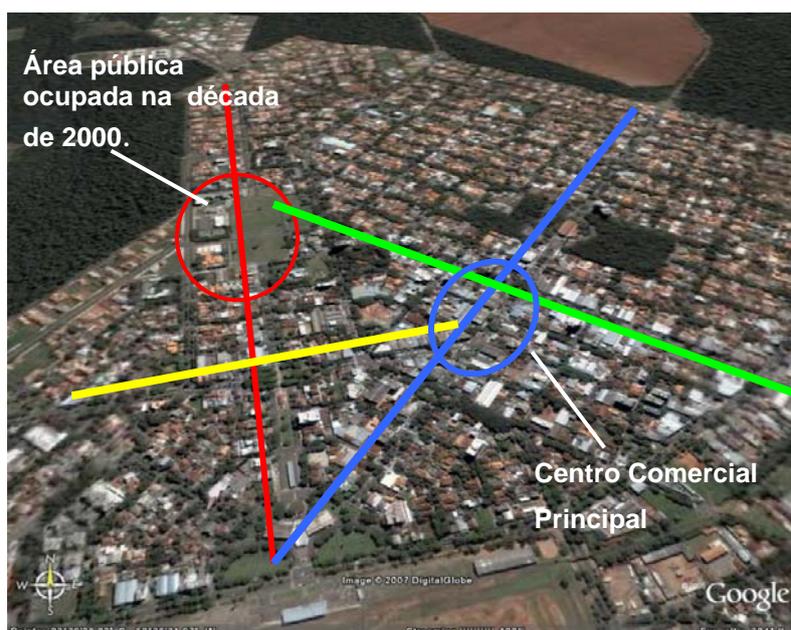


**Figura 3.8 - Caso de falta de conexão entre vias principais**

**Fonte: adaptado Google Earth (2006)**

Tratando-se da principal via da cidade, a Brasil, observamos o equívoco de uso e de grau de importância entre a ela e a Avenida Souza Naves. A Figura 3.9 mostra a configuração do centro da cidade com suas principais avenidas.

Em uma pesquisa realizada em 2007 com moradores de Cianorte (Anexo A), a Avenida Souza Naves foi identificada pelos moradores como sendo a avenida principal do centro urbano e, a Avenida Goiás começou a despontar como uma das principais, como mostra a Tabela 01, na página seguinte.



**Figura 3.9 – Av. Brasil (vermelha), Souza Naves (azul) e Paraná (amarela), Goiás (verde)**

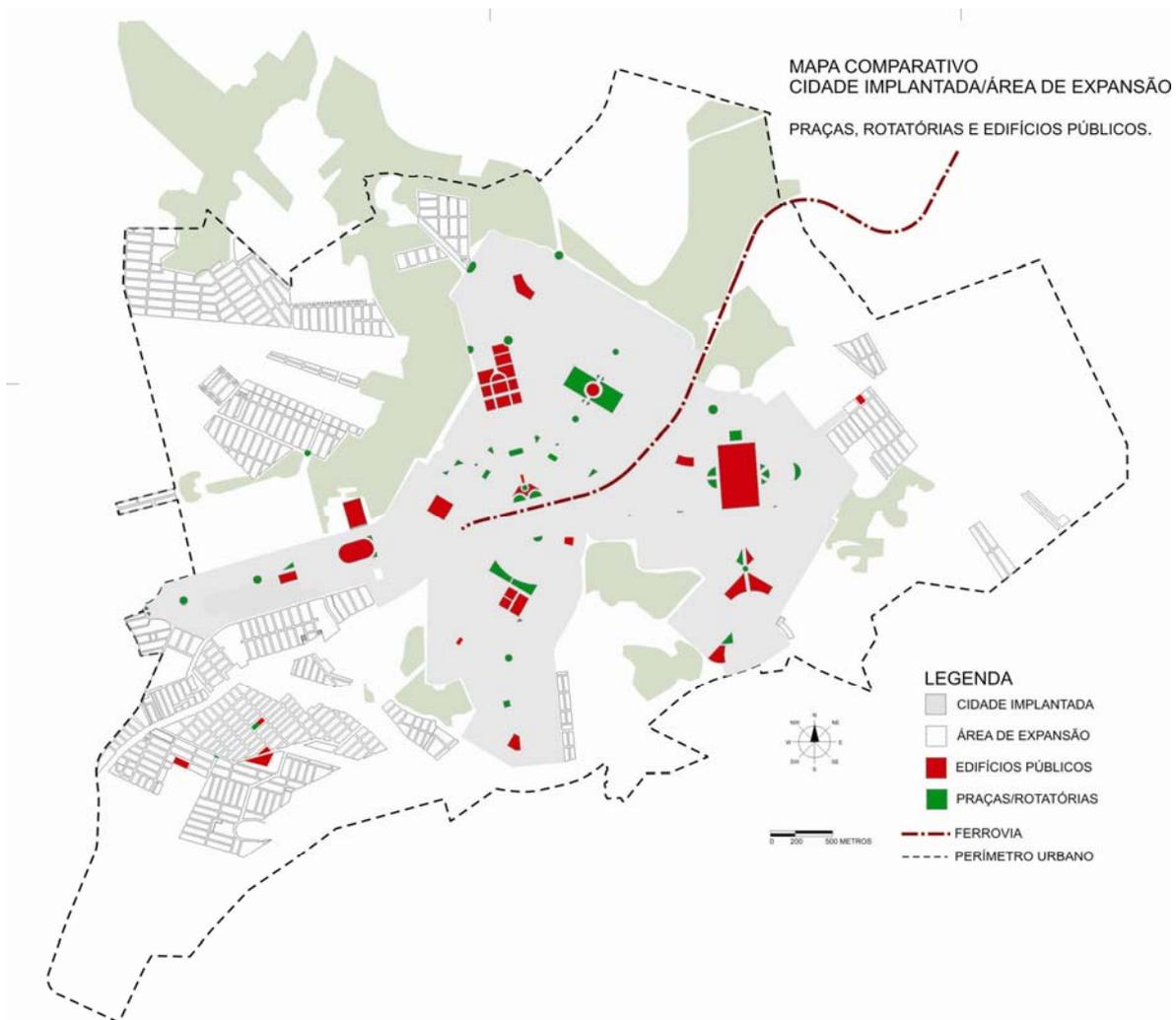
**Fonte: adaptado Google Earth (2006)**

A importância da Avenida Souza Naves se deve à concentração das atividades de comércio, mas também à seqüência de nós, como já dito anteriormente. A ligação entre a rodoviária e a Igreja Matriz reforça a importância da via. Como podemos observar na Tabela 01, a Avenida Brasil que deveria ser a mais citada não aparece em nenhum momento lembrada pelos moradores como uma das avenidas principais, inclusive não é reconhecida como uma via de importância na cidade.

**Tabela 01 Principais Avenidas do centro de Cianorte segundo opinião em pesquisa com moradores**

| <b>Avenida escolhida pelo entrevistado</b> | <b>Nº de pessoas</b> | <b>% em relação ao número total</b> |
|--|----------------------|-------------------------------------|
| <b>Avenida Souza Naves</b>                 | <b>31</b>            | <b>62%</b>                          |
| <b>Avenida Goiás</b>                       | <b>15</b>            | <b>30%</b>                          |
| <b>Avenida Paraná</b>                      | <b>4</b>             | <b>8%</b>                           |
| <b>Avenida Santa Catarina</b>              | <b>0</b>             | <b>0%</b>                           |
| <b>Avenida Brasil</b>                      | <b>0</b>             | <b>0%</b>                           |
| <b>Total de entrevistados</b>              | <b>50</b>            | <b>100%</b>                         |

Referindo-se às áreas de expansão, podemos observar que elas não apresentam até o momento espaços destinados à reunião de pessoas. Foram feitas reservas de lotes para uso institucional, porém não observamos nestas áreas espaços de uso público para a vida da comunidade, com exceção de duas escolas construídas e uma rotatória (Figura 3.10). O que notamos é a ausência de espaços públicos e elementos de organização na área de expansão, o que muito reduz a legibilidade destas áreas.



**Figura 3.10 - Mapa Comparativo entre Cidade Implantada e Área de Expansão – praças, rotatórias e locais destinados aos edifícios públicos**

**Fonte: adaptado de CIANORTE (2006)**

Os loteamentos da área de expansão não demonstram qualquer tipo de preocupação com a presença de nós que valorizem as conexões, ou pontos de parada e convergência entre vias. Como exemplo, podemos notar que só existe um cruzamento de vias com solução de rotatória, Figura 3.10. Esta figura também evidencia a diferença de números de praças,

rotatórias e edifícios públicos entre a cidade implantada e a área de expansão. Esta última, se comparada à primeira, apresenta um número reduzido destes elementos, o que muito compromete a legibilidade destas áreas.

Sabemos que os edifícios públicos podem ser considerados como *marcos*, elementos que servem de referência para os moradores. Mas no instante em que esses elementos são completamente retirados dos novos bairros, são criadas áreas desprovidas de qualidade espacial. Existe ainda uma dispersão aleatória dos edifícios públicos. A atual localização destes edifícios reduz a importância dos centros de bairro. O comércio passa a atuar então como o intensificador de importância de alguma área, e não mais os edifícios públicos unidos às atividades específicas, como Unwin recomenda.

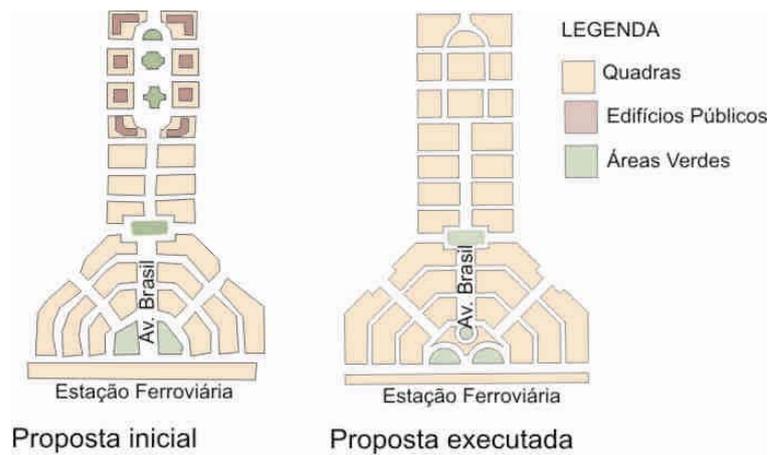
A principal consequência da diferença da implantação em relação ao plano original ficou por conta do vazio deixado na grande praça reservada aos edifícios públicos, talvez o marco mais importante da cidade. Devido à falta de recurso, esses edifícios só começaram a ser construídos em meados da década de 2000. Isso ocasionou, para os moradores, uma mudança no grau de importância das principais avenidas da cidade, que foi averiguada em pesquisa entre os cianortenses já citada anteriormente.

O fato dos edifícios públicos terem um valor em si, como afirma Rossi (2001), justifica as consequências da falta do centro cívico para a população de Cianorte. Tendo os edifícios públicos um papel primário na dinâmica da cidade, eles vêm a colaborar na qualidade da forma urbana. Já a falta deles colabora negativamente na formação do espaço urbano.

O aborto dos edifícios públicos acarretou a perda do coração da cidade, gerando uma área amorfa na área central. Rossi (2001) afirma que as “*zonas amorfas*, são apenas momentos de um processo de transformação, são tempos mortos da dinâmica urbana”. Encontramos então em Cianorte um fato curioso, onde sua principal área passou cinco décadas como uma zona amorfa, que só despertou na década de 2000.

No fim da década de 1990, esta área começou a ser ocupada no seu entorno mais próximo, porém o desenho realizado não seguiu o projeto original de Macedo Vieira, ignorando a grande praça oblonga para a implantação dos edifícios públicos. Perdeu-se a perspectiva grandiosa que era a principal intenção do urbanista, assim como a alteração do sistema viário provocou o bloqueio da principal via, a Brasil, que é interrompida por uma quadra

com a construção do Fórum. Esta alteração causou um impacto que só será quantificado detalhadamente após o término da construção dos edifícios públicos, que se encontram atualmente em diferentes fases de obra. A Figura 3.11 mostra a proposta inicial de Macedo Vieira, e como os edifícios formariam o espaço para ele considerado como praça, que seria fechado pelos edifícios e com área aberta em seu interior. Ao lado aparece a proposta executada após a implantação e mantida até o presente momento.



**Figura 3.11 - Alteração de desenho para área de edifícios públicos**

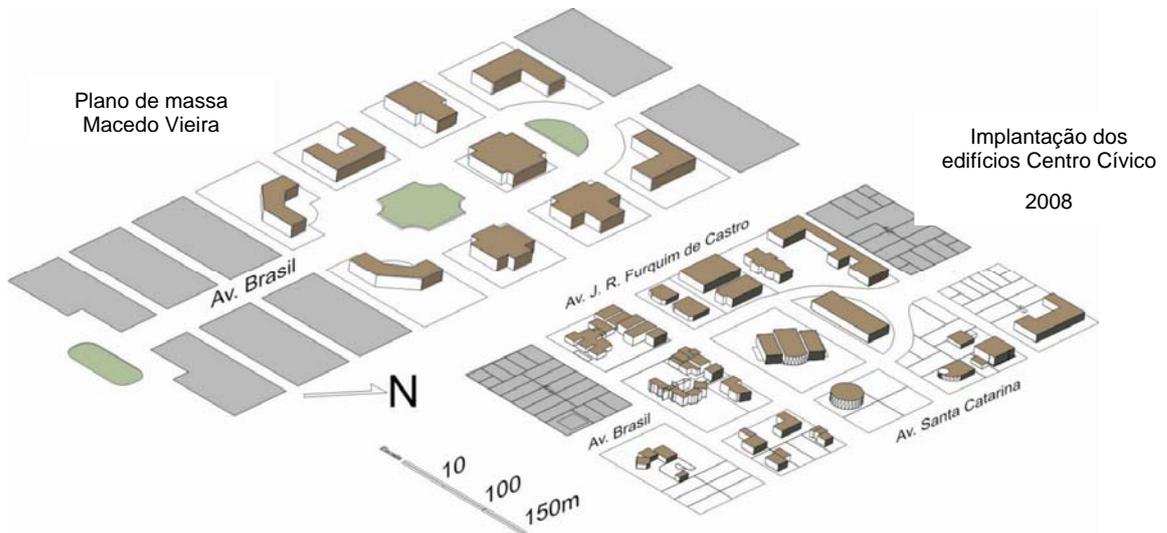
**Fonte: Própria (Bases Plano diretor 2006 e Plano Original)**

A consequência desta alteração de desenho da Avenida Brasil provavelmente será a transferência de importância (mais uma vez) entre vias, o que já notamos na pesquisa já citada (Tabela 01).

A redução da caixa das vias desta área e a construção de diversos prédios que não constavam no projeto original, provavelmente criarão uma área conturbada visivelmente, e com problemas sérios de trânsito (Figura 3.12, na página 67). Não existe nenhum elemento organizador do tráfego, o que retira todo o sentido de área monumental.

Vemos nesta próxima Figura 3.12 o modelo tridimensional do plano de massa de Macedo Vieira para o centro cívico, enquanto ao lado aparece o modelo dos edifícios em construção. A diferença começa pela falta da abertura desta área para a Avenida Brasil, em seguida podemos observar a implantação de diversos edifícios sem que haja o diálogo entre eles; são edifícios isolados que chegam a competir entre si. Não podemos encontrar um espaço destinado à criação de uma perspectiva diferenciada e imponente. A forma

adotada da área total também não possibilita que o tratamento paisagístico seja diferenciado, o que seria aconselhável para o lugar.



**Figura 3.12 - Modelos tridimensionais dos edifícios do Centro Cívico para a Cidade Planejada e a Cidade Construída**

Os edifícios implantados nesta área, chamada de Centro Cívico, não possuem, em sua totalidade, caráter público. Aí encontramos Associações de Classe. E até uma Universidade, como mostra a Figura 3.14(página 68) de forma mais detalhada. Outro fato que notamos é a redução da área destinada ao Centro Cívico, assim como, redução do número de vias do local, umas delas retirada inclusive da segunda implantação para a inclusão em um lote particular.

A implantação destes edifícios não teve qualquer direcionamento por um projeto geral de implantação para a área. Os projetos de cada lote seguiram diretrizes do Código de Obras e da Lei de Zoneamento, porém nenhuma das leis apresenta qualquer diretriz específica sobre o aspecto formal e/ou relação com os demais edifícios que compõem o Centro Cívico, ou ainda sobre o papel do edifício na composição do espaço urbano.

O que podemos notar na Figura 3.14 a seguir é o grande número de lotes particulares em uma área destinada exclusivamente aos edifícios públicos. Podemos inclusive concluir que a qualidade espacial destas áreas públicas foi prejudicada em detrimento do interesse privado.

Rua eliminada para anexação ao lote da Universidade

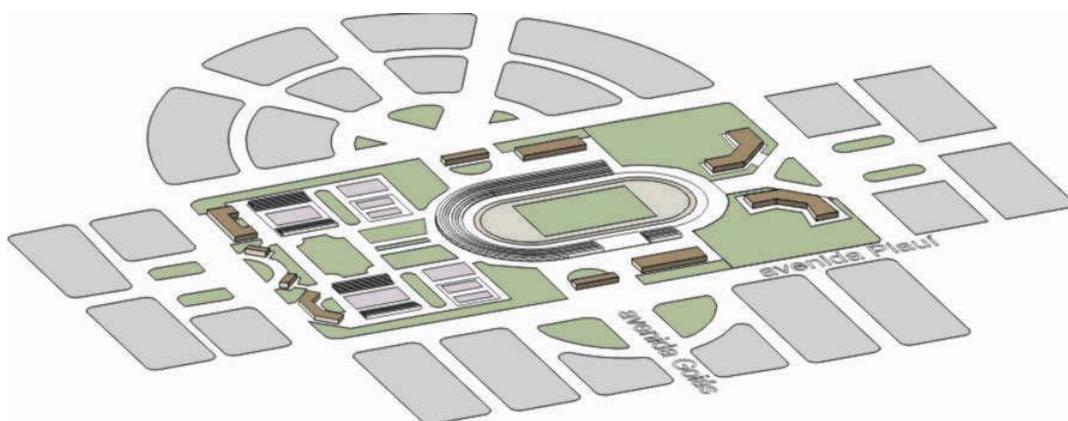


Figura 3.13 - Implantação dos edifícios do Centro Cívico



Figura 3.14 - Uso dos lotes do centro cívico (2008)

Outra praça com problemas de alteração de traçado e falta de construção dos edifícios é a **Praça Olímpica**. Esta primeira imagem (Figura 3.15) nos mostra como o traçado deste espaço público se comunicava com o entorno, com as ruas e avenidas mais próximas. O desenho se abre em quatro pontos para receber as pessoas, da mesma forma que a malha do entorno se abre para dialogar com a Praça Olímpica. O desenho para a Praça Olímpica, apesar de ser apenas um plano de massa, já apresentava harmonia entre os elementos e edifícios que compunham este grande espaço destinado ao esporte. Era composto por edifícios unidos por espaços verdes.



**Figura 3.15 - Praça Olímpica – Plano de massa original de Macedo Vieira**

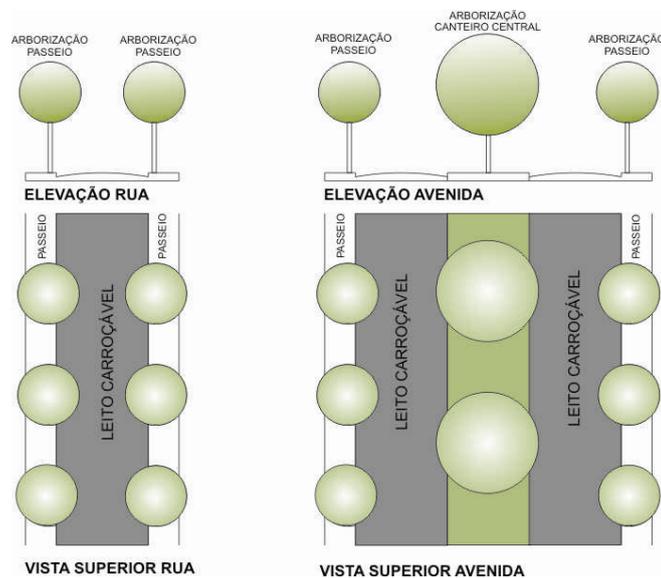


**Figura 3.16 - Praça Olímpica (2006)**

**Fonte: Google Earth (2006)**

O que podemos notar na atual configuração deste espaço é a pouca ordem causada pela implantação aleatória de equipamentos para a prática de esportes que acontecem de acordo com as necessidades e as possibilidades momentâneas. A área repete os problemas do Centro Cívico, pois se tornou para cidade uma área amorfa, esperando pelo momento de sua efetiva ocupação. Não se observa o seguimento de um plano maior que organize o espaço como um todo e dialogue com as vias do entorno, como no plano de Macedo Vieira. Neste espaço também foram construídos dois edifícios destinados a outros fins, o Centro Social Urbano e o Centro de Eventos municipal.

Como já vimos os *marcos* idealizados no projeto original por Macedo Vieira não foram todos executados. Alguns surgiram ao longo dos anos e criaram grande atração, como a torre da igreja, isso devido à ausência de outros marcos significantes. Principalmente os bairros novos da área de expansão, onde ainda não existem escolas, ou demais edifícios públicos, se tornam completamente carentes de marcos. Segundo Unwin (1984), o ideal é a escolha de áreas que ofereçam soluções arquitetônicas adequadas, que constituam pontos cênicos, local onde se desenvolverá a vida da comunidade, nestes pontos estariam edifícios importantes, os quais elevariam a importância destas áreas. Este conselho é uma diretriz para as áreas ainda em expansão, que muito pode contribuir para sua legibilidade.



**Figura 3.17 - Esquema de arborização empregada nas ruas e avenidas de Cianorte**

Um ponto que Lynch (1997) defende para a legibilidade das vias é o *tratamento paisagístico* como colaborador da legibilidade urbana. Este tratamento foi realizado na implantação da cidade de Cianorte com o emprego de espécies exóticas e nativas na

arborização urbana resultando em ruas, avenidas e praças amplamente arborizadas. Este mesmo esquema já havia sido empregado em Maringá pela Companhia, conforme afirmam vários autores (MENEGUETTI, 2005; De ANGELIS, 2007). Nas avenidas eram adotadas duas espécies, uma para o canteiro central e uma segunda para o passeio. Essas avenidas conferem à cidade trajetos de grande beleza, especialmente na época das floradas. Já nas ruas era empregada a mesma espécie nos dois passeios conforme nos mostra a Figura 3.17. Esta prática garantiu a algumas vias uma incrível identidade, o que podemos perceber no fato de moradores se referirem a determinadas vias pelo nome da espécie predominante.



**Figura 3.18 - Arborização original das Avenidas Souza Naves e Paraná**

Porém, devido à falta de um plano de manejo, muitos proprietários de terrenos foram removendo suas árvores e trocando por espécies diferentes das inicialmente plantadas em sua via.

Foram levantadas pela APROMAC, com o projeto ARBORIZA TREE mais de 150 espécies existentes em Cianorte. O problema seria a distribuição de porcentagem de cada espécie. Houve nos últimos anos, segundo este levantamento um intenso plantio da espécie oiti (*Licania tomentosa*), por parte dos moradores.

Mesmo após este levantamento realizado na cidade, no ano de 2008, o próprio poder público realizou o plantio de 5000 mudas, utilizando quatro espécies, Tipuana, Jacarandá

Mimoso, Ipê e Pau-Ferro. Em muitos lugares foram utilizadas espécies diversas das já existentes desconfigurando a identidade paisagística existente nas vias (Figura 3.19). A Secretaria do Meio Ambiente justificou o ato devido à existência de mudas da espécie em tamanho adequado para o plantio, e que, para dar continuidade à arborização existente, seria necessário investir em mudas diversificadas, o que levaria certo tempo. Porém compreendemos que este é um trabalho de planejamento a longo prazo.



**Figura 3.19 - Plantio de mudas pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente (2008)**

**Fonte: Cianorte (2007)**

O plantio indiscriminado de uma espécie pode criar pontos de monotonia e ofertar riscos para as espécies, que podem ser dizimadas por surtos de pragas e doenças. O limite máximo de frequência, segundo especialistas, seria de 10 a 15% para uma mesma espécie dentro do espaço urbano. Esta porcentagem ajudaria a distribuir os riscos para uma espécie, facilitando no controle de pragas e doenças. (GREY E DENEKE, 1978 apud SAMPAIO, 2006. PIVETTA, SILVA FILHO, 2002).

Outra situação a ser observada é a arborização das áreas de expansão, que é de responsabilidade dos loteadores. É exigido pelo poder público que junto à infra-estrutura o loteador execute a arborização nas vias do loteamento. Porém, o dever de manter a árvore de cada lote é do proprietário. Como diversos lotes podem vir a demorar para serem ocupados, e ainda outros deles precisam de máquinas para efetivar o preparo do lote para a

construção, várias das mudas não resistem às adversidades. O resultado é que diversos lotes ficam sem árvores ou o proprietário a substitui por outra espécie, por conta própria.

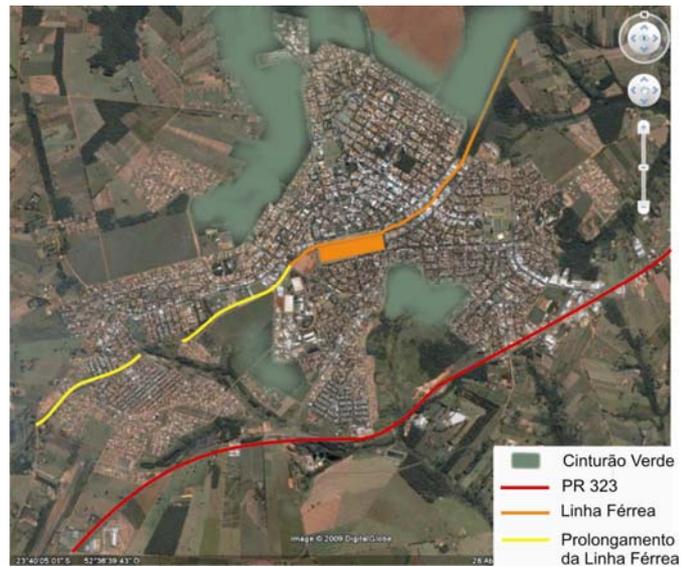
Portanto, atualmente, muitas vias não apresentam o tratamento paisagístico ideal. Este plantio indiscriminado de espécies, sem um plano de manejo adequado, pode trazer graves conseqüências para a arborização urbana. Pois para os moradores a arborização é uma referência, portanto o plantio de uma só espécie acarreta perda na legibilidade.

Mesmo com todos os problemas encontrados, o verde se impõe em Cianorte, e suas vias se tornam extensões da área verde que circunda a cidade, o Cinturão Verde. Os canteiros, juntamente às praças e rotatórias propiciam extraordinária beleza ao ambiente urbano. A diferença entre porte, época de florada, tonalidade da folhagem das espécies, conferiu às vias a diferenciação necessárias para o ambiente urbano.



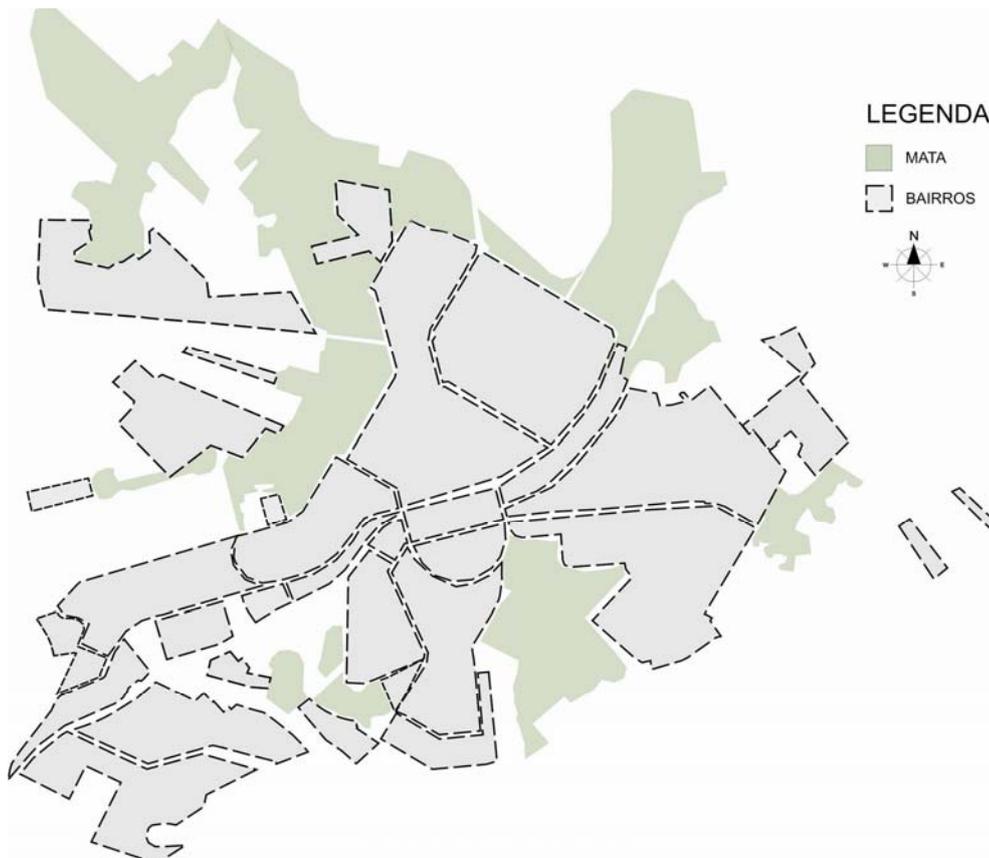
**Figura 3.20 - Vista de Cianorte**

Observando a Figura 3.21, percebemos que o desenho original de Cianorte nos induz à percepção de diferenças entre as partes da cidade. Estas partes dão origem às áreas com aspectos distintos, as quais chamaremos de *unidades de vizinhança*, o mesmo que *bairros* para Lynch. Os limites existentes entre essas partes se dão de diversas formas, Na Figura 3.22 podemos observar os limites constituídos pelo próprio traçado viário, pelo Cinturão Verde, pela conformação distinta de cada área em questão.



**Figura 3.21 - Limites**

Fonte: adaptado de Google Earth (2006)



**Figura 3.22 - Mapa dos Limites das unidades de vizinhança**

Neste sentido, e de acordo com Lynch (1999), estes “bairros” são áreas reconhecíveis por possuírem características em comum. Estas características segundo o autor são indicadores que se mantêm contínuos ao longo da região e descontínuos no restante do espaço urbano. Um bairro é caracterizado por certa paisagem urbana, por um certo conteúdo social e por uma função, e representa uma parte relativamente autônoma da cidade.

Neste sentido encontramos partes de Cianorte que guardam características temporais, como as casas em madeiras da Zona 7, que reforçam a imagem deste bairro que se localiza na cidade implantada. Estas casas sempre apresentam varanda, cobertura em telha cerâmica francesa e tipos de telhados predominantes conforme a Figura 3.23, e estão em sua grande maioria centralizadas no lote. Provavelmente a grande preferência pela madeira deu-se pela abundância do material existente na época da implantação da cidade, o que não ocorre nos dias atuais.



**Figura 3.23 - Tipologia de residências em madeira da Zona 7**

Conzen compreendeu que o estilo arquitetônico pode ser a manifestação mais visível da paisagem urbana (GAUTHIER *et al*, 2005). Por isso, Whitehand (2001) chama a atenção para o *processo tipológico*, ou seja, a mudança de tipologia devido o processo de desenvolvimento da cidade.

Observando este processo de desenvolvimento em Cianorte, constatamos que o tipo de construção em madeira típico da Zona 7 está sendo substituído pelo padrão de alvenaria sem que exista um cuidado com a preservação da imagem do bairro. Acreditamos que em pouco tempo este bairro terá sua imagem totalmente alterada, como já ocorreu com outros, em especial a Zona 2.

Na Figura 3.24 podemos identificar que o número de residências em madeira é realmente considerável. São 354 lotes, sendo que destes 176 estão ocupados com construções de madeira, perfazendo 49,71%. Um fato curioso foi a transferência da primeira igreja em madeira para o ponto central da área, o que denotou um caráter pitoresco ao bairro. O tamanho da maioria dos lotes está em torno de 15 x 35 metros, este detalhe favoreceu a forma de locação residências, que geralmente aparecem isoladas no lote, como mostra a Figura 3.25, na página seguinte.



**Figura 3.24 - Mapeamento de residências em madeira da Zona 7**

**Fonte: Adaptado de Google Earth**



**Figura 3.25 - A residência no lote - Zona 7**

O fato dos lotes terem 15 metros de frente permite que o morador subdivida seu terreno. Por isso, já encontramos uma mudança gradual das residências em madeira pelas residências em alvenaria, geralmente no sistema de casas geminadas (Figura 3.26 A). Este fato pode contribuir para o aumento da densidade desta região, sobrecarregamento da infra-estrutura existente, e problemas na ventilação e insolação do local.

Junto às casas de madeira aparecem casas de alvenaria, que datam do mesmo período das casas de madeira, e que seguem a mesma tipologia da casa em madeira, como nos mostra a Figura 3.26 B, porém alterando a técnica construtiva. A presença da varanda, como uma constante tanto no tipo em madeira como alvenaria, revela os costumes da época da construção destas casas.



**Figura 3.26 - A - Casas Geminadas e B - Casas de alvenaria com a mesma tipologia da casa em madeira – Zona 7**

Além das características peculiares das casas, esta área também apresenta certa uniformidade na arborização pública, o que fortalece a identidade do bairro.



**Figura 3.27 - Casas em Fita do Jardim Universitário**

Na área de expansão também podemos identificar certa uniformidade na sua tipologia arquitetônica. No Jardim Universidade, por exemplo, o material predominante passa a ser a alvenaria, as telhas mais usadas são as cerâmicas ou de cimento, do tipo portuguesa. A varanda das casas de madeira deu lugar à garagem, como nos mostra a Figura 3.27.



**Figura 3.28 - Mapeamento de residências em fita - Jardim Universidade**

Fonte: adaptado de GOOGLE EARTH (2006)

Os lotes desta área têm em média 12 x 30 metros. Talvez esse seja o motivo das casas geralmente estarem em fita, ou seja, encostadas nas duas laterais do lote, em algumas situações a casa encosta-se a uma das laterais, como nos mostra a Figura 3.29.



**Figura 3.29 - A residência no lote – Jardim Universidade**

Fonte: adaptado de GOOGLE EARTH (2006)

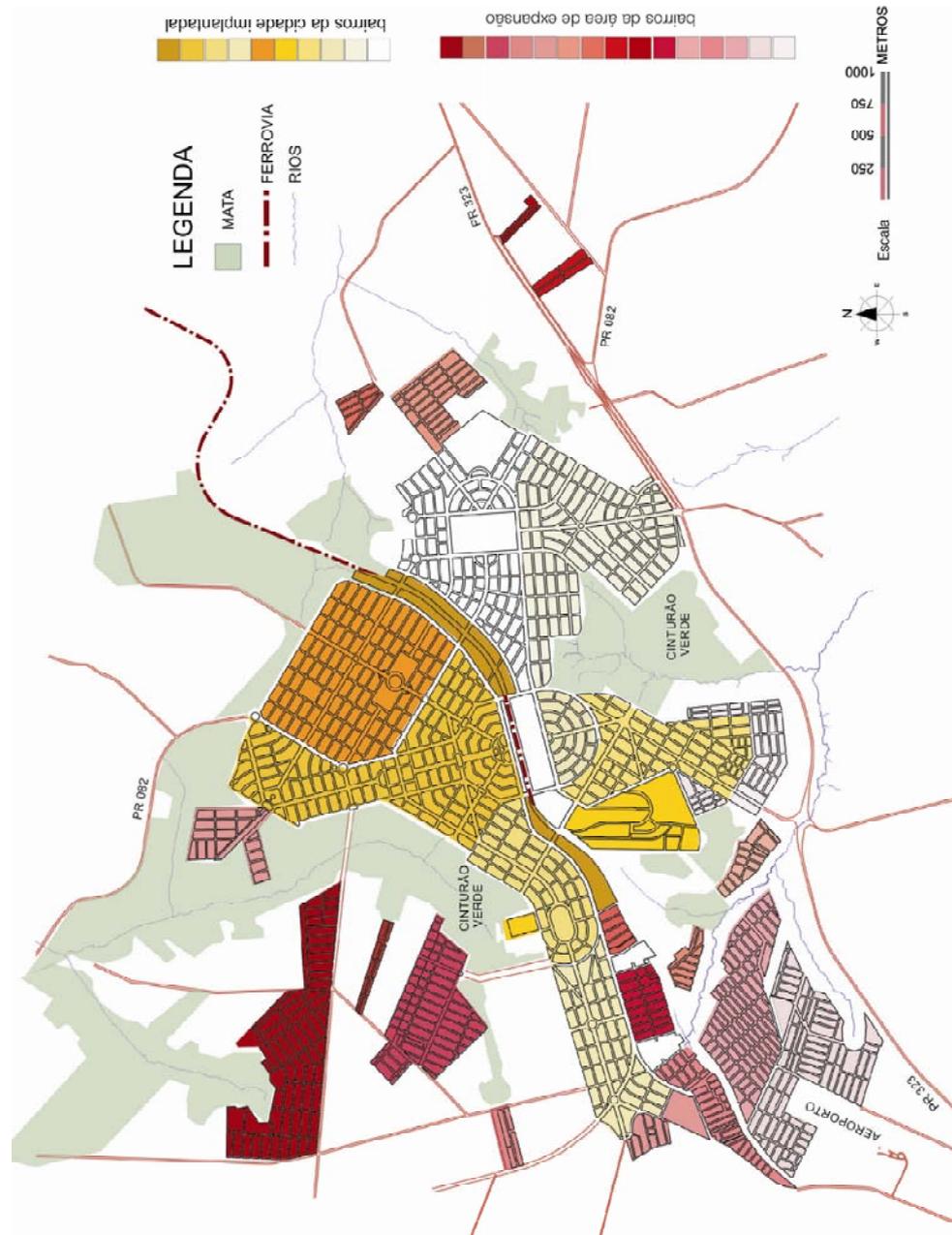
O fato das casas sempre estarem encostadas nas laterais, seria um dos motivos dos telhados geralmente estarem voltados para frente do lote, evitando problemas com água da chuva nas divisas.

Ainda sobre as unidades de vizinhança, temos o trabalho de M. R. G. Conzen, que realiza estudos sobre conceitos geográficos de área e suas diferenciações. Estes estudos defendem a idéia que a cidade possui áreas morfológicas, o que podemos definir como identidade das partes (GAUTHIER *et al*, 2005). Whitehand (2001) define uma área ou região morfológica como uma área que possui unidade formal distinta em relação às suas áreas circunvizinhas. O reconhecimento de uma região morfológica é uma importante etapa na leitura de uma cidade e, seu estudo pode ser feito por mapeamento. Estes mapas são compostos de vários mapas, de cada região, mostrando as diferenças entre tipologias construtivas e diferentes usos solo. O estudo que apresentamos anteriormente sobre as tipologias em um comparativo entre a Zona 7 e o Jardim Universitário, é uma das possíveis leituras para a compreensão da morfologia da cidade.

Para M.R.G. Conzen, esses mapas são métodos de desenho para compreender o desenvolvimento histórico de uma área, para quem o passado produz lições para o futuro. E este é um dos pontos fundamentais de seu estudo, pois, segundo o autor, a tomada de decisões tem relação direta com as formas que a cidade adquire com o tempo, assim como a leitura da cidade, e da história da sua construção e de suas transformações também colaboram na tomada de decisões (WHITEHAND, 2001). Este conceito é de muita importância para o estudo de Cianorte, pois, como qualquer outra cidade que produz marcas no tempo, necessita que essas marcas sejam lidas e identificadas para manter sua coerência morfológica.

Verificamos então dois tipos de divisão. A primeira seria a existência das áreas de vizinhança dentro do plano original. Já a segunda seria a divisão entre o plano original e a área de expansão. Podemos observar esta divisão pela falta de continuidade no traçado, o que já foi abordado no sistema viário. Conforme a Figura 3.30 vemos a diferença entre os tons de vermelho para as áreas de expansão e os tons de laranja para a cidade implantada.

Na Figura 3.30 adotamos os tons de vermelho para os bairros situados na área de expansão, os tons de amarelo nas áreas situadas na área do plano original. Vemos então que as diferenças de tonalidades indicam as unidades de vizinhança.

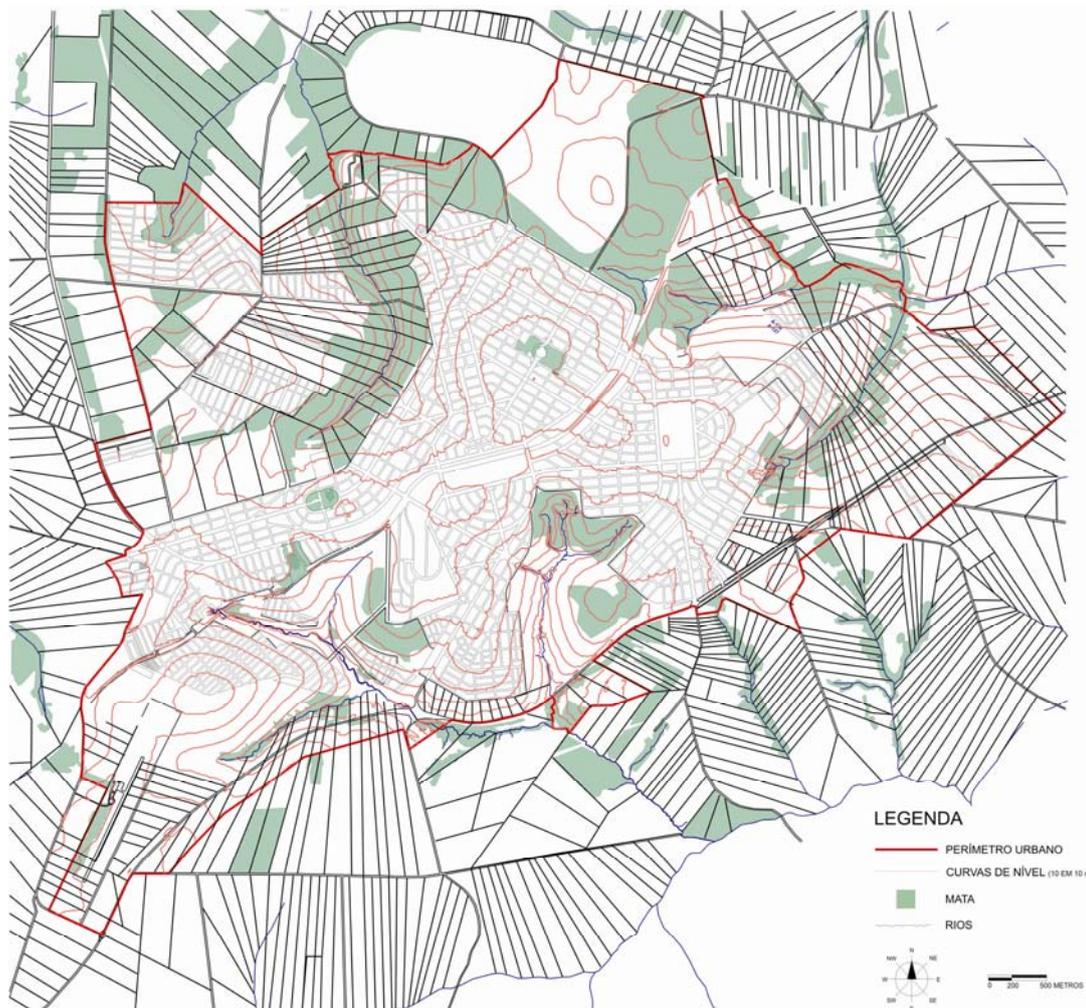


**Figura 3.30 - Divisão de bairros/idades de vizinhança de Cianorte segundo o traçado**

**Fonte: adaptado de CIANORTE (2006)**

Como já dito anteriormente, o traçado do plano original segue as linhas do terreno, já observando as áreas que denominamos como de expansão vemos que o traçado ficou condicionado ao desenho dos lotes rurais existentes. Esta divisão está evidenciada na Figura 3.31 com a divisão dos lotes rurais. Também percebemos que na cidade implantada

as unidades de vizinhança apresentam continuidade, o que não ocorre entre os bairros da área de expansão, eles se apresentam como unidades isoladas. O que mais uma vez é evidenciado pela Figura 3.31.

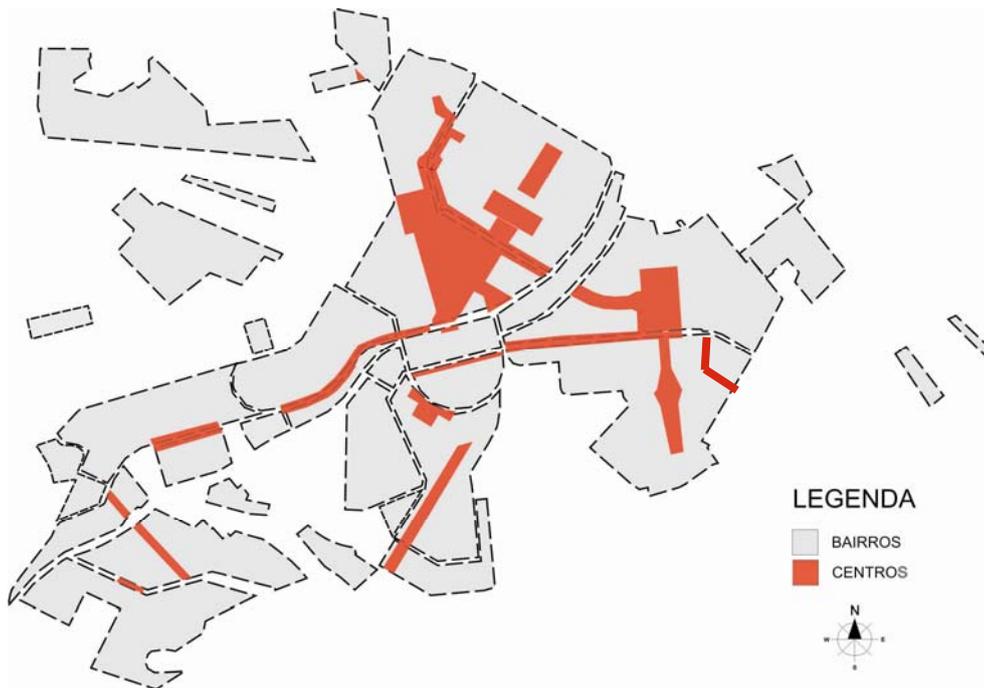


**Figura 3.31 – Parcelamento rural**

**Fonte: adaptado de CIANORTE (2006)**

No caso do Jardim Universidade, em uma pesquisa realizada em 2005 verificou-se que, por não haver ligação por via asfaltada entre o bairro e o centro da cidade, diversos serviços não eram ofertados à população, como o transporte público e escolar (DALBERTO, 2005). Esta situação perdurou até o fim de 2008, quando então a ligação entre o bairro e a cidade foi asfaltada.

Continuando temos o mapa dos centros de bairros na Figura 3.32. O que percebemos é uma tendência para os centros lineares, o que não corresponde às intenções originais de Macedo Vieira para a Cidade Projetada. Se comparada à Figura 2.19, na página 40 vemos a diferença entre as duas fases da cidade. Acreditamos que essa alteração deu-se principalmente pela ausência dos edifícios públicos, que seriam atrativos para a implantação dos demais edifícios e serviços na cidade.



**Figura 3.32 - Mapeamento dos sub-centros da Cidade Construída (2008)**

Observamos ainda que diversos centros cresceram nos limites de unidades de vizinhança, outros cruzando áreas vizinhas. Porém, com exceção do centro principal, em nenhum ponto observamos centros de bairros como idealizado por Macedo Vieira, os quais estariam localizados em torno de um ponto de conectividade de vias principais, em áreas próprias para as soluções arquitetônicas necessárias para os edifícios públicos, e dispersos pela malha de forma equilibrada. Outro detalhe é a falta de centros constituídos nos bairros situados ao norte, após o Cinturão Verde. Apesar destes centros ainda não existirem, de acordo com o zoneamento de 2006, é provável que os centros destas áreas também assumirão forma linear.

Como vemos, a cidade é uma junção de várias partes que se comunicam, claramente ou não. Rossi (2001) afirma que “essa cidade constituída por tantos pedaços em si é a que permite verdadeiramente a liberdade de escolhas; a cidade não pode ser reduzida a uma só idéia básica: seus processos de formação são diferentes”. Este conceito pode ser claramente compreendido se analisarmos a cidade implantada e a área de expansão, seus bairros são provenientes de duas fases distintas de formação, a primeira fase fruto da implantação feita pela Companhia e a segunda fase, fruto do setor imobiliário impulsionado pela economia sem um rígido controle do poder público. O que temos, portanto, é uma divisão entre os bairros, aqueles vindos do desenho original, e ainda aqueles provenientes da expansão urbana.

Entretanto quando observamos os diversos aspectos da Cidade Planejada e da cidade implantada no decorrer deste trabalho vimos o quanto estas duas formas urbanas diferem em relação à qualidade espacial. As diferenças encontradas apontaram para dois níveis de qualidade, sendo que as áreas de expansão apresentaram-se pobres em relação à Cidade Planejada. Portanto, a diversidade, sem o controle pode ser perigosa para a cidade onde não existam fortes reguladores que remetam para a boa forma urbana.

### 3.2 O PAPEL DOS PLANOS DIRETORES E LEGISLAÇÃO DE ORDENAMENTO NA OCUPAÇÃO E EXPANSÃO URBANAS

Uma cidade não cresce aleatoriamente, ela é dirigida segundo os planos de expansão e ocupação urbanas. A União, o Estado e especialmente o Município regem estes planos de ordenamento e crescimento urbano segundo suas respectivas atribuições.

Segundo o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), a União é quem estabelece diretrizes para habitação, saneamento básico, transportes urbanos; estabelece ainda normas gerais de direito urbanístico. Por meio da lei federal de desenvolvimento urbano, a União pode elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social. A lei federal de desenvolvimento urbano é necessária para a regulamentação dos instrumentos urbanísticos do parcelamento ou edificação compulsórios, do imposto sobre a propriedade predial e territorial urbanos progressivo no tempo, e a desapropriação para fins de reforma urbana, que devem ser aplicados pelo município para garantir o cumprimento da função social da propriedade urbana com base no Plano Diretor. Já o Estatuto da Cidade é a lei federal de desenvolvimento urbano exigida constitucionalmente, que regulamenta os instrumentos de política urbana que devem ser aplicados pela União, Estados e especialmente pelos Municípios.

A Constituição atribui ao **município** a competência privativa para legislar sobre assuntos de interesse local, suplementar a legislação federal e a estadual no que couber, e de promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, parcelamento e da ocupação do solo urbano, de acordo com o artigo 30, incisos I, II, e VIII. O Município, com base no artigo 182 e no princípio da preponderância do interesse, é o principal ente federativo responsável em promover a política urbana de modo a ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, de garantir o bem-estar de seus habitantes e de garantir que a propriedade urbana cumpra sua função social, de acordo com os critérios e instrumentos estabelecidos no Plano Diretor, definido constitucionalmente como o instrumento básico da política urbana. (ESTATUTO DA CIDADE, 2005)

O Estatuto da Cidade ainda afirma que o Plano Diretor deve colaborar na construção de uma cidade produzida por múltiplos agentes, o que podemos chamar de “a cidade que queremos”. Esta cidade, de todos, deve atender ao interesse público da cidade, o poder

público vai então manter seu foco em questões fundamentais da cidade (ESTATUTO DA CIDADE, 2005).

Uma questão que colocamos aqui é: como a cidade pode saber o que quer ser se ela não sabe ao certo o que é ou não se conhece realmente? Este ponto seria, portanto o principal para o desenvolvimento do Plano de Desenvolvimento Municipal – PDM, ou Plano Diretor. O conhecimento da cidade, de sua história e de suas potencialidades e debilidades por parte de seus moradores faz com que eles se tornem cidadãos e opinem sobre a cidade, colaborando no processo de planejamento da cidade em que vivem.

Não houve neste trabalho uma pesquisa junto à população em relação ao conhecimento das leis, ou sobre a participação nos processos de decisão sobre o planejamento urbano. O que fizemos foi o levantamento da legislação existente para ver como essa legislação se relacionou com o processo da evolução urbana. Porém ressaltamos mais uma vez a importância do conhecimento da população em relação à sua cidade, como forma de reforçar o respeito e o cuidado com o meio urbano.

Durante a pesquisa realizada junto à Prefeitura de Cianorte encontramos no Livro de Registro de Leis a legislação aprovada nos anos de 1964, 1966 e 1972. Dentre elas, a Lei Nº 128 de 1972 estabeleceu o Código de Zoneamento e Loteamentos Urbanos e Sistema Viário do Município. No ano de 1996 foi aprovado o Primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e no ano de 2006, esse Plano foi atualizado. Estes dois planos foram desenvolvidos por empresas de Consultoria e eram compostos por Lei do Plano Diretor, Lei do Sistema Viário, Lei de Parcelamento, Lei de Zoneamento, Código de Obras e Código de Posturas.

Estas Leis sempre estiveram ligadas ao controle do parcelamento do solo. Vejamos então como as legislações existentes contribuíram para a construção da forma adquirida por Cianorte no decorrer dos anos.

No arquivo morto da Prefeitura, foram levantados os seguintes documentos: Lei Nº 24/64 de 1964 tratava de impostos, assim como a Lei Nº 31/66 instituiu o Código Tributário, onde o Capítulo II trata do Cadastro Imobiliário. No ano de 1971, a Lei nº 61 deu nova delimitação ao Perímetro Urbano, alterando a LEI Nº 8/70 de 26 de abril de 1970. A Lei 61/71 fixou a área urbana em aproximadamente 10.451.461.59 m<sup>2</sup>.

Verificamos que a LEI Nº 128 de 1972 era um conjunto de leis de zoneamento e parcelamento, e ainda observamos uma questão interessante, ela já definia a localização das universidades, do Centro Cívico e outras áreas, onde o Centro Cívico foi mantido na área determinada por Macedo Vieira (Anexo C, Lei Nº 128/72).

Percebemos a tentativa de preservar o zoneamento definido em projeto por Macedo Vieira e ainda a área destinada ao Centro Cívico, porém, não notamos a intenção de preservar o traçado desta área. Ao mesmo tempo, encontramos a falta de cuidado com o segundo maior espaço público, a Praça Olímpica, que não é nominada como um espaço existente. No § 4º, do ART 47, encontramos também inúmeros elementos que nunca foram implementados na cidade como piscina, kartódromo, hipódromo, etc.

Outro ponto a ser observado seria o zoneamento da área destinada à Faculdade de Filosofia de Cianorte – FAFIC, que segundo Cioffi (1995), foi criada pela Lei Nº 6001, de 12 de setembro de 1969, porém nunca haveria de ser instalada devido problemas políticos. Não sabemos, pela lei, qual área seria destinada ao Setor Universitário referente à FAFIC.

Na Lei Orgânica do Município de Cianorte 01/90, o Capítulo X tratava da Habitação, Urbanismo e Expansão Urbana e o que realmente nos chama a atenção é a referência à observação que deveria ser dada ao *desenho do assentamento*, e ainda aos *interesses arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos, históricos, culturais e ecológicos*. Embora apenas citadas, sem maior detalhamento, estas questões aparecem na Lei, de maneira a confirmar a sua relevância.

No PDM de 1996 os pontos que nos chamam a atenção na Lei de Parcelamento são:

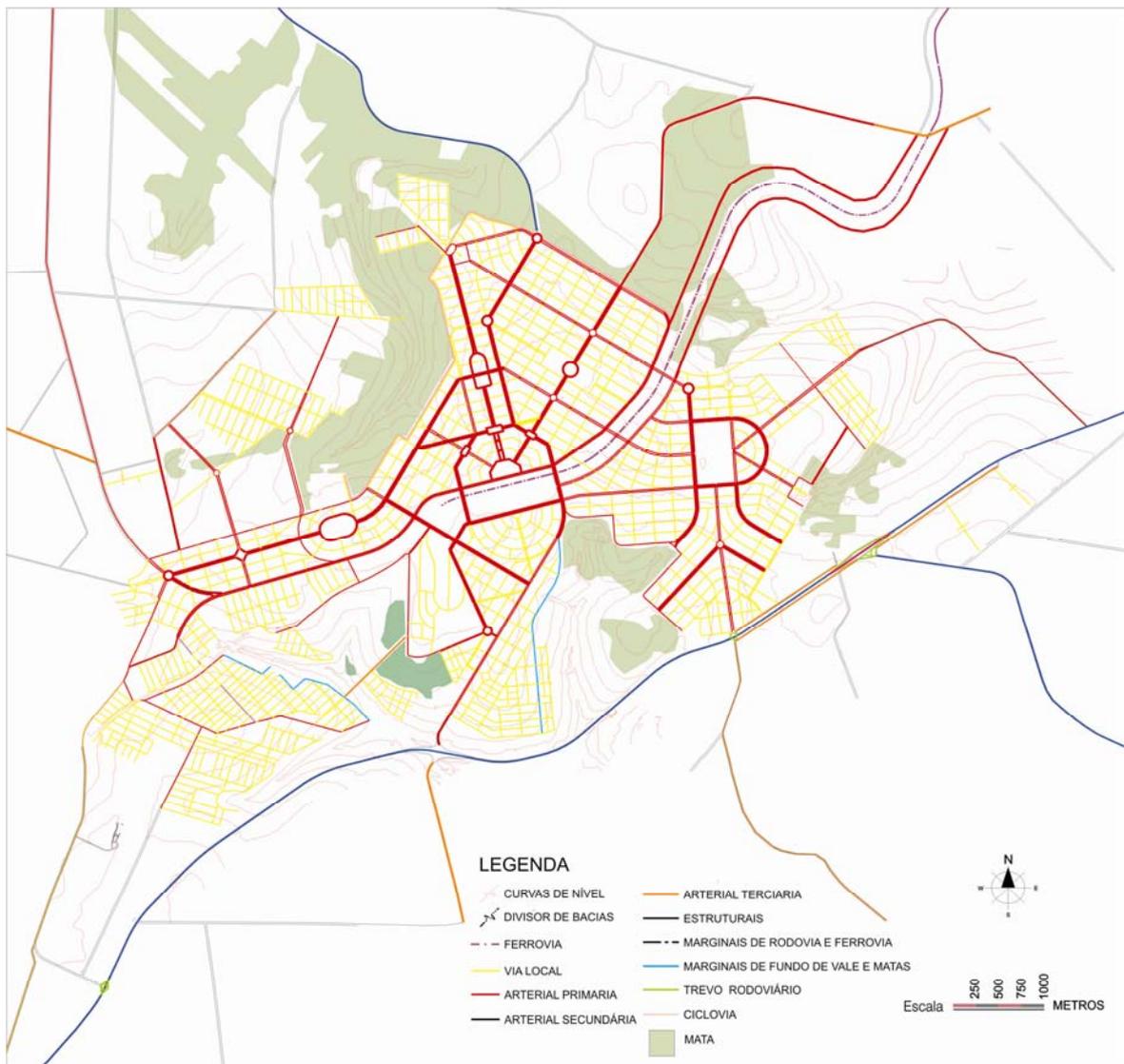
1. *A indicação sobre a largura das vias de fundo de vale*. No caso do Cinturão Verde, o Inciso III indica o mínimo de 15 metros de largura para essas vias, largura originalmente indicada por Macedo Vieira conforme observamos nos estudos do seu plano original. No estudo de caso observamos os problemas com as larguras destas vias.
2. O Inciso IV é claro ao referir-se à *ligação dos novos loteamentos que deveria se dar por uma via de fácil trafegabilidade*. Contudo, como pudemos ver no estudo de caso dos bairros, alguns serviços não eram oferecidos aos moradores devido à falta de ligação por via asfaltada.

3. Observamos ainda nos Incisos V e VIII a *preocupação com a continuidade do sistema viário e a adaptação deste à topografia*. Porém, em nenhum momento a Lei é rígida em relação ao traçado, ou dá instruções sobre a relação desenho/sítio.
4. Já no Inciso XII, vemos a preocupação em *manter as reservas florestais*, algo feito por Macedo Vieira no plano original. Este talvez seja um dos únicos itens mantidos, devido à grande luta de setores da sociedade e do Conselho do Meio Ambiente.

Atualmente, para a aprovação de um projeto de loteamento na cidade de Cianorte deve-se cumprir as diretrizes apontadas pela Lei de Parcelamento do Solo de 2006 e ainda atender os requisitos dos demais órgãos e conselhos envolvidos. Neste caso, são necessários: carta de viabilidade da Companhia Paranaense de Energia (COPEL), carta de viabilidade da Companhia de Saneamento do Paraná (SANEPAR), Licença prévia do Instituto Ambiental do Paraná (IAP), aprovação do Conselho do Meio Ambiente (COMMA) e do Conselho de Planejamento e Gestão Territorial. Todas estas exigências possuem parâmetros técnicos a serem avaliados por cada órgão. Mas o que esta lei garante à cidade e às áreas de expansão em relação ao desenho urbano? Vejamos as partes mais importantes desta Lei:

As diretrizes da Lei de Parcelamento garantem alguns aspectos da cidade como: áreas propícias ou não ao parcelamento, fluidez ao trânsito, áreas mínimas para lotes, áreas institucionais, permanência de áreas verdes, inclinação máxima para áreas parceláveis, etc. De acordo com nosso levantamento, aspectos como legibilidade e continuidade do desenho ficam por encargo do loteador, sem que os órgãos públicos tenham algum tipo de controle rígido sobre esses elementos. A questão da qualidade do desenho urbano é omitida na legislação, de forma que não existem parâmetros reguladores, e nem mesmo para instrução dos técnicos responsáveis pelo projeto ou responsáveis pela análise e aprovação do mesmo.

Em relação ao sistema viário, observa-se apenas em uma seção a questão relacionada à harmonia em relação à topografia na Lei de Parcelamento (ANEXO B). O que observamos, é que o Sistema Viário Básico da Prefeitura poderia ser o ponto crucial para manter o traçado uniforme em toda a malha. Porém, analisando o Mapa do sistema Viário do Plano de 2006 (Figura 3.33, na próxima página), vemos que a falta de um maior detalhamento para as áreas de expansão cria brechas para que os loteadores determinem o traçado da maior parte das vias principais da área a ser ocupada.



**Figura 3.33 - Mapa do Sistema Viário Básico de Cianorte**

**Fonte: adaptado de CIANORTE (2006)**

Desta forma, os interesses econômicos passam a determinar traçados que priorizam um maior número de lotes por área ocupada, proporcionando, desta forma, maior lucro ao empreendedor. O projeto das áreas de expansão se resume a um simples problema de geometria e estatística, sendo que as principais características que garantem ao loteamento a qualidade de “locus” passa despercebida. A aprovação de um loteamento torna-se uma análise quantitativa em detrimento de qualidades qualitativas.

Como vimos, de acordo com as exigências da Lei de Parcelamento, apenas questões técnicas são delimitadas, sendo que as questões estéticas, arquitetônicas, ambientais e

artístico-formais, como já dito, são deixadas por conta exclusiva do loteador. O poder público passa então a regular índices e áreas, averiguando se as vias tem largura contínuas às já existentes e se seguem os padrões estabelecidos pela Lei do Sistema Viário. Tal fato reflete em loteamentos formalmente desconexos entre si, pois apesar dos Requisitos Urbanísticos serem todos atendidos, não são garantidas em nenhum momento características formais e espaciais para os novos loteamentos.

Podemos observar que a questão da legibilidade urbana não é satisfatoriamente abordada nas leis analisadas. Desta forma, a avaliação do projeto nunca terá força suficiente para alterar traçados que não tenham “harmonia” com a topografia, ou que se reprovará um loteamento sob a justificativa de ruptura entre o desenho e a malha existente. Isso se deve ao fato de as leis não apresentarem maior detalhamento e, conseqüentemente, não delegar força suficiente ao avaliador que aprovará ou não o projeto, deixando-o praticamente desprovido de respaldo legal para tal tarefa.

A elaboração de um estudo sistemático das diretrizes do sistema viário das áreas de expansão e a abordagem mais detalhada das obrigações do loteador em relação à qualidade do desenho urbano nas leis de parcelamento seriam duas medidas necessárias para a mudança do cenário das áreas de expansão.

### 3.3 POR UMA CIDADE LEGÍVEL

Será que mesmo depois de tantos desajustes, ainda seria possível garantir a continuidade da qualidade do desenho urbano existente na área central nas demais áreas da cidade? E ainda, seria possível manter a legibilidade nas áreas em constante transformação? Estas são nossas principais questões. Como garantir qualidade ao desenho urbano em áreas em expansão e em áreas com baixa qualidade espacial? Como garantir então padrões de identidade, especialmente no caso de Cianorte?

Como já dito, a individualidade das áreas urbanas pode garantir êxito aos planos urbanísticos. Vimos que Unwin afirma que o plano deve ser a consequência das condições do terreno e as necessidades dos habitantes, e que isto pode garantir a identidade do local.

Todo projeto de uma nova área urbana deve responder questões inerentes ao meio urbano, como, por exemplo, os acessos à área urbana central, a distribuição de vias para transeuntes, automóveis e bicicletas, a organização do tráfego de veículos, a consideração dos pontos de convergência das vias, a localização estratégica dos edifícios públicos, das praças, a arborização urbana, a captação de água das chuvas e do esgoto, os limites das áreas urbanas e seu diálogo com o entorno rural. Estas respostas geradas a partir das condições locais são, em certa medida, garantia de sucesso do desenho de uma área urbana.

Entretanto, de acordo com Rykwert (2006), a cidade não é simplesmente uma resposta automática a questões econômicas, mercadológicas, funcionais e sanitárias. Estética urbana e ecologia, por exemplo, também devem ser tópicos que participam das condicionantes de projeto. É neste sentido que a repetição mecânica de uma malha qualquer pode trazer monotonia para uma nova cidade ou para um novo bairro, enquanto que respostas específicas dadas aos problemas locais podem dar soluções mais ricas, de caráter único.

Portanto, a característica do espaço urbano significativo é o fato de este ser único e, portanto, trazer às pessoas evocações, lembranças e sentimentos únicos. A cidade deve ter imagens ‘fortes’, como fatos marcantes e de destaque no seu tecido urbano. Neste sentido, Rykwert (2006) afirma que o bom planejador sabe que, “qualquer que seja o ‘padrão’ oferecido pela cidade, ele deve ser forte o suficiente para sobreviver a todos os seus inevitáveis distúrbios e a outras vicissitudes, e deve estruturar a experiência urbana; esta experiência deve ser de natureza tal que permita ao cidadão ‘interpretá-la’ por meio de

imagens que Kevin Lynch deduziu da resposta de seus concidadãos para a cidade de Boston”. Estas imagens também garantirão a legibilidade da forma urbana, outra qualidade fundamental ao bom desenho urbano.

Ainda Romani (2008)<sup>7</sup>, defende que a continuidade de detalhes das áreas existentes cria uma seqüência estética, e esta seqüência garante que todos vivam na mesma cidade, sem a divisão entre periferia e centro. O que teremos então seriam partes da cidade nova com continuidade. Mas para que isso aconteça é necessário que se pense a cidade em longo prazo, desprezando os indicativos de planejamento para 5, 10 ou 15 anos, e criando perspectivas mais amplas. Vimos ainda que Conzen aponta que o passado traz lições para o futuro, e que essa é uma das premissas a serem seguidas para imprimir e garantir identidade a uma cidade.

Vejamos então quais seriam os procedimentos necessários para isso, No caso de Cianorte:

Primeiramente, é necessário que se realize a **leitura da cidade**, para a identificação dos elementos urbanos fundamentais para a qualidade ambiental e base para os moradores identificarem a mesma, este levantamento ajudará a definir as condições existentes. Serão identificados espaços públicos, praças, edifícios importantes, vias importantes, áreas da cidade com características especiais, etc. Esta leitura deve se valer de autores que trabalham na identificação da qualidade do desenho urbano e pontos que contribuem para isto como Raymond Unwin, Kevin Lynch, Aldo Rossi. Parte deste levantamento, já realizado neste trabalho, pode contribuir para o prosseguimento do mesmo no caso de Cianorte.

Além da leitura técnica, o **conhecimento da cidade por parte dos cidadãos** é imprescindível, para que eles próprios saibam o valor da paisagem de sua cidade, e o que suas alterações podem implicar tanto positivamente como negativamente. A participação da população no planejamento da paisagem produz novos conhecimentos e conseqüentemente novas propostas para a preservação das qualidades urbanas. A população mais que ninguém pode indicar os elementos significativos na organização da paisagem urbana.

---

<sup>7</sup> Palestra proferida durante Biennale Toscana del Paesaggio, Florença, Itália, 2008.



**Figura 3.34 – Imagem realizada durante atividade com crianças durante a *Festa della Geografia e Biennialina*<sup>8</sup>, em Florença (2008)**

O trabalho junto à população não precisa se restringir apenas aos adultos. O reconhecimento do espaço urbano e de sua história pelas crianças e adolescentes é uma grande fonte de preservação dos elementos urbanos de importância. As crianças também possuem capacidade de reconhecer elementos significativos na cidade e colaborar na identificação e preservação da paisagem urbana, como nos mostra a Figura 3.44, onde uma criança de uma escola da pequena Castelnuovo dei Sabbioni, em Cavriglia Arezzo na Itália, em uma atividade elencou os principais elementos de sua cidade. Este tipo de trabalho também colabora com a educação de cidadãos conscientes, que valorizam a cidade onde vivem.

Após estas análises torna-se possível **elaborar uma legislação forte** que garanta, ao poder público, meios de proteger a qualidade do desenho urbano. Uma legislação mais voltada aos potenciais e problemas locais, e menos generalista embasada em modelos pré-existentes.

---

<sup>8</sup> Biennialina : evento italiano onde a criança é protagonista no direito de cidadania, este evento documenta os projetos inovadores dedicados às crianças realizados por estruturas públicas ou privadas. (DIRE E FARE, 2008)

A elaboração de leis de sistema viário, parcelamento e uso do solo que atendam também às questões de ordem de qualidade visual, especificamente de legibilidade urbana, é necessário para que se tenha o controle sobre as áreas que ainda serão ocupadas e ainda garantir a qualidade de áreas já existentes. Estas leis devem se basear em padrões de conforto que exijam:

- - desenho das vias adaptado ao meio físico existente, a fim de se evitar ao máximo cortes do terreno e movimentação de terra, o que garante a ligação do plano ao lugar, conferindo a este identidade; alternar tipos de traçado viário;
- - memorial descritivo que justifique as formas adotadas em projeto, incluindo aí questões estéticas, assim como, o estudo do entorno, seus problemas e suas qualidades, embasando as soluções apresentadas;
- - desenho que garanta a continuidade formal, do fluxo e apresente pontos claros de convergência de vias, dando continuidade aos elementos urbanos existentes na malha;
- - definição de implantação, com plano de massa, para futuros edifícios públicos como escolas, salões para associações de bairros, igrejas, postos de saúde, quadras esportivas, etc, em locais adequados para a criação de espaços com bom fluxo de pedestres e veículos. O que garante pontos de referência claros pré-definidos para cada área;
- - reserva de espaços especiais em lugar privilegiado para áreas verdes e praças, em zonas de interesse e relevância para o público, com a garantia de integração entre estes vários espaços, a fim de se garantir os corredores urbanos de biodiversidade. A localização e a conformação destes espaços devem favorecer a expressão para a vida comunitária.
- - plano de arborização compatível com as áreas existentes, considerando as espécies locais e sua disposição a fim de conferir maior legibilidade às vias além de colaborar na manutenção de micro climas, fauna e flora.

Ainda deve-se considerar que o projeto de um loteamento ou de revitalização urbana deve ser elaborado por profissional competente. Dos 39 loteamentos aprovados na década de 2000, segundo informações da prefeitura, apenas 20,51% foram elaborados por arquitetos, e mesmo que estes tenham sido elaborados por profissionais da área de urbanismo, não é possível distinguir diferença formal entre os demais loteamentos. Este fato nos remete a duas questões. A primeira seria compreender quem são os profissionais realmente habilitados/capacitados para a execução de tal trabalho. A segunda seria que, estes profissionais, chamados urbanistas, os quais consideramos com formação adequada para desempenhar tal trabalho, não demonstram conhecer os conceitos abordados como

essenciais para a garantia da identidade urbana. Isso nos leva a uma terceira questão, a qual foge um pouco do escopo deste trabalho, que é o *ensino do Urbanismo e do Planejamento Urbano no Brasil*, contudo, gostaríamos de deixar uma nota de que, de acordo com nossa experiência acadêmica, ele deveria passar por algumas reconsiderações, e, sem dúvidas, deveria receber especial atenção tanto nas instituições de ensino como pelo governo. Além disso, mais uma vez esbarramos na falta de uma legislação forte de controle, pois o profissional, quando pressionado pelo investidor/cliente, não se vê amparado por leis que garantam o atendimento de exigência fora dos parâmetros.

Além da legislação, e da exigência de profissionais capacitados para os projetos, seria ainda necessário que os **profissionais do setor público fossem constantemente capacitados**, os quais têm a obrigação de lutar pelo bem comum. Essa necessidade vem da questão que, em muitas vezes, o próprio técnico do órgão público com a função de analisar e aprovar o projeto, não passa por constantes capacitações, o que ocasiona estagnação do conhecimento necessário para elencar as mudanças a serem feitas no projeto para a aprovação. Para isso seria necessário que ele conhecesse propostas urbanas de qualidade, aumentasse seu repertório com experiências e iniciativas bem sucedidas e de valor urbanístico, que servissem de apoio para o trabalho de análise dos projetos a serem analisados. Para isto o poder público deveria direcionar tempo e investimentos para a geração de conhecimento.

## 4 CONCLUSÃO

---

A discussão deste trabalho esteve em torno de como poderíamos garantir a mesma qualidade do desenho urbano de uma cidade originalmente planejada e com alta qualidade espacial em suas áreas de expansão.

Em todos os momentos a individualidade urbana foi o caminho indicado como garantia da vitalidade da forma da cidade. Daí voltamos ao argumento de Lynch, Unwin e Rossi sobre a individualidade e a legibilidade urbanas.

Nosso estudo de caso foi um belo exemplo de um plano com alto grau de identidade. O projeto de Cianorte, de autoria de Jorge de Macedo Vieira, era profundamente ligado às características dadas por Unwin como apropriadas para a criação de espaços urbanos de qualidade. O plano original seguiu as recomendações de Unwin para o planejamento de áreas urbanas com identidade. As diretrizes dadas por ele aparecem em muitos detalhes da morfologia de Cianorte, o que confere o bom resultado obtido pelo projeto de Macedo Vieira na construção da forma urbana.

Macedo Vieira trouxe para o plano de Cianorte o tipo *city garden*, no qual a integração do projeto da cidade ao sítio é o principal ponto para conferir identidade à forma proposta. A qualidade visual deste projeto foi conferida ainda por tratamento específico no ordenamento principal, no qual o traçado das vias, o tratamento dos nós, a localização dos edifícios públicos e o tratamento dos espaços públicos trazem para o projeto qualidades individuais, reforçando ainda mais o sentido de identidade do lugar.

Porém algumas destas qualidades se perderam em sua implantação e outras em sua expansão. Vários pontos do traçado original de Cianorte foram alterados durante a implantação da cidade. Isto provocou certo descompasso entre o projeto original e a cidade efetivamente implantada. Outras partes foram simplesmente eliminadas por questões econômicas, lembrando que havia, por parte da CMNP, a intenção de retomar futuramente a implantação destas áreas com o mesmo desenho do projeto original. Houve ainda a mudança de implantação de diversos edifícios públicos, o que ocasionou mudanças do uso em áreas previamente determinadas para isto no projeto original, como foi o caso mais evidente: o ocorrido com a Avenida Brasil que, mesmo sendo a principal avenida da

cidade, permaneceu durante décadas com inúmeros lotes vagos por não haver ali comércio consolidado.

O caso dos bairros novos criados após a década de 1990 também foi uma questão de grande relevância para a redução da legibilidade e conseqüente qualidade do desenho urbano. Os bairros implantados após a primeira etapa de ocupação não seguiram quaisquer parâmetros que pudessem garantir a qualidade do desenho existente na área central da cidade, a saber: a obediência aos fatores naturais, com traçado adequado ao terreno, criação de espaços públicos principais e secundários, para a constituição da cidade polinucleada. Os lotes rurais foram os definidores do traçado destes novos bairros, sendo totalmente desprezado o plano existente para estas áreas. O desenho destas áreas apresentou-se totalmente geométrico configurado em malhas ortogonais que não respeitam a topografia local. Em muitos casos não existe uma hierarquia clara entre as vias. A implantação e o desenho destas vias tampouco não criam perspectivas adequadas para os edifícios públicos, o que tira do bairro seus principais pontos focais, nós e marcos. Este é um fato determinante para a redução da legibilidade nas novas áreas da cidade.

O poder público, sem respaldo legal, não pode exigir que o mercado imobiliário siga um 'padrão' de elementos formais que garantam a legibilidade destas novas áreas. Isto só seria possível se estes elementos fossem levantados e definidos como essenciais para projetos de expansão. Contudo, uma atitude desta natureza, que levaria ao controle da qualidade espacial, ainda não é vista tecnicamente como imprescindível. Isto acabou por permitir recortes na malha urbana que se apresentam, hoje, como partes de um quebra cabeça: se encaixam, mas não constituem uma figura única, ou seja, não apresentam continuidade, nem legibilidade, nem identidade.

A garantia que uma área terá as qualidades ambientais esperadas depende de inúmeros fatores, que por sinal, Unwin e Macedo Vieira já conheciam e empregavam em seus planos. Todos os órgãos responsáveis pela fiscalização do empreendimento deveriam ter como prioridade tanto as questões técnicas como questões ligadas à qualidade do projeto, tanto do desenho como ambiental. O projeto deveria ser desenvolvido por profissional realmente qualificado, o que nem sempre é sinônimo de profissional habilitado. Unwin ainda recomenda o trabalho de um especialista para gerir o desenvolvimento da cidade. Hoje falamos em multidisciplinaridade, por isso teríamos um grupo de especialistas, coordenados por um urbanista, gerindo o crescimento e a revitalização urbana. E,

principalmente, o projeto deve valer-se das questões locais, buscando para isso soluções e propostas específicas.

Além de confirmar estas debilidades da Cidade Construída e sugerir possibilidades de mudanças nos rumos do planejamento futuro de Cianorte – ou pelo menos chamar a atenção para a necessidade disso - este trabalho nos aponta caminhos para a continuidade de estudos, especialmente sobre a questão das estratégias de participação da população, inclusive crianças e adolescentes, durante o processo de planejamento urbano, e no caso específico de Cianorte, a retomada dos estudos das características principais e especiais da forma urbana. Pois conhecer onde se vive é a melhor forma de se criar a ligação entre o morador e sua cidade.

## 5 REFERÊNCIAS

---

ANDRADE, C. R. M; CORDOVIL, F. C. S. A cidade de Maringá, PR. o plano inicial e as “requalificações urbanas” *In: X COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, DIEZ AÑOS DE CAMBIOS EN EL MUNDO, EN LA GEOGRAFÍA Y EN LAS CIENCIAS SOCIALES, 1999-2008, 2008, Barcelona, Anais.* Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/55.htm>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2009.

APROMAC E SEFLORAL, **Arboriza Tree**, Relatório Final – Levantamento Quali-Quantitativo das Árvores Urbanas de Cianorte, Cianorte: 2008. 1 CD-ROM.

APROMAC, Disponível em: <<http://www.apromac.org.br/noticias008.htm>> Acesso em: 20 janeiro 2009.

BARROS NETO, P. M. **Entrevista cedida a Anelise Guadagnin Dalberto e Renato Leão Rego.** Cianorte, 19 de agosto de 2008.

BENEVOLO, L. **História da cidade.** São Paulo: Perspectiva, 1993.

BONFATO, A. C. Jorge de Macedo Vieira o orgânico e o geométrico na prática urbana (1920-1960). **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, publicação semestral da ANPUR v 5, n 2, Nov. de 2003.

BRASIL. **Estatuto das Cidades**, Lei nº10.257, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Congresso Nacional. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/estatuto/>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2009.

CHOAY, F. **O urbanismo.** São Paulo: Perspectiva, 2003.

CIANORTE, **Lei Orgânica do Município de Cianorte**, Cianorte: Gráfica Igapó, 1990.

CIANORTE, Prefeitura Municipal de Cianorte. **Dados municipais.** Disponível em <[www.cianorte.pr.gov.br](http://www.cianorte.pr.gov.br)> Acesso em 29 abril 2007.

CIANORTE. Prefeitura Municipal. **Plano de desenvolvimento municipal de Cianorte.** Cianorte, 2006.

CIANORTE. Prefeitura Municipal. **Plano diretor municipal de Cianorte**. Cianorte, 1996.

CIOFFI, H. et al. **Cianorte, sua história contada pelos pioneiros**. Cianorte: Gráfica Ideal, 1995.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ - CMNP. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. Publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. São Paulo: Edanaee, 1975.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 2006.

DALBERTO, A. G. **Área de expansão no município de Cianorte**, Monografia (Pós Graduação em Gestão Ambiental), FAFIPA: Paranavaí, 2005.

DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DICIONÁRIO AURÉLIO ELETRÔNICO SÉCULO XXI. Versão 3.0 CD ROM: Nova Fronteira. Novembro, 1999.

FRESCA, T. M. **A rede urbana no norte do Paraná**. Londrina: Eduel, 2004.

GAUTHIER, P.; GILLILAND, J. Mapping urban morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form. International Seminar on Urban Form, **anais** 2006.

GOOGLE EARTH. 4.2.0181.2634 (beta). Microsoft Windows XP. Kh.google.com. Disponível em: < <http://baixaki.ig.com.br/download/Google-Earth.htm>>. Acesso em: < 26 de fevereiro de 2008>.

HALL, P. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1988.

HOWARD, E. **Cidades-Jardins do Amanhã**. São Paulo: Hucitec-EDUSP, 1996.

RYKWERT, J. **A idéia de cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

LUZ, F. **O fenômeno urbano numa zona pioneira: Maringá**. Maringá: A Prefeitura, 1997.

LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 1981.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

PENTEADO, H. M. e ALVAREZ, C E. Corredores verdes urbanos: estudo da viabilidade de conexão das áreas verdes de Vitória. **Paisagem e Ambiente**, v. 24, p. 57-68, 2007

PIVETTA, K. F. L. e SILVA FILHO, D. F.; BOLETIM ACADÊMICO; ARBORIZAÇÃO URBANA, **Série Arborização Urbana**. UNESP/FCAV/FUNEP, Jaboticabal, SP - 2002

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CIANORTE. Disponível em: <[www.cianorte.pr.gov.br/noticias\\_view.php?id=648](http://www.cianorte.pr.gov.br/noticias_view.php?id=648)> acesso em: 12 de fevereiro de 2009.

REGO, R. L. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. **Acta Scientiarum**, Maringá, v.23, n.6, 2001. p.1569-1577.

RETRATOS, Disponível em: <[www.sefloral.com.br/60008.htm](http://www.sefloral.com.br/60008.htm)> Acesso em: 20 janeiro 2009.

ROSSI. A. **A arquitetura da cidade**. 2º ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SAMPAIO, A. C. F. **Análise da arborização de vias públicas das principais zonas do plano piloto de Maringá-PR**. Dissertação (Pós-Graduação em Geografia Mestrado) - UEM, Maringá, 2006.

STEINKE, R. Z. **Ruas curvas versus ruas retas: na história das cidades, três projetos do engenheiro Jorge de Macedo Vieira**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – USP , São Carlos, 2002.

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

UNIVERSITY LIBRARIES, **Planned Communities**. Disponível em: <[www.lib.umd.edu/NTL/gardencities.html](http://www.lib.umd.edu/NTL/gardencities.html)> Acesso em: 20 de janeiro 2009.

UNWIN, R. **La practica del urbanismo. una introducción al arte de proyectar ciudades e barrios**. Barcelona: GG, 1984.

URBANIDADES. **Banco de imagens de urbanismo e planejamento urbano**. Disponível em: <[HTTP://urbanidades.arq.br/bancodeimagens](http://urbanidades.arq.br/bancodeimagens)> Acesso em: 20 de janeiro de 2009.

WHITEHAND, J.W.R. British urban morphology: the Conzenian tradition. International Seminar on Urban Form, **anais** 2001. 5 (2) p. 103,109 . Disponível em: <[http://www.urbanform.org/online\\_unlimited/um200102\\_103-109.pdf](http://www.urbanform.org/online_unlimited/um200102_103-109.pdf)> Acesso em 20/08/2008.

## 6 BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

---

ALMANDOZ, A. The garden city in early twentieth-century. Latin America. **Urban History**, v.31, n.3, 2004. p.437-452.

ANDRADE, C. R. M. DE. **Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo**. Tese doutoral. Universidade de São Paulo, São Paulo: 1998.

ANDRADE, C. R. M. de. Ressonâncias do tipo cidade-jardim no urbanismo de cidades novas no Brasil. VI Seminário de história da cidade e do urbanismo - **anais**, Natal, 2000. Natal: UFRN, 2000.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT) **NBR 6023**, Informação e documentação. Referências - elaboração, Rio de Janeiro, 2002.

BRASIL. **Lei 6766/79** alterada pela 9785/99 Parcelamento do solo urbano, 1999.

BELINCANTA, A.; DE ANGELIS NETO, G. **Textos: Tecnologia em infra-estrutura urbana**. Volume I. Maringá, 2007.

CIANORTE, **Lei 128** de 9 de dezembro de 1972, Estabelece o código de zoneamento e loteamentos urbanos e sistema viário do município e dá outras providências. Cianorte, 1972.

CIANORTE. *PDM 1996 - Plano Diretor Municipal de Cianorte de 1996*. Cianorte, PR, 1996.

CIANORTE. *PDM 2006 - Plano Diretor Municipal de Cianorte de 2006*. Cianorte, PR, 2006.

COMPANHIA CITY DE DESENVOLVIMENTO. **História da Companhia City**. s.l.: s.d.

DIAS, E. dos S. **Atuação do agente fundiário na produção do espaço urbano – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná: uma presença constante na cidade de Cianorte**. 1998. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.

CAMPOS FILHO, C. M., **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1992.

CARVALHO, L. D. M. **O Posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná e sucessora, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná**. Dissertação (Programa de Pós Graduação em Geografia) Universidade Estadual de Maringá - Maringá, 2000.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 2006.

DALBERTO, A. G. e REGO, R. L. Desconfiguração do uso do eixo viário principal de Cianorte. VI Encontro tecnológico da engenharia civil e arquitetura ENTECA, **anais**. Maringá: Universidade Estadual de Maringá, Brasil, 23 - 26 outubro 2007.

EPODUNK, **Letchworth**. Disponível em: <<http://uk.epodunk.com/profiles/england/letchworth/3000750.html>> Acesso em: janeiro de 2009.

FORMAN, R. T.T., **Land mosaics: the ecology of landscapes and regions**. Cambridge [UK] : Cambridge University Press , 1995.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>>. Acesso em: <25 de janeiro de 2009>.

KATZMAN, M. T. **Cities and frontiers in Brazil: regional dimensions of economic development**. Cambridge, Mass.: Londres: Harvard University Press, 1977.

KATZMAN, M. T. Colonization as an approach to regional development: northern Paraná, Brazil. **Economic development and cultural change**, v.26, n.4, 1978. julho. p.709-724.

LAMAS, J. M. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**, Lisboa: Fundação Calouste Gulbentian, Junta de investigação Científica e Tecnológica, 1992.

LEME, M. C. S. **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. 2 ed. Salvador: UFBA, 2005.

MACEDO, O; LEICI C.; CORDOVIL, F C; REGO, R. **Pensar Maringá: 60 anos de plano**. Maringá: Massoni, 2007.

MASCARÓ, L. R. e MASCARÓ, **Juan Vegetação urbana**. Porto Alegre, Finep/UFRGS, 2002.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec: Polis, 1984.

MUMFORD, L. **A cidade na história, suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

MÜLLER, M. S e CORNELSEN, J. M. **Normas e padrões para teses, dissertações e monografias**. Londrina, Eduel, 2003.

PURDOM, C. B. **The building of satellite towns. a contribution to the study of town development and regional planning**. Londres: j. m. dent & son ltd., 1949.

REGO, R. L. e MENEGUETTI, K. S. A forma urbana das cidades de médio porte e dos patrimônios fundados pela companhia melhoramentos norte do Paraná. **Acta Scientiarum**, v.28, n.1, 2006. p.93-103.

REGO, R. L. e MENEGUETTI, K. S. British urban form in twentieth-century Brazil. urban morphology. International Seminar on Urban Form. **Abstracts** v.12 n.1 (2008)

REGO, R. L. e MENEGUETTI, K. S. o território e a paisagem: a formação da rede de cidades no norte do Paraná e a construção da forma urbana. **Paisagem & Ambiente**, 2008.

REGO, R. L. e MENEGUETTI, K. S. Urban form of british new cities in northern Paraná. isuf – XIV International Seminar on Urban Form – **anais**. Ouro Preto: Escola de Arquitetura da UFMG: Universidade Federal de Ouro Preto, 2007.

REGO, R. L. et al. Desenhar cidades: padrão e prática da CTNP. ENTECA – V Encontro Tecnológico da Engenharia Civil e Arquitetura - **anais**. Maringá: Igraf, 2005.

REGO, R. L. et al. Reconstruindo a forma urbana: uma análise do desenho das principais cidades da Companhia de Terras Norte do Paraná. **Acta Scientiarum**, Maringá v.26, n.2, 2004. p.141-150.

ROWE, C. K. **Ciudad Collage**. Barcelona: GG, 1981.

SITTE, C. **A construção da cidade segundo princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.

SPIRN, A. W. **O jardim de granito: a natureza no desenho da cidade**. São Paulo: Edusp, 1995.

WOLFF, S. F. S. **Jardim América: primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura**. São Paulo: IMESP, 2001.

## APÊNDICE A

### Mapa utilizado em entrevista com moradores de Cianorte



UEM - UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ

PEU – Programa de Engenharia Urbana - Mestrado

Mestranda: Anelise Guadain Dalberto

Orientador: Dr. Renato Leão

Assinalar com caneta colorida a Avenida que você considera como **principal** no Centro de Cianorte.



local da entrevista: \_\_\_\_\_

sexo: Fem ( ) Masc. ( )

data: \_\_\_\_\_

escolaridade: 1º grau ( ) 2º grau ( ) 3º grau ( )

nº: \_\_\_\_\_

**Tabela APÊNDICE A: Local de realização de cada entrevista e resultado de respostas por via**

| <b>Avenida Escolhida pelo entrevistado</b> | <b>local de realização da pesquisa</b> | <b>Nº de pessoas</b> | <b>total</b>      |
|--|--|----------------------|-------------------|
| <b>Av. Souza Naves</b>                     | <b>Souza Naves</b>                     | <b>13</b>            | <b>31</b>         |
|  | <b>Paraná</b>                          | <b>11</b>            |                   |
|  | <b>Goiás</b>                           | <b>4</b>             |                   |
|  | <b>Santa Catarina</b>                  | <b>3</b>             |                   |
| <b>Av. Goiás</b>                           | <b>Souza Naves</b>                     | <b>2</b>             | <b>15</b>         |
|  | <b>Paraná</b>                          | <b>6</b>             |                   |
|  | <b>Goiás</b>                           | <b>4</b>             |                   |
|  | <b>Pará</b>                            | <b>1</b>             |                   |
|  | <b>Santa Catarina</b>                  | <b>1</b>             |                   |
|  | <b>XV de Novembro</b>                  | <b>1</b>             |                   |
| <b>Av. Paraná</b>                          | <b>Souza Naves</b>                     | <b>2</b>             | <b>4</b>          |
|  | <b>Paraná</b>                          | <b>2</b>             |                   |
| <b>Total de pessoas entrevistadas</b>      |  |                      | <b>50 pessoas</b> |

**ANEXO A****TABELA ANEXO B - Evolução Urbana – Bairros de Cianorte****Fonte: PREFEITURA DE CIANORTE 2009**

| NOME                                | ANO        | TERRENO      | NÚMERO DE UNIDADES |
|-------------------------------------|------------|--------------|--------------------|
| <b>NÚCLEO INICIAL</b>               |            |              |                    |
| 01 Zona 01                          |            |              |                    |
| 02 Zona 02                          |            |              |                    |
| 03 Zona 03                          |            |              |                    |
| 04 Zona 04                          |            |              |                    |
| 05 Zona 05                          |            |              |                    |
| 06 Zona 06                          |            |              |                    |
| 07 Zona 07                          |            |              |                    |
| 08 I.B.C. (Zona de Armazéns)        |            |              |                    |
| 09 COCAMAR                          | 1954       | 9.648.925,43 | 8.666              |
| 10 Vidigal                          |            |              |                    |
| 11 São Lourenço                     |            |              |                    |
| <b>DÉCADA DE 70</b>                 |            |              |                    |
| 12 Arcésio Guimarães                | 01-07-1977 | 86.832,69    | 228                |
| <b>DÉCADA DE 80</b>                 |            |              |                    |
| 13 Distr. Industrial Adelino Pagani | 29-02-1986 |              | Inexistente        |
| 14 Hilda Stevanato                  | 18-03-1986 | 48.400,00    | 94                 |
| 15 Conjunto América                 | 26-08-1986 | 48.800,00    | 101                |
| 16 Conjunto América II              | 15-12-86   | 33.880,00    | 66                 |
| 17 Conj. Ovídio L. Franzoni         | 21-06-1987 | 19.668,32    | 66                 |
| 18 Mutirão da Zona 07               | 21-07-1987 | 19.668,31    | 65                 |
| 19 Conj. Pedro Moreira              | 27-07-1987 | 72.600,00    | 173                |
| 20 UEM                              | 18-08-0987 |              | 1                  |
| 21 Conj. Beatriz Guimarães          | 03-10-1988 | 74.440,00    | 150                |
| 22 Sol Nascente I                   | 08-02-0989 | 12.200,00    | 36                 |
| 23 Jardim Tropical                  | 07-07-0989 | 101.640,00   | 193                |
| 24 João José Melão                  | 17-10-1989 | 6.831,00     | 12                 |
| 25 Jd. Gralha Azul                  | 09-11-1989 |              | 285                |
| <b>DÉCADA DE 90</b>                 |            |              |                    |
| 26 Zona Industrial                  | 10-10-1990 | 61.137,16    | 31                 |
| 27 Mutirão De São Lourenço          | 14-11-1990 | 78.650,00    |                    |
| 28 Conjunto Cianorte II             | 20-01-1991 | 78.650,00    | 184                |
| 29 Sol Nascente II                  | 08-02-1991 | 12.470,00    | 34                 |
| 30 Conj. Portal da América          | 05-04-0991 | 48.137,60    | 76                 |

|                     |                                    |            |            |     |
|---------------------|------------------------------------|------------|------------|-----|
| 31                  | Jd. Alto da Cidade                 | 03-07-1991 | 48.400,00  | 96  |
| 32                  | Conj. João de Barro                | 15-05-1992 | 72.600,00  | 150 |
| 33                  | Programa Casa da Família - Mutirão | 11-06-92   | 4.890,71   | 16  |
| 34                  | Conj. Cidade Alta                  | 08-07-1992 | 84.700,00  | 179 |
| 35                  | Conj. Bela Vista                   | 30-07-1992 | 39.124,89  | 178 |
| 36                  | Jd. das Oliveiras                  | 09-11-1992 | 33.800,00  | 69  |
| 37                  | Century Park                       | 04-12-1992 | 266.200,00 | 348 |
| 38                  | Jd. Paraíso                        | 11-10-1993 | 44.165,00  | 75  |
| 39                  | Jd. Primavera                      | 29-03-1994 | 24.200,00  | 38  |
| 40                  | Jd. Asa Branca I                   | 11-05-1995 | 172.304,00 | 284 |
| 41                  | Novo Centro Compl. Ind. Vest.      | 28-09-1995 | 30.520,79  | 13  |
| 42                  | Jd. Asa Branca II                  | 11-01-1996 | 162.140,00 | 290 |
| 43                  | Jd. Aeroporto I                    | 16-01-1996 | 64.710,00  | 181 |
| 44                  | Jd. Aeroporto II                   | 16-01-1996 | 33.880,00  | 117 |
| 45                  | Conj. Ilha Bela                    | 25-09-1998 | 35.061,62  | 53  |
| 46                  | Zona 7 (Quadras 70 e 73)           | 13-10-1998 |            | 51  |
| 47                  | Jd. Maringá                        | 26-05-1999 | 72.156,51  | 110 |
| 48                  | Jd. Vitória                        | 04-08-1999 | 196.020,00 | 327 |
| 49                  | Residencial Alpha Club             | 27-08-1999 | 72.600,00  | 28  |
| <b>DÉCADA DE 00</b> |                                    |            |            |     |
| 50                  | Quadra 37 – São Lourenço           | 26-02-2000 |            |     |
| 51                  | Jd. Universidade I                 | 11-04-2001 | 121.492,60 | 168 |
| 52                  | Jd. Universidade II                | 16-04-2001 | 73.271,10  | 158 |
| 53                  | Mitre Nabhan                       | 01-06-2001 |            | 29  |
| 54                  | Jd. Céu Azul                       | 20-09-2001 | 116.505,12 | 166 |
| 55                  | Moradias Marselha                  | 09-10-2001 | 76.600,00  | 196 |
| 56                  | Jd. Santa Mônica                   | 03-05-2002 | 220.946,00 | 402 |
| 57                  | Residencial Morada do Sol          | 10-06-2002 | 72.600,00  | 135 |
| 58                  | Conj. Caetano Marchini             | 17-11-2002 | 4.846,60   | 23  |
| 59                  | Jd. Universidade III               | 18-12-2002 | 96.119,50  | 139 |
| 60                  | Residencial Morada do Sol II       | 31-03-2003 | 133.100    | 257 |
| 61                  | Jd. São Francisco                  | 22-05-2003 | 120.81,00  | 158 |
| 62                  | Jd. Grevilhas                      | 27-06-2003 | 30.000,734 | 56  |
| 63                  | Jd. Eldorado                       | 21-07-2003 | 33.800,00  | 77  |
| 64                  | Jd. São Francisco de Assis         | 24-07-2003 | 13593,93   | 36  |
| 65                  | Jd. Ângelo Liberati                | 28-07-2003 | 48.400,00  | 112 |
| 66                  | Jardim Verdes Campos               | 04-09-2003 | 38.720,00  | 77  |
| 67                  | Jd. Nossa Sra. Do Rocio            | 12-09-2003 | 24.200,00  | 57  |
| 68                  | Complexo Industrial Bataglia       | 03-10-2003 | 60.446,00  | 30  |
| 69                  | Jd. Santa Felicidade               | 11-11-2003 | 96.800,00  | 163 |
| 70                  | Residencial Atlântico              | 28-11-2003 | 119.790,00 | 145 |

|    |                                 |            |            |     |
|----|---------------------------------|------------|------------|-----|
| 71 | Residencial Atlântico II        | 28-11-2003 | 120.000,00 | 149 |
| 72 | Jd. Universidade II 3º fase     | 18-03-2004 | 23.454,17  | 38  |
| 73 | Residencial Laranjeiras         | 05-07-2004 | 41.624,00  | 88  |
| 74 | Jd. Santa Mônica II             | 05-07-2004 | 220.946,00 | 342 |
| 75 | Jd Universidade III fase        | 2004       |            | 139 |
| 76 | Jd Império do Sol               | 2004       |            | 27  |
| 77 | Jd Santa Ana                    | 2004       |            | 42  |
| 78 | Jd. Vó Geni                     | 2004       |            | 47  |
| 79 | Residencial Atlântico IV        | 2004       |            | 321 |
| 80 | Jd Vale Verde                   | 2004       |            | 52  |
| 81 | Res. Parque das Nações          | 2004       |            | 778 |
| 82 | Residencial Ilha do Mel         | 2004       |            | 52  |
| 83 | Residencial Olímpico            | 2004       |            | 91  |
| 84 | Residencial José Guimarães      | 2004       |            | 104 |
| 85 | Jardim Universidade ! – 3º fase | 2004       |            | 38  |
| 86 | Residencial Viviane             | 2004       |            | 86  |
| 87 | Residencial Atlântico III       |            |            | 38  |
| 88 | Condomínio Cinturão Verde       |            |            | 40  |
| 89 | Conj. Resid. Aquiles Cômar      |            |            | 462 |
| 90 | Residencial Jose Hohl           |            |            | 36  |
| 91 | Jardim Mafra I                  |            |            | 282 |
| 92 | Zona 7 Q. 72 e 71               | 2008       |            | 63  |

## ANEXO B

---

### LEI Nº 128/72, 1972 (grifo nosso)

Art. 33 – Considera-se zoneamento, para fins deste código, a divisão do Município em zonas de uso diferentes segundo a sua precípua destinação, objetivando o desenvolvimento harmônico da comunidade e o bem estar social de seus habitantes.

(...)

Da divisão das áreas Urbanas

Art. 42 - As áreas urbanas do município de Cianorte ficam divididas inicialmente, conforme planta de zoneamento de uso do solo urbano, a saber:

- I – zonas comerciais (ZC)
- II – zonas de Armazéns (ZA)
- III – zona Industrial (ZI)
- IV – zonas residenciais (ZR)
- V – zonas verdes (ZV)
- VI – setores especiais

Art. 47 – Os Setores Especiais, segundo a sua precípua destinação, classificam-se em:

- I – Cívico;
- II – Militar;
- III – Universitário;
- IV – Recreativo.

§ 1º - O Setor Cívico compreende a área delimitada pela Avenida Santa Catarina, Rua Ipiranga, Avenida Brasil, contorno da quadra 70, Rua Fernão Dias, Avenida Rio Grande do Sul, Rua Princesa Izabel até Avenida Santa Catarina.

(...)

§ 3º - O Setor Universitário é compreendido pela área reservada à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Cianorte, bem como as demais áreas reservadas a outras Faculdades que venham a ser criadas.

§ 4º - O setor recreativo compreende os Parques Infantis, Praças de Esportes, piscinas, ginásios de esportes, kartódromos, hipódromos, e demais praças de acordo com a planta geral da cidade.

(...)

Art. 77 § 1º Para exame do loteamento projetado, o interessado deverá apresentar memorial e plantas, nos termos da legislação federal em vigor, e com atendimento das exigências urbanísticas locais a serem estabelecidas em Regulamento Municipal, de conformidade com as Diretrizes Básicas a ser fixada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município<sup>9</sup>.

Art. 81 Todo loteamento deverá prever, além das ruas e logradouros públicos estabelecidos, um mínimo de 10% (dez por cento) de área líquida para escolas públicas e outros edifícios públicos municipais que serão transferidos à Prefeitura, mediante escritura pública no ato da aprovação do respectivo projeto.

---

<sup>9</sup> Não se constatou a existência de tal Plano, o que pode ter ocorrer devido à falta de preservação do material.

§ 1º - A localização e uso das áreas destinadas a espaços verdes e edifícios públicos, serão indicados no processo de loteamento seguindo as diretrizes do órgão municipal competente, em harmonia com o P.D.D.O..

## LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE CIANORTE, 1990

(grifo nosso)

(...)

Art. 233 – O Conselho Municipal de Habitação e Urbanismo é o órgão constituído por lei para gerir a política habitacional e urbanística do Município.

Art. 234 – O uso do solo para a expansão urbana deverá observar:

I – usos próprios, densidade de ocupação, desenho do assentamento e acessibilidade;

II – reserva de áreas verdes e proteção de interesses arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos, espeleológicos, históricos, culturais e ecológicos;

## PDM 1996

(grifo nosso)

**Art. 7º** - Os LOTEAMENTOS deverão atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:

I. As áreas a serem doadas ao Município a título de ÁREAS PÚBLICAS serão, no mínimo, formadas por:

- a. Área Institucional;
- b. Área de Preservação Ecológica, quando houver;
- c. Áreas de lazer;
- d. Áreas de Arruamento;
- e. Áreas Non Aedificandi, quando houver.

II. As áreas públicas, em cada caso específico, serão fixadas pela Prefeitura e a quantidade a ser doada ao município não poderá ser inferior à 35% (trinta e cinco por cento) da área total a ser loteada.

III. Ao longo das áreas públicas de fundos de vales, das faixas de segurança das linhas de transmissão de energia e das faixas de domínio das rodovias, viadutos e ferrovias, será obrigatória a execução de uma via de no mínimo 15 (quinze) metros de largura.

IV. Só poderão ser parceladas áreas com acesso direto a via pública e em boas condições de trafegabilidade a critério da prefeitura municipal.

V. O arruamento deverá articular-se com as vias adjacentes, existentes ou projetadas e harmonizar-se com a topografia local devendo observar as imposições da lei do sistema viário básico.

VI. As áreas de lazer, destinadas a construção de praças não serão inferiores a 5% (cinco por cento) da área total loteada.

VII. As áreas institucionais não serão inferiores a 5% (cinco por cento) da área total loteada.

VIII. Os projetos de loteamento deverão observar obrigatoriamente a hierarquia, dimensões, continuidade e normas complementares referentes às vias, definidas pela Lei do Sistema Viário Básico do Município e/ou pela Prefeitura Municipal.

IX. (...)

X. (...)

XI. Na área urbana, as áreas de preservação ecológica ao longo de todos os cursos d'água, ou fundos de vales serão de, no mínimo, 100 (cem) metros para cada lado das margens, a critério do órgão competente da prefeitura municipal.

XII. Todas as reservas florestais existentes na área urbana ou de expansão urbana são consideradas para efeito desta Lei como áreas de preservação ecológica.

XIII. (...) (PDM, 1996, grifo nosso)

#### L E I Nº 2.748/2006

### **DISPÕE SOBRE O PARCELAMENTO E A ANEXAÇÃO DO SOLO PARA FINS URBANOS, CONSTANTE DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL - PDM - DO MUNICÍPIO DE CIANORTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

(grifo nosso)

#### **Áreas Parceláveis e Não Parceláveis (...)**

##### **Requisitos Urbanísticos**

Art. 6º . Os loteamentos deverão atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:

I. só poderão ser parceladas áreas com acesso direto à via pública em boas condições de trafegabilidade, a critério da Prefeitura Municipal;

II. o proprietário da área cederá à Prefeitura Municipal, à título de ÁREAS PÚBLICAS, sem ônus para esta, e à critério desta, uma percentagem mínima de 35% da área a lotear, formadas por:

- a) Área Institucional;
- b) Áreas de lazer;
- c) Áreas de arruamento.

III. Além dos 35% da área loteável, farão parte também das áreas públicas, quando houver:

- a) área de preservação ecológica;
- b) áreas *Non Aedificandi*.

IV. as áreas de lazer, destinadas a construção de praças, não serão inferiores a 5% (cinco por cento) da área total loteável;

V. as Áreas Institucionais, destinadas a construção de equipamentos comunitários não serão inferiores a 5% (cinco por cento) da área total loteável;

VI. as vias de loteamento deverão articular-se com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas e harmonizar-se com a topografia local;

VII. a hierarquia das vias, além do estipulado na Lei do Sistema Viário Básico existente, deverá obedecer ao seguinte:

- a) os projetos de loteamento deverão observar obrigatoriamente a hierarquia, dimensões, continuidade e normas complementares referentes às vias, definidas pela Lei do Sistema Viário Básico e/ou pela Prefeitura Municipal;
- b) todo projeto de loteamento deverá incorporar no seu traçado viário os trechos que a Prefeitura Municipal indicar, para assegurar a continuidade do sistema viário geral da cidade;

#### **Capítulo V**

##### **Da Consulta Prévia**

Art. 9º . Cumpridas as etapas do Capítulo anterior e havendo viabilidade da implantação do loteamento, o interessado apresentará o anteprojeto, de acordo com as diretrizes definidas pela Prefeitura Municipal, composto de:

VIII A indicação das áreas que perfazem, no mínimo 35% (trinta e cinco por cento) da área total loteada e que passarão ao domínio do Município, e outras informações, em resumo, em metros quadrados e percentuais, sendo:

- a) área total do parcelamento.
- b) área total dos lotes;
- c) área pública, a saber:
  - 1) área destinada à via pública;
  - 2) áreas verdes;
  - 3) áreas destinadas a Equipamentos Comunitários;
  - 4) praças e jardins.
- (...)

VI. as vias de loteamento deverão articular-se com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas e harmonizar-se com a topografia local;

VIII. a hierarquia das vias, além do estipulado na Lei do Sistema Viário Básico existente, deverá obedecer ao seguinte:

- c) os projetos de loteamento deverão observar obrigatoriamente a hierarquia, dimensões, continuidade e normas complementares referentes às vias, definidas pela Lei do Sistema Viário Básico e/ou pela Prefeitura Municipal;
- d) todo projeto de loteamento deverá incorporar no seu traçado viário os trechos que a Prefeitura Municipal indicar, para assegurar a continuidade do sistema viário geral da cidade;

(Lei de Parcelamento de Cianorte de 2006)

# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)