Maria Irene Szmrecsanyi

O MODELO DAS CIDADES-JARDINS NO NORTE DO NOVO PARANÁ

Resumo

Examino a hipótese de que os projetos da região do Norte Novo do Paraná e de suas principais cidades, Londrina e Maringá, apresentem influência do modelo das cidades-jardins, tal como idealizado por Ebenezer Howard e desenhado por Unwin, Park e Soissons. Considero se isto poderia ser atribuído ao fato de a colonização da área ter sido empreendida por capital inglês. Divido o artigo em quatro partes além da introdutória: uma explicando o modelo das cidades-jardins em sua origem, outra historiando sumariamente a colonização da área; a terceira discutindo os primeiros planos das duas cidades, e a última colocando como questão geral o caráter dúbio assumido no Brasil por empréstimos culturais internacionais.

Abstract

This paper examines the hypothesis that the original plans for the region Norte Novo do Paraná (newly settled northern region of Paraná State) and for the two main cites located there, Londrina and Maringá, show the influence of the Garden Cities Model as idealized by Howard and designed by Unwin, Park and Soissons. It analyses the possibility of the supposed influence being due to the fact that the colonization was undertaken by British capital. The article is divided into four parts, in addition to the introduction: the first explaining the Garden Cities model, the second providing a short history of the colonization of the region, the third discussing the original plans for the two cities, and the final posing, as a general feature, the dubious nature which foreign cultural traits acquire in their integration into the Brazilian society.

1 O PROBLEMA

O urbanismo e o planejamento regional do Norte Novo Paranaense, que se destacam no país pela alta qualidade de sua concepção, sofreram influências diversas que alguns autores têm tentado identificar. A teoria e a prática das cidades-jardins teriam sido seus modelos? Vale a pena discutir essa idéia, que Marcos Barnabé me apresentou pela primeira vez em 1997 quando organizei, com Dácio Ottoni, para a III Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, sala comemorativa (Szmrecsanyi e Ottoni,1997) dos 100 anos de publicação do livro de Ebenezer Howard, *Cidades-jardins de amanhã*, que eu fizera traduzir e publicar um ano antes (Howard, 1996).

Quando, em 1999, passei a coordenar o mestrado interinstitucional levado pela FAUUSP ao Centro de Tecnologia e Urbanismo da Universidade de Londrina, reencontrei Barnabé e, familiarizando-me com a cidade, dispus-me com sua colaboração e de outros professores da UEL, a investigar a idéia, uma vez que ela dá continuidade à preocupação de verificar a influência do modelo das cidades-jardins no Brasil, condutora de minha curadoria da exposição.

Para Barnabé (1989) algumas razões justificariam a hipótese que essa influência tenha existido. Em primeiro lugar, seu entendimento que a qualidade morfológica do assentamento na região, em especial as das cidades, é excepcional ante a realidade brasileira, o que, combinado ao fato que a colonização do Norte Novo tenha resultado de investimento de compatriotas de Howard, provavelmente conhecedores senão de sua teoria, pelo menos das suas iniciativas de construir cidades, permitiria pensar em adoção desse modelo. Em segundo lugar, o fato que os ingleses estiveram desde o início apoiados por paulistas também iniciados nas propostas de cidade-jardim por meio dos bairros desenhados no início do século por Barry Parker para São Paulo, por solicitação da Cia. City, também inglesa. E em terceiro lugar porque o assentamento dos colonos na área florestada adquirida do governo do Paraná foi feito por meio da construção de um sistema articulado de ferrovia, rodovias principal e secundárias, cidades e núcleos menores, em que se evidencia o caráter de planejamento regional. E, ainda, sua suspeita que o capital britânico poderia estar ligado ao retorno de intenções imperialistas sobre o território sul-americano, comportando por isso uma tentativa de legitimação simbólica expressa no cuidado com a organização formal dos espaços. Situação na qual, acrescento, o recurso a um desenho expressivo de tradições metropolitanas seria bastante adequado.

Ressalto que o planejamento regional está no cerne da proposta teórica howardiana. Da mesma forma, deve-se concordar que a organização territorial do Norte Novo é cuidadosamente planejada, interpretação feita por Monbeig (1984) na década de 50. Concordo também que, como mostra Muller referida por Barnabé, a célula inicial dos núcleos criados pela companhia colonizadora inglesa receberam na prancheta formas variadas. No entanto, cumpre ressaltar que o geógrafo francês defende que o projeto, enquanto ocupação em macroescala e mesmo em termos de assentamento

urbano, derivou das experiências colonizadoras praticadas no oeste paulista desde a segunda metade do século 19.

Aponto que é clara a reprodução do elo paulista entre abertura de acesso ferroviário à terra virgem, cidades boca de sertão, plantio do café e prosperidade urbana (Milliet, 1982; Szmrecsanyi, 1983). Para Monbeig, entretanto, a colonização no Paraná não só diferiu fundamentalmente de iniciativas de lotear de fazendas já abertas e, muitas vezes, ultrapassadas, mas também se distanciou do processo de formar cidades e de implantar fazendas em áreas recém-desmatadas, ocorrido em boa parte das regiões do estado bandeirante. O empreendimento dos ingleses, de caráter eminentemente capitalista, teria, sim, adotado o partido da subdivisão e comércio de grandes áreas virgens em pequenas propriedades, ocorrido em São Paulo na região da Estrada de Ferro Noroeste.

Por outro lado, a vinculação do Norte Novo, desde sua origem, com São Paulo, está plenamente documentada pelas estradas que ligaram Londrina diretamente à capital paulista e a Santos muitas décadas antes de que fosse conectada a Curitiba. Foram paulistas os empresários e técnicos que, havendo atingido com ferrovia própria às margens do Paranapanema, levaram em 1924 os investidores ingleses a continuá-la e à compra de enorme área na outra margem do rio, completando seu próprio projeto de avanço sobre as terras ditas devolutas (Tomazi, 1997) do Norte do Paraná. E foram paulistas os capitais que acabaram comprando, após 20 anos, o empreendimento inglês, substituindo-o, em 1944, pela Cia. Melhoramentos Norte do Paraná (Monbeig, 1984; Santos, 1975).

Mas os ingleses teriam se deixado conduzir na organização desses espaços por membros da sociedade local, muito embora seus contratados ou representantes? Já que tiveram o comando da estruturação da área durante os primeiros 20 anos, não teriam traçado suas diretrizes fundamentais? Financiada pelo grande capital da Paraná Plantation Ltd., a Cia. de Terras Norte do Paraná certamente elaborou e executou planos a partir de sua sede em São Paulo, mas Londres não só os encomendara, como os supervisionava e tinha sobre eles a última palavra. Interessaria a ela reproduzir ou adaptar os conceitos das cidades-jardins?

Para exame dessas questões, este artigo comporta quatro partes, afora esta apresentação, cada qual encaminhando as respostas e as conclusões. Na primeira reconstituo minha leitura do modelo de Howard, expressa na apresentação da edição em português de *Cidades-jardins de amanhã* (Howard, 1996) e no catálogo da referida exposição (Szmrecsanyi e Ottoni, 1997). Na segunda parte, analiso as origens empresariais da colonização do Norte Novo em contraste com os pressupostos socializantes de Howard. Na terceira discuto alguns aspectos morfológicos das cidades de Londrina e Maringá em relação ao urbanismo das cidades-jardins ideais e concretas. Na quarta parte procuro generalizar a questão, levando-a para o plano teórico das condições em que modelos de outras culturas podem ser assimilados e aplicados em sociedades diversas e discutindo como se pode afirmar que isso ocorre nas condições brasileiras.

2 O CONCEITO HOWARDIANO

O amálgama entre as vantagens dos meios rural e urbano, sem os defeitos de ambos, constiui o desiderato de Howard ao propor uma solução urbanística capaz de levar à superação das miséráveis condições de habitação e trabalho popular existentes na Londres do século 19. Ele pensa numa cidade nova e completa – ou melhor, num sistema de cidades – não só com moradias decentes, mas apresentando também serviços, variadas oportunidades de trabalho e lazer. Ela seria construída de forma a estar sempre a poucos passos do campo, mas se articularia por diferentes formas de transporte – trem, rodovia e até canais – a um centro urbano de maior porte, assim como a outros equivalentes a si própria.

Não sendo arquiteto ou engenheiro, Howard pensa a forma urbana apenas esquematicamente. Inspira-se tanto em utópicos anteriores, buscando salubridade e facilidades para a vida cotidiana, como no exemplo ainda recente de Haussmann de racionalidade dos grandes eixos, mas se apóia sobretudo no amor britânico aos jardins. O esquema é radioconcêntrico. A vegetação permearia todos os espaços públicos, instalando-se no próprio coração da cidade na forma de um grande parque, rodeado por passeio público coberto, tipo galeria de cristal, com comércio e exposições. O prazer do contato com a natureza e a sociabilidade se integram aí como expressões de lazer entronizadas no centro urbano. Logo a seguir, numa grande avenida circular iriam alinhar-se a prefeitura, teatro, sala de concertos, biblioteca, museu, hospital, ou seja, edifícios institucionais, símbolos da comunidade e de seu autogoverno.

Partindo do centro para a periferia, bulevares radiais dividiriam a cidade em seis setores de habitação, as unidades de vizinhança, pensados para 5.000 moradores e interligados por outra avenida circular traçada em raio mais longo, majestosa pela largura e arborização, onde se instalariam escolas, igrejas, cozinhas cooperativas, quadras esportivas e lojas, atendendo a cada setor. Adiante, num círculo ainda mais amplo, a ferrovia e, depois dela, as fábricas na direção de afastamento da fumaça pelos ventos. Então se passaria ao campo, salpicado de edifícios inconvenientes no tecido urbano: sanatórios, asilos, escolas agrícolas.

Em certo momento Howard refere-se ao conceito como *um campo que é cidade*. A aparente contradição se resolve quando se esclarece que o terreno rural, mais barato que o urbano, é a condição essencial ao projeto socioespacial do autor. A área de cada novo núcleo deveria ser comprada e urbanizada por humildes trabalhadores que, por definição, teriam parcos recursos para suas necessidades de alojamento. Para superar o óbice, deveriam aglutinar-se em cooperativas porque isso significaria o acesso ao crédito, obtido mediante a hipoteca da terra comprada. O penhor do seu trabalho futuro no pagamento dessa hipoteca significaria prestações menores que aluguéis em cortiços londrinos. Londres, então com cerca de 4 milhões, era a metrópole a ser corrigida de sua insalubridade e tamanho, pela retirada daquelas parcelas populacionais incapazes de se alojar com decoro e por isso mesmo consideradas excessivas por outras em melhor situação.

Cada cooperado receberia cotas de propriedade, comercializáveis apenas em nome da coletividade, de forma que a valorização decorrente de melhoramentos revertesse sempre para a comunidade. A autogestão adviria da propriedade coletiva, sendo seus objetivos pagar a dívida, executar um plano de urbanização e atrair novos moradores até o limite de 32.000 pessoas. A partir dele a cidade se reproduziria por "cissiparidade" pois nova cooperativa deveria ser formada para construir nova urbe articulada à primeira e a outras mais, e assim sucessivamente, num sistema regional. A maior cidade poderia atingir 58.000 habitantes e o sistema todo 250.000, porte considerável para a época e o país para o qual o modelo foi pensado.

Evidencia-se, assim, que o projeto das cidades-jardins é um projeto regional desenvolvido em diferentes etapas. Sua completa execução significaria a reconstrução paulatina da ordem territorial e da rede urbana da Grã-Bretanha, tal como ali ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, sob a coordenação dos poderes públicos. Não obstante, no início do século Howard não contou com o Estado na construção de Letchworth (1902) e Welwyn (1920), exemplos concretos de cidades-jardins construídas por cooperativas. Seus arquitetos, respectivamente, Park & Unwin e Soissons, ligaram definitivamente essa idéia de cidade às formas orgânicas pelo arruamento de amplitude generosa e sinuosidade, o respeito à topografia, o controle de escalas e perspectivas, valorizando o intimismo, introduzindo *cul-de-sacs* para preservar a privacidade da habitação ante ao trânsito, mantendo rigorosamente o zoneamento, ou evidenciando preocupação paisagística ao integrar blocos de construção à vegetação. Mesmo assim alguns grandes eixos permanecem, facilitando o fluxo principal de trânsito ou enaltecendo pela perspectiva o centro administrativo. (Figura 1: Letchworth e Figura 2: Welwyn).

Portanto, é preciso notar que se tomando por base o conceito original de cidades-jardins, tal como formulado por Howard, deveria ser negada, a princípio, a possibilidade de sua influência na organização rural e urbana do Norte Novo. Isto por incompatibilidade entre um investimento capitalista visando o lucro, como foi o caso da colonização dessa área, e uma solução cooperativista de assentamento visando dignificar a vida material e moral do trabalhador, tal como pretende Howard. Não obstante, uma vez que o conceito traduziu-se em diferentes práticas, inclusive empresariais, talvez por meio delas se encontrem as afinidades pressupostas.

Nesse sentido, ainda no início do século (1907), chamados a projetar área nas vizinhanças de Londres, Unwin e Park transformam-na num aprazível subúrbio-jardim, Hampstead, com caráter residencial para população abastada e dentro dos princípios de desenho atrás apontados. Esse refúgio para população de alta renda é que acabou penetrando precocemente no território brasileiro, sendo o modelo dos bairros-jardins projetados por esses mesmos arquitetos entre 1915 e 1919 para os empreeendimentos da City of São Paulo Improvements and Freeholdland Ltd.

O primeiro desses loteamentos, fração do total de 12 milhões de m^2 comprados em 1911 pela Cia. City na então periferia da cidade, o Jardim América, surgiu desligado do tecido urbano, demandando a extensão da rua Augusta, das linhas de bonde, de

eletricidade e água, requerendo também para ser alcançado a introdução de microônibus (logo chamados jardineiras) e incentivando o uso do automóvel. Sua localização na baixada plana exigiu a drenagem de charcos (o que se fez com a colaboração da prefeitura), mas permitiu um belo traçado geométrico de linhas retas e curvas, combinando alguns grandes eixos à organicidade pinturesca. No interior das quadras foram introduzidos jardins coletivos para seus moradores, depois reloteados. Nas vias sempre largas, os passeios semipavimentados, semigramados e muito arborizados passaram a simbolizar a pretendida integração cidade-campo.

A intensa interação edifícios-flora, pela mistura da arborização do espaço público a dos jardins privados, envolvendo casas isoladas em grandes lotes sem muros fronteiros à rua, tornou-se também o registro de área exclusiva, de distinção social, do novo estilo de vida, em contato esportivo com a natureza, ao modo inglês, daqueles integrados à modernidade européia, capazes de (e dispostos a) pagar alto custo para serem identificados como elite cultivada.

O sentido das cidades-jardins altera-se, portanto, radicalmente. Ele é *chic* e *snob*, discriminatório e não socializante. A Cia. City, assim como seus assessores e os próprios compradores acertaram, apesar de lapso causado pela crise de 29, no prognóstico de bons negócios imobiliários. A prosperidade de São Paulo se refez, sustentando nos anos 30 e 40 o crescimento da área contruída ao ponto de anexação dos jardins América e Europa à malha urbana como bairros. Os loteamentos da City se multiplicam e passam logo a ser imitados.

3 As companhias de colonização do norte do paraná

Os loteamentos da Cia. City em São Paulo são típicos de uma fase de procura no exterior pelos capitais europeus de novas frentes de investimento, a fim de garantirem taxas de lucro melhores que as ameaçadas pela concorrência em seus próprios países. O banqueiro francês Laveleye, por contato com a elite dirigente paulista, obtém opção de compra de terrenos em torno da cidade e mobiliza na Europa os recursos com que a City foi fundada na cidade de Londres. Na década seguinte processo semelhante vai ocorrer com a enorme área hoje conhecida como Norte Novo do Paraná.

Sendo sócio e diretor da Sudan Cotton Plantations Syndicate, companhia controladora de plantagens de algodão na África, Lord Lovat vem ao Brasil em janeiro de 1924 como assessor agrícola e florestal da missão Montagu, renegociadora de nossa dívida externa com bancos ingleses. Lovat é conduzido por empresários da elite paulista a visitar terras no estado e na frente pioneira que já atravessara o rio Paranapanema, chegando a Jacarezinho e Cambará no chamado Norte Velho Paranaense. Ali o lord é instado a se interessar por propriedades e negócios ferroviários-imobiliários de seus anfitriões. São apresentadas a ele oportunidades com terras de propriedade do Estado.

O grupo inglês funda no mesmo ano a Brazil Plantations Syndicate Ltd., alterada depois para Paraná Plantations Syndicate Ltd., com capital de 200 mil libras e sede em Londres, que, além de comprar uma fazenda no sudoeste do estado de São Paulo para plantar algodão, aceita prolongar a ferrovia Ourinhos-Cambará e entra em entendimentos com o governo do estado do Paraná visando adquirir terras devolutas. Para isso abre uma subsidiária em 1925, a Cia. de Terras Norte do Paraná, com capital de mil contos e com sede em São Paulo, e por meio dela recebe quase sem ônus, além das obrigações de construir a ferrovia e colonizar a área, 415 mil alqueires (ampliados mais tarde para 525 mil) de terra predominantemente roxa, florestada e habitada por tribos indígenas e posseiros. Logo os trilhos começam a ser estendidos para oeste, transpondo o rio Tibagi em 1929 para entrar 22 km depois, na área a ser demarcada. No mesmo ato dá-se início à construção de um povoado – a futura Londrina – onde se estabelecem os escritórios de venda de lotes rurais, tornando-se centro de controle administrativo e boca de sertão.

"*A Paraná Plantation Limited tinha sob controle, ao mesmo tempo, a Companhia de Terras do Norte do Paraná e a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná com um capital de 1.400.000 libras em ações e 375.000 em obrigações. Aqui a união entre loteamento e ferrovia era total e a colonização não avançava senão à medida em que a contrução da entrada de ferro progredia. A implantação da rede rodoviária não seria descuidada e prestava-se a facilitar o escoamento da produção, ou seja, garantir fretes para a ferrovia*" (Monbeig, p. 239).

O conceito de povoamento vai diferir daquele que dominou a abertura do territóro paulista, com exceção da zonas noroeste e parte da Sorocabana. Os compradores visados não são grandes fazendeiros, mas sobretudo imigrantes europeus e migrantes nacionais procurando estabelecer-se por conta própria, todos em busca de melhoria na fartura das zonas pioneiras. "*Em 1932 já chegavam grandes grupos de compradores de terras, alemães, italianos, japoneses, brasileiros, etc. Em apenas uma semana atendemos 67 pessoas, as quais, com muito aperto, foram todas alojadas no hotel campestre da companhia*" (Santos, p. 70). Trata-se de gente com muito poucos fundos para adquirir terra. Como pressupõe o modelo das cidades-jardins, os pobres dependem de crédito.

Entendo que o adjetivo capitalista utilizado por Monbeig ao se referir ao empreendimento deva ser interpretado como relativo ao *grande capital*, envolvendo fortes investimentos na *produção* da *terra mercadoria*, pela geração da infra-estrutura para torná-la acessível, bem como do sistema de crédito e da propaganda necessários para criar seu mercado, diferenciando-se, assim, da forma *rentista* de venda de terra praticada por proprietários, capitalistas ou não em outros empreendimentos, que apenas esperam a valorização de glebas por povoamento e trabalho externos ao seu negócio.

O parcelamento da terra será, por isso, peculiar: lotes de 10, 15 ou 25 alqueires, retangulares, com frente para rodovia no espigão e fundos junto ao corrego de âmago de vale, procurando garantir, a cada um, um trecho de terras altas ensolaradas, melhores para o café, além de acesso ao transporte rodoviário e à água. À semelhança da proposta social das cidades-jardins, alguma preocupação com equanimidade existiria. Ela estaria

traduzida nas oportunidades o mais possível semelhantes oferecidas àqueles que contassem com dinheiro para uma entrada de 30% e mão-de-obra da família (além de com a sorte) para pagar o restante em 4 anos. Estes parecem ter sido os limites prováveis da igualdade. Monbeig alerta para o indefectível endividamento, em geral feito com quem comercializa sua safra, que suga o valor da produção do bolso do pequeno sitiante e leva inúmeras vezes o campônio brasileiro das frentes pioneiras a fugir, largando tudo quanto tentou conseguir para trás.

Não há restrições ao aglutinamento de lotes, mas forma de cooperativa é alheia a esse plano. A propriedade é privada, embora nem sempre individual. Pode ser associada ou familiar, mas não é comunitária. Ainda assim, alguma semelhança com a problemática tratada por Howard pode ser apontada tanto na ideologia alardeada pela propaganda da companhia, como na sua aceitação na forma de mitos pelos colonos atraídos. Existiria ali um Eldorado verde, solução para a pobreza que procura um chão como seu espaço de melhoria. É possivel aquilatar a força dessa imagem pela ainda atual magnitude da aspiração ao pedaço de chão por trabalhadores, como mostram o Movimento dos Sem-Terra ou a existência de milhares de sem-teto urbanos na nação brasileira.

Também a idéia de alojar esse tipo de gente em um espaço disciplinado pelo plano aproxima projetos aparentemente tão distintos como o do modelo socializante de Howard e o da colonização capitalista paranaense, pois a preocupação com a eficiência econômica está presente em ambos. Os fundadores de cidades-jardins precisam ser bem-sucedidos para, sem outro auxílio que o mutualismo, pagar seu empréstimo e resgatar a terra hipotecada. No Norte Novo o sucesso de alguns migrantes foi a melhor propaganda da companhia. Seu projeto visa a melhoria de todos, muito embora dentro de uma troca em que a empresa fica com a parte do leão. Os ingleses não querem plantar, querem comercializar, tanto a terra como o transporte e, de início, o algodão que, conforme pressupunham, seria cultivado pelos sitiantes. Por isso eles tratam de reunir os elementos necessários para que o assentamento ocorra e a produção possa fluir facilmente para o comércio.

A experiência de um inglês e um escocês entre 1910-20, instalando sítios em 40 mil alqueires de Birigui (SP), teria inspirado o projeto da Companhia de Terra Norte do Paraná (Santos, p. 76). Plano certamente houve, incluindo a construção, além da ferrovia, de rede de núcleos urbanos e de estradas de rodagem, tudo somado à facilidade de crédito, atração propagandística de povoamento, incentivo ao comércio em diferentes níveis, ao sistema bancário, ao transporte de pessoas e da safra para coleta, beneficiamento e distribuição de produtos. Em suma, um projeto de desenvolvimento econômico regional, feito em moldes puramente capitalistas.

Espacialmente o plano, além de comportar o desenho dos lotes rurais, articula uma rede de cidades, ligando-as entre si por rodovias e com a metrópole paulista por ferrovia. Para Monbeig à companhia não interessava privilegiar uma única cidade, pois queria a compra do conjunto de suas terras e para tanto teria de propiciar a dispersão do povoamento. A floresta original deveria receber a cada 100 km cidades articuladas

pela ferrovia e a cada 15 km núcleos menores – os patrimônios – situados no cruzamento de estradas vicinais, com funções de abastecimento imediato e alguma máquina de beneficiamento para apoio das lavouras. Também os diferentes vales são ligados aos respectivos espigões, entre si e com o espigão central, de forma a que a partir de qualquer ponto, após 5 ou 7 km poderia ser atingido um patrimônio ou uma estação de estrada de ferro em área urbana (Monbeig; Levi-Strauss).

Essa rede urbana construiu-se ao longo de 50 anos e vem se compactando desde então ao ponto de hoje poder-se admitir e visualizar uma metrópole norte paranaense formada pela conurbação de diferentes núcleos de espigão, ao longo da rodovia principal. A maior parte desse processo ocorreu após o afastamento dos ingleses e sua substituição por capitais bancários paulistas que, havendo comprado o empreendimento em 1944, alteram seu nome para Cia. Melhoramentos Norte do Paraná. "*As mudanças políticas no Brasil, depois de 1937, tornaram a posição das empresas estrangeiras no país cada vez mais aleatória. O governo federal apossou-se da estrada de ferro. Os acionistas ingleses passaram a ter cada vez maiores dificuldades para receber os lucros dos investimentos... a exportação de capitais passou a ser severamente controlada e impostos sobre os ganhos estrangeiros tornaram-se proibitivos.*" (Monbeig, p. 239-240).

Depois de Londrina, iniciada em 1929, fundaram-se Cambé em 1930, Rolândia em 1932, Arapongas em 1935, Apucarana em 1938. Já da época dos Cia. Melhoramentos são Astorga, de 1945, e Maringá de 1947. que completam o roteiro do Norte Novo. Esta última, se bem que iniciada sob os ingleses, ou por seus técnicos (muitos confirmados pelos novos proprietários), foram de fato desenhadas e construídas sob a nova orientação, isto é, de banqueiros paulistas. Além disso, com a redemocratização em 1945, todas elas logo passaram a ter prefeitos eleitos e não gestores da empresa.

É certo que hoje muitas dessas cidades revelam manifestações urbanísticas com um requinte de concepção pouco usual no país, dizendo respeito tanto ao trato com a topografia, a vegetação e as águas, como ao desenho rendilhado de certos traçados. Teriam esses benefícios sido legados pelos ingleses?

4. Londrina vs maringá ou década de 20 vs década de 50?

Começando como clareira em plena mata no patrimônio de Três Bocas, o núcleo designado, depois Londrina, por assessores brasileiros da Cia. de Terras do Norte do Paraná, assentou-se, em 1929, no topo quase plano do espigão ao longo do qual seria construída a via férrea. O tabuleiro de xadrez foi escolhido como forma de arruamento. A ferrovia e a estrada de rodagem constituíram os únicos traços quase diagonais a alterar a quadrícula então projetada. O entorno imediato dessa malha foi destinado a chácaras visando o abastecimento local, o que pode lembrar tanto os *green belts* de cidades norte-americanas informadas pelo modelo howardiano, como as chácaras de

auto-abastecimento das cidades coloniais brasileiras e ainda predominantes em São Paulo do século 19.

O projeto tomou a estação do trem por centro urbano e justapôs, perpendicular e meridionalmente a ela, um conjunto de três praças ocupando quatro quadras, ficando a primeira entre o caminho de ferro e a estrada de rodagem e as demais englobando a igreja matriz, mais ao sul, além desta via (depois avenida Paraná). Este trecho logo adquiriu caráter predominantemente comercial. A faixa entre as duas vias, primeiro para oeste e leste e depois mais ao sul, foi sendo ocupada por residências. O norte, lado oposto à estação, *the wrong side of the trails*, demorou um pouco mais a ser construído pelas camadas mais pobres e pelas indústrias. Para Barnabé e Lima, esse zoneamento espontâneo foi gerado pela política de preços da terra aplicada pela companhia inglesa. Por outro lado, indício de que a empresa certamente quis criar uma área residencial de elite é o fato de ter proibido construções de madeira na antiga rua Parahyba, atual avenidas Higienópolis, situada em espigão transversal a dos trilhos, cf. apontam Ferreira e Zangirolani.

A Figura 1 apresenta o plano original da cidade. O traçado ortogonal subiu ondulações a noroeste e desceu ao sul, sem maior interesse pela topografia, gerando alguns aclives de intensidade desnecessária, mas não atingiu nesse momento o fundo dos vales mais próximos. No dizer de seu projetista, Razgulaeff, as ruas projetadas com 24 m de largura, acabaram com 16 m por sua resistência à ordem de Londres para que fossem reduzidas para 12 m (depoimento de 1972 citado por Zangirolani). E, por serem retas, levavam até o primeiro córrego águas servidas ou pluviais e a terra vermelha aluvionada. A vegetação natural foi completamente destruída. O bosque, uma das três quadras de praça citadas, foi reflorestado posteriormente.

Dificilmente pode-se pensar que uma visão pragmática e mercantil deixou de imperar na forma originalmente dada a Londrina. Como toda cidade nova, ela nasceu do nada com um plano físico de conjunto. Essa visão antecipatória do todo é gerada por objetivos claros e precisos. O tabuleiro de xadrez tem sido apontado como típico a experiências colonizadoras e à especulação, muito embora tenha também servido a fins outros. Tratando-se de uma empresa imobiliária, o objetivo maior é a eficiência, a ser medida em retorno monetário ou em rapidez para chegar a esse resultado. Para objetivos de lucro, a escolha do traçado diz respeito à facilidade de sua execução e ao propiciamento de fluxos, de mercadorias e de trabalho (Figura 2). No desenho da Londrina pioneira, o que importa é a conexão rodoferroviária, não a celebração ou a representação.Também a qualidade de vida é secundária nessa etapa. A respeito desses últimos pontos é prudente lembrar que seu nome, derivado de uma metrópole imperial, não faz dela uma subsede de império: para os ingleses, se a necessidade de imposição ou atração alegórica existe, ela não se expressa nem em um urbanismo majestoso, nem em uma composição pitoresca ou bucólica, integradora com a natureza numa referência à liberdade, à moda de seus tradicionais parques urbanos. E para os colonos o que importa é subir na vida, mesmo com sacrifícios do conforto e desconsideração pela sensibilidade estética.

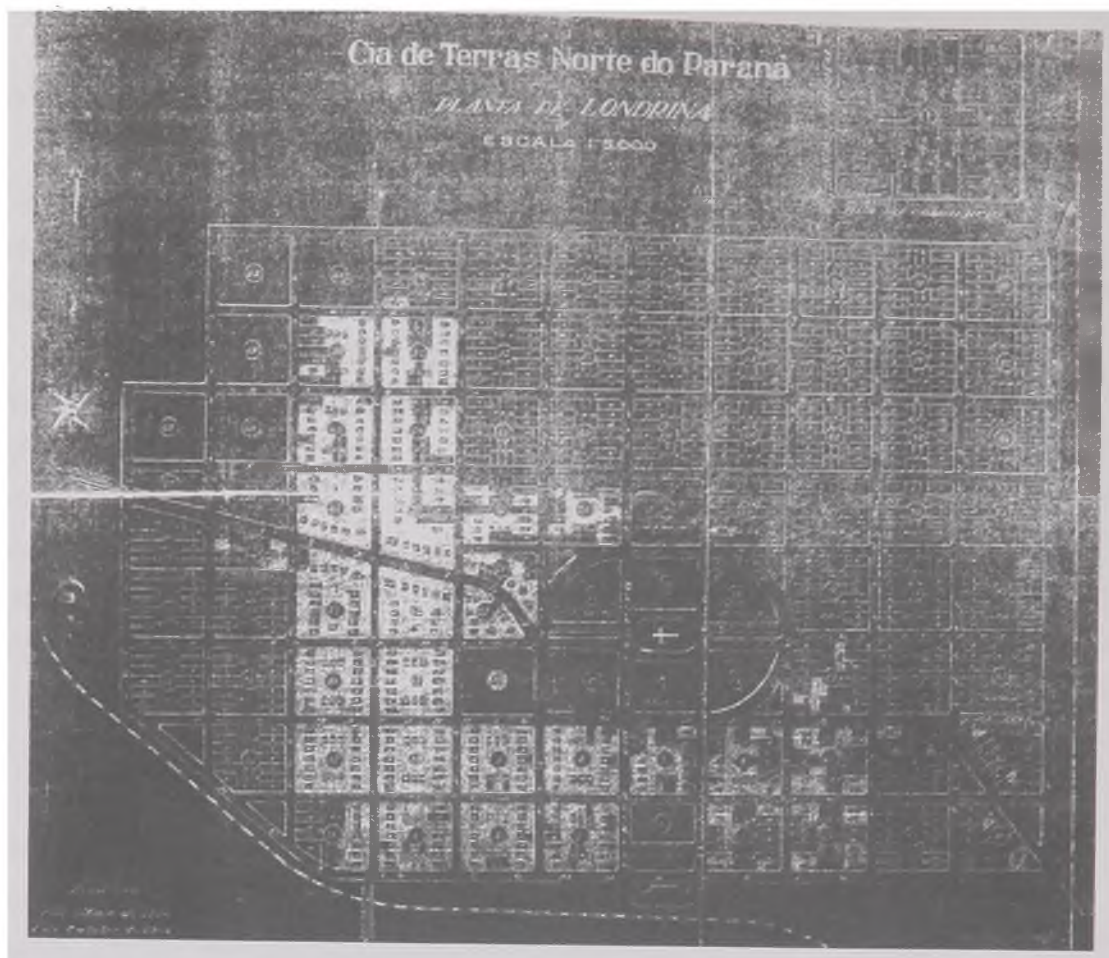

Figura 1
Londrina, reprodução da planta original (Ilustração cedida por Angela Buchmann)

Figura 2
Planta esquematizada (Razente, op. cit.)

Essa planta original foi totalmente ocupada em 20 anos (1929-49) quando a população da área urbana do município se eleva de zero a 35.000 habitantes (Razente, p. 244, 257 e seg). Mas já antes disso os altos preços da terra urbana praticados pela companhia incentivaram o loteamento das chácaras do entorno (figura 3). Por outro lado, a prosperidade do café eleva-se muitíssimo nos anos 50, favorecendo o crecimento acentuado dos setores comercial, de serviços ou mesmo industrial. Nesse momento o Norte do Paraná comparece no cenário nacional como foco de novas fortunas e de oportunidades inusitadas para profissionais com formação superior. Em termos de desenvolvimento econômico e demográfico, Londrina já comporta um mercado suficientemente diferenciado para alterar a tipologia dos parcelamentos das chácaras, incentivando o zoneando de atividades e estabelecendo hierarquia mais clara entre bairros residenciais.

É então que a qualidade do traçado e a qualidade de vida encontram interesse e respaldo dos empresários imobiliários e gestores urbanos locais. É sobretudo o enriquecimeto interno do país e da frente pioneira paranaense que permitem o refinamento dos espaços criados, aborsorvendo quando muito traços isolados do desenho aplicado às cidades-jardins. Seu sentido sentido social sequer poderia ser cogitado sob a égide da grande empresa e dos *self made men* oriundos da era desbravadora.

Londrina teve como dirigentes, até 1940, membros da companhia inglesa. Seu diretor técnico, Davids, foi interventor no período Vargas. Só depois de vendida a empresa (1944) e redemocratizado o país, os loteadores de chácaras e os prefeitos eleitos vão incorporando a preocupação com novos traçados, com obras embelezadoras e novas diretrizes técnicas, dando à cidade qualidade urbanística de destaque.

Se lhe sobrou alguma herança das cidades-jardins, recebeu-a pela vontade desses novos atores. O bairro de Shangri-lá, de vias largas, curvas e arborizadas, aberto na década de 50 na nova área "extramuros" é o primeiro testemunho dessa fase. Foi projetado por Jorge Macedo Vieira, engenheiro politécnico de São Paulo formado em 1917. com experiência adquirida em estágio (1917-20) na Cia. City, no período em que ali se encontrava Barry Parker, projetista de Lechworth e de Hampstead, tendo colaborado nos traçados, então em andamento, do Jardim América, Alto da Lapa e Pacaembu. Vieira desenhou bairros de São Paulo, destacando-se exatamente o da Cidade Jardim e também Vila Maria, Jardim Japão, Vila Formosa e o Jardim da Saúde, entre outros (Artur Andrade). Era companheiro de Prestes Maia, o que teria facilitado à Cia. Melhoramentos Norte do Paraná escolhê-lo para projeto de outra cidade de porte, a cerca de 100 km de Londrina, Maringá, que ele fez, sendo depois também encarregado do plano urbano de Cianorte.

Por outro lado, o próprio Maia foi chamado na década de 50 para atuar na regulamentação urbanística e no plano viário de Londrina. Como mostra Lima, ele veio a desenhar um anel viário parcialmente construído e a redigir leis aprovadas como a de preservação dos mananciais, responsável primeiro pelos belos parques e corredores arborizados de 50 m a cada margem, ao longo dos ribeirões urbanos. Sob esta influência

Figura 3
Londrina, planta atual mostrando diferenciação do traçado urbano (Ilustração cedida por Angela Buchmann)

e também sob o grande prestígio de Juscelino Kubitschek adquirido em parte com a arquitetura de Pampulha e a discussão sobre Brasília, em 1957, foi formado o lago Igapó, por represamento do ribeirão Cambé, obra que definiu o perfil da cidade (Figura 4) e confirmou a direção de expansão de sua área mais rica.

Quanto à Maringá, a cidade verde, é importante notar que, como demonstra Boeira, os ingleses decidiram apenas acerca do projeto de Mariangá Velha, cuja forma é a retícula de ruas estreitas, tal qual ocorrera em Londrina. Mas esse núcleo foi a escanteio depois de 1944, transformando-se em uma das cinco zonas do plano urbano quando a colonização passou para a égide da Cia. Melhoramentos, isto é, dos paulistas. O projeto do centro da atual cidade foi elaborado em São Paulo pelo politécnico que mais tarde seria o autor de Shangri-lá, Jorge Macedo Vieira, colega de Cássio Vidigal, um dos banqueiros novos proprietários. Sem jamais ter ido ao local, mas com base em levantamentos topográficos de grande qualidade, fez um desenho magnífico na beleza, funcionalidade e rigor técnico, que tem com espinha dorsal tanto o transporte como a preservação de dois manaciais.

Como em Londrina, as estrada de rodagem e de ferro são os elementos articuladores da estrutura urbana. A malha longitudinal, ao acompanhar as estradas de ferro e de rodagem, encadeia dois grandes blocos de mata, em forma de ferradura, que preservam nascentes de água e, ao mesmo tempo, marcam os limites entre o centro e os bairros (Figura 5). Destacam-se, ainda, no núcleo central, esplanada de forma retangular, quase como um *mall*, e no conjunto urbano a variação nos tipos de traçados, predominando a retícula no centro e vias concêntricas, a partir de praças circulares, nas áreas residenciais.

A manutenção dos dois blocos de mata nativa dentro do tecido urbano para preservar as nascentes de dois córregos, a implantação clara do zoneamento, as larguras pouco usuais de avenidas e ruas, assim como o plantio continuado de intensíssima arborização das vias e praças públicas parece passar por exemplos norte-americanos de preservação e planejamento, desde Olmstead até as *park ways*. Mesmo assim, a tradição inglesa insinua-se nos focos circulares do desenho urbano, mais próximos aos *circus* introduzidos em Bath do século 18 do que a meras rótulas de trânsitos, ou na forma um pouco gratuita de *crescent* ajardinado do âmbito posterior à praça da catedral, belíssima inovação paisagística também gerada na Bath do mesmo período. Seja dentro da mesma tradição de jardins públicos ingleses, com a promoção dos gramados e da arborização, seja dentro da tradição alemã ou anglo-saxônica do zoneamento, desenvolve-se o ideário e o desenho das primeiras cidades-jardins comandadas por Howard.

"A área urbana da cidade abrangia, no plano inicial, 600 alqueires, com cerca de 5 km de comprimento e 3 de largura. Dessa área, 44 alqueires foram reservados para dois bosques de florestas naturais, com 22 alqueires cada um, localizados em pleno perímetro urbano, cortados pelos córregos Moscados e Cleópatra, respectivamente.

A planta da cidade previu a conveniente localização dos bairros, determinando-lhes previamente a função: residencial, residencial popular, industrial, operário, de

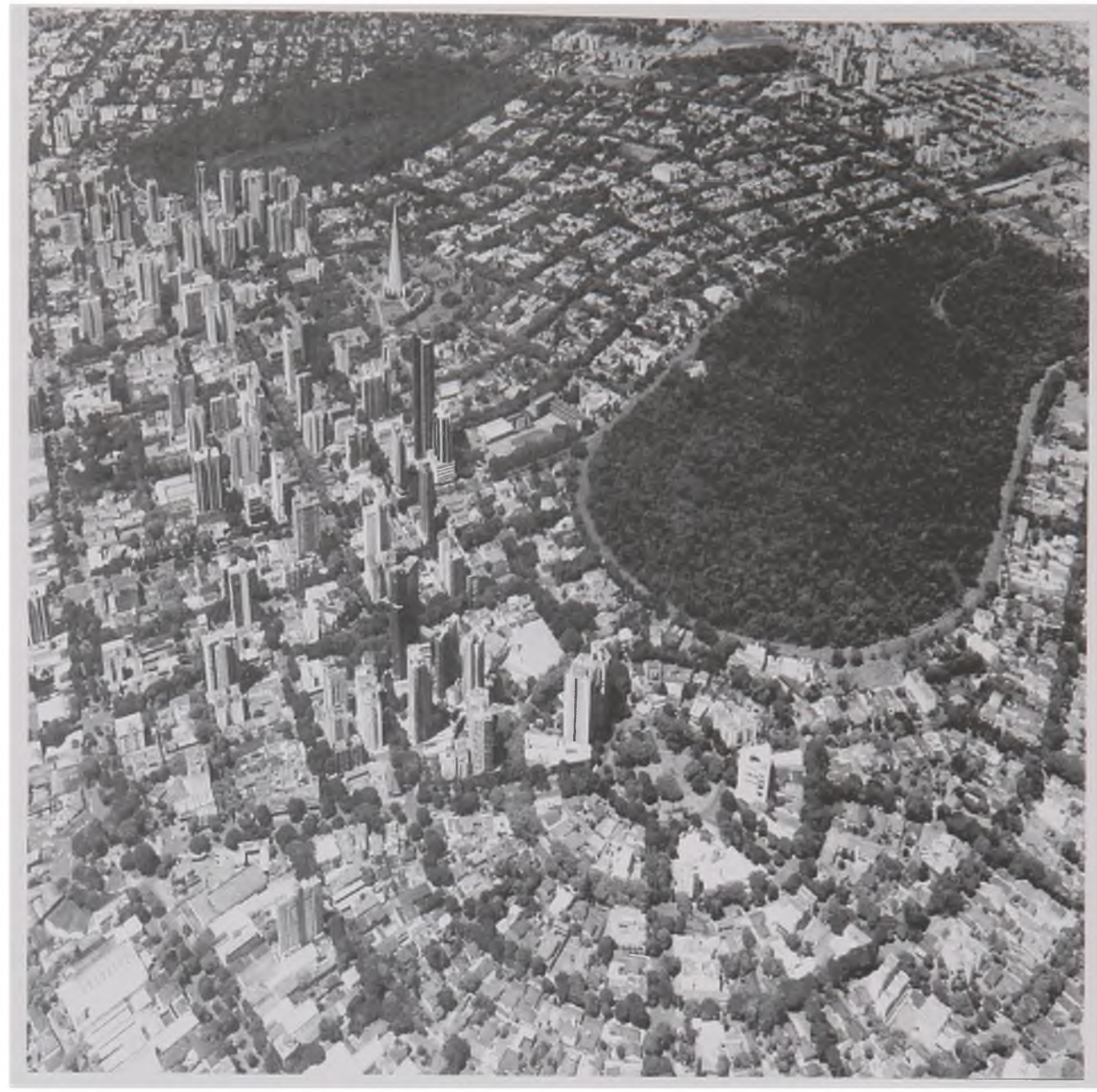

Figura 4
Londrina, panorama parcial atual, com lago Igapó. (Ilustração cedida por Angela C. Buchmann)

Figura 5
Maringá, panorama parcial atual, com bosques e catedral

armazéns (com desvios ferroviários), etc. O centro cívico-administrativo teve a sua localização prevista na parte central da cidade, próximo às estações rodo e ferroviária...

As avenidas foram traçadas em 46, 35 e 30 metros de largura, contando com duas mãos de trânsito e refúgios centrais destinados à arborização e ao ajardinamento. Para as ruas foi estabelecida a largura mínima de 20 metros.

... Há arruamentos ortogonais que dão origem a quadras em xadrez, na zona plana comercial. Já nos bairros residenciais os arruamentos são curvos, com avenidas perimetrais e radiais, estas de acesso mais rápido ao centro da cidade.

O bairro industrial localizou-se junto à ferrovia,... Próximo a ele... o bairro operário e a zona de armazéns... Foram reservados no plano áreas para escolas, igrejas, hospitais, parques infantis, logradouros públicos, além de seis alqueires destinados aos esportes ... Na parte leste, uma área de 90 alqueires foi reservada para o aeroporto... Circundando a cidade,...chácaras destinadas ao abastecimento da população" (Luz, p. 72-73).

A Cianorte, também projetada por Macedo Vieira, apresenta desenho em que o rigor formal é mais do que primoroso, é quase um objetivo em si, afastando-se, por isso mesmo, das lógicas técnica ou social que deveriam presidir um projeto de cidade-jardim. As figuras 6 e 7 permitem comparar as plantas dessas cidades.

Note-se, todavia, que Howard e os arquitetos das cidades e subúrbio-jardins ingleses integram a cidade ao gentil campo britânico, natureza secularmente transformada, sem malária, como tinha então o Norte Novo, nem sinais de antigas matas. A preservação das águas pela reserva de vegetação ciliar parece ligar-se mais à tradição americana iniciada por Olmstead. Neste caso, como no caso posterior da atuação de Prestes Maia em Londrina, pode-se perceber a diversificação de influências que atuam sobre os urbanistas nacionais. Elas não vêm de uma única origem, passando pela França de Haussmann, pelas preocupações americanas de embelezamento urbano ou pelas experiências de planejamento regional nos Estados Unidos conduzidas, já no século 19, por critérios de abastecimento hídrico e, no 20, pela construção de rede rodoviária das regiões metropolitanas do Leste do país (Dal Co).

Dessa forma, nota-se que o rigor urbanístico se difundiu menos por vontade dos ingleses do que *apesar dela, afirmando-se após a retirada do capital britânico.* A herança recebida pelas cidades do Norte Novo (ou Norte Novíssimo em Cianorte) se deu mediada pela formação acadêmica e a experiência prática sediadas em São Paulo. Se ela foi capaz de incorporar aspectos das cidades-jardins quanto ao desenho, revelou também as preocupações preservacionistas acadêmicas norte-americanas e com eixos ao mesmo tempo embelezadores e estruturantes, do tipo haussmaniano, mesmo porque estes não deixaram de estar presentes em Letchworth e Welwyn. E, curiosamente, o resultado desses empréstimos não é propriamente o internacional afirmado, mas, ao contrário, trata-se da afirmação da capacidade nacional a partir do aporte internacional.

É preciso não esquecer que os anos logo após a segunda guerra fazem parte do momento de oportunidade conflituosa de afirmação nacional para a burguesia brasileira, um pouco mais adiante por ela rejeitado. A qualidade das cidades do Norte Novo reflete

apelo confiante dessa burguesia ao conhecimento técnico aqui mesmo, penosamente acumulado e construído, certamente tomando por base a herança técnica e a informação de outros países. A bela configuração das cidades do Norte Novo Paranaense foi conquistada na época áurea do desenvolvimentismo nacional erigido sobre os restos do modelo agroexportador voltado para o mercado externo. Ainda que baseada no café é feita na época de saltos setoriais na indústria, de expansão das oportunidades urbanas de trabalho e em que se acreditava termos superado a condição colonial. Essa era atinge o ápice e dialeticamente a condenação, sob Juscelino Kubitschek, na segunda metade da década de 50. Não é à toa que o maior símbolo de Londrina, o lago Igapó, passa por réplica do lago Paranoá de Brasília, mesmo que iniciado antes deste.

5 É O TODO QUE DÁ SENTIDO À PARTE

A análise desses aspectos da colonização do Norte Novo do Paraná nos remete à teoria sobre o caráter da reprodução/renovação da sociedade brasileira. Reconhece-se nela o vigor com que a modernização trazida pelos investimentos estimula mudanças, redefinindo velhas formas de dominação/subordinação.

O que dá sentido aos espaços construídos do Norte do Paraná é a totalidade penetrante em todos os aspectos da vida humana obtida pelo capital. O projeto das cidades, assim como o da região, obedece fundamentalmente à lógica imobiliária. É generoso quando conveniente, mesquinho quando nada se opõe.

Esse sentido deriva também da formulação política com a qual essa penetração tem sido conduzida pelas elites brasileiras em suas relações com o capital externo. Trata-se da associação na internacionalização das oportunidades de exploração do território e do povo, sem deveres de responsabilidade para com ambos.

Nesse sentido, mesmo que na colonização desses espaços tenha havido um pacto tácito de classes pela abertura de oportunidades relativamente amplas de ascenção social, há dificuldade em se interpretar esses assentamentos nos termos das cidades-jardins, modelo cujo fundamento lógico e ético é a preservação de comunidades humanas em relação de responsabilidade harmoniosa consigo mesmas e com a natureza.

A presença local de traços das cidades-jardins constitui, quando muito, uma idéia fora do lugar (Schwartz). Ao sair de seu contexto ela se inverte. A proposta de Howard é esvaziar-se a metrópole e dar melhores condições de vida aos trabalhadores; a essência do desenho urbano de Unwin, Park ou Soissons é respeito e integração à natureza, combinados ao resguardo da privacidade e promoção de espaços comunitários. Aqui se modificaram os termos da proposta: o desenho serve para propaganda, para demonstração, para chamariz; a natureza deve ser destruída e disciplinada; não há metrópole a ser esvaziada, mas o vazio a ser preenchido; não são os pobres que se mobilizam, eles são mobilizados pelo capital; a ascenção não é coletiva, é individual; o planejamento regional não brota das necessidades criadas pelo adensamento liberal,

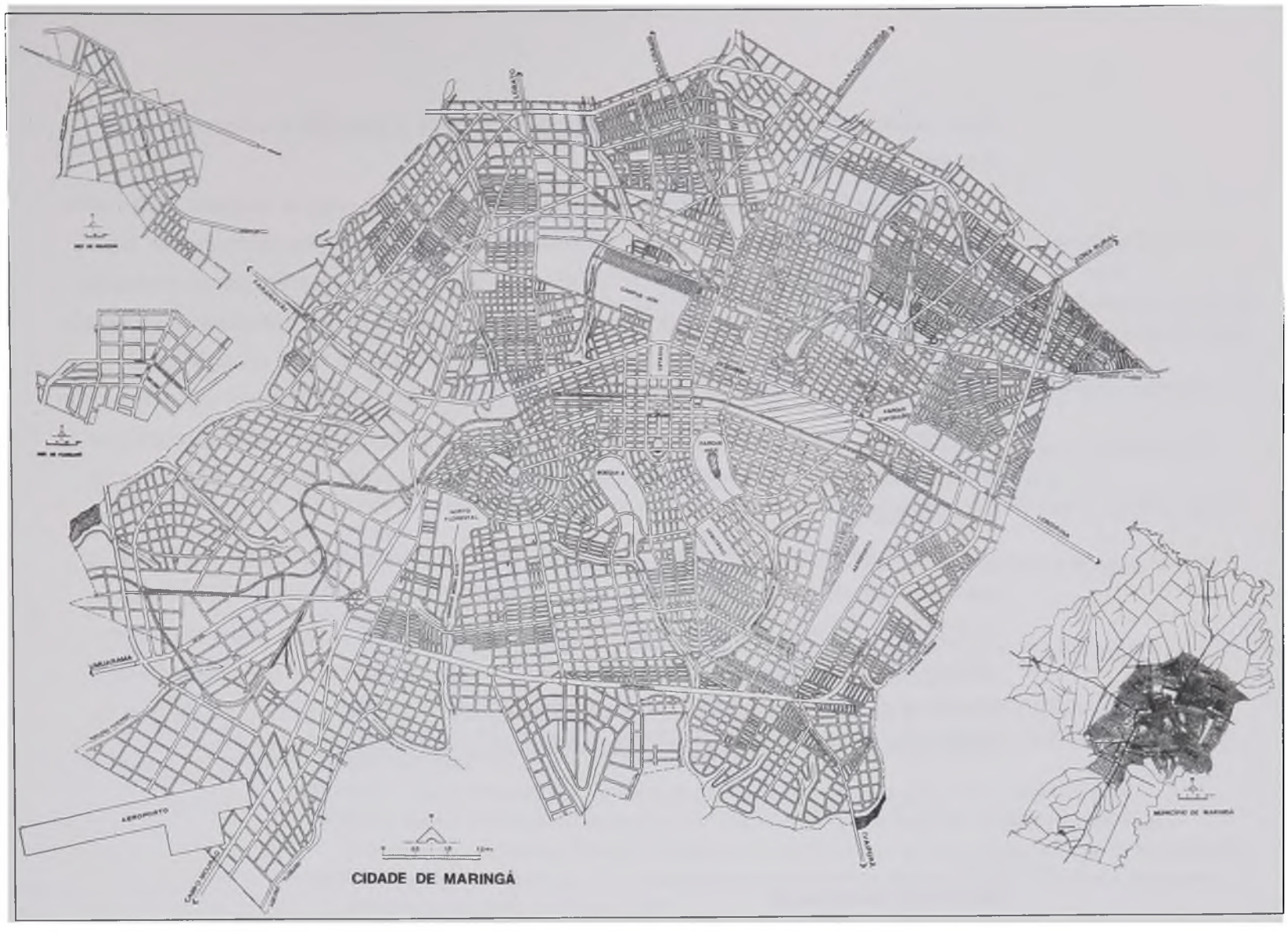

Figura 5
Maringá, planta atual (Razente)

Figura 6
Cianorte, planta original
(Razente)

mas o adensamento é objetivo do plano para a região. O alvo não é o homem, é a renovação do capital pelo lucro.

Na organização do território norte paranaense, são os valores monetários da terra e dos investimentos para torná-la mercadoria que importaram primordialmente. Só depois, num segundo momento cronológico e num segundo patamar de acumulação, prestigiou-se o valor simbólico dos traçados como rigor que poderia destacar a sociedade local, dando distinção à sua elite. É preciso deixar claro que o valor urbanístico das cidades do Paraná dão a elas identidade, mesmo que seja indispensável considerar que os símbolos conseguem vender empreendimentos e candidaturas, além de prestigiar o técnico que tem a oportunidade ampla de projetar e construir segundo sua formação universalizante.

Pode-se reconhecer que o Norte do Paraná nasceu e cresceu quando florescia, em São Paulo e mundialmente, a proposta e o desenho das cidades-jardins. Pode-se reconhecer que seus espaços foram projetados com técnica e zelo. Deve-se, porém, indagar até que ponto na análise da arquitetura e do urbanismo, é possivel separar o estudo da forma e o do conteúdo, procedimento que sustenta a afirmação de que o Norte Novo comporta de alguma maneira o modelo das cidades-jardins.

Maria Irene Szmrecsanyi
Professora Doutora do Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto.
Orientadora credenciada para o curso de pós-graduação.
Membro da CPG.

Bibliografia

ANDRADE, Artur. *Maringá, ontem, hoje, amanhã.* Maringá: Artur Andrade, 1979.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo.* São Paulo, 1998. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

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

BOEIRA, J. Guatassara. *Arte e técnica do desenho de cidades.* Maringá – PR, 2000. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Geografia, Universidade de Maringá.

DAL CO, Francesco. De los parques a la region – Ideologia progresista y reforma de la ciudad americana. In: CIUCCI, DAL CO, MANIERI-ELIA e TAFURI. *La ciudad americana.* Barcelona: G. Gili, 1975.

FERREIRA, Yoshyia N. *Depoimento durante exame de qualificação de Zangirolani.* São Paulo: FAUUSP, agosto 2000.

HOWARD, Ebenezer. *Cidades-jardins de amanhã.* Tradução de Marco Aurélio Lagonegro. Introdução de Dácio Ottoni. Apresentação de Maria Irene Szmrecsanyi. São Paulo: Hucitec, 1996.

LEVI-STRAUSS, Claude. *Tristes trópicos.* Lisboa: Edições 70, 1986 (c. 1955).

LIMA, Fausto C. de. *Prestes Maia e a modernização de Londrina.* Trabalho programado, parte dos requisitos do mestrado. Orientação de Maria Irene Szmrecsanyi. São Paulo: FAUUSP, 2000.

LUZ, France. *O fenômeno urbano numa zona pioneira: Maringá.* Maringá: Prefeitura do Município, 1997.

MILLIET, Sergio. *Roteiro do café e outros ensaios.* São Paulo: Hucitec, Pró-Memória, Instituto Nacional do Livro, 1982. (c. 1939).

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.* São Paulo: Hucitec-Polis, 1984 (c. 1952).

RAZENTE, Nestor. *Ocupação do espaço urbano de Londrina.* Pernambuco, s/d. Dissertação (Mestrado) – Desenvolvimento Urbano e Regional, Centro de Artes e Comunicações, Universidade Federal de Pernambuco.

SANTOS, Rubens Rodrigues dos. *Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná.* São Paulo: Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, 1975.

SCHWARTZ, Roberto. *Que horas são?* São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SZMRECSANYI, Maria Irene. Produção, organização e apropriação do espaço na economia cafeeira: Contrastes entre o Vale do Paraíba e o Oeste Paulista. *Sinopses.* São Paulo: FAUUSP, n. 5, 1983.

_____. Rio e São Paulo, raízes da substituição da metrópole nacional. *Revista USP.* São Paulo: Reitoria, USP, n. 17, mar. 1993.

SZMRECSANYI, Maria Irene, OTTONI, Dácio (curadores). Catálogo da Exposição: *O urbanismo das cidades jardins: A busca do equilíbrio social e ambiental, 1898-1998,* III Bienal Internacional de Arquitetura. São Paulo: Fundação Bienal de Arquitetura - FAUUSP, 1997.

TOMAZI, Nelson D. *Norte do Paraná. História e fantasmagorias.* Curitiba – Paraná, 1997. Tese (Doutorado) – Departamento de História, Universidade Federal do Paraná.

ZANGIROLANI, Ana Cláudia. *A avenida Higienópolis de Londrina.* Projeto de pesquisa apresentado a exame de qualificação para mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2000.