

# **ORDENAR A CIDADE, HABITAR MODERNO: PRESTES MAIA EM LONDRINA**

## ***Ordering The City, Modern Dwell: Prestes Maia In Londrina***

### **Carla Martins Olivo**

Programa Associado de Pós Graduação em Metodologia de Projeto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá e Universidade Estadual de Londrina.

olivo.carla@gmail.com

### **Renato Leão Rego**

Programa Associado de Pós Graduação em Metodologia de Projeto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá e Universidade Estadual de Londrina.

rlrego@uem.br

### **Resumo**

Este trabalho contextualiza o 'Estudo de Urbanismo para Londrina', elaborado em 1951 pelo engenheiro Francisco Prestes Maia. Cidade nova planejada do norte paranaense que experimentou considerável crescimento devido à cafeicultura e ao desenvolvimento regional, Londrina aspirava a uma forma urbana ordenada e moderna, equivalente à 'arquitetura funcional' que então se construía na cidade. Nesse sentido, este trabalho considera a repercussão do Estudo de Urbanismo na imprensa local, além de mapas e imagens contemporâneas, para mostrar que a proposta de Prestes Maia atingiu seu propósito, transformando a paisagem da cidade com a implantação de um sistema viário rádio-concêntrico, a instituição do zoneamento funcional e a proposição de algumas ideias estrangeiras de urbanismo.

### **Palavras-chave**

Difusão de planejamento, Norte do Paraná, Sociedade Amigos de Londrina.

### **Abstract**

*This paper contextualizes the 'Study of Urbanism to Londrina', designed in 1951 by the engineer Francisco Prestes Maia. The new planned city of northern Paraná experienced considerable growth in virtue of coffee and regional development, and Londrina aspired to an orderly and modern urban form, correspondent of 'functional architecture' that was being built in the city. In this sense, this paper considers the*

*impact of the Study of Urbanism in the local press, besides maps and contemporary images, to show that the Prestes Maia's proposal had achieved its purpose, transforming the landscape of the city with the implementation of a radio-concentric road system, with the institution of the functional zoning and the proposition of some ideas of foreign urbanism.*

### **Keywords**

*Planning diffusion, North of Paraná, Sociedade Amigos de Londrina.*

### **Introdução**

A implantação de cidades novas planejadas na zona pioneira norte-paranaense materializou uma transformação que acusava a chegada do progresso. A urbanização, devoradora de matas e transformadora da paisagem natural, era o espetáculo da modernidade no interior. Na metrópole paulista, a modernidade havia se materializado através das transformações urbanas (SEVCENKO, 1992); no interior, ela diferia em escala, intensidade e ritmo das transformações metropolitanas, mas equivalia no efeito estimulante, eufórico e catalisador que em geral acompanhava a noção de progresso (REGO, 2012).

Associada à infraestrutura urbana e ao planejamento regional, a terra roxa ainda inexplorada e propícia à cultura cafeeira foi, sem dúvida, a principal causa do fluxo demográfico que levou o Paraná da 12ª para a 5ª posição entre as unidades da federação. No período intercensitário 1940-1950 a população regional havia crescido 186,2%, mais que o dobro do crescimento populacional do estado; na década seguinte o crescimento demográfico daquela região foi uma vez e meia maior que o do estado (LUZ, 1997, p.24). O censo demográfico de 1950 registrou na região norte do Paraná 36 dos 80 municípios do estado.

Londrina fora a primeira cidade criada na região, em 1931, como parte do esquema de colonização sistemática e urbanização deliberada iniciado em 1924 com o empreendimento privado de origem britânica que planejou a ocupação daquela área. Empreendimentos de especulação fundiária além-mar como este não eram algo novo: seguiam uma prática comum no império britânico (REGO, 2009). Assumindo o papel do Estado, então pobre e sem condições de promover o desenvolvimento regional, a empresa estrangeira coordenou os trabalhos de assentamento urbano e rural e de construção da ferrovia que conectou o norte do Paraná a São Paulo. A cultura cafeeira impulsionava o desenvolvimento regional e toda a produção de café convergia para um centro articulador – técnico, financeiro e mercantil – a cidade de São Paulo, e

depois para um único porto, Santos (SEVCENKO, 1992, p.108). Com efeito, a história do norte do Paraná começa como “um capítulo da vida paulista em território paranaense” (MÜLLER, 1956, p.55), tanto que essa região, embora pertencesse administrativamente ao estado do Paraná, foi considerada uma região de economia paulista (MONBEIG, 1935, p.221).

O modesto traçado urbano inicial de Londrina não previra o rápido crescimento impulsionado pela economia cafeeira e pela pulsante atividade terciária, e a cidade, com vinte anos de existência, ia crescendo sem controle efetivo. As ‘vilas’ – denominação regional para os novos bairros abertos além do quadrilátero inicial riscado ‘pelos ingleses’ – expandiam o traçado xadrez com áreas sem projeto regularizado e com precária infraestrutura (LIMA, 2000, p.131). A proliferação destes novos loteamentos, destinados, sobretudo aos migrantes – muito embora ainda houvesse lotes urbanos vazios – era fruto da ação de loteadores independentes em áreas periféricas. O que se ocupava de forma indevida era a área que servira originalmente como cinturão verde da cidade. Esses novos loteamentos não preservavam a continuidade das vias existentes, nem eram acompanhados de infraestrutura urbana e de equipamentos. Em 1951 contavam-se 53 vilas (CASTELNOU, 1998, p.20).

Em contrapartida, o planejamento e as melhorias necessários ao espaço urbano em expansão podiam ser notados na arquitetura moderna que ia surgindo na área central. As construções de madeira, comuns no início da construção da cidade, estavam efetivamente proibidas por lei desde 1944 a fim de “melhorar seu aspecto de urbs moderna”, conforme Decreto 29/1939 da Prefeitura Municipal (YAMAKI, 2006, p.30); essas construções haviam substituído os primeiros abrigos, de caráter provisório, feitos de palmito, e que agora constituíam um problema (pelos riscos de incêndio) e um incômodo (pela precariedade). Novas edificações em “estilo funcional” modernizavam a imagem urbana, estimuladas pelas imagens publicadas em revistas de circulação nacional que difundiam, também em Londrina, a nova arquitetura (GUADANHIM, 2002). Com efeito, iniciativas locais buscaram referência e expertise na metrópole paulista, e profissionais forâneos foram contratados para projetar edificações condizentes com a afluyente economia regional e com os anseios da sociedade local (REGO, 2012).

A produção da arquitetura moderna no Brasil dos anos 1930-1940 revelava uma postura progressista, reformista, empenhada em superar o subdesenvolvimento, alijar o arcaico e conquistar o progresso (BASTOS; ZEIN, 2010; SEGAWA, 1997; BRUNA, 2010). Esse ideal transformador físico e social não contrastava com o sonho

da zona pioneira. Pois “o moderno foi uma opção emblemática de uma cidade [Londrina] ansiosa por tornar-se mais do que um lugarejo no interior do Paraná” (SUZUKI, 2003, p.21). Vale lembrar as palavras do arquiteto João Batista Vilanova Artigas (1915-1985) que via “em Londrina, uma fronteira agreste, mais vermelha de terra que o vermelho da Revolução, mas também com o vermelho da esperança que nascia para aqueles que abandonaram seus locais de origem e vieram para Londrina em busca de uma vida”. Artigas afirmara não ter elaborado nenhum projeto para Londrina “com intenções isoladas do pioneirismo que houve na cidade” (VILANOVA ARTIGAS, 1997, p.67).

João Batista Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi (1918-), egressos da Escola Politécnica de São Paulo, foram levados a projetar importantes edificações públicas e privadas na cidade. Entre suas obras em Londrina contam a Estação Rodoviária (1948-52), o Edifício Comercial Autolon (1948-51), o Cine Teatro Ouro Verde (1948-52), a Casa da Criança (1950-55), o Vestiário do Londrina Country Clube (1951), a residência do prefeito Milton Ribeiro de Menezes (1952) e a ampliação da Santa Casa (1952-55); além desses edifícios construídos, também foram projetados o Hospital de Londrina em 1948, o Ginásio de Esportes do Londrina Country Clube, o Posto Transparaná em 1950, a sede das Oficinas Chevrolet em 1951 e o Estádio Municipal em 1953 (cf. SUZUKI, 2003; KAMITA, 2000; CASTELNOU, 1998). Com tantos encargos em Londrina, Carlos Cascaldi acabou mudando-se para lá, onde viveu entre 1953 e 1956 – período em que ainda projetou o Aeroporto da cidade (SUZUKI, 2003). Além de Artigas e Cascaldi, outros profissionais forâneos atuaram na modernização da arquitetura londrinense, particularmente o arquiteto paulista Rino Levi (1901-1965) e o arquiteto francês Jacques Pilon (1905-1962). Neste período começou também o processo de verticalização da cidade, acentuado em meados dos anos 50, quando apareceram as primeiras propagandas imobiliárias anunciando a venda de ‘residências verticais’. Em 1949 Philipp Lohbauer (1906-1978), arquiteto alemão radicado em São Paulo, projetara o Edifício ECB, uma torre de apartamentos com oito pavimentos e uso comercial no térreo – uma das primeiras construções verticais, de uso misto, erguidas na cidade. Neste cenário, os pioneiros estavam “quase sempre persuadidos de seu brilhante futuro” (LUZ, 1997, p.87) e o rápido crescimento urbano, a animação da cidade e sua riqueza agiam como estimulantes e eram motivo de orgulho (MONBEIG, 1984, p.309).

É importante lembrar que até 1934 Londrina era uma ‘propriedade privada’ da companhia colonizadora e até 1945 o município esteve sob intervenção do regime político do Estado Novo. Com o fim do Estado Novo se encerrou a ação dos gestores

municipais e houve eleição de prefeitos; mesmo assim continuaram a surgir nas metrópoles e no interior, associações como a Sociedade Amigos de Londrina – SAL. Fundada em 1946 com 136 sócios, a SAL reunia a elite política, social e econômica da cidade, organizada em comissões temáticas para discutir ‘Melhoramentos Urbanos’, ‘Assistência Social’, ‘Educação’ e ‘Cultura’ e assessorar as decisões governamentais (LIMA, 2000). Mais especificamente, consta do estatuto da sociedade que um dos seus objetivos era “conseguir a elaboração do plano geral da cidade de acordo com os modernos princípios de urbanismo”. A SAL havia influenciado a eleição do prefeito Hugo Cabral em 1947 e, junto com ele, vários vereadores associados a ela. O novo prefeito então desencadeou um processo de organização do espaço urbano, proibindo novos loteamentos até a aprovação de um plano urbanístico. A SAL já havia levado Artigas a Londrina; agora a SAL recomendava o nome do urbanista paulistano Francisco Prestes Maia (1896-1965) para realizar o seu maior objetivo.

Prestes Maia fora convidado para elaborar um plano para a cidade não só porque tinha a mesma vinculação partidária que o prefeito de Londrina, mas, sobretudo pela credibilidade profissional do urbanista, pela repercussão do “Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo”, de 1930, e do trabalho desenvolvido à frente da prefeitura de São Paulo. Maia era engenheiro formado na Politécnica em 1917, bibliófilo, dono de uma considerável biblioteca especializada e autodidata em urbanismo (TOLEDO, 1996, p.11). A longa gestão de Prestes Maia à frente da prefeitura de São Paulo havia sido caracterizada pela realização de obras de remodelação urbana, parte delas antecipadas por seu ‘Plano de avenidas’, que transformaram a acanhada estrutura urbana (LEME, 2012) e fizeram dele o grande reformador urbano, o Haussmann brasileiro (FICHER, 2005, p.157).

É importante lembrar ainda que a chamada era Vargas (1930-1945) representou um período de valorização das cidades dado o processo de industrialização impulsionado pelo governo. A centralização e a modernização do aparelho do Estado e as decorrentes instituições criadas com a reforma administrativa implantada também favoreceram a legitimação e a consolidação do campo profissional do urbanismo (FELDMAN, 2012).

Pois, por um lado:

os anos 1930 representam uma importante etapa na definição do capitalismo industrial no país, observando-se, no plano econômico, o deslocamento do eixo da economia do polo agroexportador para o polo urbano-industrial e, no plano político, o esvaziamento da influência e do poder dos interesses ligados à preservação da preponderância do setor externo (REZENDE, 201, p.12).

Mas a Revolução de 30 não significou a derrota da oligarquia cafeeira, apenas de uma fração dela, e o capital cafeeiro tinha diversas faces – a agrária, a comercial, a bancária, a industrial (no caso da indústria de transportes e de beneficiamento); um cafeicultor muitas vezes era também diretor ou acionista de estrada de ferro, banqueiro, acionista de indústria e de empresa de serviço urbano.

E, por outro lado, mesmo com um Estado, após 1930 – e sobretudo o Estado Novo, após 1937 – intensamente centralizador em termos políticos, administrativos e financeiros, floresceram ideais municipalistas. Isso porque o poder central teve no município uma instância pré-política, sem mediações de instâncias territoriais ou político-partidárias (REZENDE, 2012, p.14). Com a extinção de todos os órgãos legislativos e deliberativos do país estabeleceu-se um sistema hierarquizado de controle para garantir a subordinação aos programas e ordens federais e cada município passou a ter um prefeito nomeado pelo interventor federal em cada estado. Na ausência de esferas políticas de representação, algumas associações assumiram papel mais relevante de comunicação e intermediação entre a sociedade civil e o executivo municipal. Este foi o caso da Sociedade Amigos da Cidade de São Paulo (SAC), formada em 1934 com a finalidade de elaborar o plano geral da cidade e promover intensa propaganda dos princípios modernos do urbanismo (LEME, 2012, p. 128). Prestes Maia foi eleito presidente da SAC em 1935.

Mas de um modo em geral, os prefeitos nomeados contaram com Comissões de Planos que o respaldassem na discussão e reflexão dos diferentes aspectos da vida urbana. Eram conselhos consultivos compostos por cidadãos, representantes de entidades profissionais e de organizações da sociedade. Estas comissões atuaram, como bem mostrou Feldman (2012, p.33), como uma campanha para mostrar a necessidade do urbanismo no governo das cidades, os prejuízos de sua ausência, as economias que traz, e a necessidade de se estabelecer uma colaboração entre governo, comissão e sociedade, para garantir sua execução. No período democrático se disseminaram as experiências das Comissões de Planos, não apenas nas capitais, mas também em cidades do interior, principalmente por iniciativa de instituições de urbanismo externas à administração.

Nesse sentido, a criação da SAL<sup>1</sup>, já no período democrático, com o prefeito eleito e a Câmara Municipal em funcionamento, seguiu a prática (positiva) das

---

<sup>1</sup> A SAL foi um episódio único no Paraná. Não se encontrou registro que outras cidades norte-paranaenses ou de que a Capital do Estado, Curitiba, tivessem sociedades neste mesmo molde, nesta época. Nesse sentido, a criação da SAL certamente não foi proveniente de uma atitude endógena, mas de uma sugestão externa a fim de encontrar atitudes acertadas e progressistas para os problemas urbanos dali. De fato, desde 1941, os meios de comunicação locais (FOLHA DO SUL, 1941, s.n.) já defendiam a URBANA, V.6, nº 8, jun.2014 - Dossiê: Cidade e Habitação na América Latina - CIEC/UNICAMP

Sociedades de Amigos da Cidade e das Comissões de Planos, desencadeada no estado de exceção da era Vargas.

Com respaldo da SAL, o ilustre Prestes Maia visitou Londrina em abril de 1951. A edição do jornal O Município do dia 26 de abril noticiou a visita ocorrida e contou que “o ex-prefeito da Paulicéia” percorreria a cidade com o prefeito e fizera palestra na Rádio Londrina criticando cidades sem planejamento, defendendo a aplicação do zoneamento e o fim de vazios urbanos, com base em exemplos estrangeiros (O MUNICÍPIO, 1951). Prestes Maia estava associado aos “modernos princípios de urbanismo”: ela era a ponte para o progresso que a cidade almejava. O que se via então na arquitetura londrinense devia ser estendido à cidade como um todo.

### **Novas ideias urbanísticas**

O plano de Prestes Maia para Londrina era parte de uma série de melhorias urbanas a serem implementadas na cidade e assinalava “um processo de modernização, higienização e civilização – próprio das grandes cidades” (GUADANHIM, 2002, p.78) e que Londrina, através dos interesses da SAL, buscava espelhar.



Figura 1. Rua Maranhão, no centro da cidade, na década de 40.  
Fonte: Yamaki, 2006, p.29.

No âmbito de uma “modalidade julgada prática e, além disso, a que é possível fazer em um prazo curto”, Prestes Maia esperava produzir uma lei de arruamento e loteamento, uma lei de zoneamento, alterações mais urgentes nas leis urbanas vigentes, e um plano de avenidas (com perímetros, expansão e áreas arborizadas);

---

criação de uma “agremiação” londrinense pautada nos exemplos das grandes cidades. E, dada a proximidade de Prestes Maia com a experiência paulista e sua posterior atuação em Londrina, pode até ser que este próprio planejador tenha influído na criação da SAL.

um código de obras poderia ser futuramente produzido, embora ele recomendasse que, no caso de uma cidade que não era uma metrópole, a adaptação do código existente e, além disso, um "survey" incluindo recenseamento de prédios e seus usos, tráfego e veículos e estatísticas diversas que documentasse o plano e o tornasse "vistoso". Prestes Maia ainda cogitou, como necessidade habitual dos planos ou estudos urbanísticos, a impressão de folhetos para a "divulgação, captação da simpatia pública, satisfação à opinião pública de programas que poderão ser onerosos" (MAIA, 1951, s.n.).

Mas dentre os documentos remanescentes do trabalho de Prestes Maia na cidade norte-paranaense encontram-se apenas um manuscrito intitulado "Estudo de Urbanismo para a cidade de Londrina" (MAIA, 1951), provavelmente redigido antes da visita do planejador à cidade para servir de roteiro explicativo dos procedimentos, requisitos e produtos do plano urbanístico a ser contratado; e a própria Lei nº. 133/1951, resultante do plano proposto. Resta também um arrazoado escrito por Prestes Maia (MAIA, 1952) em defesa desta lei. Um plano viário foi supostamente apresentado no final de 1951, mas desafortunadamente o documento original e as eventuais peças gráficas se perderam.

Contextualizando o plano londrinense vê-se que esta proposta está fortemente ancorada em trabalhos e experiências precedentes. Prestes Maia argumentou que o plano para Londrina havia sido elaborado "com o ensinamento de outras cidades (como São Paulo)" (MAIA, 1952, p.18). Com efeito, o modelo preconizado para Londrina seguia o 'Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo'. Antes disso, na série de artigos intitulada "Um problema atual. Os grandes melhoramentos de São Paulo", publicada no Boletim do Instituto de Engenharia entre 1924 e 1926, Prestes Maia deixou enunciados os princípios básicos que iriam fundamentar o 'Plano de avenidas', cinco anos mais tarde. Nestes artigos ficam claras as referências ao trabalho de vários colegas, como o francês Eugène Hénard (1849-1923), o alemão Hermann Joseph Stübgen (1845-1936), o norte-americano Daniel Hudson Burnham (1846-1912) e o brasileiro João Florence d'Ulhoa Cintra (1887-1944) (TOLEDO, 1996, p.120-121). Apesar de ter conhecimento de várias correntes urbanísticas da época, sua linha de intervenção se assemelhava mais ao urbanismo praticado nos Estados Unidos nas duas primeiras décadas do século XX. Essa praxe urbanística buscava maior funcionalidade e embelezamento da cidade através da reformulação do sistema viário e da criação de centros cívicos e de sistemas de *parkways* (TOLEDO, 1996, p.268). De modo semelhante, isso se deu também na proposta para Londrina.



De fato, a base das propostas de Prestes Maia para ordenar as aglomerações urbanas era uma boa estruturação do sistema viário, à qual todas as outras questões urbanas se articulariam e se subordinariam. Desse modo, a ideia do planejador-sociólogo norte-americano Clarence Arthur Perry (1872-1944) sobre a *neighborhood unit* se ajustava ao 'Plano de avenidas'. Assim a cidade expandiria regida por uma rede hierarquizada de vias, complementadas por unidades de vizinhança (TOLEDO, 1996, p.221 e 267). Sem dúvida essa era uma visão bastante avançada para o cenário urbano que se apresentava naquele momento em Londrina.

De todo modo, o ponto chave da proposta para Londrina está em um plano de avenidas, que ao mesmo tempo estruturaria o sistema viário e ordenaria as demais questões urbanas. Através dele se reforçaria a centralidade do traçado xadrez original e, de forma complementar, seria criado um sistema rádio-concêntrico que induziria o fluxo centro-periferia, através da criação de uma via perimetral e do alargamento de ruas então existentes para formar as radiais que promoveriam a ligação do centro com os bairros; essas vias aproveitariam os caminhos rurais existentes e que, em geral, acompanhavam os espigões (GUADANHIM, 2002, p.72). Não se pode deixar de lado a propriedade com que "Maia articula as propostas urbanísticas às diferentes escalas do território: do regional, ao urbano, do bairro até o edifício" (LEME, 2010, p.35) e, desse modo, pode-se notar a atenção dada a oito tipos de vias, desde a grande artéria, até a viela de pedestres. Além disso, a cidade teria implementada uma estrutura polinuclear contendo o comércio principal no centro, um comércio regional instalado em centros secundários e comércio local disposto em núcleos locais.

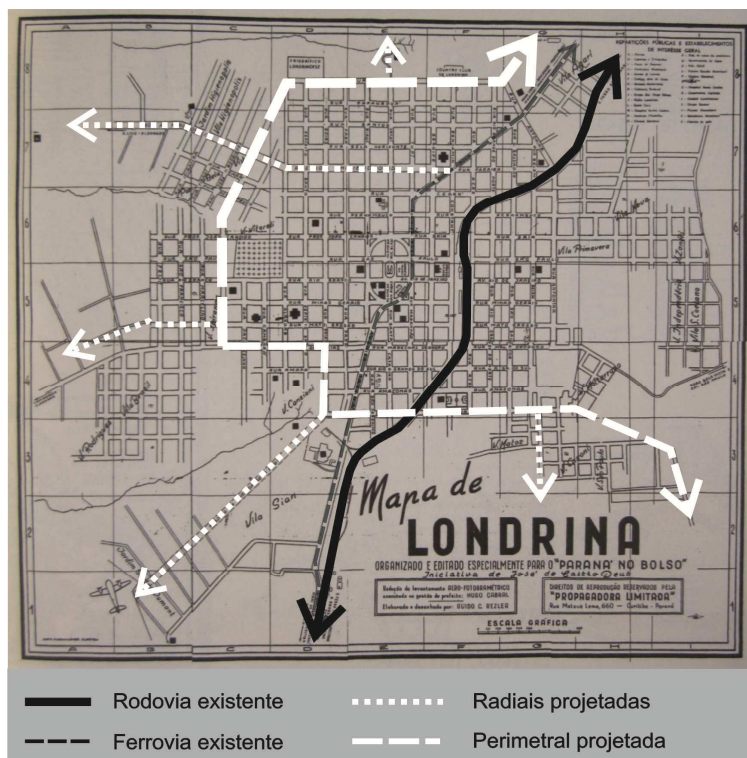


Figura 2. Síntese do plano de Avenidas no mapa de Londrina.  
 Fonte: CDPHUEL, reconstituído de Guadanhim, 2002, p.73.

Uma ordenação desta natureza, símile à do 'Plano de avenidas', faz ressoar o esquema radial de Stübben. Segundo Toledo (1996, p.243), "esse arquiteto pregava em sua obra o respeito pela cidade antiga e lançava os princípios básicos para sua transformação e extensão, abordando o tema de maneira aprofundada, mas sempre tendo como premissa básica a questão do tráfego". Mas é possível também aproximar o esquema londrinense ao perímetro de irradiação de Ulhôa Cintra, derivado dos estudos de Hénard – como meio de distribuição e descongestionamento da área central.

Para além da intervenção no sistema viário com esquema combinado das ideias de Hénard e Stubben, a proposta urbanística apresentada por Prestes Maia nos últimos dias de 1951 e imediatamente transformada na Lei Municipal nº. 133/1951 estava organizada em 149 artigos, distribuídos em seis capítulos que tratavam das Formalidades, das Determinações Gerais, das Ruas e Logradouros, dos Loteamentos, do Zoneamento e das Disposições Gerais. Ela introduzia na cidade uma série de novas ideias sobre a produção do espaço urbana e ampliavam formalmente o controle municipal.

A Lei nº. 133/1951 intervinha radicalmente em instâncias variadas – da conformação da cidade à normatização dos processos e mecanismos para a sua realização. Como exemplo pode-se tomar a substituição na legislação então vigente do termo 'planta' por 'projeto', de modo a dar mais abrangência ao conjunto de peças URBANA, V.6, nº 8, jun.2014 - Dossiê: Cidade e Habitação na América Latina - CIEC/UNICAMP

gráficas a ser apresentado quando da aprovação de novos loteamentos; ou a introdução do zoneamento funcional, que “organiza verdadeiramente as cidades e é maior característica de sua civilização e mentalidade, a medida mais reveladora dos seus costumes e capacidade de vida conjunta” (MAIA, 1952); a instituição da hierarquização viária e proposição da organização dos conjuntos residenciais; a determinação de que arruamentos e loteamentos atendessem e “às melhores normas de urbanismo”, (Lei nº. 133/1951, Art. 4); o cuidado com a paisagem e a natureza, com a prescrição de arborização urbana para conforto ambiental e embelezamento - “barato, belo e agradável complemento das cidades” (REGO et al, 2013).

O zoneamento funcional acompanhava os usos previstos (comercial, residencial, industrial, rural, especial, etc.) e tais zonas seriam deliberadas em um processo paulatino, conforme as áreas fossem consideradas “maduras”, de acordo com a necessidade de expansão urbana. Existiriam subzonas, a fim de um melhor arranjo espacial, regulando o tamanho dos lotes, o tipo e taxa de ocupação, os recuos mínimos e o padrão construtivo. É interessante perceber que tal zoneamento, embora contemple avanços, como na coordenação e potencialização do uso urbano, apresentava também um caráter de estratificação social, ao se definir “classe superior”, “classe média” e “classe popular”, (Lei nº. 133/1951, Art. 84) e seus respectivos posicionamentos na cidade (SUZUKI, 2003, p.59).

O *zoning* era uma ‘prática urbanística modernizadora’ relativamente nova na capital paulistana. De origem alemã, a regulamentação de construções por zonas havia sido imitada, adaptada e desenvolvida com sucesso em Nova York e em outras cidades americanas antes de servir de modelo para São Paulo. O prefeito Anhaia Mello a introduzira na legislação paulistana em 1931 e, nos anos 40, o prefeito Prestes Maia reforçou o empenho para um zoneamento sistemático na metrópole. De acordo com ele, todas as cidades possuíam um zoneamento natural e embrionário nas posturas municipais, mas poucas apresentavam, de fato, um zoneamento completo e científico, visando à especialização de bairros, à estabilização de valores imobiliários, enfim, à organização geral da cidade para sua máxima eficiência (SOMEKH, 1997, p.61). Esta prática foi efetivamente aplicada no norte do Paraná por Prestes Maia, sob os mesmos protestos geralmente enfrentados em outras localidades. Embora Maia considerasse que o zoneamento era construtivo e organizador, e não meramente restritivo (SOMEKH, 1997, p.59; TOLEDO, 1996, p.220), não foi esta a noção que inicialmente tiveram os imobiliários locais. Pois a lei sofreu resistência e enfrentou debates acirrados; foi neste contexto que Prestes Maia redigiu a defesa da sua proposta. Mas a discussão sobre uma reforma da lei, plataforma política de adversários do então

prefeito, foi definitivamente engavetada em 1958; o código de obras que a complementava foi aprovado em 1955 (Lei 281/1955) e a lei de zoneamento foi ajustada em 1963 (Lei 788/1963).

O zoneamento proposto por Prestes Maia estava associado ao plano viário de modo a preservar os fundos de vale. As margens seriam delimitadas por vias entremeadas a faixas verdes destinadas a ajardinamento, arborização ou serviço. Em caso de uso recreativo ou esportivo, ou utilização industrial, “as ruas laterais [poderiam] se afastar das margens em certa extensão, deixando interpostas as áreas necessárias àqueles objetivos” (Lei nº. 133/1951, Art. 24). Essa ideia remontava às *parkways* norte-americanas, propostas pelo arquiteto-paisagista norte-americano Frederick Law Olmstead (1822-1903).

Prestes Maia também apontou para o tratamento paisagístico para as vias, que deveriam ser arborizadas bilateralmente, com árvores espaçadas de 8 a 15 metros. Nos passeios estreitos, ou muito próximos das fachadas, as espécies seriam esguias; inversamente, em refúgios amplos e longe de prédios, poderiam ser frondosas. No caso de rodovias a arborização teria disposição preferivelmente “irregular e pitoresca” (Lei nº. 133/1951, Art. 60). Além disso, a Lei nº. 133/1951 definia a proporção das áreas livres (de praças, jardins e parques) resultante dos loteamentos, que deveria ser destacada além da porcentagem para espaços públicos e vias de comunicação. As áreas variavam conforme as zonas: para a zona urbana estipulava-se 6%, na zona suburbana 10%, na zona rural a adjacente as anteriores 12% e na zona rural 14%.

Diante destes dados, os novos arruamentos e loteamentos deveriam ainda considerar a “adaptação ao terreno, e preservação dos acidentes interessantes, belezas naturais, pontos de vista panorâmicos, etc.” (Lei nº. 133/1951, Art. 11). Os novos traçados deveriam, portanto, “preservar ou criar pontos de vista e perspectivas interessantes, mantendo os bosques e exemplares vegetais notáveis, mesmo a custa de pequenas irregularidades” (Lei nº. 133/1951, Art. 14). Deveriam ainda evitar, no esquema viário, rigidez excessiva e continuidades desnecessárias de ruas através de acidentes topográficos; isso abria a possibilidade de um traçado inovador – e, portanto moderno-, distinto do arruamento ortogonal do plano original da cidade. Mas Prestes Maia insistia que estas ruas de traçado mais orgânico não deveriam ser excessivamente irregulares, dando “mais a ideia de fantasia do que de um funcionalismo racional” (Lei nº. 133/1951, Art. 14). Além disso, eram admitidas as disposições em *cul-de-sac* e as vielas de pedestres ou de serviço, para quadras

maiores do que 400m. Certamente, essas proposições favoreceriam a expansão urbana pelos vales.

Com isso, Prestes Maia incorporava lições do ideário *garden city*. Mais diretamente, a referência aos princípios formais da cidade jardim aparece na determinação do modelo para o preenchimento da malha estruturadora e para a configuração de eventuais novos núcleos:

Nos grandes arruamentos e na criação de novos núcleos urbanos, aplicar-se-ão, conforme as circunstâncias, as ideias de “unidades residenciais” (Neighbourhood-unit), cidades jardins, bairros jardins, cidades lineares e outras concepções urbanísticas referentes à organização e conjuntos (Lei nº. 133/1951, Art. 14).

Nesse sentido, um exemplo do efeito direto do plano de Prestes Maia foi a criação do Jardim Shangri-lá, em 1952. Projetado pelo engenheiro-arquiteto paulista Leo Ribeiro de Moraes (1912-1978), este bairro jardim foi implantado adjacente à área urbanizada, na região oeste da cidade. Estava dividido ao meio pela ferrovia e tal divisão serviu a uma diferença de padrão, atendendo a duas classes de renda: alta e média. Com um traçado que se adaptava ao terreno, o bairro apresentava longas quadras irregulares interceptadas por vielas de pedestres. Era provido de um núcleo local, com mercado e parque infantil e chamava a atenção pela arborização sistemática. Depois deste, outros bairros de traçado irregular, consoante com a topografia, foram abertos em Londrina.

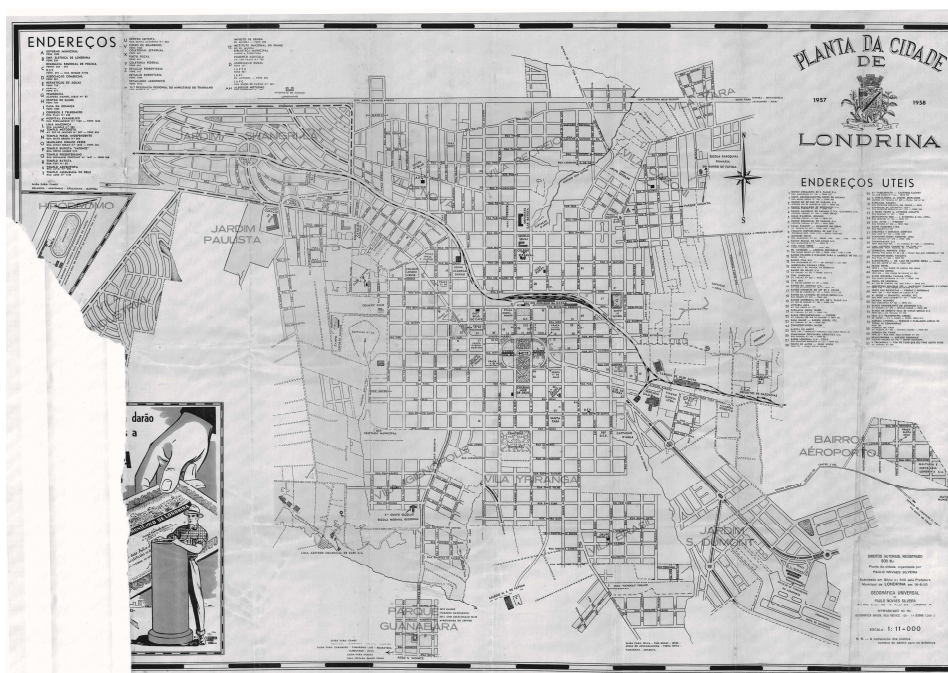


Figura 3. Planta de Londrina 1957 com o bairro jardim Shangrilá a noroeste da malha urbana.

Fonte: CDPHUEL.

Já a pontuação do conceito de unidade de vizinhança sugere uma atenção à fragmentação urbana ocasionada pela malha viária. O conceito desenvolvido por Clarence Perry a partir do projeto de Forrest Hills Garden definia parâmetros para o bom desenvolvimento de um "espírito de vizinhança", como tamanho, limites, proporção de espaços livres e disposição dos equipamentos institucionais e comerciais, além do tipo de sistema viário interno. A noção de unidade de vizinhança como meio de dimensionar os tamanhos dos parques no planejamento regional havia aparecido em um texto de Luiz de Anhaia Mello (1891-1974), e adotada por Maia na sua proposta para a cidade de Campinas, em 1934 (LEME, 2006, p.04).



Figura 4. Jardim Shangri-lá, década de 50.

Fonte: Museu Histórico de Londrina.

Nos bairros residenciais, tanto as edificações isoladas de "categoria superior" e de "classe média" quanto os prédios geminados "econômicos" e "populares" estariam limitadas a no máximo dois andares. A partir disso, diversos arranjos eram permitidos, sempre primando pela ventilação e iluminação e pelos espaços livres e verdes. A isso se agregaria o esquema polinuclear, hierarquizado, de comércio.

As "casas econômicas" e as "casas populares" seriam admitidas com padrões construtivos inferiores a fim de facilitar "o problema da habitação barata" (Lei nº. 133/1951, Art. 96). Essas edificações poderiam ser contruídas em renques de até 5 e 7 casas, respectivamente. Cada renque de lotes deveria pertencer a um único proprietário, e as edificações deveriam ser construídas conjuntamente, sendo indivisíveis. Para as "casas populares" os proprietários principais deveriam ser o poder

URBANA, V.6, nº 8, jun.2014 - Dossiê: Cidade e Habitação na América Latina - CIEC/UNICAMP

público ou ter caráter filantrópico e cooperativo (Lei nº. 133/1951, Art. 97,§ 1º). Nessa categoria “popular” os renques ocupariam lotes com os menores tamanhos. Por isso, a lei nº. 133/1951 estimulava o agrupamento dos renques em conjuntos, que formariam “unidades urbanísticas” (Lei nº. 133/1951, Art. 97,§ 3º). Desse modo, os conjuntos teriam uma maior autonomia, podendo apresentar arruamento particular de menor padrão, “inferioridade que [deveria] ser compensada pelo tipo, pela disposição conjunta, pela junção de espaços livres e instalações gerais e comuns” (Lei nº. 133/1951, Art. 97,§ 1º). Para os conjuntos menores que 600m<sup>2</sup>, esses espaços deveriam ser preferencialmente externos à quadra, mas para as unidades urbanísticas maiores – a prefeitura animaria “a existência de jardins internos, comuns, e a supressão ou redução dos muros internos divisórios” (Lei nº. 133/1951, Art. 105), Por regra, esses espaços seriam acessados por vielas de pedestres e comportariam pátios infantis. É notável que essa proposição para a habitação popular coletiva ressoaria diretamente naqueles loteamentos periféricos conhecidos como vilas, ordenando-os. A construção em altura era contemplada em prédios de habitação coletiva de até sete pavimentos, em certa medida coibindo a verticalização. Mas Prestes Maia deixara um dispositivo na lei permitindo “edifício ou corpo mais alto” (cf. Lei nº. 133/1951, art. 98 e 99, parágrafo 7) e rapidamente utilizou-se deste dispositivo. Com isso, em meados dos anos 1950 apareceram no centro da cidade edifícios com altura bem superior ao número de pavimentos regularmente previstos, chegando a 16, 18 e até 22 andares (SUZUKI, 2007). Estas “residências verticais” materializavam, sem igual, a imagem da almejada modernidade.



Figura 5. Região central da cidade na década de 60.

Fonte: Museu Histórico de Londrina.

## Considerações Finais

A paisagem urbana de Londrina tende assim a modificar-se para melhor. O centro da cidade, que nestes últimos 5 anos sofre grande transformação, oferece hoje um aspecto diverso daquele de 1947, onde inúmeras casinhas de madeira constituíam ainda um testemunho da época do desbravamento, em que a preocupação era 'fazer' às pressas uma casa para morar e para o negócio. Hoje os modernos prédios de Londrina são cuidadosamente projetados por arquitetos famosos (A PIONEIRA, 1953, s.n.).

De fato, arquitetos e urbanistas forâneos imprimiram o sinal da modernidade na cidade de Londrina e a imprensa local, de modo ufanista, prontamente o reconheceu:

Assim, por um lado, 'prédios moderníssimos [...] em estilo funcional' foram transformando a 'fisionomia de Londrina de dia para dia'; por outro, a cidade começou a se expandir respondendo à nova legislação urbanística que ambicionava 'proporcionar um crescimento metódico e ordenado, sem o perigo de futuros tropeços e dificuldades a que estão sujeitas as cidades que se expandem às cegas' (A PIONEIRA, 1952, s.n.).

E mais:

A cidade hoje não só cresce verticalmente como avança pela periferia, conquistando os cafezais circundantes, que cedem lugar a modernos bairros residenciais (...) que trazem características bem definidas, pois são projetados levando-se em consideração não só a topografia como a zona em que se localizam e o seu entrosamento com a cidade (A PIONEIRA, 1953, s.n.).

Com efeito, a atuação local de Prestes Maia alterou a paisagem urbana de Londrina e contribuiu para a imagem moderna da cidade. A atuação da SAL, uma reflexão sobre a cidade e seu futuro, põe em pauta o debate sobre um projeto de cidade e suas decisões e escolhas recaem sobre profissionais de prestígio com fortes vínculos com a modernização e o modernismo. O plano de Prestes Maia representa localmente a aplicação de ideias urbanas novas, e, portanto, modernas, embora fossem ideias já consolidadas em outras localidades. No fundo, sua proposta repetia estas ideias em pequena escala.

O Estudo Urbanístico teve valor tanto como representação da retomada do espaço urbano pelo poder público, quanto por introduzir novas noções e novas práticas urbanísticas. Inicialmente questionado por imobiliárias, o plano foi efetivamente implantado na década de 60, e perdurou por um longo tempo. Seus principais efeitos puderam ser sentidos na constituição de um sistema viário hierarquizado e mais eficiente, na implementação do zoneamento, na proposição de

URBANA, V.6, nº 8, jun.2014 - Dossiê: Cidade e Habitação na América Latina - CIEC/UNICAMP



novas formas de arruamento e na preservação dos fundos de vale. Mas muitos dos dispositivos previstos no plano não foram implementados. Em contrapartida, a verticalização do centro da cidade – uma marca do período – foi, na verdade, um abuso das intenções do plano.

De toda sorte, a Estudo Urbanístico para a cidade de Londrina, por meio da Lei nº. 133/1951 revela a sobreposição e a complementariedade de ideias urbanísticas distintas e de origem variada. Há referências ao urbanismo norte-americano do início do século XX, presentes na melhoria funcional e estética da cidade através das reformulações do sistema viário, com a combinação dos esquemas de Stübben e Hénard. Além disso, nota-se uma interpretação do conceito de *parkways*, originalmente proposto por Olmstead. O *zoning*, princípio de origem alemã e de desenvolvimento estadunidense – aquele que Anhaia Mello introduzira na legislação paulistana em 1931 – também apareceu como uma ‘prática urbanística modernizadora’. A fim de preencher os fragmentos provenientes da estrutura viária, Prestes Maia valeu-se do conceito de *neighborhood unit* de Clarence Perry. Os preceitos formais do ideário *garden city* foram incluídos, e para os eventuais novos núcleos e para a organização de conjuntos foram consideradas as ideias de cidade e bairro jardim.

A Lei nº. 133, de 1951, permaneceu em vigor, ainda que com certas alterações, até 1998, quando foi suplantada pelo plano diretor municipal. Neste momento Londrina já era reconhecida como uma moderna capital regional.

## Referências

A PIONEIRA. Londrina: n.11, julho/agosto, 1952.

A PIONEIRA. Londrina: n.14, janeiro/fevereiro, 1953.

BASTOS, M. A. J.; ZEIN, R. V. **Brasil:** arquiteturas após 1950. São Paulo: Perspectiva, 2010.

BRUNA, P. J. V. **Os primeiros arquitetos modernos:** habitação social no Brasil 1930-1950. São Paulo: EdUSP, 2010.

CASTELNOU, A. M. **A influência da produção modernista na transformação do panorama arquitetônico da cidade de Londrina nos anos 50.** Dissertação de Mestrado. São Carlos: USP, 1998.

FELDMAN, S. As comissões de planos da cidade na era Vargas. In: REZENDE, V. (org.). **Urbanismo na era Vargas:** a transformação das cidades brasileiras. Niterói: UFF, 2012. P.21-44.

FICHER, S. **Os arquitetos da Poli: Ensino e profissão em São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 2005.

Sociedade Amigos da Cidade de Londrina. **Folha do Sul**, Londrina, ano IX, n.361, 7 jun. 1941.

GUADANHIM, S. J. **Influência da arquitetura moderna nas casas de Londrina: 1955-1965**. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2002.

KAMITA, J. M. **VILANOVA ARTIGAS**. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.

LEME, M. C. Francisco Prestes Maia e o urbanismo como campo de conhecimento e de atuação profissional. In: ENAPARQ: **Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, 2010, Rio de Janeiro. Programação e Caderno de Resumos. Rio de Janeiro: ANPARQ, 2010.

\_\_\_\_\_. **Intervenções urbanas e saberes específicos**. In: IX SHCU: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo: FAUUSP, 2006.

LEME, M. C. da S. São Paulo: conflitos e consensos para a construção da metrópole: 1930-1945. In: REZENDE, V. (org.). **Urbanismo na era Vargas: a transformação das cidades brasileiras**. Niterói: UFF, 2012. P.119-148.

LIMA, F. **Prestes Maia em Londrina: moderno em que sentido?** Dissertação de mestrado. São Paulo: USP, 2000.

LONDRINA. **Lei Municipal nº. 133**: de 07 de dezembro de 1951 que dispõe sobre loteamento, arruamento, zoneamento e dá outras providências. Disponível em: <[www.londrina.pr.gov.br/index](http://www.londrina.pr.gov.br/index)>. Acesso em: 22 out. 2012.

MAIA, F. P. Estudo de Urbanismo para a cidade de Londrina, 1951. Arquivo particular de Adriana Prestes Maia, reproduzido em LIMA, F. **Prestes Maia em Londrina: moderno em que sentido?** Dissertação de mestrado. São Paulo: USP, 2000, anexo 1.

\_\_\_\_\_. **Manuscrito**. Museu Histórico de Londrina, c.1952.

O MUNICÍPIO. Londrina: n. 32, de 26 abr.1951.

PRANDINI, N. **Aspectos da geografia urbana de Londrina**. Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, n. 6, 1954.

REGO, R. L. Importing planning ideas, mirroring progress: the hinterland and the metropolis in mid-twentieth-century Brazil. **Planning Perspectives**, v. 27, n. 4, 2012. P. 625-634.

\_\_\_\_\_. **As cidades plantadas**. Londrina: Humanidades, 2009.

REGO, R. L.; DESTEFANI, W, da S.; CRISTO, J. E. **Entre os pioneiros do urbanismo no Paraná**. Trabalho apresentado no I Seminário Trajetórias (Biografias?) Profissionais: urbanistas e urbanismo no Brasil. 2013.

- REZENDE, V. (org.). **Urbanismo na era Vargas**: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: UFF, 2012.
- SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil** – 1900-1990. São Paulo: EdUSP, 1997.
- SEVCENKO, N. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- SOMEKH, N. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**: São Paulo 1920-1939. São Paulo: Nobel, 1997.
- SUZUKI, H. J. **Artigas e Cascaldi** – Arquitetura em Londrina. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- \_\_\_\_\_. **Idealizações de Modernidade** - Arquitetura dos Edifícios Verticais em Londrina 1949-1969. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2007.
- TOLEDO, B. L. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- Vilanova Artigas. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi: Fundação Vilanova Artigas, 1997.
- YAMAKI, H. **Labirinto da Memória**: Paisagens de Londrina. Londrina: Humanidades, 2006.