

Naira Vicensi Brugnago  
André Augusto de  
Almeida Alves

**P**REENCHER OS VAZIOS: SOCIEDADE E  
ESTRUTURA FUNDIÁRIA NA  
CONSTITUIÇÃO DO ESPAÇO URBANO  
DE CASCAVEL – DA “ENCRUZILHADA”  
À DÉCADA DE 1960

036  
pós-

RESUMO

Contraface daquelas que se tornam as metrópoles industriais do país, Cascavel, situada no oeste do estado do Paraná, é produto da modernização brasileira pós-1930. Partindo do debate sobre “vazios” territoriais e urbanos, o artigo retrata seu processo de ocupação e urbanização. Situa-o no entrecruzamento de episódios históricos, projetos políticos, dinâmicas econômicas, atuação de agentes públicos e privados; seu rebatimento na estrutura fundiária e na cidade, em uma sucessão de momentos e fatos que dialogam com a experiência local e nacional e revelam-se necessários ao entendimento deste processo que é o desenvolvimento do espaço.

PALAVRAS-CHAVE

Cidade de Cascavel. Modernização. Urbanização. Estrutura fundiária.

DOI: [HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/ISSN.2317-2762.v24i43p36-55](http://dx.doi.org/10.11606/ISSN.2317-2762.v24i43p36-55)

Pós, Rev. Programa Pós-Grad. Arquit. Urban. FAUUSP. São Paulo, v. 24, n. 43, p. 36-55, 2017

FILLING EMPTY SPACES: SOCIETY  
AND LAND STRUCTURE ON THE  
URBAN SPACE CONSTITUTION OF  
CASCAVEL – FROM THE  
*ENCRUZILHADA* TO THE 1960S

ABSTRACT

On the contrary of those which became Brazil major industrial cities, Cascavel, located on the west side of Paraná state, is a product of the post-1930s brazilian modernization. This paper, through the debate regarding territorial and urban “empty spaces”, aims to retrace its occupation and urbanization process. It is carried out alongside with historical events, political projects, economic dynamics and private and public officers performances which are related to it; its effects on the city land structure, in a sequence of moments and facts that dialogue with the local and national experience proves to be needed in order for us to achieve full understanding of this process, which is, itself, a discussion on the development of space.

KEYWORDS

Cascavel city. Modernization. Urbanization. Land structure.

## INTRODUÇÃO AO DEBATE: MODERNIZAÇÃO CONSERVADORA, DESENVOLVIMENTO DESIGUAL E COMINADO E URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

As primeiras presenças registradas na região de Cascavel, situada no oeste do estado do Paraná, próxima à tríplice fronteira: Brasil – Paraguai – Argentina, remontam ao período colonial e se desdobram numa sucessão de momentos históricos que dialogam com a experiência nacional e revelam-se necessários ao entendimento de seu processo de urbanização. Seus vestígios mais remotos de assentamento urbano, por sua vez, têm origens no cenário nacional de urbanização e colonização das áreas de fronteiras das décadas de 1920 e 1930. Nesta época Cascavel apresentava alguns conjuntos de casas, isoladas, distantes, mas que permitiram referir-se a ela, em 1936, como Vila de Cascavel, que passou a município em 1952, caminhando no mesmo passo das transformações ocorridas naquelas que se tornariam as metrópoles industriais brasileiras.

É este período, de grande importância na economia nacional, que marca o fim do ciclo da hegemonia agrário-exportadora e o início da “*predominância da estrutura produtiva de base urbano-industrial*” (OLIVEIRA, 1972, p. 9). Tal processo, ao invés de simples superação, envolveu um pacto conservador entre a burguesia nacional e os proprietários de terra, num cenário de modernização que não implica em ruptura nas relações de poder no interior do Estado: “*aqui, passa-se uma crise nas relações externas com o resto do sistema, enquanto no modelo ‘clássico’ a crise é na totalidade da economia e da sociedade*” (OLIVEIRA, 1972, p. 43).

Revela-se nodal a solução do “*problema agrário nos anos de passagem*”, para “*a reprodução das condições da expansão capitalista*” no Brasil (OLIVEIRA, 1972, p. 16), envolvendo grande oferta de mão-de-obra, terra e a ação do Estado na abertura de fronteiras agrícolas:

*Esse mecanismo é o responsável tanto pelo fato de que a maioria dos gêneros alimentícios vegetais (tais como arroz, feijão, milho) que abastecem os grandes mercados urbanos provenham de zonas de ocupação recente, como pelo fato de que a permanente baixa cotação deles tenha contribuído para o processo da acumulação nas cidades; os dois fenômenos são no fundo, uma unidade. No caso das fronteiras “externas” o processo se dá mediante o avanço da fronteira agrícola que se expande com a rodovia: Norte do Paraná, com o surto do café nas décadas de quarenta e cinquenta; Goiás e Mato Grosso, na década de sessenta, com a penetração da pecuária; Maranhão, na década de cinquenta, com a penetração do arroz e da pecuária; Belém-Brasília, na década de sessenta; Oeste do Paraná e Sul do Mato Grosso nos últimos quinze anos, com a produção de milho, feijão, suínos (OLIVEIRA, 1972, p. 17).*

Essa expansão capitalista se dá com a introdução de relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo, de modo que a introdução de relações novas no arcaico libera força de trabalho que suporta a acumulação urbano-industrial e a reprodução de relações arcaicas no novo preserva potencial de acumulação liberado exclusivamente para os fins da expansão do próprio novo (OLIVEIRA, 1972). Daí a ruptura na ponta urbano-industrial com os padrões urbanísticos até então vigentes – reformulação e embelezamento

urbano atrelado à expansão da produção agrário-exportadora – contradizer a utopia da emancipação e da modernização para todos (MARICATO, 2001): ao alinhar-se a um pensamento supostamente progressista, mas ordenado por um modelo econômico excludente, desdobra-se num projeto estetizante e segregador (SIQUEIRA, 2010).

Tais transformações materializam-se igualmente no processo de ocupação do território brasileiro no período. É na ponta agrário-exportadora que se dá a intensificação da ocupação do oeste do Paraná e da expansão de Cascavel, através de iniciativas estatais e privadas de colonização e criação e promoção de cidades.

### PROPRIEDADE FUNDIÁRIA, MERCADO IMOBILIÁRIO E URBANIZAÇÃO: APONTAMENTOS SOBRE A CIDADE COMO MERCADORIA E O “VAZIO URBANO” COMO CONSTRUCTO HISTÓRICO, “CHEIOS” E “VAZIOS”

No Brasil, a renda territorial surge da metamorfose da renda capitalizada na pessoa do escravo para a terra, separando o trabalhador livre de sua força de trabalho como forma de garantir a sujeição do trabalho ao capital. Ou seja, a propriedade do escravo se transforma em propriedade da terra como meio para extorquir trabalho e não para extorquir renda: “*num regime de terras livres, o trabalho tinha que ser cativo; num regime de trabalho livre, a terra tinha que ser cativa*” (MARTINS, 1979, p. 32). Essa discussão sobre a emergência do trabalho livre é de fundamental importância para que se possa entender o processo de urbanização no Brasil; afinal, a abolição da escravidão gera grande impasse aos proprietários: a grande quantidade de terras disponíveis constitui um entrave à libertação dos escravos e dificulta a permanência dos imigrantes como mão-de-obra nas fazendas (MARTINS, 1979).

Até a independência, o regime de sesmarias combinado às “datas” – sesmarias urbanas – rege a organização dos núcleos urbanos. Estes sistemas de concessões de terras combinam políticas relacionadas à ocupação do território, produção agrícola e urbanização, e interesses na obstacularização do acesso à terra. No início do século XIX este sistema entra em crise. Vigora até 1850 o que Rolnik (1997) chama de “*regime de terras devolutas*”, que envolve apropriação ampla e indiscriminada de terra, expulsão de pequenos posseiros, ausência de legislação e atuação do Estado na estruturação de grandes latifúndios. A Lei de Terras de 1850 resolve o impasse, ao definir todas as terras devolutas como propriedade do Estado e permitir sua ocupação apenas mediante título de compra.

Para Rolnik, (1997, p. 23), “*a promulgação da Lei de Terras marca um corte fundamental na forma de apropriação da terra no Brasil, com grandes consequências para o desenvolvimento das cidades*”: a absolutização da propriedade e sua monetarização, conferindo à terra *status* de mercadoria, assegurada por densa malha de leis e regulamentos posteriores. Essa mudança de *status* implica na constituição de um mercado imobiliário urbano, na precisão crescente dos loteamentos, na predominância do lote quadrangular

<sup>1</sup> O espaço oestino passou a ser intensamente ocupado em meados do século XX, quando surgem cidades como: Cascavel, Foz do Iguaçu, Guaíra e Toledo. Hoje são mais de 50 municípios nesta região banhada pelo Rio Iguaçu e que tem como fronteira o Paraguai, a Argentina e o estado do Mato Grosso do Sul.

<sup>2</sup> Destaca-se *grosso modo*, o transplante do esquema de comercialização de lotes no interior dos loteamentos – primeiro vende-se os lotes mal situados e em seguida os melhores situados, de modo que a ocupação dos primeiros valoriza os últimos – para o modelo de parcelamento de terras urbanas apresentado por alguns estudiosos no qual nunca se fazia um loteamento na vizinhança imediata do anterior já provido de serviços públicos, de modo que a parcela de terra desocupada entre estes era valorizada ao ser transferido para ela o valor da benfeitoria. Contudo, este esquema amplamente difundido é problemático, uma vez que não explicita tratar-se ou não essas áreas (loteadas e “em espera”) como sendo de um mesmo titular, valorização esta que só ocorreria se a terra fosse um monopólio bem demarcado, ou seja, enquanto no interior do loteamento é possível a especulação programada, na cidade como um todo esse processo é “anárquico”, pois promove a valorização “involuntária” de glebas alheias não loteadas (BONDUKI; ROLNIK, 1982; KOWARICK, 1979).

<sup>3</sup> A *obrage* foi um sistema de exploração de erva-mate e madeira típico da Argentina e do Paraguai que perdurou em terras brasileiras por quase um século. Elas abrangiam desde o Rio Iguaçu, passando por onde é hoje a cidade de Cascavel (PIAIA, 2004).

ortogonal na produção do espaço urbano e na separação rigorosa entre espaço público e privado. Assim, pode-se afirmar que o aparato legal urbano, fundiário e urbanístico produzido a partir da segunda metade do século XIX forneceu a base para o início de um mercado imobiliário fundado em relações capitalistas e na exclusão territorial, já que inacessível as massas. Mais do que a cidade colonial ou imperial, a cidade sob a República expulsa e segregada (MARICATO, 1995).

Tem-se, enfim, que a promulgação da Lei de Terras e seus desdobramentos, *enche* o território com o *status* de mercadoria, implicando sobre a questão dos vazios territoriais e urbanos conforme materializada em diferentes momentos históricos, centrais para análise da formação histórico-social e do espaço oestino<sup>1</sup> e de Cascavel.

Diante desta abordagem, os vazios urbanos são aqui considerados como resultado de um processo cuja base reside na cidade como mercadoria, em cuja formação diferentes agentes atuam e que é palco de relações sociais, políticas, econômicas e ideológicas. Assim, considera-se que a produção da cidade capitalista não se divide em produção de “cheios” e produção de “vazios” mas obedece a uma lógica: a do capital. Desta forma, a chave não está em perceber os vazios como meros espaços de reserva especulativa causadores de inacessibilidade à terra, mas como produto do cativeiro de que é vítima, também, a terra urbana, fruto de um ordenamento que, ao invés de institucionalizar o acesso à terra, restringiu-a (MARICATO, 1995).

É nestes termos que se mira um debate como aquele estabelecido a partir de fins da década de 1960 sobre o padrão periférico de crescimento da metrópole paulista, por autores como Cardoso *et al.* (1973), Kowarick (1979), Singer (1982) e Bonduki e Rolnik (1982)<sup>2</sup>.

*A periferia como fórmula de reproduzir nas cidades a força de trabalho é consequência direta do tipo de desenvolvimento econômico que se processou na sociedade brasileira das últimas décadas. Possibilitou, de um lado, altas taxas de exploração de trabalho, e de outro, forjou formas espoliativas que se dão ao nível da própria condição urbana de existência a que foi submetida a classe trabalhadora* (KOWARICK, 1979, p. 41).

De novo, essa produção do espaço decorre do modelo econômico brasileiro posterior a 1930, no bojo do qual o “vazio”, assim como o “cheio”, deveria ser aferido enquanto manifestação concreta das dinâmicas históricas da terra e da cidade brasileira, capitalista, produto da instituição do mercado de terras, das políticas públicas e da ação dos agentes privados.

## CASCADEL, SUA OCUPAÇÃO E O CENÁRIO NACIONAL: AS PRIMEIRAS PRESENCAS

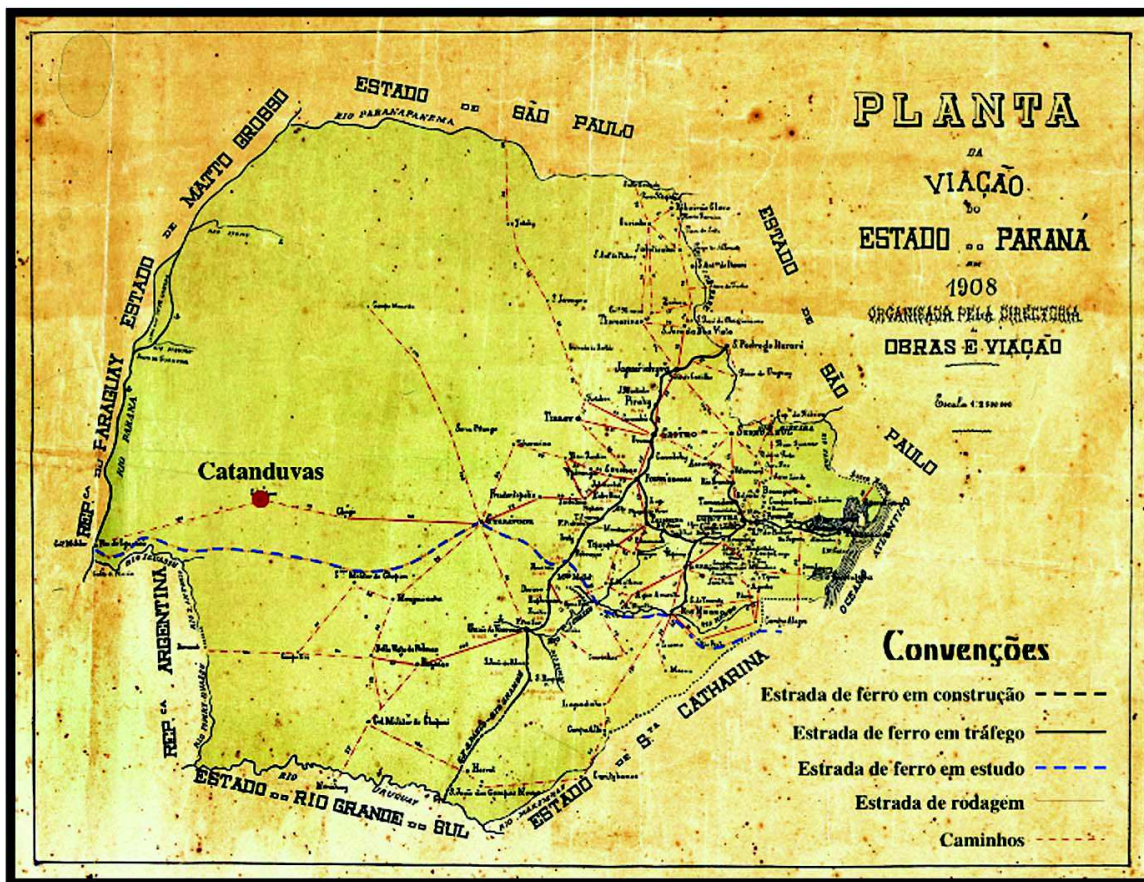
Cascavel insere-se no último espaço regional paranaense a ser colonizado, num processo recorrentemente associado a sucessivos ciclos da economia do estado. Contudo, sua ocupação é igualmente marcada por elementos estruturantes da vida e do território nacional, desde a descoberta do Caminho do Peabiru pelos desbravadores europeus do século XVI até a presença dos *obrageros*<sup>3</sup> e a definição da fronteira com a Argentina no século XIX, a

abertura da “Estrada Estratégica”, o movimento tenentista (1922-1927), a Revolução de 1930, a Marcha para o Oeste, a criação do Território do Iguazu (1942-1946) e a movimentação empresarial e migratória daí advinda.

São destes diversos momentos que resultam as múltiplas leituras feitas pela historiografia recente que costuma ver no século XIX uma situação de abandono da região por parte do Estado, com população escassa, de difícil acesso e mobilização econômica (WACHOWICZ, 1987; PIAIA, 2004). Contudo, o acordo de navegação com a Argentina e a definição da fronteira política ainda neste século impactaria a dinâmica oeste, ao incorporar a região ao território nacional e simultaneamente abri-lo à exploração pelos argentinos. Surgem daí, os primeiros planos de povoamento para a região oeste do Paraná: a construção da Colônia Militar em Foz do Iguazu (1888) e a aceleração da construção da “Estrada Estratégica” ligando-a a Guarapuava (PIAIA, 2004).

Apesar da implantação da estrada não ter resultado num fluxo automático de colonos, surgem ao longo da via, vilas de apoio pré-concebidas – Catanduvás – e pequenos núcleos espontâneos – pousos e centrais, denominação utilizada pelas *obrages* (PIAIA, 2004) – dos quais alguns ascendem à condição de vila (Figura 1). Um destes pousos, a “Encruzilhada do Gomes”, revela o lócus de Cascavel na intersecção de sistemas de ocupação que se

Figura 1: Mapa da viação do Estado do Paraná e os caminhos para o oeste (1908).  
Fonte: Instituto de Terras Cartografia e Geociências – ITCG (2014) (adaptado).



sucedem no tempo – até aqui, o das *obrages*, baseado em vias fluviais, redes de picadas e entrepostos de coleta e escoamento da erva-mate nos afluentes navegáveis do Rio Paraná, no caso, com a via aberta por Gomes desde seu pouso às margens do Rio Cascavel até a Lopeí, sede da empresa argentina *Nuñes y Gibaja*; e a via terrestre aberta pelos militares no divisor de águas dos Rios Piquiri e Iguaçu.

No entanto, segundo Piaia (2004), foi a passagem dos revoltosos<sup>4</sup> que após derrota em São Paulo batiam em retirada para Bauru, depois para Três Lagoas e, ali derrotados, dominam Guaíra, Foz do Iguaçu e Catanduvus entre outubro de 1924 e março de 1925 (DIAS *et al.*, 2011), que revelou a importância estratégica do local e atraiu a atenção para um território dominado por interesses estrangeiros. É neste momento que o nome de Cascavel começou a aparecer nos relatórios de guerra e na imprensa, marcando o início do declínio das *obrages* e o resgate da região<sup>5</sup> (PIAIA, 2004).

A década seguinte marcará a interiorização pela “Marcha para o Oeste”, visando superar a herança de quatro séculos de ocupação litorânea e ampliar a fronteira agrícola e a oferta de bens primários no quadro de modernização e industrialização brasileira (REOLON, 2007). É neste cenário, de arrefecimento da imigração estrangeira e sua compensação pelos movimentos migratórios provindos do sul, que ocorrem as primeiras iniciativas de colonização, entendidas não apenas enquanto preenchimento demográfico, mas como exploração econômica, dinamização das áreas de fronteira, integração de mercados, racionalização do povoamento e ordenamento fundiário (SCHNEIDER, 2002), naquele que em mapa de 1939 era chamado de “*extremo sertão do oeste do Paraná*”.

Nesta nova fase há o desenvolvimento do “Programa Rodoviário Marcha para o Oeste”, com a construção da BR-35 (atual BR-277) em 1944 e a criação do Território Federal do Iguaçu (1943 – 1946). A federalização de terras, efetuada à revelia dos estados de Santa Catarina e Paraná sob pretexto de promoção de colonização, serviu, segundo Wachowicz (1987) aos interesses de empresas colonizadoras gaúchas e permitiu a reprodução social de pequenos agricultores, diminuindo a pressão sobre a estrutura agrária deste estado (REOLON, 2007). Mesmo com o fim do território empresários gaúchos ligados à Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná – MARIPÁ, adquirem da Fazenda Britânia, empresa de capital inglês localizada em Buenos Aires, as terras localizadas à oeste de Cascavel, onde fundam Toledo, marcando o início do fluxo de migrantes sulistas para a região (PIAIA, 2004; GRONDIN, 2007).

Este fluxo migratório provocado por empresas colonizadoras afeta também a região da Encruzilhada. No entanto, suas terras, por encontrarem-se em situação de litígio, não eram objeto de interesse das colonizadoras. Esta questão jurídica teve início nas primeiras concessões de sesmarias que, ao beneficiar determinada classe social, gerou dificuldades por parte das classes menos favorecidas de acesso à terra, dando início à apropriação irregular das chamadas terras devolutas (SERRA, 1992). Com a Lei de Terras estas áreas remanescentes voltaram a pertencer à União, que em contrapartida permitiu a regularização pelos posseiros das posses pacíficas, habitadas e economicamente exploradas. No entanto, seu frágil sistema de registro faz com que comecem a surgir casos de dupla titulação de terras, o que perdurou até

<sup>4</sup> No início da década de 1920 teve início na capital paulista o Movimento Tenentista, de caráter militar, ficou conhecido, entre outros, pela Revolução de 1924, motivada pela crise econômica e concentração de poder nas mãos de políticos de São Paulo e Minas Gerais.

<sup>5</sup> O crescimento da consciência nacionalista, a reiteração da ideia de garantia das fronteiras geográficas e o emparelhamento da alfândega de Foz do Iguaçu com o aumento dos impostos sobre a erva-mate forçou a uma diminuição do lucro das empresas *obrageras*, além disso, a denuncia a este sistema, em especial à exploração de mão-de-obra e ao contrabando de riquezas feita pelas tropas em sua passagem em 1924, acabariam por selar o fim deste sistema.

1891, quando a primeira Constituição Republicana atribuiu aos governos estaduais a competência de legislar sobre suas terras (SERRA, 1992). Sua primeira ação foi revalidar os direitos adquiridos através de sesmarias e outros concedidos pelo Governo Imperial.

Na região de Cascavel estas concessões eram para projetos de colonização, execução de obras públicas e extrativismo vegetal. Entre as obras de infraestrutura estava aquela feita, em 1889, a João Teixeira Soares, representante da futura Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, que dava direito à construção de uma ferrovia ligando estes dois estados. Como pagamento, o governo transferiu as terras situadas ao lado dos eixos da estrada ao concessionário que, utilizando-se de dispositivo contratual legal, repassou os direitos à Companhia Brasileira de Aviação e Comércio – BREVIACO, em 1920 (PIAIA, 2004). Estas terras foram então fatiadas em glebas pela nova empresa, ressaltando-se as áreas de contrato das *obrages* ou em situação de litígio, que era o caso de Cascavel.

Estes desdobramentos de ordem política e jurídica deixam claro que “*a semente da discórdia brotou nestas concessões e se refletiram na instabilidade documental das posses futuras, onde os latifúndios, o Estado federal e estadual, os posseiros e os colonos, iriam digladiar*” (PIAIA, 2004, p. 83). Esta é a situação fundiária das terras cascavelenses de quando, em decorrência dos empreendimentos colonizadores privados, muitos colonos que não tinham meios de adquirir terras, acabam por se dirigir às terras devolutas de Cascavel, fixando-se mediante posse, dividindo espaço com os caboclos.

Contudo, iniciava-se a segunda metade do século XX com promessas de melhorias, em função, principalmente, da chegada de colonos em resposta à atenção gerada pela Revolução de 1924. Assim, ao mesmo tempo em que a tração animal era substituída por veículos automotores e as balsas de toras que desciam o Rio Paraná até chegar aos portos argentinos cediam espaço para os cargueiros a vapor (PIAIA, 2004), a modernização parecia indicar os rumos da economia oestina, com o enfraquecimento do processo extrativo da erva-mate e a chegada de colonos sulistas e a consolidação da ocupação do território.

## ESTADO E CAPITAL NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CASCAVEL

Até o início do século XX Cascavel abrange uma série de instalações isoladas que se tornam com o tempo aglomerados de construções mais ou menos afastados entre si, condicionados por questões geográficas mas que, na verdade, expressavam espacialmente as relações sociais estabelecidas entre estes agentes povoadores. É evidente que estas tentativas de urbanização do início do século ocorrem de forma muito esporádica e pouco organizada, afinal, não havia ainda condições objetivas por parte do Estado e/ou da iniciativa privada para que a ocupação regional se concretizasse. Assim, nas duas décadas que antecedem a Segunda Grande Guerra o fluxo regular de colonos serviu apenas para demarcar o espaço com vilas e povoados pois não havia formação de excedentes, caminhos – com exceção das picadas –, nem tampouco um mercado de absorção que pudesse incentivar o processo de acumulação (PIAIA, 2004).



Elucidativo deste cenário é a conexão peculiar de dois agentes na definição do espaço cascavelense até a década de 1930; a atuação do Estado – a Estrada Estratégica – e a presença de agentes povoadores pioneiros e sua relação com a propriedade da terra – em especial a figura (quase mítica para os locais) de Nhô Jeca.

O sítio em que se situa Cascavel é marcado por conflitos de propriedade, sendo talvez o mais relevante aquele ligado à BREVIACO. Foram medições realizadas por esta em 1920 que evidenciaram a existência de uma grande área de terras devolutas encravada entre as propriedades da *Companhia Barthe* e da *Nuñes y Gibaja*. Localizava-se ali a “Encruzilhada do Gomes”, no cruzamento da Estrada Estratégica com a estrada rústica aberta pelo ervateiro Augusto Gomes de Oliveira, que ligava um pouso às margens do Rio Cascavel à invernada de animais de Domingos Barthe (Figura 2). Nas imediações deste pouso estabeleceu-se o agricultor catarinense Antônio José Elias, datando de 1922 a aquisição das terras do hoje chamado Cascavel Velho junto à BREVIACO (SPERANÇA, 1992; MARIANO, 2012).

Com a proclamação do Governo Provisório, em 1930, o governo estadual anula concessões efetuadas pelo Governo Imperial, entre as quais estão as da BREVIACO, e por consequência as de Antônio José Elias, tornando proprietário o comerciante José Silvério, “Nhô Jeca”: “*uma rápida sucessão de atos destinados a apurar a situação do domínio legal sobre as terras da Encruzilhada, teria transformado, repentinamente Nhô Jeca de arrendatário que era, em proprietário das terras*” (SPERANÇA, 1992, p. 103, grifo nosso). Esta nova “Encruzilhada” de Nhô Jeca, situava-se mais adiante da antiga propriedade da *Companhia Barthe*, no cruzamento da estrada de Gomes de Oliveira em direção a Lopeí com a Estrada Estratégica, no ponto mais alto do sítio entre as bacias do Piquiri e do Iguaçu (Figura 3).

Nhô Jeca fez abrir na Encruzilhada uma clareira e determinou a construção de algumas casas de pinheiro lascado, além de um armazém destinado a servir viajantes, com os quais, em virtude da amplitude da propriedade, passou a negociar terras, marcando um primeiro momento de organização do futuro sítio urbano de Cascavel que tinha como apoiador o prefeito de Foz do Iguaçu, Othon Mader. O prefeito em questão solicitou ao interventor do Estado uma

área de 500 hectares situada na Encruzilhada para criação do Patrimônio Municipal de Aparecida dos Portos de Cascavel (SPERANÇA, 1992). De 4 de setembro de 1933 é datada a doação de 76 lotes (quadras), compreendendo pouco mais de um milhão de metros quadrados, a Foz do Iguaçu pelo governo do Paraná e, autorizados pelo interventor Manuel Ribas, os trabalhos de medição e demarcação das terras situadas no local denominado Encruzilhada para a criação do Patrimônio Municipal de Cascavel (Figura 4) (SPERANÇA; SPERANÇA, 1980).

Figura 2: Acampamento denominado Central Barthe. Fonte: Sperança (1992).



# CIDADE DE CASCAVEL

## "TRILHAS", "ENCRUZILHADA" E "CASCAVEL VELHO"

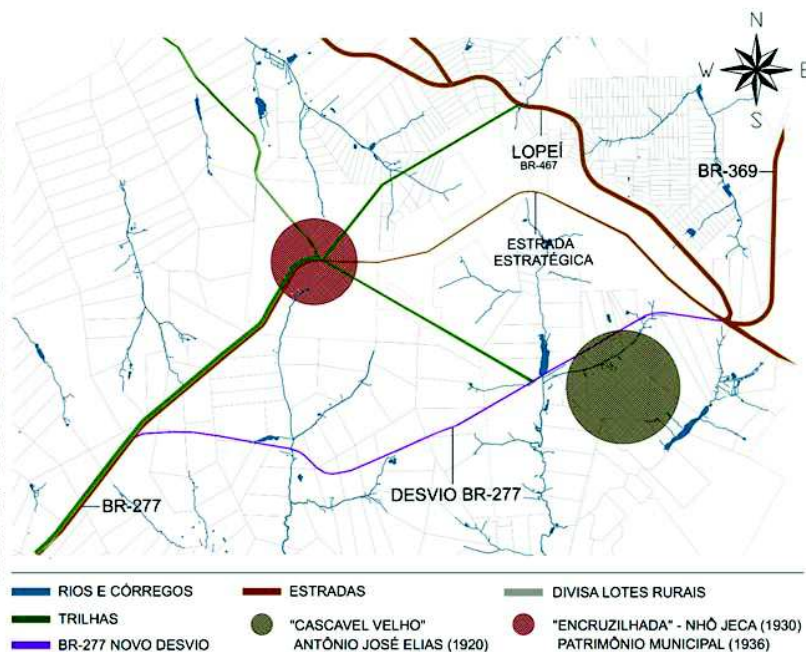


Figura 3: Trilhas, "Encruzilhada" e "Cascavel Velho".  
Fonte: Autora (mapa base GeoPortal de Cascavel).

Apesar do incentivo da Prefeitura de Foz do Iguaçu à ocupação do Patrimônio Municipal através da doação de lotes a terceiros mediante títulos e cartas de aforamento, a ausência de iniciativas governamentais de alavancar o desenvolvimento da região, até a década de 1940, faz com que o Patrimônio Municipal não se concretize enquanto espaço urbano, não sendo efetivamente loteado. Resta nítida, entretanto, a intenção de ocupação da área reconhecida localmente como Encruzilhada em detrimento da antiga ocupação de Antônio José Elias e de Augusto Gomes de Oliveira, o "Cascavel Velho".

Em depoimento ao Projeto Memória Viva I (2009), Dércio Galafassi, filho de Florêncio Galafassi, diretor da Industrial Madeireira do Paraná, afirma que quando chegou de avião a Cascavel, em 1948, a cidade tinha apenas algumas dezenas de casas:

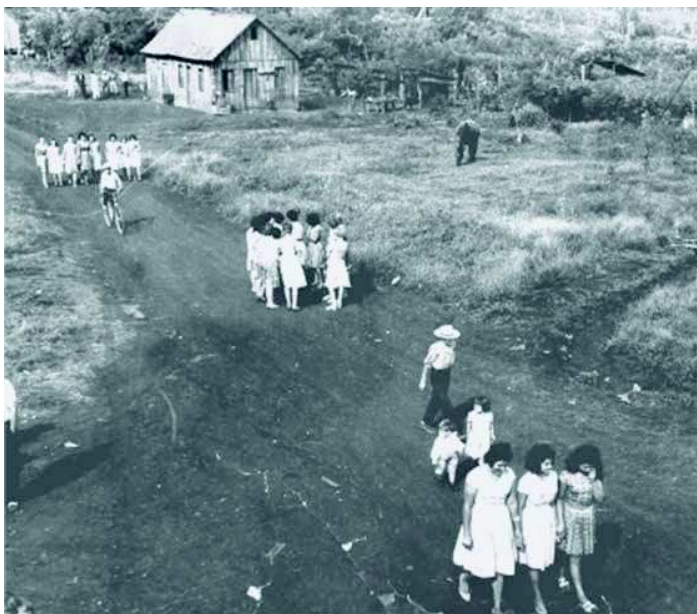


Figura 4: Primeiras famílias de Cascavel andando na Encruzilhada "Patrimônio Municipal" (1930).  
Fonte: Museu da Imagem e do Som – MIS (2014).

*Quando nós chegamos aqui nós ainda pertencíamos a Foz do Iguaçu, Cascavel era distrito de Foz do Iguaçu, então, cidade não era cidade, era um povoado às margens da BR-277, hoje 277, mas naquele tempo era a Estrada Estratégica que de Ponta Grossa mandava à Foz do Iguaçu e que é hoje a nossa avenida Brasil. Aí é que era a rua principal. E, aquelas dezenas de casas que eu falava eram encostadas às margens da BR-277 (...) que estava ali, vamos dizer assim, sujeita as intempéries, ao pó, ao vento e, aquelas poucas casas aí, que constavam ali, tinham uma ou duas casas comerciais, tinha o correio já, o telégrafo existia, precariamente mas existia, havia um campo de pouso aqui entre a Igreja Santo Antônio e a Camagril, na avenida Brasil, campo de pouso da FAB, e era só exclusivamente da FAB esse campo de pouso. E a cidade era isso, era a vila aquela pertencente a Foz do Iguaçu, sem mínimas condições de energia elétrica, sem água, sem nada (PROJETO MEMÓRIA VIVA I, 2009).*

Galafassi refere-se ao assentamento conhecido como a “Encruzilhada de Nhô Jeca”, onde situavam-se as casas comerciais, o telégrafo e o campo de aviação. Assim, mesmo sendo o assentamento da “Encruzilhada do Gomes” mais antigo; este supera o primeiro, com a figura de Nhô Jeca como personalidade da cidade refletindo na atração pelas áreas mais a noroeste, de sua propriedade, desde os momentos mais remotos.

A construção do primeiro “vazio” observado é justamente este, originado entre a “Encruzilhada de Nhô Jeca” e as localidades originadas pelo pouso ervateiro de Domingos Barthe e, posteriormente, pelo pouso do ervateiro Augusto Gomes de Oliveira e as primeiras casas levantadas por José Elias na “Encruzilhada do Gomes”. Tem-se então, o surgimento destes assentamentos em diferentes pontos sendo escolhidos por critérios topográficos e espaciais claros, de acordo com atividades produtivas e funcionalidades específicas, dentre as quais incluem-se a superação do considerado “antigo” ou “ultrapassado” – o Cascavel Velho.

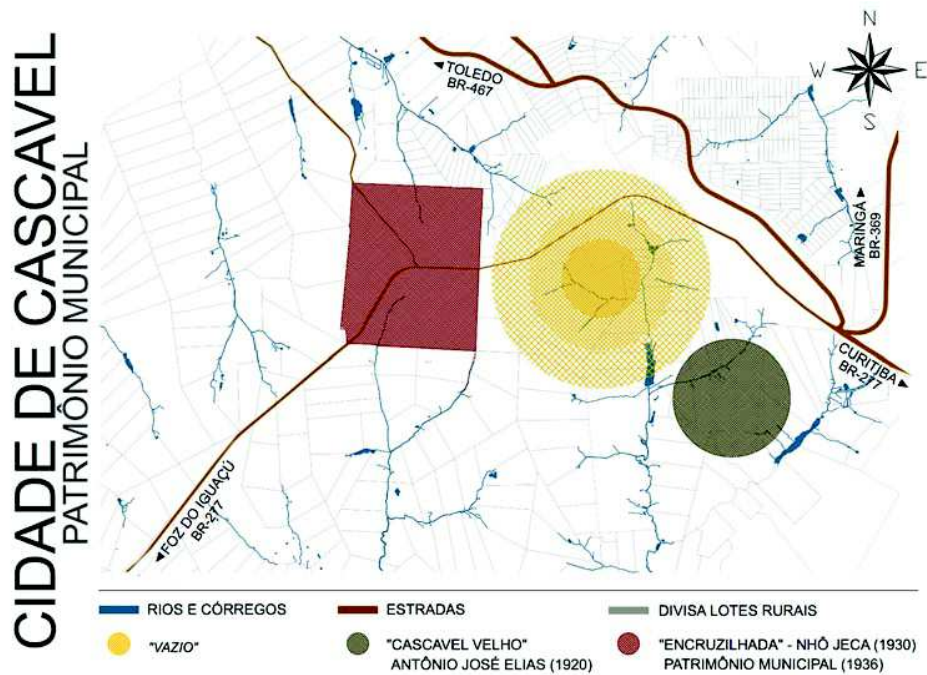


Figura 5: Patrimônio Municipal.  
Fonte: Autora (mapa base Prefeitura Municipal de Cascavel).

Logo, é justamente a partir da ação do Estado na identificação e escolha de um destes aglomerados – talvez em função da dimensão, localização ou, como se viu, relações pessoais e políticas, qual era o caso do Prefeito de Foz do Iguaçu e Nhô Jeca – que se identificam precoces situações de segregação na tão recente Cascavel. Pode-se afirmar que o primeiro “vazio” observado em Cascavel foi justamente aquele deixado pelo Governo Estadual em consonância com a população local quando, em 1933, reivindica-se a criação do Distrito de Cascavel na área conhecida como Encruzilhada (Figura 5).

### CONSOLIDAÇÃO: AFIRMAÇÃO E FORMAÇÃO DOS “CHEIOS” E DOS “VAZIOS”

Figura 6: Planta do Patrimônio Novo (Destaque para as Reservas do Estado).  
Fonte: Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA.

Cascavel apresenta uma população de 4.411 habitantes no censo demográfico de 1950, sendo 90% desse contingente radicado na zona rural (MARIANO, 2012). Nesta época, o crescimento da cidade já não está mais atrelado à

atração de amigos e parentes por Nhô Jeca, afinal, ainda que limitadas, as iniciativas governamentais haviam sido decisivas. A população do pequeno Distrito de Cascavel crescia e na década de 1950 chama a atenção do governador Bento Munhoz da Rocha. Cascavel emancipa-se e o município é instalado em 14 de dezembro de 1952. Em resposta à essa ação e para possibilitar a criação do novo município, o governo estadual transfere no mesmo ano à nova prefeitura, para uso e comercialização, uma área loteada, piqueteada e com reservas próprias para futuras repartições públicas, jardins e parques, num total de 2.500 lotes (Figura 6), que passa a se chamar Patrimônio Novo, em oposição ao Patrimônio Velho – Patrimônio Municipal –, que data da ação de Othon Mader como prefeito de Foz do Iguaçu (SPERANÇA; SPERANÇA, 1980).

Ao lado do jogo de palavras que colocou o “novo” e relegou o “velho”, os incentivos da municipalidade para aquisição de terrenos e episódios como o da transferência da Catedral Nossa Senhora Aparecida, em 1952, facilitaram a promoção do novo trecho urbano. Para além da dimensão religiosa, a nova igreja trouxe à tona conteúdos ligados ao imaginário da modernidade que, por sua vez, conectavam-se às disputas entre os diferentes interesses vigentes, como os do Padre Luiz Luíse, que deu voz aos anseios

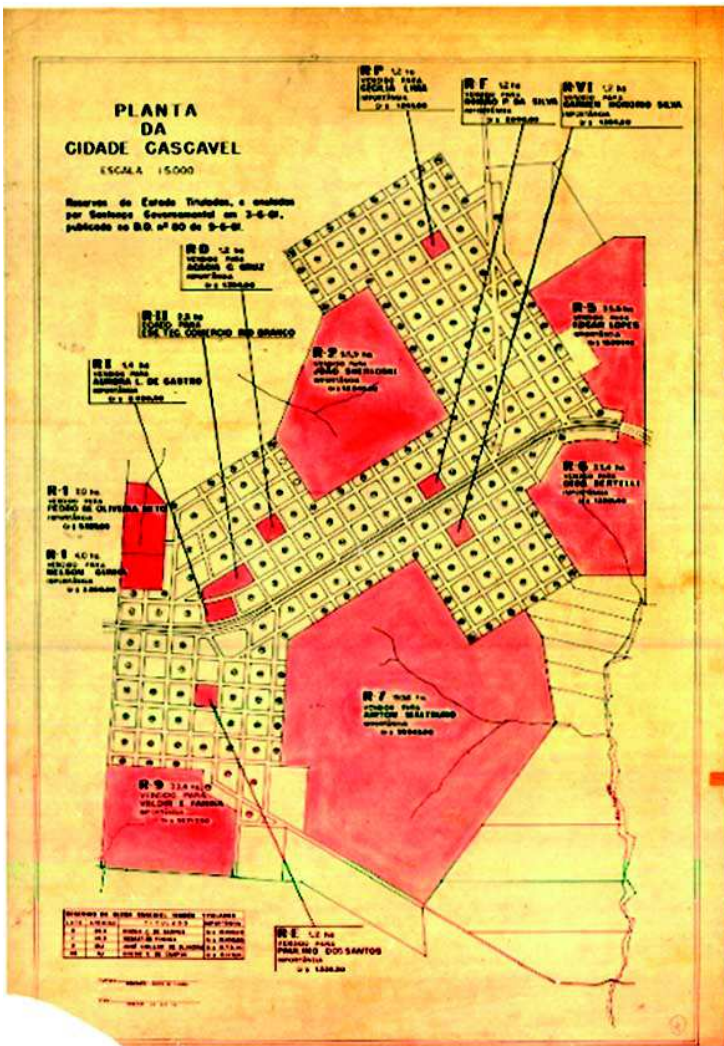




Figura 7: Vista do Patrimônio Novo abaixo (verde) e Patrimônio Velho aos fundos (laranja) (1957).  
Fonte: Museu da Imagem e do Som – MIS (2014).

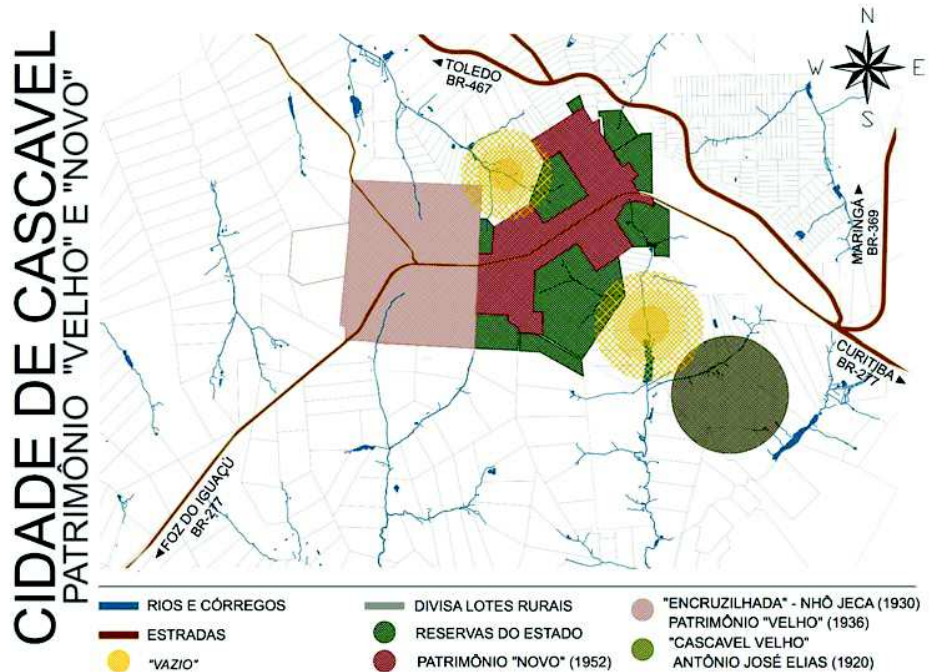
por uma Cascavel não mais rural – “Cascavel Velho” – nem tampouco como “Patrimônio Velho”, mas como uma nova cidade, a “Nova Cascavel” (SPERANÇA, 1992).

Pode-se dizer que essa inversão da imagem para uma “nova” Cascavel tem historicidade pois, em conformidade com o duplo processo de modernização conservadora e da urbanização/ industrialização brasileira em suas fases já adiantadas, consolidou-se a integração de Cascavel e região no cenário econômico nacional, implicando na rejeição de seu

passado. Assim, em 1959, o “Patrimônio Velho” – que não havia se materializado entre as décadas de 1930 e 1940 – foi redividido e uma nova planta foi elaborada por meio da Lei Municipal nº 251 de 1959, unificando o “Patrimônio Velho” ao “Patrimônio Novo”, surgindo daí, o atual centro da cidade, (Figura 7) distanciando Cascavel de seu período pioneiro ainda no início da década de 1960 (SPERANÇA, 1992).

Embora o Patrimônio Novo tenha sido anexado ao antigo, aumentando a área e o perímetro da cidade, não há uma correspondente expansão da área urbanizada, uma vez que o Patrimônio Velho, como se viu, não havia prosperado. Com isso, promove-se o “Novo” sem que o “Velho” se realize. Assim, o Patrimônio Novo consiste, na verdade, de uma nova área – a “Nova

Figura 8: Localização do Patrimônio Novo.  
Fonte: Autora (mapa base Prefeitura Municipal de Cascavel).



Cascavel”, conforme definida pelo Padre Luíse – implantada entre duas pequenas aglomerações – Encruzilhada e Cascavel Velho –, a elas conectando-se, ao mesmo tempo em que delas busca se isolar, em especial pela implantação das Reservas de Estado ao seu entorno (Figura 8). Estes são, portanto, espaços constituídos pelo Estado, que cria e ao mesmo tempo preenche vazios, ou melhor, conecta e separa lugares, não através de cheios e vazios, mas de espaços plenos de função – inclusive a de permanecerem “vazios”.

Importante observar que as Reservas de Estados (Figura 9) propostas no projeto urbanístico do Patrimônio Novo junto a cursos d’água, em áreas de declive acentuado e portanto de difícil ocupação, especialmente por traçados ortogonais qual é o modelo que caracteriza estes assentamentos, não são identificadas como áreas de vazio, já que estes espaços são assim previstos ou produzidos pelos autores do projeto, mesmo que com finalidades a serem aferidas. Neste sentido, a primeira reserva a desempenhar este papel é a R1, separando o “Patrimônio Velho” do “Patrimônio Novo”. A reserva ao norte – R2, encontra-se quase que enclausurada pela cidade, envolvendo o leito do curso d’água e que, não à toa, não está totalmente ocupada até os dias de hoje. As reservas R4 e R5, próximas à Estrada Estratégica, entre o Patrimônio Novo e a estrada da Lopeí, formam, indiscutivelmente, uma área de amortecimento entre a parte urbanizada e a estrada. A reserva R6, ao sudeste, na direção do “Cascavel Velho” encontra-se sob o leito do Rio Cascavel, como também é o caso da reserva R7 que, eventualmente, separa – ou conecta – o Patrimônio Novo ao Cascavel Velho, ainda que para isso já exista o Rio Cascavel e uma área que na mesma época (1952) foi medida e demarcada, os chamados “lotes urbanos”. As reservas R8 e R9 nitidamente desempenham a função de separar, através de uma faixa estreita na parte mais alta do sítio, o Patrimônio Novo dos lotes urbanos da Gleba Cascavel.

Figura 9: Reservas de Estado.  
 Fonte: Autora (mapa base Prefeitura Municipal de Cascavel).

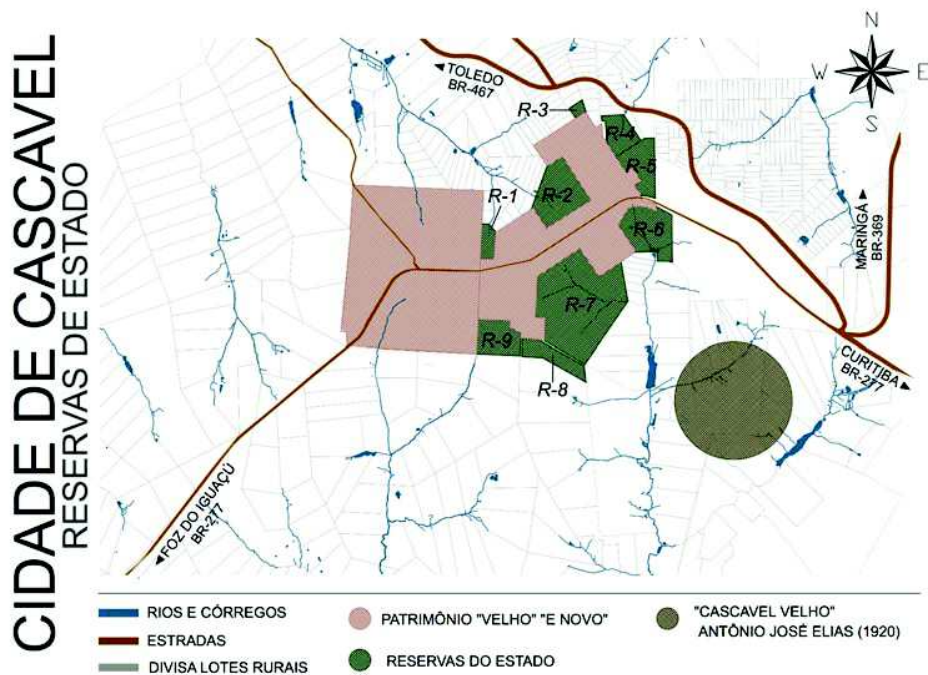


Figura 10: Evolução dos loteamentos urbanos na década de 1960.  
Fonte: Autora (mapa base Prefeitura Municipal de Cascavel).

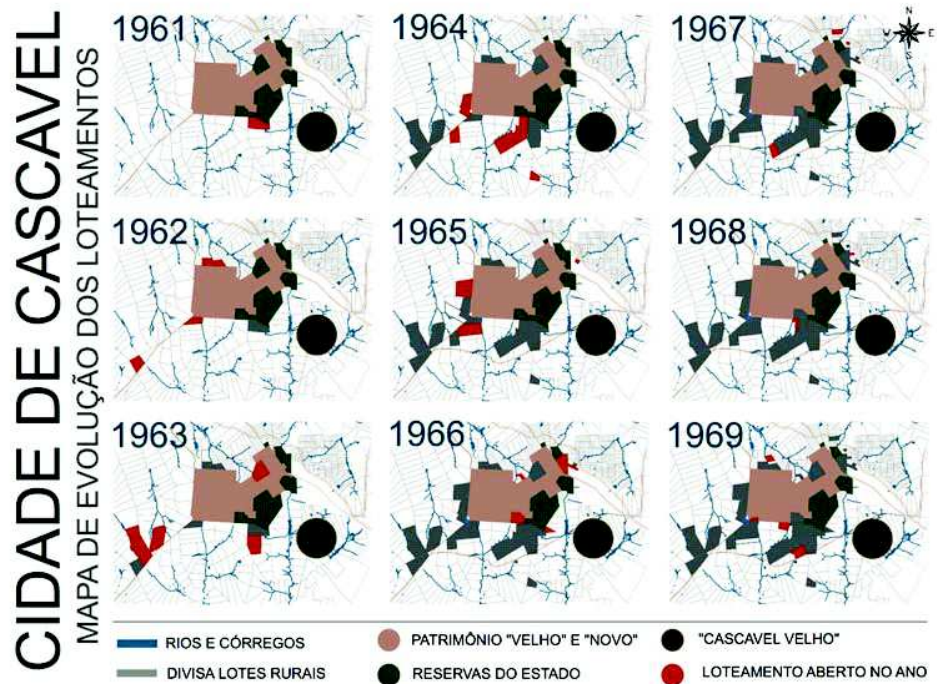
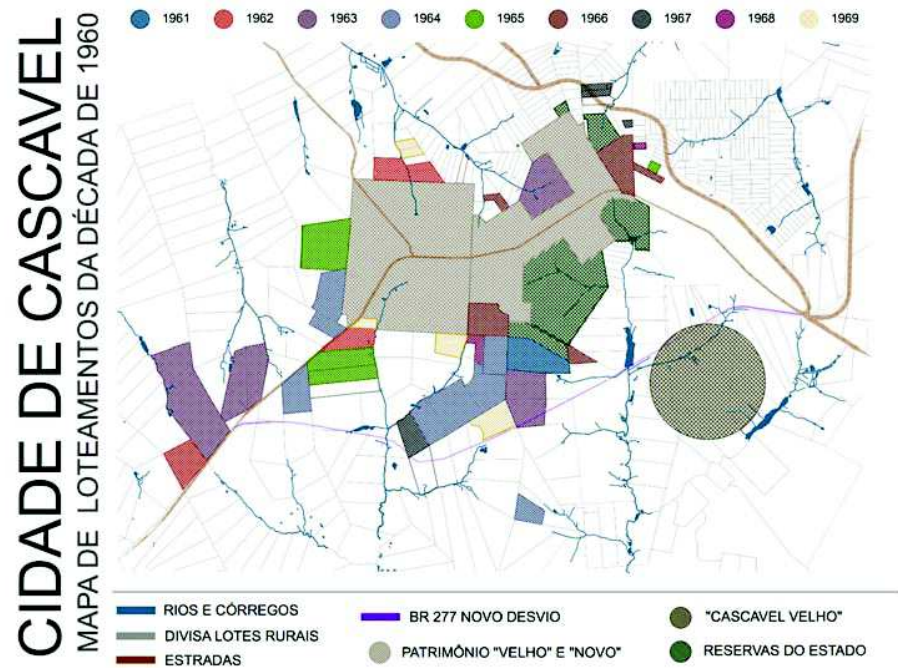


Figura 11: Mapa de loteamentos urbanos da década de 1960.  
Fonte: Autora (mapa base Prefeitura Municipal de Cascavel).



Cascavel tem assim, seus “cheios” e “vazios” construídos por iniciativas dos governos municipal e estadual, ambos plenos de sentidos e significados e que constituirão a base na qual o espaço urbano será produzido em períodos subsequentes, em geral por meio da iniciativa privada, que redefinirá estes espaços, ressignificando-os.

As Reservas do Estado são as primeiras a sofrerem tal processo, sendo anuladas em 1961 e tornando-se propriedades privadas. Assim, se tais áreas, ao invés de vazios, constituíam áreas “livres” ou “desocupadas”, porém previstas em projeto e, portanto, funcionalmente definidas – reservas –, tem-se a partir deste momento uma mudança drástica em seu caráter, ao serem privatizadas e loteadas uma após outra, ao longo da década de 1960, junto aos outros 33 loteamentos abertos entre 1961 e 1970 (Figura 10).

Os loteamentos abertos nos primeiros anos da década de 1960 seguem três padrões claros de ocupação: a contiguidade ao Patrimônio Velho e ao Patrimônio Novo com o loteamento das Reservas de Estado; a abertura de loteamentos ao longo da “Estrada Estratégica”, neste momento BR-35; e a sucessão de loteamentos ao sul do plano (Figura 11).

Ao sudoeste situam-se os casos de loteamentos afastados do assentamento urbano original, porém, a ele diretamente conectados pela rodovia. Deve-se ressaltar, entretanto, que se por um lado a disponibilidade de infraestrutura revela-se decisiva para a expansão descontínua neste vetor, por outro, tal infraestrutura é preexistente aos loteamentos, não respondendo a esquemas de valorização/especulação por meio de decisões políticas de implantação de infraestrutura. Esta tendência de ocupação ao longo da Estrada Estratégica sentido Foz do Iguaçu, que inicia-se em 1962 e é reforçada em 1963, corresponde ao destino conferido à população cuja renda não lhe faculta acesso à moradia nas áreas próximas ao centro, ou à cidade em si, sinalizando precocemente para este processo de segregação ou espoliação urbana referido anteriormente (Figura 11).

Outra característica destes loteamentos foi o aproveitamento quase total do espaço, utilizando até mesmo as margens dos cursos d’água, de modo a gerar a mercadoria tão desejada pelos compradores: os lotes urbanos, que passariam a ser ofertados pela outra ponta do sistema capitalista, os loteadores.

De qualquer modo, é notável como a sucessão destes loteamentos junto à rodovia obedece a um padrão diferente da sucessão de loteamentos ao sul do plano inicial, que são desde o início, contíguos a ele e aos loteamentos que precedem, em movimento “centrípeto”. Em particular, no ano de 1963 é ocupada a Reserva R2, que como foi dito, mais que o preenchimento do vazio, tratou-se do corolário da ressignificação de um “cheio”, iniciada com a anulação da reserva e sua titulação, apenas dois anos antes.

Além de serem precoces – datando o primeiro deles de 1961 – os loteamentos situados ao sul sucedem-se praticamente ano a ano ao longo da década, em direção ao desvio da BR-35, inaugurada em 1965. Esta nova estrada foi denominada BR-277, passando a ser chamada avenida Brasil a antiga via. Isto consistiria em um passo inicial em direção ao planejamento urbano de Cascavel (DIAS *et al.*, 2011). Pelo menos dois dentre os quatro loteamentos protocolados neste ano deram-se, muito provavelmente, em função da abertura



da BR-277, revelando uma tendência, vigente desde o ano anterior, de reorientação do mercado imobiliário e de terras e de crescimento da cidade em direção ao sul.

O ano de 1967 marca um segundo momento de importância no que se refere à expansão da cidade, desta vez em antítese aos grandes loteamentos aprovados na primeira metade da década. Este novo momento caracteriza-se como um período de baixa expansão territorial, que se segue até o início da década de 1970. Embora três novos loteamentos tenham sido protocolados neste ano, todos possuem área reduzida, como vinha acontecendo desde o ano anterior e continua a ocorrer em 1968 e 1969.

Em 1967 temos o primeiro loteamento tocando a BR-277, demarcando um novo padrão de ocupação, caracterizado pela segregação social. Os loteamentos localizados ao sul do desvio aberto pelo Estado, onde já estava havia quatro décadas o Cascavel Velho, destinam-se à população de baixa renda. O mesmo ocorre com os loteamentos ao norte da estrada que vai em direção a Toledo.

Ainda que as iniciativas de loteamentos apontadas baseiem-se na apropriação da valorização causada pela preexistência do núcleo urbano ou pela existência ou expectativa da promoção de infraestrutura, as análises não permitem afirmar que, no período estudado, o processo de ocupação tenha se dado de acordo com os esquemas apontados anteriormente, já que os proprietários não reservaram terras entre seus loteamentos e a mancha urbana. Ao contrário, ancoravam seus empreendimentos na área urbanizada (sul) e na estrutura viária preexistente (sudeste). Deve-se notar, entretanto, que nos casos em que um mesmo indivíduo é proprietário de dois ou mais lotes, ocorre sim o loteamento do lote mais distante da mancha urbana inicial, ocasionando a valorização do lote entre eles situado, em todos os casos convergindo com a hipótese Kowarick (1979) e Bonduki e Rolnik (1982).

Ao final da década de 1960, aqui considerada por coincidir com o período para o qual foram propostas as hipóteses acima referidas – anterior às mudanças estruturais ocorridas a partir do início da década de 1970 –, quatro novos loteamentos são protocolados, retomando o ritmo de ocupação do início da década, sem prever, talvez, o aumento que ocorreria já na década seguinte. Isso acontece, entre outros fatores, pelo fato da administração municipal da época ter implementado uma política de incentivo à criação de novos loteamentos, que desprezou critérios referentes à sua localização ou de delimitação de perímetro urbano. Resulta assim um novo padrão de ocupação do território marcado pela dispersão, padrão este que correspondente ao momento de intensos movimentos migratórios resultantes da mecanização do campo e o conseqüente êxodo rural, que marcam um novo período do processo de urbanização de Cascavel.

## CONCLUSÃO

Como vimos, os anos 1930 marcaram o fim de séculos de dominação política e agrária e início de um processo de modernização que mesclou crescimento econômico, industrialização, urbanização e reprodução de desigualdades. Enquanto manifestações da industrialização eram visíveis nas principais metrópoles brasileiras, transformações igualmente intensas eram vividas em fronteiras agrícolas como as da região oeste do Paraná e Cascavel, que constituíam a contraface das primeiras, em especial a rápida colonização e urbanização, somada à questão dos conflitos de terra. Assim, ao contrário das narrativas baseadas na ideia tão disseminada de topografia e localização privilegiadas, tem-se que a ocupação de Cascavel é, na verdade, produto do modelo econômico e de produção do espaço caracterizado pelo desenvolvimento desigual e combinado, pela absolutização da propriedade da terra, exploração da força de trabalho, transformação da cidade em mercadoria e segregação, sendo as análises lançadas por Kowarick (1979), Bonduki e Rolnik (1982) e Maricato (1995) aplicáveis, com as devidas mediações, aos casos da ponta agrário-exportadora.

Este trabalho teve por objetivo identificar os elementos estruturantes que marcam o processo de ocupação de Cascavel e seus desdobramentos na produção do espaço urbano cascavelense, focando os momentos mais expressivos da história local e nacional para o surgimento e consolidação da cidade e estabelecendo, sempre que possível, relação entre eles. O marco teórico apresentado aponta para uma série de questões consideradas pertinentes ao trabalho – sobretudo, as discussões sobre a modernização brasileira, a apropriação privada da terra e a discussão sobre os vazios – apontando para o aprofundamento das dinâmicas que marcaram este processo e suas transformações no período considerado.

## REFERÊNCIAS

- BONDUKI, Nabil. ROLNIK, Raquel. Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho. "In:" MARICATO, Ermínia (org.). *A produção capitalista da casa e da cidade no Brasil industrial*. 2 ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. p. 117-154.
- CARDOSO, Fernando Henrique. CAMARGO, Candido P. Ferreira de. KOWARICK, Lúcio. Considerações sobre o desenvolvimento de São Paulo: cultura e participação. "In:" CARDOSO, Fernando Henrique, *et al. Cultura e participação na cidade de São Paulo*. São Paulo: CEBRAP, 1973. p. 43-68.
- DIAS, Caio Smolarek, *et al. Cascavel: um espaço no tempo*. A História do Planejamento Urbano. 2 ed. Cascavel: Sintagma Editores, 2011. 110p.
- GRONDIN, Marcelo. *O alvorecer de Toledo: colonização do Oeste do Paraná*. Marechal Cândido Rondon: Editora Germânica, 2007. 338p.
- INSTITUTO DE TERRAS CARTOGRAFIA E GEOCIÊNCIA - ITCG. *Planta da viação do Estado do Paraná em 1908*. 1 mapa, color. Escala 1: 2.500.000. Disponível em: <<http://www.itcg.pr.gov.br/arquivos/File/mapa16.jpg>> Acesso em: 14 mar. 2014.
- INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA – INCRA. *Planta de Cascavel*. 1 mapa, color. Escala 1: 5.000. CD-ROM.
- KOWARICK, Lúcio. *A espoliação Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. 205p.

- MARIANO, Maicon. “*A capital do Oeste*”: Um estudo das transformações e (re) significações da ocupação urbana em Cascavel – PR (1976-2010). 2012. 135p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.
- MARICATO, Ermínia. *Brasil cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2001. 204p.
- MARICATO, Ermínia. *Metrópole na periferia do capitalismo. desigualdade, ilegalidade e violência*. São Paulo: Hucitec, 1995. 141p.
- MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Editora Ciências Humanas, 1979. 157p.
- MUSEU DA IMAGEM E DO SOM. *Acervo Fotográfico do Museu da Imagem e do Som*. Cascavel, 2014.
- OLIVEIRA, Francisco de. *A economia brasileira: crítica a razão dualista; O ornitorrinco*. Petrópolis: Vozes, 1972. p. 4-82.
- PIAIA, Vander. *A ocupação do oeste paranaense e a formação de Cascavel: As singularidades de uma Cidade Comum*. 2004. 386p. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004.
- PROJETO MEMÓRIA VIVA I. Produção: Museu da imagem e do Som; Faculdade Assis Gurgacz. Cascavel: TV FAG, 2009. 1 CDROM.
- REOLON, Cleverson Alexander. Colonização e urbanização da mesorregião oeste do Paraná (1940-2000). *RAE GA*. Curitiba, v. 13, 2007, p. 49-57.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, Fapesp, 1997. 242p.
- SCHNEIDER, Cláercio Ivan. *Os senhores da Terra: produção de consensos na fronteira Oeste do Paraná*. Curitiba: Aos quatro ventos, 2002. 141p.
- SERRA, Epídio. Os primeiros processos de ocupação da terra e a organização pioneira do espaço agrário no Paraná. *Boletim da Geografia*. Maringá, v. 10, n. 1. 1992, p. 23-57.
- SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. “In:” MARICATO, Ermínia (org). *A produção capitalista da casa e da cidade no Brasil Industrial*. 2 ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. p. 21-36.
- SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzarzo. Urbanização e desigualdade nacional: um descaminho no processo de desenvolvimento brasileiro. *Dimensões*, v. 25, 2010, p. 215-234.
- SPERANÇA, Alceu; SPERANÇA, Carlos. *Pequena história de Cascavel e do oeste*. Curitiba: J. S. Impressora Ltda., 1980. 186p.
- SPERANÇA, Alceu. *Cascavel: A história*. Curitiba: Lagarto, 1992. 321p.
- WACHOWICZ, Ruy Christovam. *Obrageros, Mensus e colonos: história do oeste paranaense*. 2 ed. Curitiba: Ed. Vicentina, 1987. 175p.

#### Nota da Autora

Artigo elaborado a partir da dissertação de mestrado intitulada: “*Preencher os vazios: o papel da estrutura fundiária na constituição do espaço urbano de Cascavel – das primeiras presenças à década de 1960*”, apresentada na Universidade Estadual de Maringá, sob orientação do Prof. Dr. André Augusto de Almeida Alves.

**Nota do Editor**

Data de submissão: 29/02/2016

Aprovação: 30/03/2017

Revisão: Douglas William Machado

---

**Naira Vicensi Brugnago**

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual de Maringá. Maringá, PR.

CV: <http://lattes.cnpq.br/5954767380158635>

nairavb@gmail.com

**André Augusto de Almeida Alves**

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual de Maringá. Maringá, PR.

CV: <http://lattes.cnpq.br/1993723229606003>

almeida.alves@gmail.com