



O PENSAMENTO URBANO EM CASCAVEL¹

ZEN, Crysthiani Pereira Paulino²

BONIATTI, Maysa Sandri³

MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata⁴

RESUMO

Esta pesquisa tem como principal interesse fazer uma análise da elaboração do pensamento da estrutura urbana da cidade de Cascavel onde se relaciona o desenvolvimento urbano com o crescimento econômico fazendo uma verificação de como se deu a dinâmica de ocupação no espaço geográfico da cidade. Por fim se estabelece uma relação estrutural urbana atual com o pensamento urbanístico de Jaime Lerner.

PALAVRA-CHAVE: Cascavel, desenvolvimento urbanístico, crescimento econômico, Jaime Lerner.

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa permite analisar e compreender se a elaboração do pensamento da estrutura urbana foi motivo decorrente para consolidar a estrutura urbana da cascavel atual. Já que pode se verificar que a cidade de Cascavel passou por um rápido crescimento populacional e que na década de 1980, já chegava a categoria de cidade média. A população encontra-se em aproximadamente 296 mil habitantes sendo 93,17% de população urbana e 6,3% de população rural (IBGE 2009).

Nesse sentido, estabeleceu-se como problema de pesquisa como se deu a formação do pensamento urbanístico em Cascavel? Visando responder ao problema proposto estipulou-se como objetivo geral compreender a forma que se deu a formação do pensamento urbanístico da cidade de Cascavel. De forma específica, buscou-se com esse trabalho: analisar a formação do pensamento urbanismo na cidade de Cascavel; relacionar o desenvolvimento urbanístico com o crescimento econômico; verificar como se deu a dinâmica de ocupação no espaço geográfico da cidade; estabelecer uma relação estrutural urbana atual com o pensamento urbanístico de Jaime Lerner.

Para uma melhor leitura, este artigo foi dividido em três capítulos. Iniciou-se pela introdução, passando pela fundamentação teórica e terminando com as considerações finais.

¹ Projeto de Pesquisa submetido ao Programa de Iniciação Científica Voluntária (PIC-V) da Coordenação de Pesquisa e Extensão (COOPEX) do Centro Universitário FAG.

² Aluna do oitavo período do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Curso do Centro Universitário FAG. E-mail: cryspaulino@hotmail.com

³ Aluna do oitavo período do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Curso do Centro Universitário FAG. E-mail: maysasboniatti@hotmail.com

⁴ Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional. Professor do Centro Universitário FAG e da Faculdade Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 A CONSTITUIÇÃO DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL: PERCURSOS HISTÓRICOS]

2.1.1. O processo de ocupação do espaço urbano.

Para compreender a história da cidade de Cascavel é importante conhecer aspectos da história do Estado do Paraná, relativos à colonização da região Oeste que está situado, num território compreendido entre os rios Guarani, Iguaçu, Paraná e Piquiri. (WACHOVICZ 1995, p.225),

A história da região Oeste segundo Peris (2003), começa ainda no século XV, com a delimitação dos Tratados de Tordesilhas (1494), de Madri (1750) e de Ildefonso (1777). O Tratado de Tordesilhas propunha uma linha imaginária que atravessava a América, do Norte ao Sul. “Através desse meridiano, coube à Espanha toda a região que, atualmente, é o território paranaense, incluindo naturalmente, a Região Oeste (Peris, 2003, p 31)”. O Tratado de Madri estabeleceu novas fronteiras. “O Oeste paranaense foi ratificado como português, sendo o rio Paraná, a fronteira natural com as possessões espanholas (PERIS, 2003, p. 42) ”.

Porém, foi com o Tratado de Ildefonso “que se definiram as fronteiras entre as terras portuguesas e as espanholas no sul do Brasil. Por este tratado ficaram definidos como pontos fixos e definitivos na fronteira, os rios Uruguai (antigo Goyo-En), o rio Paraná e um trecho do Iguaçu” (WACHOWICZ, 1988, p. 181).

Por volta de 1881, os argentinos começaram a explorar erva-mate na região de Misiones, não demorando a chegar ao oeste paranaense para época, passou a caracterizar-se o Rio Paraná como principal meio de transporte, já que não havia trilhas, picadas e muito menos estradas. (WACHOWICZ, 1995, p.225-226).

Houve uma relação entre os ciclos, começando pelo ciclo da erva-mate, na época considerada como contrabando, pois não havia nenhuma lei que a regulamentasse. A partir de então se evidencia que a primeira grande forma de escoação de produtos do oeste paranaense era a navegação através do Rio Paraná. Mais tarde começaram a ser abertas picadas em meio à mata densa. (WACHOWICZ, 1995)

Wachowicz (1995), ainda destaca que na década de 1930 iniciou-se a decadência das exportações da erva-mate, pois a Argentina havia plantado muitos ervais. Então, eles não careciam mais do produto brasileiro, pois começaram a produzir para si. Consequentemente surge à exploração da madeira como nova perspectiva econômica.

Segundo Peris (2003), a região Oeste do Paraná foi cortada por inúmeras trilhas, em meio à mata, que foram utilizadas pelos colonizadores, a partir da década de 1940, dando origem às principais ligações rodoviárias inter-regionais. Duas dessas ligações se transformaram em eixos de desenvolvimento: Cascavel-Guaíra e Cascavel-Foz do Iguaçu.

Em um desses eixo surge a cidade de Cascavel como relata Lerner (1978) “A cidade de Cascavel teve como eixo físico gerador a antiga estrada de ligação do litoral com o extremo oeste paranaense. Foi ao longo da rodovia que se localizava as primeiras serrarias e habitações dos pioneiros” (LERNER, 1978, p.6).

Tais pontos destacados pela revista Oficina do Historiador (2014), que também são observados na obra, Terra, Sangue e Ambição. O que já se nota através da análise da contracapa do livro, elaborada por Solange Irene Smolarek Dias (2013), do ciclo da madeira para a lavoura, a ocupação se consolida: de 1940 a 1960, a mata e a barbárie são substituídas pelo cultivo da terra e pela sede do progresso. Cascavel transforma-se, assim, na principal cidade do Oeste paranaense.

2.1.2 O crescimento econômico

Devido às relações fronteiriças entre Brasil, Argentina e Paraguai, foi criado o Território Federal do Iguaçu e a política da Marcha para o Oeste.

Como o Estado do Paraná não queria ver seu território dividido, comprometeu-se a estabelecer políticas de ocupação brasileira da parte oeste do Estado. A partir disso foi criado o Programa Rodoviário Marcha para o Oeste com o objetivo de desenvolver a região e, consequentemente, seu processo de colonização. (GRÉGORY, 2002, p. 91).

A criação deste Programa Rodoviário de acordo com a colaboração de Peris (2002), faz uma referência a dois eixos importantes de desenvolvimento. (Peris, 2002 p.36), “um eixo industrial no trecho entre os municípios de Cascavel, Toledo, Marechal Cândido Rondon, Mercedes e Guaíra (eixo A), e outro eixo entre Cascavel e Foz do Iguaçu (eixo B)”. Dessa disputa era a exploração das fartas riquezas naturais que a região ligada ao turismo.

Feito isto, inicia-se um processo de desenvolvimento de rodovias caracterizando os eixos de ligação. “Uma das rodovias mais importantes deste programa foi a BR-35, mais tarde denominada BR-277” (Grégory, 2002, p.91). Rodovias estas, que ligariam Ponta Grossa a Foz do Iguaçu passando por Prudentópolis, Guarapuava, Laranjeiras do Sul e Cascavel.

Segundo Cascavel (2016) “Encerrado o ciclo da madeira, no final da década de 1970, Cascavel iniciou a fase de industrialização da cidade, concomitantemente com o aumento da atividade agropecuária, notadamente soja e milho. Cascavel possui uma topografia privilegiada, fato que facilitou seu desenvolvimento e permitiu a construção de ruas e avenidas largas e bairros bem distribuídos”.

Visto que a topográfica privilegia a cidade de Cascavel segundo (LERNER, 1978, p.12):

A vocação econômica do núcleo de polarização urbana localizada em uma das regiões mais ricas do país é representada pela expressiva parcela da população dependente do setor (comércio e serviço). A tentativa de modificar esse quadro, através de um processo de industrialização, tem induzido a implantação de unidades beneficiamento de produtos agrícolas.

Quando Lerner (1978, p. 7) fala da estrutura urbana de Cascavel ele cita que “o processo de crescimento urbano, é salientado pela forma indiscriminada de expansão da área de sucessivas ampliações do perímetro urbano apesar do baixo índice de densidade populacional”.

Com a demanda de crescimento Lerner (1978, p. 7) coloca a “necessidade de abertura ao tráfego da BR-467 e da BR-369 ligando Cascavel a, respectivamente, Toledo, Campo Mourão, levando a expansão urbana a se orientar nas direções norte e leste”. Configurando assim diversos setores de crescimento, como entreposto comercial e polo de beneficiamento agroindustrial.

O que faz a cidade de Cascavel a Capital do Oeste Paranaense, por ser o polo econômico da região e um dos maiores municípios do Paraná. Onde (PERIS 2002, p.54) diz que “Cascavel se caracteriza nos dias atuais, com a especialização de serviços médicos, educação, órgãos públicos e comércio”.

2.2 A DINÂMICA DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO URBANO DA CIDADE DE CASCAVEL

2.2.1 A estrutura urbana como se deu.

Com seu crescimento econômico em áreas abrangentes a cidade de Cascavel passou por um rápido crescimento populacional e que na década de 1980, já chegava a categoria de cidade média. Para Lerner (1978 P.12), “a ocupação desordenada do espaço urbano, tendo como eixo a Av. Brasil, provocou uma serie de vazios urbanos, com a predominância de grandes áreas ociosas, baixa densidade habitacional e, conseqüentemente, custo elevado das redes de infraestrutura”.

Ainda a cidade de Cascavel existe uma carência de áreas de lazer em que estimulem o encontro da população, constitui uma das maiores deficiências observadas na cidade. As dimensões rodoviárias da Av. Brasil, onde se concentra algumas das atividades de animação, como o cinema e o comercio, apesar da atenuação proporcionada pelos canteiros centrais arborizados, não favorecem o seu uso pelo pedestre. (LERNER 1978 p.12).

Visto que o índice de áreas verdes equipadas se torna irrisórios, quando o índice considerado razoável por organizações internacionais determina um percentual muito maior que a realidade de Cascavel. Então Lerner (1978 p.12), relata que “surge então o plano diretor de desenvolvimento, elaborado em 1974, constituído a primeira experiência valida realizada em Cascavel, na tentativa de ordenar o processo de crescimento demográfico”. Ou seja, sua implantação visava disciplinar o uso do solo e definindo o sistema viário da cidade, visando a necessidade e as condições de serem executadas.

Notava-se nesta época que a comunidade de Cascavel estava voltada à valorização de sua as tradições, pois se buscava o incentivo à formação de um movimento cultural, á criações de uma paisagem que identificasse a jovem cidade, e que sem dúvidas fortalecessem a estrutura econômica. LERNER (1978 p.12)

2.2.2 A estrutura urbana Jaime Lerner.

Ao longo do artigo pode-se observar que a estrutura urbana de ocupação da cidade de Cascavel se deu ao longo do eixo rodoviário Curitiba / Foz do Iguaçu. E que a estrutura urbana proposta mantém o eixo da Avenida Brasil como a espinha dorsal do processo dirigido de crescimento da cidade. LEMER (1978 p.25, 26)

Segundo o pensamento urbanístico de Jaime Lerner (1978 P.28), a definição do eixo da Av. Brasil permitiu o estabelecimento das linhas de uso do solo, onde se procurou incentivar o adensamento linear de ocupação. Foi através desta vertente que se fixou a área central o favorecimento da multiplicação do valor comercial desta área o que fez com que houvesse novas buscas por áreas de loteamento a preços mais acessíveis.

A alta especulação imobiliária foi fator decisivo para a expansão urbana em novos loteamentos e dos vazios no núcleo central da cidade de Cascavel segundo (LERNER,1978, p. 28):

Determinando uma expansão indiscriminada do perímetro urbano, antes que se consolidasse um adensamento pelo menos aceitável do núcleo central. Os grades vazios existentes, a espera de infraestrutura e de equipamento, configuram nitidamente o nível que atingiu a especulação imobiliária em Cascavel.

Esse núcleo central se caracterizou pela ocupação em termos de habitação e seus serviços, “dispondo de todos os melhoramento urbano e serviços públicos alterando seu adensamento, formando um envoltório ao longo do eixo estrutural de habitação e serviço”. (LERNER,1978, p. 29)

Como proposta para expansão as quadras lindeiras ao eixo central, abrigariam edifícios destinados ao uso misto de habitação e serviço com construções maiores e as quadras subsequentes poderiam abrigar construções menores. Nas quadras mais afastadas em sentido a BR-Toledo e a BR-Foz do Iguaçu foi favorecida com implantação de atividades do tipo concessionárias de veículos, hotéis o uso de depósito, silos, comércios de equipamentos pesados, espaços destinados a setores industriais. LEMER (1978 p.37, 38)

A proposta de uso do solo para Lerner (1978 p.38), era “compatibilizar a baixa densidade habitacional com a programada, na maturidade do processo de adensamento”. Segundo ele “estima-se que, verificada as condições de ocupação do eixo estrutural, a população contida entre os limites físicos impostos pela BR-277, BR-467 e o contorno Toledo/ Foz do Iguaçu”. O crescimento portando, se circundava em adensamento no eixo central da Av. Brasil, com residências, serviços e nas suas capilaridades as indústrias e os loteamentos com um custo imobiliário mais acessível.

3. METODOLOGIA

Será desenvolvido uma revisão bibliográfica que propicia ao pesquisador o exame de um tema sob um novo enfoque ou abordagem. Conforme Lakatos e Marconi (2001, p. 183), a pesquisa bibliográfica:

[...] abrange toda bibliografia já tornada pública em relação ao tema estudado, desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, materiais cartográficos, etc. [...] e sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto [...]

Lakatos e Marconi (2001), apresentam que todo trabalho científico, toda pesquisa deve ter o apoio e o embasamento na pesquisa bibliográfica, para que não se desperdice tempo com um problema que já foi solucionado e possa chegar a conclusões inovadoras.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o aumento da população, a cidade tende a se expandir precisando de um território maior. Essa expansão territorial pode ocorrer principalmente na forma horizontal e a população que ocupa esses espaços horizontais, se distribui por ele, podendo causar uma disputa por parte da população e da economia que exploram essas áreas. (SANTOS 2010 p.4).

Nem sempre a ocupação horizontal suprirem as necessidades do crescimento populacional que cada vez mais precisa de espaço. Para Santos (2010 p.5) “A verticalização pode ser vista como uma das formas de suprir a falta de espaço urbano. É possível notar que, mesmo nas cidades que possuem ainda, espaços horizontais, a verticalização acontece”.

Na região central e nos bairros próximos, verifica-se um número mais acentuado de edifícios e que existem agentes responsáveis por essa ocupação e distribuição do solo urbano como os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários e também os promotores imobiliários que influenciam nesse processo, (CORRÊA, 2003).

As áreas tradicionais de desenvolvimento passaram por mudanças e o desenvolvimento de outras áreas culminou no fortalecimento das cidades médias. Isso porque ocorreu uma desconcentração da economia.

No Brasil, o processo de desenvolvimento econômico caminhou para uma concentração até o início da década de 1970, principalmente na área metropolitana de São Paulo (AMSP). A partir daí, inicia-se um processo de reversão da polarização, ocorrendo, em sua primeira etapa, um relativo espraçamento da produção industrial em nível nacional. (LEMONS; PEREIRA, 2003, p. 127)

Ocorreu também um investimento público na área de saneamento básico na cidade de Cascavel, o que estimulou o crescimento da verticalização. Segundo ADOLFO (1994),

A partir de 1986 quando foi iniciada a implantação da rede coletora de esgoto de Cascavel, foi observado um aumento acentuado na construção de edifícios na cidade, bem como o tamanho dos mesmos em relação a área construída e quantidade de pavimentos, possibilitando a aceleração do processo de verticalização urbana. (ADOLFO, 1994, p. 14)

Muitos prédios foram construídos ao longo das últimas décadas tanto no centro como nos bairros, próximos a eles uma vez que, na região central, a disponibilidade de espaços é restrita. Assim a verticalização sai da região central e se expande. Muitos desses edifícios não foram construídos apenas para abastecer uma demanda por moradias. Muitos deles foram construídos para serem centros comerciais concentrando várias atividades como atendimento à saúde, imobiliárias, seguradoras, construtoras entre outros setores.

O crescimento econômico e o crescimento populacional fazem com que Cascavel continue sua verticalização e ela não dá sinais de que vai parar. Esse crescimento urbano continua em expansão. Segundo o IBGE, em 2010 a cidade de Cascavel possuía 286.205 habitantes. Em 2016, a previsão é de 316.226 mil habitantes. Se o crescimento da população continuar no mesmo ritmo mais moradias deverão ser construídas para abastecer essa demanda. O que fará que cada vez mais o eixo central da Av. Brasil enredará junto com verticalidade das construções.

REFERÊNCIAS

ADOLFO, Cláudia M. M. **O processo de verticalização da cidade de Cascavel período 1980-1990.** Monografia apresentada para a conclusão do curso de Especialização em Geografia do Brasil. Faculdade de ciências humanas de Marechal Cândido Rondon. Paraná, 1994.

CASCADEL. PREFEITURA MUNICIPAL. **História do Município.** Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/historia.php>. Acesso em: 15/08/2016.

CORRÊA, Roberto I. **O espaço urbano.** 4 ed. São Paulo : Ática, 2003



GREGORY, Valdir. **Os eurobrasileiros e o espaço colonial: migração no oeste do Paraná**, (1940-1970), Cascavel: Edunioeste, 2002

IBGE. **Estimativa populacional**. Brasília, 2009. Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa_dou.shtm. Acesso em 30/09/2016.

IBGE. **Estimativa populacional**. Brasília, 2010. Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa_dou.shtm. Acesso em 30/09/2016.

IBGE. **Estimativa populacional**. Brasília, 2016. Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa_dou.shtm. Acesso em 30/09/2016.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2001.

LAZIER, Hermógenes. Paraná: **Terra de Todas as gentes e de muita História**. Francisco Beltrão: Grafit, 2004.

LEMO, Mauro Borges, PEREIRA, Fabiano. Cidades Médias brasileiras: características e dinâmicas urbano industriais. Artigo. **Pesquisa e planejamento econômico**, v.33, n.1. IPEA, 2003.

OFICINA DO HISTORIADOR. Porto Alegre, EDIPUCRS, Suplemento especial – ISSN 21783748 – I EPHIS/PUCRS - 27 a 29.05.2014, p.984-1004.

PERIS, Alfredo Fonseca (Org.) **Estratégias de Desenvolvimento Regional: Região do Oeste do Paraná**. Cascavel: Edunioeste, 2003.

_____. **Trilhas, rodovias e eixos: um estudo sobre o desenvolvimento regional**. Cascavel: Edunioeste, 2002.

SANTOS, Edson Marcos **A REPRODUÇÃO DO SOLO URBANO: UM ESTUDO SOBRE A VERTICALIZAÇÃO DE CASCAVEL/PR**. Mestrando em Geografia. Universidade Estadual do Centro-Oeste. 2010.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná**. 6. ed. Curitiba: Vicentina, 1988.

_____. **História do Paraná**, 7ª edição – Curitiba: Editora Gráfica Vicentina LTDA, 1995.