

Arquitetura das primeiras décadas de Londrina

Antonio Manoel Nunes Castelnou, neto¹

Resumo

Este artigo pretende abordar algumas considerações sobre a prática arquitetônica das primeiras décadas de Londrina, especialmente no que se refere ao seu desenvolvimento urbano e patrimônio histórico. Basicamente, trata-se do resumo de uma monografia de pesquisa realizada para o curso de mestrado da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo.

Palavras-chave: Patrimônio Histórico, História da Arquitetura, Memória.

CASTELNOU NETO, A. M. N. Arquitetura das primeiras décadas de Londrina. *UNOPAR Cient., Ciênc. Hum. Educ.*, Londrina, v. 1, n. 1, p. 65-75, jun. 2000.

O homem habita o Norte do Paraná desde a Pré-História, ocupação esta pertencente às fases arqueológicas de tradição Tupi-Guarani. Estas primeiras populações eram formadas por caçadores e coletores, cujos artefatos eram feitos de pedra, tais como picões, talhadores, raspadores e facas, e que, posteriormente, começaram a se dedicar à cerâmica, desenvolvendo cachimbos e rodela de fuso, além de outros utensílios de quartzo e blocos de arenito. Os primeiros europeus que aqui chegaram, a partir do século XV, encontraram uma região que, pelo *Tratado de Tordesilhas*, pertencia à Espanha densamente povoada por indígenas.

Após a emancipação política do Paraná, em 1853, expedições militares portuguesas foram intensificadas, fundando aldeamentos destinados a reunir os índios, para que fossem catequizados e integrados à sociedade nacional. Entre 1862 e 1920, ocorreu a ocupação progressiva do Vale do Rio Paranapanema por plantadores de café mineiros e paulistas, o que aconteceu desde o Rio Itararé até o Rio Tibagi, com a fundação de algumas cidades do chamado *Norte Velho*, graças à ação de empresas privadas.

De acordo com Zortéa (1975), entre essas empresas, a mais importante foi a *Paraná Plantations Limited*, criada em 1924, a partir da aquisição de cerca de 515.000 alqueires paulistas do governo paranaense, por parte de um técnico em agricultura e florestamento inglês chamado Simon Joseph Fraser, o Lord Lovat. Esta porção de mata virgem localizava-se no Centro-Norte do Estado do Paraná, entre os Rios Paranapanema, Tibagi e Ivaí, caracterizando-se por ser dotada de uma terra de excepcional fertilidade. Nela, havia apenas algumas clareiras isoladas, povoadas por índios e por imigrantes do Sul de São Paulo e do Paraná.

Tal associação era a matriz londrina da *Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP)*, organizada em 24 de setembro de 1925, por Arthur Thomas e Antonio Moraes Barros, que começaram a dividir as terras em lotes agrícolas para atrair colonos de todo o Brasil, principalmente cafeicultores de origem humilde. Logo que as qualidades excepcionais da terra revelaram-se e as primeiras derrubadas da densa floresta de perobas intensificaram-se, o preço do solo subiu muito. Criaram-se condições facilitadas de pagamento, através de parcelamento, além de se fazerem descontos para funcionários da própria Companhia.

¹ Docente e Coordenador do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Norte do Paraná (UNOPAR). Mestre em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo pela Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo (EESC/USP). Endereço para correspondência: Caixa Postal 0544, CEP 86001-970, Londrina, Paraná, Brasil. E-mail: castelnou@unopar.br

O ritmo de vendas foi surpreendente, uma vez que o número de lotes vendidos crescia a cada ano. Basicamente, o modelo de ocupação do Norte paranaense consistia na divisão de lotes rurais de pequena área – cerca de 10 a 20 alqueires –, com previsão de núcleos de apoio rural, mais tarde transformados em cidades pelo crescimento demográfico e econômico. Tais lotes eram compridos e estreitos, formados de modo que suas extremidades atingissem, de um lado, o rio, e do outro, a linha de cumeeira.

De acordo com Joffily (1985), desde o início, a Companhia preocupava-se com a extensão das vias de comunicação, inclusive em terras que não eram de sua propriedade. Entre 1926 e 1928, a CTNP preparou um projeto de construção de ferrovias que ligassem o Atlântico a Santos (SP) e a Paranaguá (PR). Houve o planejamento de uma espinha dorsal de penetração Leste-Oeste, hoje a rodovia BR-369, na qual se financiou a construção de uma ferrovia para o escoamento da produção em direção ao porto de Santos, além de ramificações laterais que também se multiplicaram.

O modelo também previa a criação de pólos de produção distanciados de 100 em 100 km (cidades como Londrina, Maringá – antiga Lovat –, Cianorte e Paranaíba) e de outros intermediários, com 12 a 15 km de distância entre si (cidades como Cambé – antiga Nova Dantzig –, Rolândia e Arapongas). Esta formação em rede de cidades visava certo isolamento político e a possibilidade de se formarem núcleos econômicos, fundando patrimônios, pólos comerciais e centros abastecedores intermediários. Conforme Zortéa (1975), em cada cidade, as datas eram divididas em comerciais e residenciais e toda área rural era cortada por estradas vicinais, subdividindo-a em pequenos lotes de 10, 15 e 20 alqueires, de frente para a estrada. A fundação da cidade de Londrina deu-se em agosto de 1929 como principal centro de operações deste planejamento imobiliário-colonizador, elevando-se à condição de Município em 1934.

Com o governo de Getúlio Vargas, a partir de 1930, houve uma ruptura com o regime anterior e uma retomada de direção que consolidou o Capitalismo e organizou as leis trabalhistas. Aos poucos, ocorreu um crescimento da industrialização no Brasil, que visava transformar-se de país primário-exportador em industrializado. Houve a criação o *Instituto Brasileiro do Café* (IBC) e a proibição do plantio em Estados com grande quantidade de plantações – um milhão de pés de café –, o que só afetou São Paulo e contribuiu enormemente para a colonização do norte paranaense.

A colonização e especulação das terras do Norte do Paraná por investidores ingleses justificavam-se pelo interesse da Inglaterra, no começo do século, em ampliar o controle sobre regiões produtoras de matéria-prima, além de interesses políticos e do abandono das fazendas adquiridas no Estado de São Paulo, nas quais a cultura de algodão entrara em crise. A CTNP garantia o direito de propriedade, a certeza de lucro e a livre iniciativa, atraindo assim colonizadores tanto do Brasil (na maioria mineiros, paulistas e nordestinos) como do exterior (principalmente japoneses, alemães e ucranianos). Alcançando pleno sucesso, o empreendimento possibilitou a formação de colônias no Norte e Centro do Estado, além de promover um dos mais altos índices de crescimento populacional do mundo, especialmente em Londrina.

Londrina nasceu com a função de coordenar, orientar e promover o plano de colonização da CTNP e, desde o início, constituiu-se no centro coletor de matéria-prima e distribuidor de bens-de-produção e serviços à população regional. De acordo com Nakagawara (1984), sua posição espacial determinava as suas relações de dependência com São Paulo e seu desenvolvimento foi surpreendente. A década de 30 foi marcada pela *Fase do Pioneirismo*, quando houve muita propaganda sobre a fertilidade das terras norte-paranaenses e foi montado todo um sistema de mobilização para apoiar o empreendimento da CTNP. Uma comitativa liderada por Arthur Thomas, formada por empregados da Companhia e alguns tropeiros, foi responsável pela implantação do primeiro marco da colonização, construindo algumas barracas cobertas de folhas de zinco e fundando a cidade em 22 de agosto de 1929.

Londrina teve seu traçado definido desde o início como um tabuleiro de xadrez, ou seja, uma retícula formada por quadriláteros com dimensões de cerca de 100 metros e divididos em lotes de 12

e 15 metros de testadas por 30 a 40 m de profundidade, que era cortada pelas principais vias de circulação, além da espinha dorsal de penetração (rodovia-ferrovia). A malha seguia um padrão rígido em rede ortogonal, de contornos definidos e sem declividades excessivas, com ruas de nove metros em dois sentidos. Seu centro teria formato elipsoidal, constituindo uma área central, no qual se situaria a catedral.

Conforme Marx (1980), Londrina apresentava um traçado típico entre as muitas e recentes povoações devidas ao café, caracterizado pela regularidade, conformação arredondada, núcleo nítido e contorno definido. Diferindo das cidades brasileiras tradicionais, geralmente de ocupação espontânea e irregular, fazia parte de um novo grupo de fundações em Minas Gerais, São Paulo e Paraná. Numa paisagem muito homogênea, somada a um novo meio de transporte, o trem, com suas exigências de trajeto, e à rápida divisão e venda dos terrenos, este tipo de traçado gerava uma nova cena urbana, monotonamente repetida e regular.

Em sua configuração original, estava prevista uma população de 30.000 habitantes, além de uma densidade um tanto baixa, com moradias unifamiliares e ajardinadas. Previam-se serviços comuns aos bairros, tais como escolas, lojas comerciais e um parque, assim como uma área colocada na proximidade da estrada de ferro destinada à instalação futura de indústrias, o que realmente aconteceu posteriormente, nos anos 60 e 70. No centro, concentravam-se os escritórios e serviços comerciais, numa organização por partes separadas que favoreceria a realização gradual e a ampliação sucessiva do centro urbano.

Os diferentes estratos sociais que aqui se localizavam influenciaram o desenho da cidade desde a colonização, na qual havia a presença de distintas camadas sociais, compostas pela alta e média burguesia, e pelas camadas baixas. A alta burguesia era formada pelos homens responsáveis pelo empreendimento, além dos fazendeiros e banqueiros, enquanto que a média burguesia consistia nos comerciantes locais e regionais, profissionais liberais e pequenos proprietários rurais. As camadas baixas eram formadas por trabalhadores rurais, peões, volantes da agricultura, empreiteiros e corretores, além dos camelôs e “picaretas”.

Típicas do início da ocupação da cidade, as primeiras habitações eram feitas de palmito, de chão batido e cobertas com pequenas tábuas de pinho. O palmito era encontrado em abundância por toda a região, sendo usado como alimento e também nas construções. Aos poucos, os pioneiros começaram a substituir as casas de palmito por outras de madeira serrada. O sistema utilizado nas casas era o de mata-juntas, com telhados de quatro águas, cobertos por telhas do tipo francesa, e possuíam varandas com balaustradas de madeira.

De acordo com Zani (1989), os pioneiros tinham pressa em morar e a madeira era muita e barata. A partir dos anos 30, cerca de 13 serrarias funcionavam na cidade, facilitando o trabalho do grande número de carpinteiros, que encomendavam peças padronizadas de peroba e, excepcionalmente, de cedro, para forros, portas e janelas. Havia ainda toques personalizados nos ornamentos dos frontões e das varandas, através de arremates e rendilhados, que se constituíam num repertório arquitetônico próprio da cidade e região. Conforme Cardoso (1995), até a década de 50, a paisagem urbana de Londrina era de construções de madeira. A grande quantidade desse material, o grande número de carpinteiros e a pressa dos pioneiros em se instalar na região justificavam esta opção. Até mesmo as primeiras casas construídas em alvenaria de tijolos maciços obedeciam as mesmas tipologias arquitetônicas das casas de madeira, com seus telhados característicos.

O primeiro sobrado da cidade foi construído em novembro de 1934 na Rua Minas Gerais, pelos construtores Ângelo Ferrari e Francisco Nicolela. Este sobrado, assim como as demais obras em alvenaria dos anos 30 e 40, possuía referências *Art Déco* na sua fachada, especialmente os contornos geometrizados da platibanda e dos balcões. Outros exemplos foram o Banco Noroeste, de 1932; a Associação Recreativa e Escolar de Londrina, de 1934; a Caixa Econômica Federal, de 1937; as primeiras instalações da firma Irmãos Fuganti, de 1940; e o Hotel dos Viajantes, de 1943.

A primeira construção de alvenaria puramente residencial ocorreu em 1936, feita por Eugênio Victor Larionoff, na Avenida Higienópolis, sendo uma imitação dos modelos existentes no bairro

aristocrata paulista. Esta avenida selecionava, no plano original, o setor Centro-Sul como área nobre, cujo valor decrescia em relação ao afastamento tanto no sentido sul como norte da via. Nela, não era permitido construir edificações de madeira, já que era reservada à elite, embora o Paço Municipal e a Igreja-Sede de Londrina o fossem.

O incremento da venda de terras estimulou a formação de um setor para transportar os potenciais compradores, o que fez instalar-se, em 1934, um ponto de carros de aluguel na esquina da Rua Maranhão com a Rua Minas Gerais, cujas quantidade e opulência dos veículos contribuía para a sedução dos compradores. Este ponto situava-se em frente à Praça Willie Davids, considerada o centro da cidade, pois nela também se localizavam a prefeitura, o escritório da CTNP, a associação comercial, a rodoviária e a agência bancária da cidade, o Nossobanco – Banco do Norte do Paraná.

Na década de 40, ocorreu a *Fase do Desenvolvimento Comercial*, quando aconteceu o fortalecimento da estrutura comercial de Londrina. Houve a instalação de atacadistas de gêneros alimentícios e de armarinhos filiais de empresas paulistas, que vendiam para viajantes. A atividade industrial limitava-se à elaboração da matéria-prima regional (máquinas de café e cereais), o que mantinha a dependência em relação a São Paulo e outros centros industrializados. No início, não houve nenhum loteamento aprovado, devido a um crescimento menos acentuado da cidade graças à primeira geada forte da região, em 1942, e à Segunda Guerra Mundial, que durou até 1945. A partir de 1946, começaram a surgir novos loteamentos, numa iniciativa de expansão além dos limites da área urbana estabelecida pela CTNP, sem nenhum plano diretor por parte do poder público.

Segundo Branco & Mioni (1959), o café ainda foi o responsável pelo povoamento da região e pelos investimentos na cidade. A esquina da Avenida Paraná com a Avenida Rio de Janeiro passou a ser o território freqüentado pelos corretores e produtores de café, que usavam o espaço para comercializar o produto. Este local recebeu o nome de a “Pedra do Café”, pois os negócios eram fechados diretamente com os produtores, sem um comércio formal. Esta “Pedra” era integrada a uma rede de comércio mais ampla, que incluía atividades de lazer vivenciadas em pontos de atração localizados nas proximidades, como o Bar Líder e o Cine Teatro Municipal, na Avenida Rio de Janeiro; o Bar Pingüim, na Rua Maranhão; e o Bar e Restaurante Brasserie na Avenida Paraná. Este espaço urbano central abrigava tanto o comércio informal – a “Pedra” ligada estreitamente às atividades de vendas e de lazer – quanto o comércio regular, desenvolvido nos bancos, farmácias e Casas Pernambucanas, além de outros estabelecimentos localizados nas imediações.

Conforme Pellegrini (1995), nos anos 40, depois dos ranchos de palmito e das casas de madeira, uma terceira geração de construções começou a surgir: a dos casarões e sobrados de alvenaria. De características ecléticas, estes palacetes dos senhores do café eram rodeados de jardins, inspirados nas mansões da Avenida Paulista, e expressavam o ideal de poder e ostentação da alta burguesia londrinense. Nos anos 30, a Avenida Higienópolis era um projeto de transposição do estilo de vida de São Paulo para o interior do Paraná. Entretanto, foi a partir das décadas de 40 e 50, que se revela o aburguesamento da vida cidadina. As casas de muros baixos com seus jardins bem cuidados criavam um cenário onde as famílias ainda não se escondiam do mundo público. Contudo, era um território exclusivo de moradias de algumas famílias notáveis da cidade.

Referências à arquitetura européia eram constantes nas construções londrinenses da década de 40. Os modelos preferidos eram o germânico e o normando, com seus amplos telhados, excessivamente inclinados para o clima da região, entradas em arco e desenhos imitando enxaiméis nas fachadas. Tinham estas características o antigo Banco do Brasil, de 1940; a Ginásio Londrinense, de 1942; a Santa Casa, de 1944; e a Escola Normal e Ginásio Estadual de Londrina, de 1946. Entretanto, o melhor exemplo, sem dúvida, é o da antiga estação ferroviária, concluída no final da década.

A primeira estação ferroviária da cidade, inaugurada em julho de 1935, era na verdade um barracão de madeira coberto por telhas cerâmicas. Em 1944, por ocasião da venda da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná à União, e sua conseqüente incorporação à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina,

decidiu-se pela construção de uma nova estação ferroviária, já que o norte paranaense assumia uma importância crescente na economia do Estado. A idéia foi do então diretor da Rede Ferroviária coronel Durval de Brito e a execução ficou sob responsabilidade da firma Irmãos Thá. A obra realizou-se de 1946 a 1950, no mesmo local da antiga estação, resultando essencialmente eclética, com predomínio de elementos da linguagem nórdica, como o enxaimel, o uso de arcos de pedra rústica e de telhados íngremes com falsas mansardas, estes associados a soluções modernas, como uma janela de canto disposta no pavimento superior.

As referências germânicas foram também sentidas nas mansões do período, especialmente no final da década de 40. Atestando o fomento da modernização da época, a casa da propriedade de Claudino Santos, localizada na esquina da Avenida São Paulo com a Rua Jataí (atual Alameda Miguel Blasi), expressava elementos nórdicos, em destaque a “bow-window” de esquadria losangular, os falsos enxaiméis e os telhados íngremes. Já a residência Roherig, localizada na Avenida Higienópolis, esquina com a Rua Tupi, mantém ainda hoje suas formas originais. As citações ecléticas vão desde a estrutura em enxaimel e telhados inclinados com chaminé até o uso de arcos e pedra rústica.

As citações ecléticas, entretanto, não se limitavam à arquitetura germânica ou nórdica, pois houve casos de mansões que buscavam seus modelos no Classicismo. O exemplo mais significativo é o da residência Garcia, também localizada na Avenida Higienópolis. Ela foi projetada e construída por Celso Garcia Cid e o engenheiro João Bobadilha, entre 1945 e 1948, marcando-se pelo uso de colunas e balaustradas greco-romanas.

A instalação do poder judiciário em Londrina aconteceu em janeiro de 1935, ocorrendo no prédio onde já funcionava a Prefeitura Municipal, na esquina das ruas Maranhão e Mato Grosso. Com a construção do Paço Municipal, a Prefeitura, a Câmara e o Poder Judiciário foram transferidos para as novas instalações na esquina das ruas Minas Gerais e Santa Catarina, em 1942. Mais tarde, estas instalações foram demolidas, erguendo-se no local uma agência bancária.

Segundo Souza Junior *et al.* (1996), devido à criação e instalação de novas varas cíveis e criminais, além da necessidade de melhor distribuição da Justiça, tornou-se indispensável a construção de um novo Fórum. O edifício foi situado em frente à Catedral, sendo inaugurado em setembro de 1950. Naquele local ficava a Quadra de Tênis dos ingleses, onde na década de 30 os funcionários da CTNP jogavam tênis. Tratava-se de uma majestosa construção, que deu uma nova fisionomia urbana a Londrina, e que passou a abrigar os cartórios e todas as seções do Poder Judiciário até o ano de 1983, quando o espaço tornou-se insuficiente para reunir todos os serviços. Em termos de arquitetura, o edifício reúne elementos classicistas, principalmente as duplas colunas de seção quadrada da entrada principal, a balaustrada das platibandas que escondem o telhado cerâmico e as molduras das janelas.

A geometrização dos ornamentos apontava para o *Art Déco*, que no momento predominava na cidade. Destacam-se, como características plásticas do prédio, os balcões e altos-relevos das janelas, além dos frisos que percorrem todas as empenas superiores da edificação, conferindo-lhe um caráter clássico, ainda mais acentuado pelo corpo saliente da entrada. Com o crescimento da cidade, o Fórum foi transferido, em 1983, para um novo conjunto construído às margens do Lago Igapó, cedendo seu espaço para a Biblioteca Pública Municipal.

A primeira agência de correios foi instalada em junho de 1934, localizada na Rua Benjamim Constant, próxima à primeira estação ferroviária, inaugurada em 1935. Posteriormente, em início dos anos 50, ela foi transferida para o prédio na Rua Rio de Janeiro, esquina com a Rua Mto. Egídio Camargo Amaral. Suas características formais novamente recaem no *Art Déco*, principalmente pelo jogo volumétrico e ornamentação geometrizada, repetindo aqui o modelo vindo dos centros nacionais.

No final dos anos 40, começaram a surgir as primeiras preocupações com a ocupação do solo, quando entrava em ruína a aparente ordem que o capital inglês definiu para o crescimento da cidade. Ao redor do perímetro urbano, a CTNP havia traçado uma faixa de terras a serem cortadas em lotes de 1 a 3 alqueires, com a finalidade de serem abertas clareiras para hortas, granjas e pequenas culturas.

Entretanto, com o crescimento da cidade, estas chácaras, que serviam de “cinturão verde”, desapareceram, dando lugar a loteamentos que atendiam aos interesses dos loteadores e sem uma orientação geral.

De acordo com Branco & Mioni (1959), embora as primeiras ruas planejadas para Londrina fossem consideradas bem espaçosas para a época, logo elas tornaram-se insuficientes para atender às necessidades do escoamento do trânsito. Algumas ruas tiveram de ser alargadas, como a Rua Duque de Caxias e a Rua Araguaia, na Vila Nova. Quanto à circulação nas primeiras décadas de Londrina, as charretes eram muito utilizadas para o transporte de passageiros, principalmente os que aportavam nas estações ferroviária e rodoviária. Era o meio de transporte mais acessível à população, uma vez que era barato e também por transitar mais facilmente pelas ruas e bairros, onde a pavimentação ainda não havia ocorrido. A chuva formava barro e lamaçais que tornavam quase impossível o movimento de veículos automotores, que viviam encalhando.

Este problema estendeu-se até o fim da década de 40, quando a prefeitura começou a pavimentar as principais ruas do centro, através do qual a passagem de boiadas era cena comum, pois a Avenida Paraná era o caminho mais natural para se atravessar a cidade. Muitas boiadas que chegavam por este caminho eram levadas para o matadouro localizado onde se situa hoje o Teatro Filadélfia, na Avenida Juscelino Kubitschek. Outras boiadas que atravessavam a cidade passavam pela Rua Quintino Bocaiúva, caminho natural de ligação entre as cidades de Jatahy (atual Jataizinho) e Nova Dantzig (atual Cambé).

Como relatório da administração do prefeito Hugo Cabral, referente aos anos de 1947 a 1951, podem ser citadas as seguintes realizações: construção da Praça Gabriel Martins, abertura da Alameda Manoel Ribas, abertura da estrada São Luiz-Eldorado, construção e conservação de pontes, estradas na zona rural, implantação de galerias pluviais, construção de 15 escolas municipais, desenvolvimento da arborização da cidade, criação e início das obras da Casa da Criança e da Nova Rodoviária, e elaboração do sumário plano urbanístico.

Assim, a década de 40 em Londrina foi marcada pelo aumento do número de construções em alvenaria na cidade, principalmente substituindo as antigas obras em madeira, dotando a cidade de uma arquitetura de bases ecléticas e referências *Art Déco*. Como exemplos, tem-se a sede da CTNP de 1940, com formas classicistas, incluindo pilastras e cornijas estilizadas, e o Paço Municipal, inaugurado em 29 de julho de 1942, na esquina das Ruas Minas Gerais e Santa Catarina (atualmente onde se encontra a agência Willie Davids do Banco Bradesco), com características racionalizadas, como limpeza decorativa, janelas retangulares e escalonamento da platibanda.

A sede própria da Associação Comercial de Londrina, fundada por um grupo de empresários em junho de 1937, foi construída na Rua Minas Gerais em estilo *Art Déco*. Inaugurada em janeiro de 1942, apresentava uma composição simétrica de empenas escalonadas com marcação de pilastras, moldura e balcão sinuoso. Na década de 70, o prédio foi demolido e, em seu lugar, foi construído o Edifício Palácio do Comércio, inaugurado em junho de 1976. Em agosto de 1942 foi instalado o Posto de Higiene de Londrina no edifício do Paço Municipal, uma vez que não possuía sede própria, o que aconteceu somente em março de 1949. O novo prédio é o atual Centro de Saúde de Londrina, caracterizando-se por uma construção de formas “adocicadas”, com entrada de esquina, cantos arredondados, janelas retangulares, saliências em friso e base rustificada.

A influência do *Art Déco* foi tamanha que muitas obras londrinenses começaram a apresentar traços de uma arquitetura racionalizada, como fachada recortada, contornos em frisos e geometrização das aberturas, além da platibanda ocultando o telhado em águas. Devem ser citados os hotéis localizados próximos à Estação Rodoviária, na Rua Benjamin Constant, tais como o Berlim, o Aliança, o Triunfo e o Varsóvia (atual Hotel Montreal), todos construídos no final da década de 40 e início da 50.

A partir da metade do século, Londrina surgia no cenário nacional como importante cidade do interior do Brasil, em cuja dinâmica demográfica e econômica estavam vinculados e integrados vários aspectos socioeconômicos. Nesta época, que coincidia com a entrada maciça de capital estrangeiro

no país, começavam a ocorrer transformações na cidade devido às fortes geadas de 1953 e 1955, que provocaram migrações campo-cidade, e à implantação de cursos de nível superior a partir de 1958, através das Faculdades de Filosofia e de Direito, o que formaria uma massa crítica, responsável pela irradiação cultural e política na região.

Os anos 50 caracterizaram-se pela *Fase da Expansão Urbana* da cidade de Londrina, uma vez que o domínio da produção cafeeira passou de São Paulo, que começava a se industrializar, para o Paraná, que intensificou seu setor primário. Projetada inicialmente para 30.000 habitantes, Londrina chegou a cerca de 70.000 no começo da década de 50, sendo que quase a metade desta população assentava-se na área rural, aumentando a interdependência rural-urbana. Além disso, a definição das dimensões finais do Município, com a emancipação dos distritos a oeste, trouxe uma expansão excepcional para a cidade.

A ocorrência das duas grandes geadas, de acordo com Branco & Mioni (1959), praticamente dizimou a cafeicultura paranaense, afetando a economia agrária regional e liberando muita mão-de-obra, cuja população dirigiu-se para as cidades de tamanho médio e também para outras fronteiras agrícolas, como o Mato Grosso e o Paraguai. Londrina sofreu um impacto desconhecido na organização planejada e espontânea da cidade, onde o urbano e o rural ainda se misturavam de forma difusa.

Embora nesta época, começassem a despontar novos centros polarizadores no norte paranaense, como Maringá, projetada juntamente com Londrina e Cianorte, surgiram na cidade vários novos loteamentos, incorporando terrenos de chácaras próximas à área central, como, por exemplo, o *Bairro Shangri-Lá*, cujo projeto urbanístico fora encomendado de São Paulo e considerado avançado para a época. Já a construção de suas edificações demorou para ser executada em função das crises de produção provocadas pelas geadas e da localização de uma população de baixa renda nas suas imediações. Neste loteamento, através de uma proposta modernizadora, foram previstos jardins laterais por onde as ruas do bairro desenhavam curvas sinuosas, permitindo estacionamentos isolados das Avenidas de rápido escoamento.

Com a crescente urbanização de Londrina e o aumento populacional da região, ocorreu um crescimento da demanda de bens industrializados no mercado consumidor. Se, por um lado, houve um maior consumo de bens industrializados provenientes de São Paulo, por outro, formou-se o embrião de um processo de industrialização na própria região. Apareceram alguns grupos regionais que mais tarde transformaram suas indústrias em grandes empreendimentos, como foram os casos da Cacique e da Cervejaria Londrina, futura Skol. Estas indústrias, posteriormente, receberam capitais de fora ou foram incorporadas por firmas maiores.

Neste período, conforme Asari & Tuma (1978), o maior volume de inversões estava voltado para o café; entretanto, o próprio lucro criado por este setor gerou o embrião do processo industrial. Este quadro, tanto no que se refere às grandes e médias indústrias como às pequenas, foi pouco alentador quando confrontado com o dinamismo do setor primário regional e a emergência de um setor terciário bastante promissor, particularmente no Município. A proximidade com São Paulo era responsável, em grande medida, pelo entrave colocado ao desenvolvimento industrial na região.

A partir dos anos 50, intensificou-se uma nova configuração urbana em Londrina, com o desenvolvimento de um processo de extensão e verticalização da cidade. Era a afirmação da confiança dos investidores, a partir de quando a cidade não parou mais de crescer, ocupando suas áreas periféricas. Este crescimento provocou a modernização da arquitetura da cidade, que se abriu à influência paulista, cuja escola tinha bases racionalistas. O resultado foi a implantação da arquitetura moderna e de suas características, tais como volumes prismáticos puros, uso do concreto armado e vidro, jogos de rampas e revestimentos cerâmicos em pastilha.

É importante situar a produção da arquitetura moderna londrinense como resultado da ação de indivíduos que viam a necessidade de afirmação da cidade como pólo de desenvolvimento da região através de uma arquitetura de destaque, que beneficiasse a sociedade através de obras funcionais e

belas. Um papel fundamental teve a *Sociedade de Amigos de Londrina*, cujos esforços foram decisivos para a implantação do Modernismo na cidade. Conforme Segawa (1992), um dos grandes envolvidos nessa associação era Jordão Santoro, amigo do engenheiro Rubens Cascaldi, que, com seu irmão, o arquiteto Carlos Cascaldi, transferiu-se para Londrina.

Os irmãos trabalharam na construção de casas moduladas na cidade. Santoro foi sócio de uma grande agência de veículos, a Autolon, e do Cine Ouro Verde. Construídos lado a lado, ambos edifícios possuem características semelhantes, como o revestimento em pastilhas, os pilares de seção circular e a “invasão” sutil das edificações sobre os espaços urbanos. Entre os dois prédios, que ainda hoje são utilizados como originalmente concebidos, fica um jardim sombreado, circundado pela parede pastilhada do cinema e pela outra composta de *brises-soleil* do Edifício Autolon.

Assim, o Modernismo londrinense expressou-se principalmente através das obras de João B. Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi, que desenvolveram seis projetos de envergadura para a cidade: a Estação Rodoviária Municipal, o Cine Ouro Verde, o Edifício Autolon, a Casa da Criança, o Estádio Municipal e o Aeroporto, além de uma reforma na Santa Casa e algumas residências. O estádio e o aeroporto não foram executados.

Estas obras têm, como características comuns, o jogo múltiplo de rampas, a oposição sutil entre retas e curvas, o purismo geométrico e a leveza aliada a uma lógica extrema. Além destas obras fundamentais, de Artigas e Cascaldi em Londrina, muitas obras contribuíram para a formação do panorama modernista na cidade. A maioria delas constituiu-se de edifícios verticais que foram realizados por construtoras e empregavam os mesmos elementos da linguagem moderna, como o conjunto de edifícios Centro Comercial e os prédios Bosque, América e Comendador Júlio Fuganti. O quadro modernista na cidade completava-se com algumas residências, inclusive projetadas por Artigas e Cascaldi – das quais destacava-se a residência do então Prefeito Municipal Milton Ribeiro de Menezes, de 1950, que não foi totalmente descaracterizada –, e obras isoladas, como a Caixa d’Água da Avenida Higienópolis e o Grêmio Literário e Recreativo Londrinense, de 1952; estas, caracterizadas pelo uso de materiais novos e revestimento pastilhado, entre outros elementos.

A Avenida Paraná, desde o início de Londrina, conservou-se como área comercial fundamental da cidade, constituindo-se na principal artéria e para onde a população deslocava-se pelas mais variadas razões. Além do trabalho, compras e serviços, muitas pessoas dirigiam-se para o centro principalmente em busca do lazer. No início dos anos 50, a Avenida passou a ter calçamento em paralelepípedo, além de ser o local onde a verticalização da cidade se iniciou.

Ao término da década de 50, a cidade de Londrina estava dotada de uma Academia de Direito, uma Faculdade de Filosofia, duas escolas normais, um conservatório de música, seis grupos escolares e 106 escolas do curso primário. Possuía quatro asilos, um albergue noturno, seis postos de assistência médico-sanitária, os hospitais da Santa Casa e do Evangélico e o sanatório no Shangri-Lá. Dentro da cidade, já existiam numerosas casas comerciais, exportadoras e importadoras, por vendas em atacado ou varejo. Havia quatro cinemas: Ouro Verde, Londrina, Jóia e Brasília. Existiam ainda 21 hotéis e cerca de 14 casas de pensão. E a partir de abril de 1952, a cidade passou a contar com um importante jornal diário: a *Folha de Londrina*.

O aeroporto de Londrina, projetado por Rubens e Carlos Cascaldi, foi criado em 1953, em plena “Era de Ouro do Café”, chegando inclusive a receber a terceira colocação em movimento de tráfego aéreo no Brasil. Londrina era considerada a base central de operações aéreas naquela época, pois se expandia para todos os cantos, atraindo viajantes de todas as partes. Muitas cidades circunvizinhas eram então servidas por linhas áreas regulares, como Cornélio Procópio, Sertanópolis e Paranavaí, entre outras, tendo como base tronco o aeroporto londrinense.

Em 1957, de acordo com Ongarato *et al.* (1996), o prefeito Antonio Fernandes Sobrinho autorizou um grupo de londrinenses a procurar um local apropriado para a construção de um lago, no intuito da criação de um Iate Clube. A área encontrada foi considerada excelente por possuir uma garganta de

rochas expostas, iniciando-se assim as medições, levantamentos e desmate. A fundação da barragem ocorreu em abril de 1958 e a inauguração do Lago Igapó em 10 de dezembro de 1959, quando Londrina completava 25 anos. O paisagismo do Lago Igapó foi posteriormente feito por Roberto Burle Marx, embora alterado pelos engenheiros da *Secretaria de Urbanismo, Obras e Viação* (SUOV) da Prefeitura Municipal de Londrina. Possuindo uma área de cerca de 725.000 m², que inundou na época cerca de 32 propriedades, o lago também foi motivado de modo a bloquear o rápido desenvolvimento de favelas naquela região. Uma margem foi destinada à propriedade privada, enquanto que outra foi reservada ao uso público.

Outro importante espaço urbano central foi executado neste período, tratando-se da Concha Acústica. Construída na administração do prefeito Antonio Fernandes Sobrinho, que tinha visto uma obra similar no Espírito Santo, consiste numa variação do tradicional coreto existente na época em quase todas as cidades brasileiras. Projetada pelo arquiteto Henrique Mindlin, foi executada pelo engenheiro civil José Augusto Queiroz, que procedeu algumas modificações de tamanho, textura e número de bancos. A obra foi inaugurada em 1º de maio de 1957 e logo transformou-se em palco de manifestações culturais, populares e políticas. Ponto de encontro da população em finais de semana, a Concha Acústica deteve por muitos anos seu *status* entre os habitantes por ter sido ali o local da primeira estação rodoviária de Londrina.

O entorno na época da inauguração, constava de casas de alvenaria e sobrados, além de casas de madeira com seus quintais ajardinados. No local onde atualmente se encontra o Centro Comercial havia um prosaico parque de diversões infantis. Hoje, somente a Farmácia Central, com suas referências *Art Déco*, continua existindo daquela época passada. Desde o início, ela acolheu o desenvolvimento de seu entorno, sofrendo modificações e intervenções advindas do progresso, e perdendo principalmente seu valor referencial, uma vez que a escala monumental que na época lhe foi outorgada acabou sendo massacrada pelas construções vizinhas. Iniciativas políticas e religiosas acabaram por comprometer seu aspecto contemporâneo, que ainda sofre com a realização de intervenções construtivas.

Entre 1950 e 1960, a população londrinense praticamente dobrou de 70.000 para aproximadamente 140.000 habitantes, aumento este provocado pelas mudanças no campo e pelo crescimento da economia urbana, o que reivindicou, conforme Rios (1980), um processo de industrialização planejada. A *Fase de Desenvolvimento Industrial*, na década de 60, correspondeu a um aumento de consumo de bens industrializados, primeiramente vindos de São Paulo, e depois promovendo uma acelerada implantação de indústrias na região, voltadas ao mercado interno e externo, como a Garcia, Anderson Clayton, Braswey, Utrafértil e Londrifarma.

A partir de 1964, foi colocado em prática o programa de erradicação do café para aumento das áreas de pastagem. Isto levou à necessidade de abertura de novas frentes para a atividade econômica, através de um esforço na diversificação do setor primário e dos programas de industrialização. Além disso, começava a ocorrer a aceleração dos processos migratórios campo-cidade e campo-campo do contingente ocioso liberado, que acabou concentrando-se nas áreas urbanas ou foi à busca de novas fronteiras agrícolas. Somavam-se a isso um processo de “modernização” agrícola, a utilização intensa do capital na área rural e a degradação generalizada do meio ambiente.

O empobrecimento do meio rural e a conseqüente concentração populacional em Londrina acabaram transparecendo na área urbana, o que fez com que essa população se concentrasse na periferia da cidade. Isto levou a administração promover um intenso programa de desenvolvimento urbano, cuja ação visava evitar crises sociais, que poderiam ocorrer pela falta de asfalto, saneamento, transporte e, mais tarde, habitação. O poder público começou a financiar, através do BNH, um vasto processo de ocupação do setor norte da cidade. Este durou até o momento em que era ainda compensador para depois espalhar-se por todo o espaço urbano, em função do aumento de renda fundiária e da elevação dos preços dos terrenos.

Foram da década de 60 os primeiros conjuntos habitacionais de Londrina, situados a distâncias de 6 a 7 km do centro da cidade. Estes núcleos habitacionais foram construídos pela *Companhia de*

Habitação de Londrina (COHAB), órgão criado em agosto de 1965 pelo então prefeito José Hosken de Novaes. Voltados às camadas mais necessitadas da população, os conjuntos habitacionais futuramente transformaram-se numa quase outra cidade, a “Nova Londrina”. Quando os conjuntos habitacionais foram dispostos em áreas distantes, havia na cidade de Londrina cerca de 60% de seus lotes vazios. Além de criar problemas de infra-estrutura, possibilitou-se a valorização imobiliária de “vazios urbanos”.

Além de implantar estes primeiros conjuntos, foi também Hosken de Novaes, prefeito entre 1963 e 1969, quem criou o *Serviço de Comunicação Telefônica de Londrina* (SERCOMTEL) em 1964. Outras obras de destaque da década foram: o Instituto Londrinense de Educação para Crianças Excepcionais (ILECE), de 1960; a Faculdade Estadual de Odontologia e o Anderson Clayton Clube, de 1962; a Faculdade de Música Mãe de Deus, de 1965; o Hospital Infantil de Londrina e o Canadá Country Club, de 1967; e o Instituto Politécnico de Londrina (IPOLON), de 1969.

Pode-se finalmente afirmar que o apogeu do desenvolvimento urbano da cidade de Londrina aconteceu entre as décadas de 50 e 60, período que coincide com a política desenvolvimentista nacional, que acabou se refletindo no âmbito local e, conseqüentemente, na mentalidade de seus administradores. Tanto sua expansão urbana e populacional, como a transformação de sua paisagem arquitetônica, foram produto deste momento histórico, traduzido aqui através da ação de Artigas e Cascaldi, decisiva para a implantação e consolidação da imagem de cidade desenvolvida e essencialmente “moderna”.

Caracterizada pelas construções de madeira, pelas obras ecléticas e pelos exemplares em *Art Déco*, a arquitetura das primeiras décadas de Londrina sobrevive ainda hoje em meio ao cenário contemporâneo desta cidade que, embora jovem, tornou-se um grande centro regional de comércio e serviços. Uma iniciativa preservacionista seria, sem dúvida, uma solução para garantir a preservação dos seus principais monumentos, compreendidos entre as décadas de 30, 40 e 50, de forma que parte da memória histórica e arquitetônica londrinense fosse mantida e, assim, nossa identidade como cidade pioneira fosse para sempre garantida.

Referências Bibliográficas

- ASARI, A. Y., TUMA, M. M. *Aspectos Históricos, Físicos, Econômicos e Institucionais do Município de Londrina*. Londrina : Prefeitura Municipal, 1978.
- BRANCO, G., MIONI, F. (1959) *Documentário Histórico: Jubileu de Prata*. Londrina : Revista Realizações Brasileiras, 1959.
- CARDOSO, A. *Tecnologia da Cerâmica no Norte do Paraná*. São Carlos, 1995. Dissertação (Mestrado em Tecnologia do Ambiente Construído) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.
- JOFFILY, J. *Londres - Londrina*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1985.
- MARX, M. *Cidade Brasileira*. São Paulo : Melhoramentos/EdUSP, 1980.
- NAKAGAWARA, Y. Desenvolvimento Urbano de Londrina. *Jornal Folha de Londrina*. Londrina, dez. 1984. Edição especial de cinquentenário.
- ONGARATO, F., BICUDO, J. N., COSTA, K., BOSCOLI, M. A., FERREIRA, T. G. *Londrina: Década de 50*. Londrina, 1996. Trabalho de Pesquisa – Centro de Estudos Superiores de Londrina.
- PELLEGRINI, D. Londrina. *Revista Ícaro*, n. 125, 1995.
- RIOS, J. A. *Londrina, uma Análise Sociológica*. Londrina : Prefeitura Municipal, 1980.
- SEGAWA, H. Artigas e Cascaldi em Londrina. *Revista Projeto*, São Paulo, mar. 1992.
- SOUZA JR., J. W., HILGENBERG, L. S., VIEIRA, M. C., OLIVEIRA, P. *Patrimônio Histórico de Londrina: Antigo Fórum*. Londrina, 1996. Trabalho de Pesquisa – Centro de Estudos Superiores de Londrina.

ZANI, A. C. *Repertório Arquitetônico e Sistema Construtivo das Casas de Madeira de Londrina*. São Carlos, 1989. Dissertação (Mestrado em Tecnologia do Ambiente Construído) – Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo.

ZORTÉA, A. J. *Londrina através dos Tempos e Crônicas da Vida*. São Paulo : Juriscredi, 1975.

The architecture of Londrina's first decades

Abstract

This article purposes to approach some considerations about architectural practice of Londrina in its early decades, especially its urban development and historical heritage. It is basically a summary of a research monograph carried out for the graduate program of EESC/USP.

Key words: Historical Heritage, History of Architecture, Memory.

CASTELNOU NETO, A. M. N. The architecture of Londrina's first decades. *UNOPAR Cient., Ciênc. Hum. Educ.*, Londrina, v. 1, n. 1, p. 65-75, jun. 2000.

