



# CONSIDERAÇÕES SOBRE O URBANISMO DE LONDRINA E SUAS RELAÇÕES COM O MODELO DA CIDADE-JARDIM

*\*Juliana Harumi Suzuki*

## RESUMO

Este trabalho consiste na análise do surgimento da cidade de Londrina, no Paraná, relacionando-o com o modelo urbanístico da Cidade-Jardim, elaborado por Ebenezer Howard, no século XIX. Para isso, estabelecem-se as principais características urbanísticas da cidade, bem como do modelo. Acredita-se que, quando a Companhia de Terras Norte do Paraná implantou seu programa de ocupação do território norte-paranaense, utilizou-se dos ensinamentos de Howard para elaborá-lo, transformando a região num exemplo único de urbanização no Brasil.

**PALAVRAS-CHAVE: História do Urbanismo; Urbanização Brasileira; Cidade-Jardim; História de Londrina.**

## ABSTRACT

This study consists of an analysis of the origins of the city of Londrina, in the state of Paraná. A comparison with the urban model of Garden City, created by Ebenezer Howard, in the Nineteenth Century, is systematized. An approach of the main urban aspects of the city and the urban model is presented. It is believed that, when Companhia de Terras Norte do Paraná settled the occupation program of Northern Paraná, Howard's teachings were used, turning the region into a singular example of urbanization in Brazil.

**KEY-WORDS: History of Urbanism; Brazilian Urbanization; Garden City; History of Londrina.**

---

\* Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UNIFIL.

Mestre em Estruturas Ambientais Urbanas pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).

E-mail: harada@sercomtel.com.br

## 1. INTRODUÇÃO

A cidade de Londrina é um dos mais importantes centros urbanos do sul do Brasil. Apesar de jovem, possui uma história urbanística e arquitetônica peculiar, que a faz distinta das muitas outras cidades brasileiras criadas no século XX. Ela foi rigorosamente planejada através de um plano urbanístico elaborado pela Companhia de Terras Norte do Paraná, o que possibilitou o controle de seu crescimento e de sua configuração espacial. Tal planejamento fazia parte de uma estratégia elaborada por essa empresa para a comercialização de lotes urbanos e rurais em toda a região.

Assim como Londrina, a colonização da região norte do Paraná constitui um caso único no Brasil: comandado pela empresa de capital privado inglês, promoveu-se um inédito e espetacular processo de ocupação territorial, completamente distinto do restante do país. A cidade de Londrina, cuja elevação à categoria de município ocorreu em 1934, tornou-se o exemplo mais bem sucedido do empreendimento britânico em terras brasileiras.

Contudo, tal processo ainda é pouco conhecido do grande público, até mesmo dos próprios londrinos. Este trabalho pretende apresentar um quadro do processo de formação da área urbana central de Londrina, traçando um paralelo entre o plano da cidade e a Cidade-Jardim, um dos mais populares modelos urbanísticos do século XIX, de autoria do inglês Ebenezer Howard. Para isso, elabora-se preliminarmente um breve relato dos fatos que conduziram à formação das cidades da região norte-paranaense. A seguir, são apresentadas as principais características do modelo da Cidade-Jardim, para então compará-lo à cidade de Londrina.

## 2. O PROCESSO DE COLONIZAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ

Em 1929, o norte do Paraná<sup>1</sup> era plena mata. Nesse ano, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) tomava posse das terras, dando início à colonização da região, nascendo o povoado de Três Bocas, primeiro nome de Londrina.

*A região é de privilegiadas terras roxas, livres de saúvas, próprias para o café. (...) As frondosas árvores deram lugar a prósperas lavouras cafeeiras, as quais foram as responsáveis pelas nascentes cidades, que brotavam e cresciam como cogumelos, de quinze em quinze quilômetros. (...). Tudo se deveu ao café (ZORTÉA, 1975, p.107).*

<sup>1</sup> A região norte paranaense será delimitada neste trabalho a partir de critérios sócio-econômicos e de acordo com o processo histórico de colonização do Estado. Tal critério foi igualmente utilizado em trabalhos elaborados por CANCIAN (1981), RAZENTE (1984) e BARNABÉ (1989). Sendo assim, o Norte Velho ou Pioneiro compreende as regiões de Jacarezinho e Cambará; o Norte Novo, de Londrina e Maringá; e o Norte Novíssimo, de Paranavaí e Umuarama.

Para tomar posse das terras, fez-se necessária a abertura de estradas. A única forma de alcançar a região era através de picadas abertas pelos poucos agricultores que ali habitavam.

Narra um pioneiro da região:

*(...) desde a década de 20, (...) para vir de Curitiba para cá tinha que ir até Bituva – de lá, via Sorocabana, vinha até Paraguassu Paulista e adentrando as matas da Concessão Monte Alegre vinha até a confluência do Paraná com o Rio Parapanema e no desembarcadouro do Rio Tibagi, de canoa o atravessava, puxando os cavalos por uma corda enquanto os mesmos passavam o rio a nado até entrar em terra do Paraná, para dali, margeando o rio Tibagi por meio de picadas, chegar até Jataí (ZORTÉA, 1975, p. 34).*

ZORTÉA (1975, p. 35), afirma que, para contornar o problema de deslocamento até a região, a CTNP comprou, em 1928, uma pequena companhia ferroviária, denominada São Paulo – Paraná, que possuía um trecho de 18 quilômetros que cortava o território, e que era denominada “estrada dos fazendeiros de café”, posteriormente prolongada para alcançar as terras da Companhia.

A construção de ferrovias era de fundamental importância dentro da estratégia de ocupação empreendida pela CTNP, objetivando, além da interligação da região ao restante do país, facilitar o escoamento da produção cafeeira até as áreas portuárias. O transporte rodoviário também era importante, sendo que Londrina, de acordo com RAZENTE (1984, p.124), desde 1930 já possuía ligação com São Paulo e o Norte Velho através de estradas de terra. O sistema de vias de comunicação também determinou a criação das cidades, alinhadas ao longo das estradas, cuja função era oferecer suporte às atividades agrícolas.

Segundo JOFFILY (1985, p. 96), além da comercialização das terras, uma das principais fontes de renda da CTNP era a exportação de madeiras-de-lei através do porto de Paranaguá. Muitas das espécies nativas da região, como a figueira branca, o pau d’alho e a peroba, estão extintas atualmente em função do desmatamento desenfreado promovido pela empresa, que não respeitava a norma, adotada em muitos países, de preservar 20% de vegetação em cada área ocupada<sup>2</sup>. Tal atitude não

<sup>2</sup> A professora Yoshiya Nakagawara atribui o fato à velocidade de ocupação do território norteparanaense. Apesar de haver a legislação para preservar uma porcentagem de mata nativa, não havia qualquer órgão fiscalizador eficaz. Na época, cerca de 86% do Estado eram compostos por matas – atualmente, a cobertura vegetal nativa não chega a 6% (NAKAGAWARA, 1984, p. 10).

era fruto da ignorância dos loteadores – na época, já havia a consciência de que, cedo ou tarde, tal prática traria graves consequências ambientais para a região, como comprova um comentário irônico de Claude Lévi-Strauss, quando de sua visita ao norte do Paraná em 1935:

*(...) no fundo dos vales, as primeiras colheitas, sempre fabulosas nessa ‘ terra roxa ’, violeta e virgem, germinavam entre os troncos das grandes árvores jacentes e as cepas. As chuvas de inverno se encarregariam de decompô-las em húmus fértil, o qual, quase de imediato, seria levado de roldão pelos declives, junto com o outro que alimentava a floresta desaparecida, cujas raízes faziam falta para retê-lo. Quantos anos levaria, dez, vinte, ou trinta, até que essa terra de Canaã adquirisse o aspecto de uma paisagem árida e devastada? (LÉVI-STRAUSS, 1999, p. 113).*

Para NAKAGAWARA *apud* ASARI & TUMA (1978, p. 27), a CTNP realizou ampla campanha publicitária para vender as terras, distribuindo panfletos, produzindo filmes e publicando anúncios em jornais. Havia agentes em Minas Gerais, São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro, no próprio Paraná e até no exterior. As “terras roxas sem saúvas” atraíram interessados de todas as partes.

Os primeiros compradores de áreas rurais foram imigrantes japoneses provenientes do Estado de São Paulo, adquirindo entre 10 a 20 alqueires paulistas. Os lotes urbanos foram para alemães.

A filosofia da colonização da companhia seguia os princípios ingleses, a saber:

- ◆ terras em florestas, férteis, com títulos legítimos e de posse incontestáveis;
- ◆ parcelamento em pequenos e médios lotes planejados do espigão servido por rodovia geral, findando em manancial de água de rios ou córregos;
- ◆ vendas em prestações, com entrada de 30% e restante em 4 parcelas anuais, com juros de 8% ao ano;
- ◆ nunca tomar a terra ao lavrador, mesmo quando o mesmo não pudesse pagar, saldavam-se os juros.

Embora a CTNP tivesse enfrentado dificuldades nos primeiros anos de comercialização de suas terras, em virtude da crise econômica mundial de 1929 e da revolução de 1932, o sistema de vendas adotado resultou em grande sucesso comercial - em 1937, Londrina, a primeira e a maior das cidades fundadas pela companhia, já possuía 30.000 habitantes, sendo 10.000 na área urbana, com cerca de 1.400 casas, dois bancos e cinco estabelecimentos de ensino primário.

A partir da II Guerra Mundial, e devido às condições favoráveis para a

cultura cafeeira, o plano de colonização inglês conheceu grande desenvolvimento, ampliando seu domínio para áreas situadas a oeste do Estado, movimento conhecido como “Marcha para Oeste”. Neste período, a CTNP havia sido negociada com um grupo econômico paulista, transformando-se em empresa de capital nacional, denominada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Apesar da mudança da origem do capital, RAZENTE (1984, p.126) observa que a estratégia de ocupação espacial permaneceu inalterada, embora houvesse uma diversificação das atividades da CMNP, que passaram a incluir investimentos nos setores industriais, comerciais e financeiros, convertendo-a no maior grupo econômico do Paraná.

Ainda de acordo com RAZENTE (1984, p. 126), com o esgotamento das terras a colonizar, a CMNP contabilizou os seguintes resultados: havia tornado produtiva uma área de 546 078 alqueires, ou 6.6% da superfície paranaense; havia fundado um total de 63 cidades e patrimônios; vendido 41 741 lotes rurais e chácaras entre 5 a 30 alqueires e cerca de 70.000 lotes urbanos. Nos anos 60, através de outras companhias colonizadoras ou por processos espontâneos, a frente pioneira atingiu as fronteiras do Estado com o Paraguai, cujo resultado foi a criação de inúmeras outras cidades. A esta altura, porém, pouco restava dos critérios estabelecidos pela CTNP nos primeiros anos de colonização. Em menos de 40 anos, cerca de 36% do território estadual havia se convertido em área agrícola, abrigando, em 1960, 34% da população do Paraná, ou 1 milhão e 843 mil habitantes, distribuídos por 172 cidades.

### **3. A FORMAÇÃO DAS ÁREAS URBANAS**

BARNABÉ (1989, p.102) acredita que as cidades criadas pela CTNP são um fruto distante das discussões que ocorriam na Europa, particularmente na Inglaterra. As cidades norte-paranaenses seriam um produto do debate europeu sobre as cidades e as sociedades industriais. Um dos modelos urbanísticos mais relevantes do período e que promove esta reflexão é o da Cidade-Jardim, de autoria de Ebenezer Howard (1850 - 1928). Para elaborar este paralelo, faz-se necessário abordar brevemente algumas características deste, expostas a seguir.

#### **3.1. O MODELO DA CIDADE-JARDIM**

Criado por Ebenezer Howard, o modelo da Cidade-Jardim surgiu no final do século XIX na Inglaterra, transformando-se no produto urbanístico mais bem-sucedido da discussão que se promovia à época, sobre os prejuízos causados à vida urbana pelo acelerado processo de industrialização nas cidades inglesas.

Em 1898, Howard publicou o livro *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform*, posteriormente rebatizado como *Garden Cities of Tomorrow*<sup>3</sup>, que se converteu, segundo SICA (1980, p.13), no maior condensador ideológico do debate sobre as cidades dos 30 anos seguintes. Sobre a obra, OTTONI (1996, p. 39), comenta:

*O marcante êxito do livro contendo suas propostas deve-se, em grande parte, à eficiência com que sintetizou um século de incomum desenvolvimento econômico, convivendo com extremos de miséria e deterioração em cidades de contínuo crescimento, o que provocava debates e evidenciava aspirações da sociedade inglesa, frutos das grandes mudanças e conflitos gerados pela revolução industrial.*

Com uma linguagem extremamente simples, adequada à classe média inglesa, Howard propôs uma alternativa de vida, diferente das tradicionalmente conhecidas, que seriam o campo e a cidade. Esta, apesar dos benefícios oferecidos, como maior oferta de empregos e serviços, por outro lado, apresentava problemas como a falta de condições higiênicas adequadas, poluição e degradação dos bairros residenciais. O campo, por sua vez, ofereceria uma vida mais saudável, porém, havia o empecilho dos baixos salários, da escassez de serviços especializados e o baixo nível da vida associativa. A Cidade-Jardim surgiu, portanto, como uma terceira opção, que agregava os benefícios de ambas as alternativas de vida.

A proposta de Howard consistia em adquirir áreas agrícolas, relativamente distantes das áreas urbanas já consolidadas, a fim de possibilitar sua autonomia. Não haveria intervenção do Estado – tratava-se de uma iniciativa privada conduzida pelos interessados em residir na Cidade-Jardim, que se organizariam em sistemas cooperativistas, denominados Sociedades para a Cidade-Jardim.

A população estimada para esses assentamentos era da ordem de 34 mil habitantes, sendo 32 mil concentrados na parte urbana, correspondente a 1.000 acres<sup>4</sup> de área, enquanto os 2 mil habitantes remanescentes se fixariam no campo, de 5.000 acres de área. As áreas agrícolas (*green-belts*) exerciam um papel importante no modelo urbanístico – além de abastecer a população de gêneros alimentícios, servia como instrumento regulador do crescimento urbano.

<sup>3</sup> Tradução brasileira: Cidades Jardins do Amanhã. São Paulo: HUCITEC, 1996.

<sup>4</sup> 1 acre corresponde a 4.000,47 m<sup>2</sup> de área.

Howard pretendia transformar o território inglês numa grande rede de Cidades-Jardins, “constelação de cidades”, como ele as denominava, todas interligadas por ferrovias e rodovias. Num esquema apresentado em seu livro, há um conjunto de seis cidades de 32.000 habitantes, conectadas entre si e a uma Cidade Central, de maiores dimensões, com cerca de 58.000 moradores, que abrigava maiores opções de atividades comerciais, culturais e de lazer (FIG. 1/2).

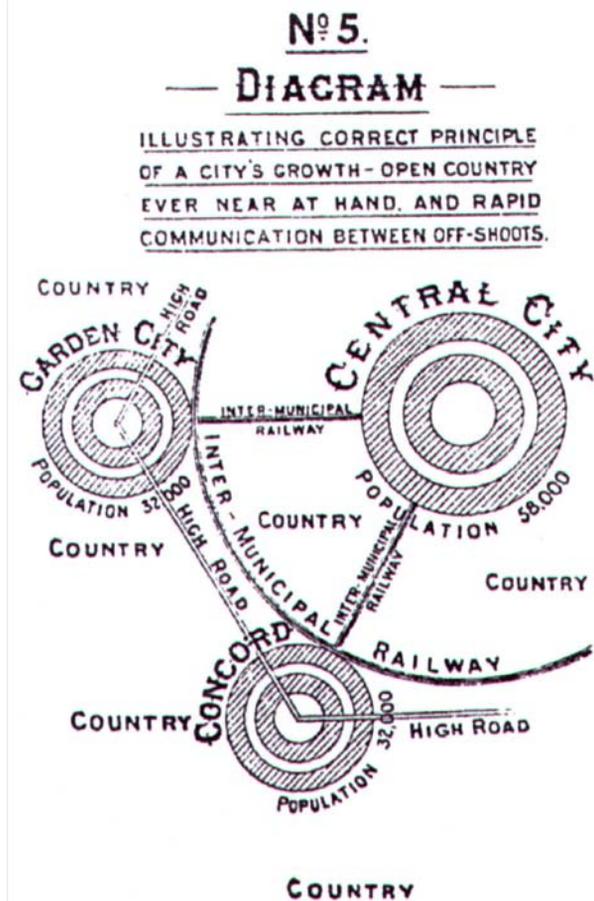


FIG. 1: Sistema de conexão entre Cidades-Jardins.

FONTE: HOWARD (1996, p. 190)

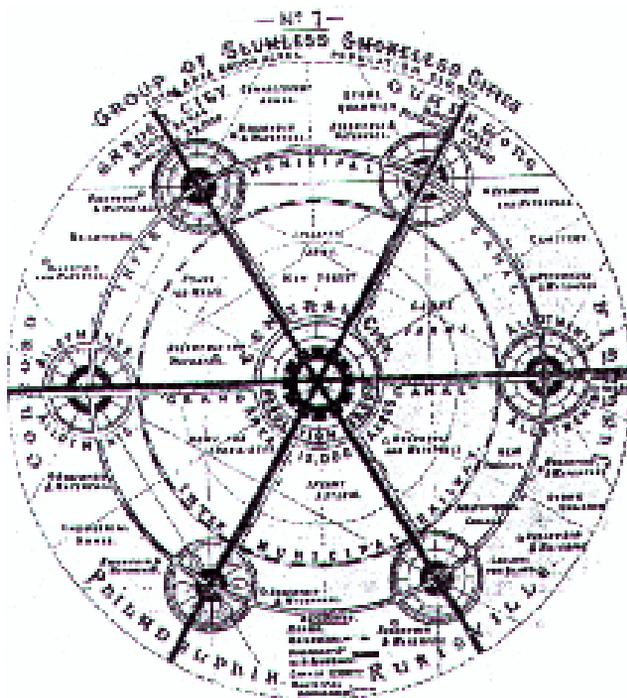


FIG.2: Modelo de agrupamento de Cidades-Jardins.

FONTE: HOWARD (1996, p. 190)

DOGLIO *apud* SICA (1980, p.18) resume assim os pontos mais característicos do modelo, que se constituíram nos grandes atrativos para a burguesia inglesa:

- ◆ imigração planejada;
- ◆ limitação das dimensões da cidade;
- ◆ estreita relação entre cidade e campo; e
- ◆ controle através de um plano urbanístico.

A repercussão das idéias de Howard foi imediata – já no início do século, seu livro já havia sido publicado em diversos países e inspirado a formação de associações interessadas em viabilizar a cidade, em países como França, Alemanha, Espanha, Bélgica, Holanda, Polônia, Tchecoslováquia e, sobretudo, nos Estados Unidos.

Em 1902, Howard fundou a primeira sociedade que construiu a cidade de Letchworth, a cerca de 50 quilômetros de Londres, cujo projeto coube aos arquitetos Barry Parker (1867 - 1947) e Raymond Unwin (1863 - 1940). A experiência não correspondeu aos ideais de seu autor, principalmente porque não conseguiu se

desligar da influência da capital inglesa, prejudicando a autonomia desejada.

De qualquer modo, o modelo da Cidade-Jardim propagou-se pelo mundo: na avaliação de BENEVOLO (1976, p. 360), não mais como cidade, mas, sobretudo, como bairro satélite, suburbano, dotado de uma relação equilibrada entre edificações e áreas verdes, e sujeito a certas normas para garantir a preservação de seu ambiente.

No Brasil, segundo BRUAND (1991, p. 328), as iniciativas inspiradas no modelo howardiano ocorreram já em 1916, quando Barry Parker foi contratado para criar bairros destinados à elite paulistana, bairros tais como o Jardim América, e os Jardins Europa, Pacaembu e Alto da Lapa, da década seguinte.

Em 1930, o urbanista francês Alfred Agache, em seu plano de reurbanização da cidade do Rio de Janeiro, previu duas Cidades-Jardins, as ilhas do Governador e Paquetá. Para OTTONI (1996, p. 67), o nome “cidade-jardim” tornou-se símbolo de status, sendo utilizado para batizar diversos empreendimentos em locais como Belo Horizonte e São Paulo.

### 3.2. AS CIDADES DA COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ

Para a formação das novas cidades, a CTNP adotou diretrizes bem definidas. Percebe-se que seu objetivo ia muito além da simples ocupação das terras – foi uma estratégia complexa que envolvia vários setores de atividades, determinando as formas de assentamentos humanos, tanto nas áreas rurais como urbanas.

Dispostas ao longo das vias de comunicação, as cidades destinadas a se tornarem núcleos econômicos de maior importância foram implantadas de cem em cem quilômetros, aproximadamente. Entre estas, distanciados de 10 a 15 Km uns dos outros, seriam fundados os “patrimônios”, centros comerciais e abastecedores intermediários.

A rede de cidades incentivava os produtores rurais a gastar os rendimentos de sua produção dentro da própria região, reforçando o aspecto de fixação do homem à terra. As distâncias entre os núcleos urbanos eram definidas de modo que nenhum colono estivesse a mais de 7 km distante de uma estação ferroviária, o que evitava longos deslocamentos a pé ou a cavalo, além de impedir o isolamento das comunidades. Dessa forma, surgiram ao longo do leito das estradas as cidades de Londrina e Maringá, e, entre elas, Nova Dantzig (1930), Rolândia (1932), Arapongas (1935), Apucarana (1938), Jandaia do Sul (1931) e Mandaguari (1937).<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Segundo dados do IBGE, em 1996, as populações das cidades totalizavam: Londrina, 421.343 hab.; Maringá, 267.942 hab.; Cambé (antiga Nova Dantzig), 80.867 hab.; Rolândia, 44.379 hab.; Arapongas, 75.038 hab.; Apucarana, 101.083 hab.; Jandaia, 19.179 hab.; Mandaguari, 28.537 hab.

Trata-se de um rapidíssimo e espetacular processo de surgimento de cidades em meio à mata nativa, que veio a impressionar a muitos que por ali passaram, como foi o caso de Claude Lévi-Strauss, não somente pelo processo em si, mas principalmente pelo contraste dos desenhos geométricos e racionais com a natureza:

*O espaço informe ia adquirindo, dia após dia, uma estrutura urbana; diferenciava-se como um embrião que se segmenta em células, as quais por sua vez se especializam em grupos, cada um marcado por sua função. Londrina já era uma cidade organizada com sua rua principal, seu centro de negócios, seu bairro de artesãos e sua zona residencial. Mas que misteriosos elementos formadores estavam trabalhando no terreno baldio a que se resumia Rolândia, e sobretudo Arapongas <sup>6</sup>, prestes a estimular certos tipos de habitantes numa direção, e distintos em outra, limitando cada zona a uma função e impondo-lhe uma vocação particular ? (LÉVI-STRAUSS, 1999, p. 114)*

#### 4. O SURGIMENTO DA CIDADE DE LONDRINA

Em 1929, o diretor gerente da Companhia, Mr. Arthur Thomas, acompanhado de uma comitiva, saiu de Ourinhos, no Estado de São Paulo, para finalmente ocupar as terras adquiridas. Percorreram a mata durante 3 dias, até que, em 22 de agosto de 1929, chegaram ao local onde, imediatamente, iniciou-se a derrubada da mata para se construir o hotel da Companhia. RAZENTE (1984, p.238) afirma que a área escolhida para a implantação da cidade atendia aos mesmos critérios adotados para a zona rural, ou seja, a utilização de espigões e a ausência de barreira físicas significativas.

*O local escolhido, depois de acurados estudos da Cia de Terras, fôra aquele cuja topografia em volta de um alto(onde hoje se acha situada a Igreja Matriz de Londrina ) impressionou-os como local ideal para uma cidade . <sup>7</sup>*

<sup>6</sup> Na época, Londrina possuía cerca de 3 mil habitantes na área urbana; Nova Dantzig, noventa; Rolândia, sessenta; e Arapongas possuía um único morador (LÉVI-STRAUSS, 1999, p. 113).

<sup>7</sup> PUPO (1952, s/p).

O primeiro posto avançado da colonização recebeu o nome de Londrina - filha de Londres - homenagem que um dos primeiros diretores da Companhia de Terras Norte do Paraná, o Dr. João Domingues Sampaio, prestou aos empreendedores ingleses. Em 03 de dezembro de 1934, através do Decreto Estadual nº 2.519, assinado pelo interventor Manoel Ribas, foi criado o município de Londrina. A instalação solene deu-se poucos dias depois, a 10 de dezembro.

No final de 1929, conforme ZORTÉA (1975, p. 42), parte do projeto da cidade já estava pronto, e o mato deu lugar às primeiras vias públicas. Os primeiros serviços de urbanização estenderam-se por cerca de dois anos, até 1931, devido à falta de mão-de-obra, o que não impediu as primeiras vendas de lotes rurais e urbanos.

Inicialmente projetada para abrigar 30 mil habitantes em sua área urbana, a planta de Londrina apresenta regularidade geométrica, cuja forma tendia ao quadrado. O perímetro da cidade tangenciava os fundos de vale, a fim de evitar as áreas com declividades acentuadas. A morfologia urbana, como atesta RAZENTE (1984, p. 238), foi determinada pela penetração das vias de acesso regionais. As principais componentes do sistema viário eram a ferrovia e a rodovia, esta última ocupando o espigão central.

A malha urbana segue um padrão ortogonal com ruas de 12 metros de largura, dispostas nos sentidos LE e NS. As quadras foram projetadas com 110 metros de comprimento, divididas em 20 ou 24 lotes. Trata-se de um modelo universal, elaborado provavelmente para facilitar a subdivisão dos lotes urbanos, tornando-os tanto mais regulares quanto possível.

O desenho cartesiano das cidades que surgiam em meio à mata levaram Lévi-Strauss a registrar as seguintes impressões no livro *Tristes Trópicos*:

*Nesses quadriláteros de maneira arbitrária cavados no coração da floresta, as ruas em ângulo reto são, de início, todas parecidas: traçados geométricos, privados de qualidade própria. Entretanto, umas são centrais, outras, periféricas; algumas são paralelas e outras, perpendiculares à via férrea ou à estrada; assim, as primeiras estão no sentido do tráfego, as segundas o cortam e o interrompem. O comércio e os negócios escolherão as primeiras, necessariamente com grande freguesia; e, por motivo inverso, as residências particulares e certos serviços públicos preferirão as segundas, ou a elas serão relegados. Por sua combinação, essas duas oposições entre, de um lado, central e periférica, e de outro, paralela e perpendicular, determinam quatro modos diferentes de vida urbana que moldarão os futuros habitantes, favorecendo uns e desestimulando outros, gerando sucessos e fracassos.*

E prossegue:

*Já vai tempo que não adoramos mais o sol e que deixamos de associar os pontos cardeais a qualidades mágicas: cores e virtudes. Contudo, por mais que nosso espírito euclidiano tenha se tornado rebelde à concepção qualitativa do espaço, não depende de nós que os grandes fenômenos astronômicos ou mesmo meteorológicos afetem as regiões com um imperceptível e indelével coeficiente; que, para todos os homens, a direção leste-oeste seja a da realização; e que, para o habitante das regiões temperadas do hemisfério boreal, o Norte seja a matriz do frio e da noite, e o Sul, a do calor e da luz (LÉVI-STRAUSS, 1999, p. 114 - 15).*

Com efeito, parte da observação de Lévi-Strauss seria rapidamente comprovada, pois desde o início de sua colonização, Londrina já apresentava camadas sociais distintas: a alta burguesia, representada pelos fazendeiros, pelos empreendedores responsáveis pelo loteamento; a pequena burguesia, composta por pequenos proprietários de terras, comerciantes locais e profissionais liberais; e a camada de baixa renda, dos trabalhadores da zona urbana e dos peões. Por outro lado, apesar da visão lírica do etnólogo francês, tudo leva a crer que o desenho da cidade atendia a objetivos mais pragmáticos que poéticos.

Não obstante, a ousadia do empreendimento também teve suas limitações. O plano original previa ruas e avenidas muito maiores, sendo reduzidas por ordem dos acionistas ingleses, provavelmente por considerá-las exageradas e dispendiosas – a crença no desenvolvimento regional não foi tão incondicional quanto declaram os livros de história.

Segundo depoimento do Dr. Alexandre Rasgulaeff, engenheiro agrimensor geodesta, contratado pela Paraná Plantations como responsável pela formação de todas as cidades de Londrina a Maringá, as dimensões das ruas não foram executadas conforme o projeto original:

*Tenho críticas à cidade de Londrina. A cidade é muito mal projetada, mas a culpa não é minha, eu vou dizer a verdade. Quando projetei a cidade com as avenidas de 30 metros e as ruas de 24 e apresentei esta planta, o presidente que chegou lá naquele tempo, o General Asquith, falou: bom, nós vamos levar a planta para estudo na Inglaterra e depois de lá você recebe a ordem de executar, e veio a ordem que esse Alexandre*

*é louco. Uma cidade você sabe, no meio do mato, abre ruas com 30 metros de largura, ruas com 24 metros, não convém. Quem vai construir ruas? Nós. Quem vai pagar impostos? Nós. Não, não. Então mandaram diminuir, ruas de 16 metros, o máximo que aceitei. Eles queriam 12 metros. Máximo que aceitei, avenidas com 24 metros.*<sup>8</sup>

BARNABÉ (1989, p. 80) observa que o centro da cidade recebeu um tratamento diferenciado. Em posição privilegiada do ponto de vista topográfico, compreende um retângulo de 3 por 2 quadras de lado, cujo centro situa-se sobre um espigão, formando uma elipsóide. O centro articula-se com dois eixos: o primeiro, formado por uma seqüência de 6 quadras, no sentido N-S, sobre põe-se ao retângulo central até o leito da ferrovia; o segundo eixo é formado pela estrada aberta pela CTNP, disposta no sentido SE-NW, que resulta em quadras de formas e preços diferentes do padrão. Ao redor da área central estão dispostas praças, reforçando a demarcação do local.

Percebe-se que o projeto propõe a localização das áreas comerciais e residenciais a partir do fracionamento das quadras de formas distintas. Nas zonas residenciais, as quadras possuem lotes igualmente distribuídos por todos os lados. Já na parte central e no eixo diagonal há outro tipo de parcelamento, de modo a sugerir outra ocupação. Nesse sentido, fica claro que a CTNP influenciou de forma determinante na ocupação e uso do solo urbano a partir da definição dos padrões de lotes e quadras. Nos anos 40, o desenvolvimento econômico regional provocou um processo de grande expansão urbana. De acordo com RAZENTE (1984, p. 246), ainda na década de 30, a cidade expandiu-se para além do quadrilátero determinado pela CTNP. O primeiro loteamento fora do núcleo original foi a Vila Matarazzo, em 1937, executado por capital privado, sem a presença da Companhia. A quebra do monopólio da terra resultou em transformações significativas no espaço urbano local: muitas das diretrizes originais da CTNP sofreram alterações, tais como as dimensões das ruas e deficiências de infra-estrutura.

## 5. CONCLUSÕES

Após o exame do modelo proposto por Howard e as cidades do norte do Paraná, sobretudo Londrina, pode-se afirmar que, dentre os pontos de aproximação entre a Cidade-Jardim as cidades da CTNP, destacam-se:

<sup>8</sup> PLANO DIRETOR DE LONDRINA (1997, p.34).

- ◆ o sistema de aquisição de terras a partir de capital privado;
- ◆ a previsão de redes de cidades menores (Nova Dantzig, Rolândia, Araçongas, etc.), interligadas por estradas a núcleos urbanos maiores (Londrina e Maringá); a limitação à expansão excessiva das áreas urbanas através dos cinturões agrícolas;
- ◆ a população residente, em torno de 30.000 habitantes;
- ◆ controle sobre o espaço urbano através de um plano. Cabe ressaltar que a CTNP, em seus projetos, já previa a localização dos edifícios públicos na cidade e através de doações influía na sua constituição formal.

Contudo, constata-se que, apesar de rigorosamente planejadas, muitas dessas áreas urbanas não mantiveram as diretrizes originais da CTNP – após atingir os patamares de ocupação previstos nos planos originais, a maioria das cidades não elaborou programas que dessem continuidade ao processo de planejamento urbano. Ao contrário, passaram a crescer sem maiores preocupações com o controle de seu espaço. No caso da cidade de Londrina, somente em 1951 tentou-se elaborar uma estratégia para a retomada do espaço citadino pelo poder público, o que gerou muitas críticas, uma vez que este já estava sujeito a todo o tipo de interesse privado.

Assim, conclui-se com a importância de se resgatar a história deste processo de colonização, ressaltando que se torna necessária a preservação das características originais do desenho da cidade de Londrina, com o objetivo de se manter a memória do local. Observa-se também que, dadas as suas características únicas, a história da cidade mereceria sem dúvida uma investigação mais ampla e o reconhecimento de sua relevância, sobretudo pelos londrinenses.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASARI, Alice Yatiyo; TUMA, Magdalena. **Aspectos históricos, físicos, econômicos e institucionais do município de Londrina**. Londrina: Prefeitura Municipal de Londrina, 1978.

BARNABÉ, Marcos Fagundes. **A organização do território e o projeto da cidade: o caso da Companhia de Terras Norte do Paraná**. São Carlos: 1989. Dissertação de Mestrado. Departamento de Arquitetura e Planejamento da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo.

BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1991.



CANCIAN, Nadir Aparecida. **Cafeicultura paranaense – 1900/1970**. Curitiba: Grafipar, 1981.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades jardins do amanhã**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

JOFFILY, José. **Londres – Londrina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Tristes trópicos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

NAKAGAWARA, Yoshiya. Desenvolvimento urbano de Londrina. In: **Jornal Folha de Londrina**. Londrina: Edição Especial de Cinquentenário, dez. 1984.

OTTONI, Dácio A. B. Cidade-jardim: formação e percurso de uma idéia. In: HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

PLANO DIRETOR DE LONDRINA. **Documento para discussão**. Londrina: Prefeitura Municipal de Londrina, 1995.

PUPPO, Benedito Barbosa. Como nasceu Londrina. **Revista A Pioneira**. Londrina: s/ed., n.5, 1952. Acervo do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss.

RAZENTE, Nestor. **Ocupação do espaço urbano de Londrina**. Dissertação de mestrado. Recife: Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco, 1984.

SICA, Paolo. **Historia del urbanismo**. Madrid: Institutos de Estudios de Administración Local, 1980.

ZORTEA, Alberto João. **Londrina através dos tempos e crônicas da vida**. São Paulo: Juriscredi, 1975.