



UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

KAREN YUKIE OURA

**Verticalização em Londrina - Paraná (1950-2005):
A produção do espaço urbano e seu desenvolvimento pelos edifícios verticais**

São Paulo
2006

Ficha catalográfica

O939v

Oura, Karen Yukie

Verticalização em Londrina-Paraná (1950-2005): a produção do espaço urbano e seu desenvolvimento pelos edifícios verticais / Karen Yukie Oura – São Paulo, 2006.
166 f. : il. ; 30 cm.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –
Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2006.
Bibliografia: f. 98-103.

1. Verticalização. 2. Modernidade. 3. Edifícios Verticais.
4. Urbanismo I. Título.

CDD 711



UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

KAREN YUKIE OURA

**Verticalização em Londrina - Paraná (1950-2005):
A produção do espaço urbano e seu desenvolvimento pelos edifícios verticais**

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie para obtenção do título de Mestre.

Linha de Pesquisa: Urbanismo Moderno e Contemporâneo

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Nadia Somekh

São Paulo
2006

KAREN YUKIE OURA

**Verticalização em Londrina - Paraná (1950-2005):
A produção do espaço urbano e seu desenvolvimento pelos edifícios verticais**

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie para obtenção do título de Mestre.

Aprovada em Dezembro/2006.

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª. Dr^ª. Nadia Somekh (Orientadora)
Universidade Presbiteriana Mackenzie

Prof. Dr. Abílio Guerra
Universidade Presbiteriana Mackenzie

Prof. Dr. Antonio Manoel Nunes Castelnou Neto
Universidade Federal do Paraná

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, com amor.

Às sempre companheiras Lílian e Elvia.

À Batiam, com profundo respeito.

Ao Fábio, com carinho e admiração.

A Vocês, meus queridos, dedico este trabalho com eterna gratidão.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a professora Dra. Nadia Somekh, querida orientadora que, pacientemente, forneceu-me preciosos conselhos e reflexões a respeito desta pesquisa. Sou grata especialmente pelo carinho e amizade que se estabeleceu ao longo desta convivência.

Muito obrigada aos professores Dr. Antonio Castelnou e Dr. Abílio Guerra, pela colaboração com a produção do conhecimento por meio das importantes colocações no exame de qualificação. Todos os conselhos foram esclarecedores e direcionaram este trabalho.

Sou muito agradecida à CAPES e ao Instituto Presbiteriano Mackenzie (Mackpesquisa), pela oportunidade de poder contar com os apoios financeiros de cooperação à pesquisa.

Meus sinceros agradecimentos também aos amigos da Pós-Graduação e do grupo de pesquisa “Verticalização” da FAU-Mackenzie, especialmente Lauro, Taís e Celina (estes sempre presentes em minha vida, apoiando e acompanhando todo o processo da realização deste.

Ao Mestre Gilson Bergoc, que, como diretor do IPPUL forneceu-me dados importantes e “abriu muitas portas” na Prefeitura Municipal ao divulgar a importância da realização deste trabalho para o Planejamento e para as Secretarias da Fazenda e de Obras.

Ao Fabiano Nakanishi, diretor do setor de Avaliação e Fiscalização Imobiliária, pela atenção e informações relevantes sobre o mecanismo e ações dos setores público e privado a respeito da verticalização em Londrina.

Ao pessoal do IPPUL, Secretaria da Fazenda, Secretaria de Obras, Secretaria da Cultura, Corpo de Bombeiros, Departamentos de Geografia e Arquitetura da UEL, Departamento de Arquitetura da UNIFIL, Museu Histórico de Londrina, Folha de Londrina, Rede Paranaense de Televisão (TV Coroados), Clube de Engenharia de Londrina e bibliotecas (Pública de Londrina, FAU-Mackenzie, FAU-Usp Maranhão e Cidade Universitária, FAU-Uel, Fau-Unifil) que subsidiaram a pesquisa com dados e materiais para o levantamento dos objetos de estudo, imprescindíveis na execução desta.

Aos amigos-irmãos jornalistas Eiki e Thaís, os quais sempre posso contar, seja enxergando a cidade de uma forma diferente ao “desbravarmos Londrina” em busca do melhor ângulo dos prédios para fotografia, seja revisando a ortografia.

Ao Jason, pela nova amizade e cuidado com a tradução, mesmo tão longe.

Um agradecimento especial ao Fábio (FAU-Mackenzie Pós-Graduação), Eleni e Daniele (FAU-Mackenzie Graduação) pela paciência e consideração.

Aos estagiários Nancy Cifuentes e Diego Bordin, pelo auxílio na sistematização dos dados.

Aos professores do Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, por todo o aprendizado. Ao professor Dr. Carlos Guilherme Mota, pela amizade e sabedoria, me faz admirar seu trabalho.

À Cláudia Stinco, “estrangeira” como eu, por Suas valiosas dicas sobre pesquisa e cotidiano na metrópole paulistana.

À Eliane, pela compreensão e muitas alegrias. Aos familiares e amigos de Londrina, São Paulo, Cascavel e de outras cidades / países, sempre foram motivadores para a realização de qualquer ação (na área educacional ou profissional) ao torcerem pelo meu progresso.

Meu muito obrigado também à Ângela, pelos serviços de editoração e impressão final.

Finalmente, a todas as pessoas que me apoiaram durante o desenvolvimento da pesquisa, além daqueles que colaboraram direta ou indiretamente para a realização deste trabalho.

RESUMO

A “verticalização” origina-se do termo “vertical” e, em urbanismo, é comum a associação a edifícios de pavimentos sobrepostos com a finalidade de valorização desta parcela da área urbana por meio da multiplicação do seu potencial de aproveitamento. A pesquisa contempla a mudança da paisagem urbana ocorrida em Londrina-Paraná por meio de um breve relato histórico, bem como a verificação e análise dos motivos pelos quais a cidade optou pela construção de edifícios altos originado pelo Edifício Santo Antônio em 1950, até o ano 2005, quando a cidade apresentou uma verticalização significativa. A área central é a mais vertical de Londrina, pois, somente a partir da década de 80 tornou-se possível o atendimento da demanda residencial nos bairros devido às alterações da legislação. Esse processo é significativo pelo impacto físico e ideológico que produz na estrutura sócio-econômica de Londrina, onde se constata uma mudança da paisagem urbana.

Palavras-chave: Verticalização. Modernidade. Edifícios Verticais. Urbanismo.

ABSTRACT

“Verticalization” originates from the term “vertical” and is, in urban studies, commonly associated with buildings of multiple stories constructed for the purpose of increasing the value of a parcel of urban land by multiplying its potential for utilization. This research considers the change in the urban landscape of Londrina, Paraná, by means of a brief historical account, as well as a verification and analysis of the motives for which the city opted to construct tall buildings beginning with the Santo Antônio Building in 1950, through the year 2005, at which point the city showed a significant verticalization. The most vertical section of Londrina is the downtown area, since addressing residential demands in its neighborhoods has been possible only since legislative changes of the 1980s. This entire process is very significant because of the physical and ideological impact these buildings produce in the socio-economic structure of Londrina, as well as the changes they make in the visual character of space.

Keywords: Vertical growth. Modernity. Vertical buildings. Urbanism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Londrina: verticalização como forma de afirmação da identidade progressista.....	24
Figura 02 - Localização de Londrina	25
Figura 03 - Mata virgem do Patrimônio Três Bocas	26
Figura 04 - Figueira existente na região de Londrina	29
Figura 05 - Morfologia do Plano Inicial de Londrina	30
Figura 06 - Primeira derrubada de 10 alqueires da Companhia e os dois primeiros ranchos no Patrimônio Três Bocas (Londrina), em agosto de 1929	32
Figura 07 - Primeira caravana de compradores de terras, em dezembro de 1929	33
Figura 08 - Primeira casa de Londrina	33
Figura 09 - Leva de compradores de terras chegando à Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) em meados da década de 30	34
Figura 10 - Jardineira Catita da CTNP, transportando compradores de terras para o Patrimônio Três Bocas (Londrina)	34
Figura 11 - Derrubada de peroba no Patrimônio Três Bocas (Londrina)	35
Figura 12 - Vista de Londrina, em 15/09/1934	35
Figura 13 - Café: alta produtividade no Norte do Paraná, nos anos 40 e 50	37
Figura 14 - Vista panorâmica de Londrina, início da década de 50	44
Figura 15 - Edifício Santo Antônio (1950)	49

Figura 16 - Verticalização: transformação da paisagem urbana londrinense (Anos 50)	50
Figura 17 - Edifício Autolon (Londrina, 1951)	52
Figura 18 - Edifício Louveira (São Paulo, 1942)	52
Figura 19 - Edifício Sahão (Londrina, 1952).....	53
Figura 20 - Conj. Centro Comercial (Londrina, 1955).....	53
Figura 21 - Edifício América (Londrina, 1957)	54
Figura 22 - Classificação dos Edifícios Verticais pela Altura: Londrina, 1950-1968.....	58
Figura 23 - Classificação dos Edifícios Verticais pelo Uso: Londrina, 1950-1968.....	58
Figura 24 - Edifício Com. Júlio Fuganti (Londrina, 1960)	59
Figura 25 - Associação Rural de Londrina (Londrina, 1966)	59
Figura 26 - Classificação dos Edifícios Verticais pela Altura: Londrina, 1969-1983.....	69
Figura 27 - Classificação dos Edifícios Verticais pelo Uso: Londrina, 1950-1968.....	70
Figura 28 - Edifício Gonçalves (Londrina, 1973)	70
Figura 29 - Edifício Manoel Gonçalves (Londrina, 1974).....	71
Figura 30 - Edifício Center Irene Isabel (Londrina, 1981).....	71
Figura 31 - Edifício Buriti (Londrina, 1976).....	71
Figura 32 - Edifício Imperador (Londrina, 1983).....	71
Figura 33 - Verticalização no Centro: Década de 80.....	73

Figura 34 - Classificação dos Edifícios Verticais pela Altura: Londrina, 1984-1997.....	75
Figura 35 - Classificação dos Edifícios Verticais pelo Uso: Londrina, 1984-1997.....	75
Figura 36 - Edifício Londrina Trade Center (Londrina, 1987)	76
Figura 37 - Edifício Arkádia (Londrina, 1996).....	76
Figura 38 - Edifício Solar Monet (Londrina, 1996).....	77
Figura 39 - Classificação dos Edifícios Verticais pela Altura: Londrina, 1998-2005.....	81
Figura 40 - Classificação dos Edifícios Verticais pelo Uso: Londrina, 1998-2005.....	81
Figura 41 - Edif. Arquiteto Vilanova Artigas (Londrina, Palhano, 2002).....	82
Figura 42 - Edifício Joan Miró (Londrina, Palhano, 2002)	82
Figura 43 - Sunflowers Residence (Londrina, Guanabara, 2002).....	83
Figura 44 - Edif. Solar do Pioneiro (Londrina, Centro, 2002).....	83
Figura 45 - Eurocenter (Londrina, s/d)	83
Figura 46 - Higienópolis Boulevard Center (Londrina, s/d).....	83
Figura 47 - Legenda (PV)	85
Figura 48: Gráfico da Planta de Valores (Londrina 1997, 1998, 2001 e 2005).....	86

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Evolução da população residente no Município de Londrina (1950-2000).....	39
Tabela 02 – Crescimento da população do Município de Londrina (1950-2000)	39
Tabela 03 - Classificação do Edifício pela Altura, segundo o Código de Prevenção de Incêndios	42
Tabela 04 - Evolução da população residente no município de Londrina (1950/1960).....	46
Tabela 05 - Planos Urbanísticos de Prestes Maia.....	52
Tabela 06 - Evolução da população residente no município de Londrina (1970/1980).....	65
Tabela 07 - Localização dos Edifícios Verticais (Bairros): Londrina, 1969-1983	69
Tabela 08 - Evolução da população residente no município de Londrina (1991/1996).....	74
Tabela 09 - Localização dos Edifícios Verticais (Bairros): Londrina, 1984-1997	74
Tabela 10 - Evolução da população residente no município de Londrina (1996/2000).....	79
Tabela 11 - Localização dos Edifícios Verticais (Bairros): Londrina, 1998-2005	80

Tabela 12 - Tabela de Valores de Londrina	85
Tabela 13 - Classificação da Altura (H) dos Edifícios: Londrina, 1950-2005	89
Tabela 14 - Classificação dos Edifícios Verticais pelo Uso: Londrina, 1950-2005.....	90
Tabela 15 - Classificação dos Edifícios Verticais em Relação à Altura (H): Londrina, 1950-2005.....	90
Tabela 16 - Periodização da Verticalização (Ano da Constituição de Condomínio)	91
Tabela 17 - Classificação do Edifício pela Altura, segundo o Código de Prevenção de Incêndios	91

SUMÁRIO

RESUMO	0
ABSTRACT	0
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – A CIDADE DE LONDRINA	24
1.1 Localização	25
1.2 Breve Relato Histórico: o surgimento de Londrina e o desenvolvimento urbano	26
1.2.1 <i>A cidade Ideal: ressonância do urbanismo europeu</i>	29
1.2.2 <i>O Surgimento de Londrina</i>	31
1.2.3 <i>Desenvolvimento Urbano</i>	36
CAPÍTULO 2 – ORIGENS DA VERTICALIZAÇÃO EM LONDRINA (1950-1968): O MODERNISMO NO PLANO URBANÍSTICO DE PRESTES MAIA	43
2.1 Desenvolvimento Urbano	45
2.1.1 <i>Transformação da paisagem urbana: a modernização da arquitetura</i>	47
2.1.2 <i>O Plano Urbanístico de Prestes Maia: influência paulista</i>	50

2.2 A Verticalização no Período	58
CAPÍTULO 3 – A REESTRUTURAÇÃO URBANO-REGIONAL (1969-1983): O IMPULSO DA VERTICALIZAÇÃO	60
3.1 Desenvolvimento Urbano	61
3.1.1 <i>Transformação da paisagem urbana: ampliação e quebra de territorialidade</i>	63
3.1.2 <i>O surgimento das escolas de arquitetura de Londrina</i>	66
3.2 A Verticalização no Período	69
CAPÍTULO 4 – O BOOM RESIDENCIAL VERTICAL (1984-1997): A EXPANSÃO CENTRO-BAIRRO	72
4.1 Desenvolvimento Urbano	72
4.2 A Verticalização no Período	75
4.3 Valorização fundiária	76
CAPÍTULO 5 – A EXPANSÃO DA VERTICALIZAÇÃO (1998-2005): A ZONA SUL VERTICAL	79
5.1 Desenvolvimento Urbano	79
5.2 A Verticalização no Período	81
5.3 Valorização fundiária	84

5.4 A Verticalização em 2005 - Balanço	89
CAPÍTULO 6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	98
WEBGRAFIAS	103
ANEXOS	104

INTRODUÇÃO

Londrina localiza-se no Norte do Paraná, cuja colonização inglesa foi uma das mais significativas em termos de organização territorial e projetual das Cidades Novas realizadas no Brasil no século XX. Cidade relativamente jovem (fundada em 21 de agosto de 1929 e elevada à condição de município em 10 de dezembro de 1934), com um crescimento populacional acelerado (hoje com aproximadamente 450.000 habitantes) e terceira maior economia da região Sul, viu na verticalização uma das formas peculiares de afirmar sua identidade progressista. Almejando-se a imagem de “modernidade” e “metrópole”, nos anos 50, começaram a ser erguidos os primeiros prédios da cidade, que hoje ultrapassam a casa das mil unidades.

A verticalização causa interesse pelo impacto significativo que produz nas estruturas sociais e econômicas das cidades, bem como a mudança na característica visual do espaço (a silhueta urbana se torna alongada). Embora não conste nos dicionários, ela é originada pelo termo “vertical” e, em urbanismo, é comum a associação a edifícios altos, de pavimentos sobrepostos com a finalidade de valorização desta parcela da área urbana por meio da multiplicação do seu potencial de aproveitamento. Esta definição condicionou o estabelecimento da metodologia de pesquisa adotada, sempre baseada na fundamentação teórica a partir dos referenciais bibliográficos.

A realização deste trabalho torna-se importante pela insuficiência de estudos realizados sobre o tema em Londrina e inexistência de levantamentos, inclusive pela Prefeitura Municipal (PML). Por este motivo, estabeleceu-se, como objeto, os edifícios verticais acima de cinco andares localizados no município de Londrina - Paraná, de 1950 até o ano 2005. A pesquisa desenvolveu-se sob o foco dos prédios acima de cinco andares (consideração optada pela legislação¹, que regulamenta o uso de elevador em edificações acima de 10 metros de altura), com “habite-se” e condomínios constituídos², além do uso do elevador como “verticalidade”, justificado pelo fato deste último ser considerado o mecanismo de transporte que permitiu a evolução do processo da sobreposição de pisos - o que contribui para a compreensão da evolução urbana a partir dos edifícios verticais, de forma a constituir um acervo da área do urbanismo para pesquisadores, estudantes, profissionais da área, poder público e interessados em geral.

Metodologia

Em relação ao método adotado, a aplicação do método dedutivo permitiu, no decorrer da análise, uma consideração afirmativa sobre a verticalização como produto social, cultural e do desenvolvimento do capital (mercadologia da indústria da construção civil), além de outros fatores detectados em outros ambientes urbanos (estudo dos antecedentes). A organização da pesquisa exigiu um total de doze ações complementares, a seguir:

¹ Código de Obras do Município de Londrina (Lei nº 997-A, modificação da Lei nº 281.55, p. 30, art. 97): Para os edifícios que apresentarem piso à altura superior a dez metros, referida ao nível da vida pública, é obrigatória a instalação de elevador.

² A constituição de condomínio consiste no desmembramento do edifício vertical.

1. Estabelecimento do tema / objeto de estudo / problemática;
2. Conceituação teórica;
3. Revisão de literatura: verificação dos antecedentes;
4. Coleta (Museu histórico, *in loco*, PML e UEL): imagens referentes à Londrina;
5. Coleta (IBGE e PML) e sistematização de dados: indicadores populacionais, sociais e econômicos;
6. Coleta (PML) e sistematização de dados: planos, leis e códigos;
7. Estabelecimento da periodização a partir do surgimento e alterações nas Leis de Zoneamento (item 6);
8. Coleta (*in loco*) e sistematização de dados / imagens: existência da obra;
9. Coleta (PML) e sistematização de dados referentes ao edifício (endereço, número de pavimentos, unidades e ano de constituição de condomínio);
10. Coleta (PML) e sistematização de dados referentes aos investimentos públicos e valores da terra (planta de valores);
11. Locação dos edifícios em planta: formação de manchas urbanas a partir das construções verticais;
12. Análises e conclusões.

É imprescindível mencionar que intensos levantamentos e respectivas sistematizações fizeram-se necessários até a definição da metodologia adotada. Primeiramente, a busca pelos objetos de estudo na tentativa da identificação de todos os prédios e obtenção dos dados referentes a estes a partir das cópias dos projetos aprovados arquivados no Corpo de Bombeiros. A escolha da entidade deveu-se pela dificuldade de acesso aos projetos do Cadastro na Secretaria de Obras da PML. Detectado o procedimento moroso e ineficaz (já que não foi possível

comprovar que todos os prédios aprovados foram executados e se existiam realmente) buscou-se a alternativa da identificação dos prédios por todas as empresas de elevadores (elemento físico característico de construção de edifícios em altura), um método disperso e arriscado devido à imprecisão, contudo, aparentava elucidar o problema da inexistência de um controle de registro de elevadores na cidade, a contrá-exemplo de São Paulo onde existe o Contru-12 do Departamento de Registro de Elevadores da Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (método utilizado por Somekh, 1987). Sem o sucesso almejado, porque uma das empresas alegou a impossibilidade de fornecimento de dados por questão de preservação da cartela de clientes, optou-se, então, pela catalogação dos edifícios (acima de cinco pavimentos e com o uso de elevadores, salvo edifícios institucionais) *in loco*. Foram coletados o nome e o endereço de cada prédio, além do registro em fotografia e locação em planta (quadras e lotes) dividida em bairros/regiões, cartografia elaborada a partir dos setores censitários do IBGE. Cabe ressaltar aqui o índice da margem de erro (aos possíveis edifícios excluídos) fixado, no máximo, em 5%.

A próxima etapa foi a da coleta dos dados obtidos pela Prefeitura Municipal de Londrina (Secretaria de Obras, Secretaria da Fazenda e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina), tais como endereço, número de pavimentos, total de unidades, além da sua utilização e datas de emissão do habite-se; este último coletado manualmente, pois a Secretaria de Obras iniciou recentemente a informatização de todo seu cadastro. Paralelamente, foi feito o estudo das pesquisas (demografia, economia, sociedade, construção) do IBGE. Com todas as informações em mãos, foi necessário o cruzamento dos dados obtidos e respectiva filtragem, em que se detectou algumas diferenças referentes ao endereço do edifício (o qual optou pela localização obtida *in loco*) e ano de habite-se, cujos 47,29% não tiveram seus anos de emissões localizados, optando-se, assim, pelo ano de constituição de condomínio. A constituição de condomínio se dá logo após a emissão do habite-se, contudo, outro problema veio à tona com a sistematização destas datas. Os dados da PML só foram informatizados a

partir de 1992, ou seja, 32,76% dos edifícios compreendidos entre 1950 (ano do início da verticalização) e 1992 (ano do início da informatização da Secretaria da Fazenda da PML) estavam cadastrados neste último. Restou somente a alternativa da coleta realizada por telefone e *in loco* para que os edifícios fossem diluídos a seus respectivos períodos. Foram encontrados, então, os objetos para esta pesquisa.

A valorização da terra detectada pelo fenômeno da verticalização foi constatada pelos indicadores da mais-valia³ resultante da análise das Plantas de Valores da Prefeitura Municipal, base para o IPTU. A primeira Planta de Valores surgiu em 1984, sendo reformulada em 1986, 2002 e 2005. Pelo motivo da não existência das duas primeiras (1984 e 1986) nos arquivos da Prefeitura, bibliotecas ou museus, foram estudadas somente as plantas de 1997, 1998, 2001 e 2005, cuja análise encontra-se dissertada no último capítulo denominado “Expansão da Verticalização (1998-2005): A Zona Sul Vertical”. Segundo Fabiano Nakanishi, gerente de Fiscalização e Avaliação Imobiliária da Secretaria da Fazenda da PML, para se determinar tais valores, são realizados uma série de procedimentos, um amplo levantamento a partir das amostras *in loco*, em que se identificam quais imóveis estão à venda. Após a identificação, é realizada uma confirmação dos valores (por telefone) junto a particulares e imobiliárias, anúncios em jornais (divulgações nos classificados), *sites* imobiliários e por meio do banco de dados do ITBI. Em casos de impossibilidade do levantamento por amostragem (inexistência de amostras), utiliza-se da metodologia de transposição, desde que essas áreas apresentem mesma densidade, zoneamento, características físicas, equipamentos urbanos, padrão de construções e tamanho dos terrenos.

³ Ascensão de importância (“valor”), valorização. Aumento do lucro e extração de uma taxa máxima de excedente, levando-se em conta uma produção em um determinado lugar. (SANTOS, 2003:150,151)

O recorte para esta pesquisa limitou-se a estudos a partir da valorização da terra (valor do metro quadrado do terreno) e não, da edificação. A justificativa é que, em se tratando de valores da construção, estes são indexados pelo CUB. Além disso, seria necessário um valor médio extraído a partir da pesquisa de cada imóvel (visto que foi constatado que os prédios apresentam características peculiares, tais como número de unidades, pavimentos, localização, usos, equipamentos, materiais, etc.) da amostragem, o que tornaria a pesquisa distorcida. Ateve-se ao resultado, obtido pela regra aplicada (metodologia) no estudo de caso (Londrina), utilizando-se do procedimento de revisão bibliográfica, conceituação teórica e verificação dos antecedentes, coleta e sistematização dos dados (tabulação quantitativa e localizada dos edifícios). A busca de subsídios fundamentais deste baseou-se na revisão de literaturas e análise de leis e programas de incentivo à verticalização, bem como documentações (dados históricos, demográficos, econômicos, geográficos, de semiologia e dos edifícios).

Pressupostos Teóricos

A revisão de literatura foi baseada nos pressupostos do urbanismo teórico moderno-contemporâneo em interface com outras áreas de conhecimento. Castells (1983) propôs em sua obra “A questão urbana” que a análise do espaço urbano se procedesse a partir de sua definição como expressão e estudo das estruturas sociais e produtivas por meio de “elementos do sistema econômico, político e ideológico, bem como a combinação de tais elementos e das práticas sociais derivadas.” A multidisciplinaridade auxiliou no entendimento da complexidade do fenômeno urbano, permitindo maior compreensão do espaço da cidade e o processo de sua verticalização.

Do ponto de vista geográfico, foi utilizado o conceito de espaço de Milton Santos (1994), ao definir que a sociologia urbana trata da inserção do fato urbano na globalidade dos próprios processos sociais. É na formulação capitalista clássica de Weber (1970) que as questões de dominação e rotina deram consistência teórica a esta pesquisa.

O enfoque econômico baseou-se em teorias da economia relacionadas às idéias de marginalização, renda do solo agrário, rede de sistemas e equilíbrio econômico. Marx e Engels colocaram a realidade histórica como ponto de partida de seus estudos, procurando entender a *cidade industrial* como expressão de uma nova ordem. Fundamentando-se na interpretação marxista, este estudo abordou a cidade sob o ponto de vista da produção material (produção do solo urbano) e produção do “ser humano” (produção de relações sociais, que implica demografia).

A metrópole, imagem aspirada pela “Filha de Londres”, teve base na conceituação de Meyer (2004) e reflexões de Castells (1983). As pesquisas de Cesário (1981), Jarreta (1982), Barros (1998), Castelnou (2002) e os documentos de Nixdorf (2004) são referências à particularidade histórica no processo de surgimento da cidade e evolução urbana do local eleito como objeto de estudo. Razente (1983) e Faraco (1998) estudaram o planejamento e gestão urbana, enquanto Yamaki (2003) analisou o desenho da cidade, e Lima (2001) abordou as questões do modernismo e modernidade presentes em Londrina.

Embora a verticalização tenha sido iniciada no Brasil de forma importante entre 1903 e 1906 no Rio de Janeiro com o surgimento de edifícios de escritórios e de uso comercial, estimulados pela abertura da Avenida Central; e, em 1912, na capital paulistana assinalando a Casa Médici como marco da verticalização em São Paulo, ao longo das décadas subseqüentes ela foi intensificada nas duas capitais e em outras grandes cidades brasileiras, mas não se constituiu em temática de relevo para a geografia, história ou o urbanismo naquele momento.

Existem vários autores que, ao pesquisarem esta temática, contribuíram ao conceituar o processo de verticalização. Os primeiros estudos no Brasil ganharam destaques por volta dos anos 80 com as pesquisas de Homem (1982), Somekh (1987) e Souza (1989). Estes estudos precursores eram referentes somente aos grandes centros metropolitanos, como São Paulo, e abordavam o processo de verticalização pelo aspecto econômico, aliado a uma nova forma de morar, dando ênfase aos incorporadores como principal agente produtor deste espaço urbano (Somekh, 1987). Na década de 90, a verticalização começou a ser estudada a partir de outras metrópoles, como Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

O presente estudo contempla a mudança da paisagem urbana ocorrida na cidade a partir da década de 50 até o ano 2005, com breve relato histórico do processo de desenvolvimento econômico e soluções construtivas, bem como a verificação e análise dos motivos (ideológico, cultural, social, político, geográfico, demográfico e econômico) pelos quais Londrina optou pela verticalização, predominante principalmente na região central da cidade.

O primeiro período iniciou-se com a construção do primeiro edifício vertical em Londrina, o Edifício Santo Antônio (antigo Edifício de Apartamentos ECB, construído em 1950⁴), localizado na Avenida Paraná e construído em 1950. A primeira tentativa por parte do Poder Público Municipal de estabelecer normas e diretrizes para o parcelamento do solo urbano deu-se em 1951 pela Lei Municipal nº 133, elaborada por Prestes Maia; e a primeira Lei de Zoneamento surgiu em 1963 (Lei nº 788).

⁴ *Folha de Londrina*. Londrina, 31/10/2004. Coluna Especial: 14, 15p. Não há registros na prefeitura que comprovem efetivamente a data de construção. Informações baseadas em entrevistas concedidas pela síndica Maria das Graças Vargas e confirmadas pelo engenheiro José Augusto Queiroz e outras fontes consultadas pelo jornal.

O segundo período foi demarcado pela implantação da Lei nº 1.635/1969, que se contrapôs à anterior (Lei nº 788/1963), criando um grande número de zonas com diferenciações funcionais bem caracterizadas e critérios rígidos de aproveitamento dos lotes; logo sendo modificada pela Lei nº 2.518/1974, a qual visou aumentar a “produtividade” dos terrenos, principalmente na área central da cidade, o que gerou o adensamento do centro e o surgimento dos primeiros prédios nos bairros vizinhos a partir da verticalização.

Foi a partir da Lei nº 3.706 de 1984 que tornou-se possível o atendimento da demanda residencial vertical nos bairros. Esse deslocamento centro-bairro caracterizou o terceiro período, e observou-se a sua continuidade no quarto período, que iniciou-se em 1998, com a instituição das Leis nº 7.482 (institui Plano Diretor), 7.483 (dispõe sobre o Parcelamento do Solo para fins urbanos), 7.484 (define o Perímetro da Zona Urbana e da Zona de Expansão Urbana), 7.485 (dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo na Zona Urbana e de Expansão Urbana) e 7.486 (estabelece critérios para concepção do Sistema Viário), os quais estão vigorando até hoje. O quarto período encerrou em 2005, pois em 2006/2007 acontece a Revisão do Plano Diretor participativo do Município de Londrina.

Verticalização: Conceituação

Segundo Santos (1994), a cidade é um espaço dinâmico com a atuação constante dos agentes produtores do espaço urbano, resultante do conjunto das práticas, como os conflitos sociais, econômicos e políticos que se expressam na sociedade. Ditado pelos mecanismos mercadológicos, em que imperam a especulação imobiliária operando nos espaços urbanos das cidades contemporâneas capitalistas, existe a predominância da verticalização como uma das formas de lucro numa otimização espacial (Somekh, 1987).

O termo “verticalização” não é encontrado nos dicionários, sendo proveniente de “vertical”, ou seja, perpendicular ao horizonte (Amora, 1999, p. 64). No que se refere à urbe, é comum associarmos a verticalização ao mecanismo de aparecimento de edifícios altos em uma determinada cidade. Então, o crescimento vertical é considerado como a expansão em altura da área construída urbana, ou a constituição da multiplicação da terra urbana, gerando altas densidades construídas (Somekh, 1987).

MACEDO (1987) afirma que “verticalizar significa criar novos solos sobrepostos, lugares de vidas dispostos em andares múltiplos, possibilitando, pois, o abrigo em local determinado de maiores contingentes populacionais do que seria possível admitir em habitações horizontais, e, por conseguinte, valorizar estas áreas urbanas pelo aumento do seu potencial de aproveitamento”.

No fim do século XVIII, resultantes do progresso técnico, ocorreram mudanças de hábitos que transformaram o modo de viver dos homens. Inicia-se a Revolução Industrial e ocorre um enorme progresso no campo da elevação. No Brasil, segundo Katinsky (*in* Ohtake, 2003), o processo tecnológico ocorrido na metade do século XX apóia-se na “invenção técnica” e na “inovação tecnológica”⁵. Sobre este período, Pevsner (2001) diz:

O século XX é o século das massas: educação, lazer e transporte de massa [...] e da velocidade de locomoção. [...] Ambos são expressões do fanatismo tecnológico à época, e a tecnologia é apenas uma aplicação da ciência. [...] Os expressionistas idealizaram seus primeiros arranha-céus de aço e vidro e, finalmente no meio do século, a síntese de cidade-jardim e de cidade metropolitana foi atingida.

⁵ Não se sabe como ocorre a invenção técnica, mas ela ocorre em um certo meio propício e, conforme observado Adam Smith, é condicionada pela extensão e intensidade do próprio mercado, além de não automática. Introdução na rotina dos trabalhos produtivos de um novo “modo de fazer”, ou um novo material. A inovação tecnológica obedece diretamente a um desenvolvimento passível de se tornar institucional, mais facilmente contabilizável. Exemplo: Politécnica, instituição que implantou um plano básico de pesquisa tecnológica, lentamente ampliado para outros setores do processo produtivo moderno.

Segundo MEYER (2004:19):

“Uma das inúmeras definições de metrópole sustenta que, do ponto de vista estritamente funcional, ela é uma congregação de unidades administrativas autônomas que apresentam problemas urbanos comuns. E, de acordo com essa aceção, o seu desenvolvimento sempre está associado às diversas formas de organização urbana, cujo traço principal é uma economia de escala. Observada deste ângulo, podemos afirmar que a metrópole é uma condição e não um resultado da industrialização e do desenvolvimento econômico. [...] a metrópole é a forma de estruturação urbana que o desenvolvimento econômico contemporâneo tende a produzir em todo o mundo. Historicamente, a *metrópole moderna* esteve profundamente associada a processos de industrialização e urbanização aceleradas. O espaço físico resultante da associação desses dois processos identificou-se, por sua vez, com pelo menos três características básicas: congrega enormes populações; é multifuncional; e, possui relações econômicas diferenciadas tanto no âmbito nacional como no internacional. Nesse sentido, a metropolização é descrita como o aprofundamento contínuo dessas características essenciais.

Para CASTELLS (1983:54), “o progresso técnico é frequentemente considerado como a base da metrópole”. A influência do papel desempenhado pela tecnologia com a introdução de novas atividades de produção e de consumo, os desenvolvimentos dos meios de comunicação, os transportes coletivos assegurando a integração de diferentes zonas e atividades, os automóveis contribuindo para a dispersão urbana, as concentrações urbanas de mão-de-obra em volta de unidades de produção industrial detalham sua afirmação.

Somekh (1987) relata que o desenvolvimento da técnica está diretamente ligado às necessidades da reprodução do capital e foi responsável pela reprodutibilidade do solo urbano. Indubitavelmente, o fenômeno da multiplicação dos pavimentos sofreu sua expansão com o aparecimento das grandes estruturas de aço e concreto independentes de sua vedação, além do tratamento plástico unitário em sua volumetria e a utilização dos elevadores nos edifícios, o que substituiu o esforço humano limitador da altura das construções⁶. Ainda em sua

⁶ As construções mencionadas referem-se às cotidianamente utilizadas pelo homem; sendo excluídas, portanto, os grandes monumentos e as edificações que exigiam o dispêndio de energia muscular no tráfego vertical.

dissertação de mestrado, foram apresentados dois processos distintos e com características diferenciadas de produção e localização: o do crescimento vertical terciário ou de escritórios e o residencial - este último predominante (visto que habitação é um fator imprescindível à sobrevivência)⁷. Porém, ambos necessitam da base fundiária para a sua produção.

Porém, o fenômeno verticalização não está atrelado apenas à subserviência ao sistema mercadológico. As cidades e as edificações modificam-se incessantemente e fatores psicológicos como *pseudo-segurança* e ideológicos como *progresso* e *metropolização*, estão diretamente ligados aos conceitos de desenvolvimento ditados pela modernidade. Conforme a formação social à qual está ligada, a ideologia tem uma complexa e contraditória identidade (Joll, 1977 apud Pereira, 1997). “O valor, o poder e o significado constituem, respectivamente, os resultados dos processos de produção econômico, político e semântico ou cultural-ideológico em nossa conceitualização.” (Barrios, 1986)

A semiótica tenta fazer emergir valores simbólicos a partir da análise (urbana, arquitetônica) por meio de trabalhos de ‘leitura’ e aplicação dos seus conceitos no espaço (Stroeter, 1981). Na semiologia, a ideologia é interpretante do significado do signo icônico (neste caso, os prédios que remetem uma relação existencial de segurança, progresso tecnológico ou a organização do espaço da cidade, marcando ritmos e atividades a fim de permitir a identificação dos atores entre si e com referência a seus quadros de vida): “A verdadeira força de uma imagem reside no fato de que ela é uma abstração, um símbolo, a portadora de uma idéia.” (Langer, 1963)

⁷ A autora Somekh (1987) verifica a predominância residencial sobre a terciária na distribuição dos usos na cidade por consequência da verticalização, através de tabelas de distribuição dos usos nas cidades norte-americanas (Fonte: Pamplona, 1981) e no município de São Paulo (Fonte: Sempla, 1985).

A partir da análise marxista, em *Introduction à la critique de la vie quotidienne*⁸, Lefebvre (1991) conceitua:

A ideologia é uma mistura de conhecimentos, de interpretações (religiosas, filosóficas) do mundo e do saber, enfim, uma mistura de ilusões que pode ser chamada de “cultura”. E a cultura é também uma práxis. É um modo de repartir os recursos da sociedade e, por conseguinte, de orientar a produção. É uma maneira de produzir, no sentido forte do termo. É uma fonte de ações e de atividades ideologicamente motivadas.

A modernidade⁹ adquiriu força entre o século passado e o atual, acompanhando as transformações advindas do capitalismo, da industrialização e da urbanização, com o crescimento da humanidade, estabelecendo a crítica e procurando o novo, a transformação, a ruptura e consistindo numa formulação dual, oscilante de uma extremidade a outra: é o transitório, fugidio, contingente - conceitua Baudelaire.(1863) *apud* Harvey (2000), um dos escritores que tentaram lidar com tal sensação de fragmentação, efemeridade e mudança caótica. Do conceito-matriz derivado do latim *modernus* provêm os termos moderno, modernidade, modernismo e modernização, e seus conceitos dependem da perspectiva histórica que os localiza em cada momento além das sociedades culturais em que se manifestam (Souza, 1999 *in* Lima, 2001).

Lima (2001) contextualiza historicamente, ao justificar:

Na sociedade brasileira, desde o progressismo positivista do século XIX, o Moderno assume também o sentido de modelo, como ideal a ser alcançado, segundo cânones estabelecidos a partir dos séculos XIV, XV e XVI com o Renascimento e, acompanhando as transformações advindas do capitalismo; principalmente do final do século XVIII, com a Revolução Francesa, a Revolução Industrial e a expansão da urbanização, avança-se nas chamadas idades moderna e contemporânea em que, política e culturalmente, legitima-se

⁸ Introdução à crítica da vida cotidiana.

⁹ HABERMAS (1983) *apud* HARVEY (2000): Regido pelo Projeto da Modernidade (século XVIII): anseio da revelação das qualidades universais, eternas e imutáveis da humanidade. Os pensadores iluministas usavam o acúmulo do conhecimento gerado por muitas pessoas trabalhando livre e criativamente em busca da emancipação humana e do enriquecimento da vida diária. O domínio científico da natureza prometia liberdade da escassez, da necessidade e arbitrariedade das calamidades naturais. O desenvolvimento de formas racionais de organização social e modos racionais de pensamento prometia a libertação das irracionalidades do mito, da religião, da superstição, liberação do uso arbitrário do poder, bem como do lado sombrio da nossa própria natureza humana.

a crítica, procura-se o novo, a transformação, a ruptura. [...] Urbanisticamente, o modernismo como ‘o novo’ nasceu no final do século XIX como solução para os problemas habitacionais e de circulação das cidades industriais, e firmou-se com a reconstrução das cidades européias após a Primeira Guerra Mundial. A arquitetura e o urbanismo adotam novos métodos em sua produção: a racionalização, a serialização, o espaço zoneado, planejado, a máquina de morar. A arquitetura propõe e constrói seu projeto moderno; o urbanismo o elabora, porém, executa-o parcialmente. O projeto moderno do urbanismo não conseguiu se descartar das propostas do passado e corrói-se no embate com o mercado capitalista.

Enquanto o “Modernismo é marcado pela ruptura com o passado pela construção da nova era, pela construção e destruição” (HARVEY, 1992:26), nascendo dentro do contexto capitalista e estabelecendo-se nas artes, na arquitetura e no urbanismo, sugere a noção de ruptura com o passado, pela destruição criativa que produzia o novo, como processo de mudança.

O conceito de modernização é de difícil compreensão pelo fato do tema ser usado na mais variadas situações na tentativa da superação de condições de inferioridade, desde a implantação de formas modernas, a otimização dos meios de produção sem a promoção de mudanças estruturais, como denunciadora dos equívocos do desenvolvimento, ou implantação de programas e obras, refletindo a ideologia oficial, [...] As propostas modernizantes têm aceitação geral; seus valores, sua visão de mundo e de futuro são, portanto, dominantes.

LIMA (2001:28,32)

Faoro (1992) discorre que a modernidade vista por nós é o avanço social, o resultado do desenvolvimento coletivo, idealizado e dirigido como bem comum, produzindo mudanças estruturais na sociedade. A modernização, ao contrário, é impositiva, organizada pela classe dirigente e normalmente voltada para ela mesma, uma atualização tecnológica. “As mudanças são formais, não atingindo o coletivo, refletindo-se, entretanto, na ideologia laudatória presente na sociedade por divulgação das camadas superiores.”

Segundo Scoffham (1997):

Vivemos numa cultura mundial necessariamente redescoberta e criada e, num mundo de constante renovação, a necessidade de algum tipo de fixação psicológica torna-se cada vez mais importante. [...] Argumentam os modernistas que, para se tornarem modernos, devem expressar as mais atualizadas idéias para atender aos fins da sociedade, desde os funcionais aos psicológicos. O Modernismo não é apenas um estilo, é também um processo. O temperamento antes pessimista da sociedade mudou imperceptivelmente, para que o otimismo novamente se tornasse uma necessidade; para buscar uma nova forma de sobrepujar a mediocridade espelhada que faz com que todos os lugares se pareçam uns com os outros.

Em se tratando de conflitos ideológicos, Suzuki (2003) relata que a vinculação com o Estado foi um dos aspectos mais evidentes da arquitetura moderna brasileira. A intelectualidade nacional, na sua maioria de esquerda, não hesitava em colocar-se ao lado dos governantes, mesmo que estes tivessem posições diametralmente opostas às suas, como foi o caso de Getúlio Vargas, que se cercou de diversos artistas, independentemente de suas posições políticas. Tratavam-se artistas oficiais, servindo a um sistema antagônico às idéias que defendiam¹⁰. Para uma melhor compreensão do processo de desenvolvimento vertical londrinense, uma breve análise dos casos antecedentes (precursores) se faz necessária.

¹⁰ Um dos artistas oficiais foi Vilanova Artigas, que criticou a linguagem modernista nos artigos “Le Corbusier e o Imperialismo” (1951) e “Os Caminhos da Arquitetura Moderna” (1952), chamando Le Corbusier de agente do imperialismo norte-americano. Anos mais tarde, se reconciliou com as idéias do mestre franco-suíço, exercitando os princípios racionalistas, particularmente no conjunto de obras de Londrina.

O Elevador e As Primeiras Construções Verticais

Na Europa, especificamente em Paris, o mundo tomou conhecimento da *Torre Eiffel* - projeto de 1884, elaborado por dois engenheiros suíços supervisionados por *Gustave Eiffel* e apresentado na Exposição Universal em 1889 - na época, a mais alta construção (não-edifício) do mundo e revolucionária no que diz respeito à articulação entre estruturas de aço e elevadores. A Torre contava com 12 elevadores *Edoux* de cabine dupla, que atingia 300 metros de altura em três etapas, sendo capazes de transportar 2.350 passageiros por hora (cada elevador). Conforme Sahr (2000), “historicamente, os Estados Unidos, desde o século XIX, com o advento das tecnologias, do aço e do elevador, apresentaram-se um passo à frente das cidades européias. O monumento de *Washington*, considerado a construção mais alta dos Estados Unidos em 1884, com 169 metros de altura, foi apresentado para o mundo ao lado dos edifícios mais altos das cidades antigas”.

É importante, portanto, nesta pesquisa, entender a evolução tecnológica representada pelo elevador. “A necessidade constante de acumulação capitalista, de produzir em escala maior buscando o aumento de produtividade, exige da técnica soluções a esse problema.” (Marx apud Somekh, 1987)

No século XIX, criou-se uma lacuna entre arquitetura e técnica construtiva, ou seja, a origem da arquitetura atual encontrou-se em avanços técnicos pouco valorizados no momento em que surgiram. Em meados do século XIX, elevadores mecânicos estavam sendo inventados em Boston e Nova York. Como quase todas as invenções do período, os elevadores, a princípio, destinavam-se exclusivamente a fins industriais.

Giedion (2004) discorre que foi Bodargus¹¹ quem propôs o que viria a ser o primeiro elevador de passageiros do mundo. Embora a palavra propriamente dita ainda não estivesse em uso, ele propôs instalar um “mecanismo para alçar os observadores, por meio da energia do vapor”, até o topo da torre central de 91 metros de altura de seu edifício pra a Feira Mundial de Nova York, em 1853.

O primeiro elevador manual foi patenteado em 1846. O primeiro elevador de carga foi inventado em 1850, por Henry Waterman (Somekh, 1987) e o primeiro elevador seguro com a incorporação de sistema de freio (Anexo 01) foi inventado por Elisha Graves Otis e apresentado pela primeira vez no Palácio de Cristal da Exposição de Nova York em 1853, quando seu uso foi demonstrado. O primeiro elevador de passageiros foi instalado por Otis numa loja de departamentos na esquina da Broadway com a Broome Street, também em Nova York, em 1857.¹²

Na Europa, o primeiro elevador foi construído em 1867, na grande exposição de Paris. Era hidráulico e transportava visitantes desde a Galerie des Machines até os terraços, onde os visitantes vislumbravam a cidade de Paris e todo um novo mundo de ferro e vidro (cobertura em ferro corrugado do salão). O primeiro sistema de elevadores (hidráulicos, com fins nada comerciais, tampouco estritamente práticos) para uma construção com as proporções de um arranha-céu moderno europeu foi destinado ao manifesto e monumento da Idade do Ferro que abarcou a segunda metade do século XIX - a Torre Eiffel (GIEDION, 2004:237).

¹¹ Bodargus, James (1800-1874). Relojoeiro, siderúrgico, engenheiro construtor e inventor de grandes engenhosidades (lápis cujo grafite estava sempre afiado, máquina de estampar que produziu os primeiros selos postais ingleses, máquina emissora de sons de mares profundos, etc.). São de sua autoria: Edifício da Editora Harper & Brothers (Franklin Square - Nova York, 1854), o Projeto para a Feira de Nova York, em 1853, armazéns e edifícios de escritórios em St. Louis, na orla do rio, etc. Segundo GIEDION (2004. p. 225, 226) não há como afirmar precisamente se Bodargus foi o primeiro a introduzir a estrutura de ferro fundido como método construtivo, devido à falta de documentação.

¹² Idem *GIEDION*. São Paulo: 2004. p. 235, 236. Corrige-se aqui um erro comum, em que várias publicações anunciavam que o primeiro elevador de passageiros foi instalado no antigo Fifth Avenue Hotel, em 1859 pelo Sr. Tufts, de Boston. Esse foi o segundo elevador de passageiros, segundo G. C. Bebb, diretor de publicidade da Companhia de Elevadores da Otis.

No Brasil, em 1873, foi construído o Elevador Lacerda, em Salvador - uma das principais atrações turísticas da capital baiana até hoje, que compreende uma torre com dois elevadores hidráulicos que transportar até 20 pessoas para bairros situados em níveis diferentes (AMORIM, 1999:28).

Numa conferência na Universidade de Princeton, Wright (1930) conceituava: “o arranha-céu é um ‘estratagema mecânico’ para multiplicar as áreas afortunadas tantas vezes quantas for possível vender e revender a área do seu terreno original” (Benévolo, 2004). Ele é considerado um fenômeno tipicamente norte-americano, ou seja, compreende uma parcela da identidade dos Estados Unidos, onde as primeiras construções verticais ocorreram e foram incorporados à sua mentalidade racional de organização espacial e territorial. Somekh (1987) menciona que a origem do processo de verticalização está associada aos centros terciários americanos e vinculada às condições particulares da formação das cidades norte-americanas e do próprio estágio de desenvolvimento capitalista. “O arranha-céu não é uma sinfonia de linhas e de massas, de cheios e de vazios, de forças e resistências; é, antes, uma operação aritmética.” (Cecchi, 1946 *apud* Benévolo, 2004)

Upjohn (1935) *apud* Giedion (2004) observou que Nova York, Chicago e Mineápolis aspiravam a honra de figurar como berço do arranha-céu, onde vários arquitetos reivindicavam para si a autoria de sua invenção. Segundo Benévolo (2004), os edifícios altos são possibilitados por algumas invenções técnicas, cujo elevador, telefone e correio pneumático permitem o funcionamento de hotéis, magazines e escritórios de qualquer tamanho e com qualquer número de andares:

A construção de edifícios para escritórios de enorme altura, com estrutura em esqueleto de ferro e aço que sustenta as paredes internas e externas, tornou-se um hábito em quase todas as cidades americanas. Esse estilo de construção nasceu em Chicago, ao

menos no que se refere a sua aplicação prática, e essa cidade possui agora mais edifícios do tipo com esqueleto de aço que todas as demais cidades americanas juntas.

A Escola de Chicago constituiu na identificação coletiva dos profissionais responsáveis pela reconstrução de Chicago, quase totalmente destruída por um incêndio em 1871. Sob novos sistemas de construção, surge um moderno centro de negócios, com edifícios para escritórios, grandes magazines e hotéis, a fim de satisfazer as novas necessidades na antiga quadriculação da cidade no século XIX, sendo considerado insuficiente e, na primeira década do século XX, houve a necessidade de um controle urbanístico para a nova escala da cidade realizado pelo plano regulador de Burn e Bennet (1909), que foi a primeira tentativa de ordenar a fase de explosão de edifícios. Na obra *“Origens da Arquitetura Moderna e do Design”*, Pevsner (2001) relaciona a importância da Escola de Chicago: “Encara-se com mente aberta, a tarefa de construir edifícios comerciais, e encontra-se a melhor solução em termos funcionais. Surgiu uma técnica de construção não-tradicional para preencher as atividades do trabalho, e ela foi imediatamente aceita.” Ele ainda relata a inovação desta Escola ao aplicar o sistema de estrutura de ferro (originalmente utilizado para fábricas) aos arranha-céus, detectado pela primeira vez no edifício de dez pavimentos da Home Insurance Company de Chicago, projeto encomendado a William Le Baron Jenney, em 1883, e construído em 1985 (Anexo 02). Tratava-se de um novo tipo de edifício para escritórios, com proteção contra incêndio e promoção do máximo de luminosidade em todos os ambientes, construído com colunas de ferro fundido¹³ e algumas das primeiras longarinas de aço Bessemer já utilizadas num edifício¹⁴.

¹³ Giedion (2004). Baseado na estrutura pioneira de James Watt, no cotonifício Salford, fábrica de sete pavimentos, de 1801 (obra que apresentava ossatura metálica circundada por paredes externas de alvenaria, experimento e cálculo constituinte do primeiro passo para o desenvolvimento da estrutura de aço).

¹⁴ Giedion, *opus citatum*. Isso se deu 30 anos após Bessemer ter tornado público o processo de produção de aço que havia inventado. Outros ramos da indústria haviam-no adotado quase imediatamente; assim logo veio a ser utilizado na manufatura de trilhos ferroviários e na blindagem para navios de guerra.

Em sua dissertação de mestrado, Somekh (1987) analisa as controvérsias a respeito do primeiro arranha-céu. Primeiramente descarta a possibilidade do título ao edifício Equitable Life Assurance Company (1868-70), com aproximadamente 40 metros de altura, projeto de Gilman & Kendall e George B. Post. A justificativa de Wiseman (1970), que caracteriza o suposto primeiro arranha-céu como o edifício comercial precursor, onde as possibilidades do elevador foram realizadas, é questionada por Jencks (1980) ao observar que, apesar da sua altura, o edifício Equitable tem aparência de palácio renascentista de cinco andares com mansardas, não podendo “arranhar” o céu, confirmando o edifício Manhattan (edifício de 16 andares, construído em Chicago, projeto de William Le Baron Jenney) e o edifício Wainwright (edifício de 10 andares, construído em St. Louis, projeto de Louis Sullivan), ambos de 1890/91 e de uso comercial, como os arranha-céus pioneiros. Baseado na clara descrição sobre as características do novo tipo arquitetônico, Louis Sullivan¹⁵ (1975, apud Somekh, 1987) é apontado como o inventor do arranha-céu:

[...] A invenção e o aperfeiçoamento dos elevadores de grande velocidade permitem circulações verticais que outrora eram cansativos e hoje são fáceis e confortáveis, o desenvolvimento da fabricação do aço indicou o caminho para modos de construção seguros, estáveis, econômicos e podendo atingir grandes alturas; o crescimento contínuo da população das grandes cidades, a congestão resultante dos centros e o aumento do valor do solo provocam o crescimento do número de pavimentos.

Ao procurarmos a origem da construção de edifícios verticais no Brasil, devemos compreender sua contextualização. No Rio de Janeiro, centro das decisões políticas da época e onde eram aplicados os investimentos econômicos mais significativos, o processo de verticalização associa-se à introdução dos planos urbanísticos, que incluía o alargamento e abertura de novas avenidas na área central (programa de renovação

¹⁵ SULLIVAN, Louis (1856-1924). Arquiteto americano que estudou na Ecole des Beux-Arts em Paris. Foi precursor da arquitetura moderna, apesar de sua real importância ter sido reconhecida somente depois de sua morte. Frank Lloyd Wright foi orientado por ele de 1887 a 1893. Entre suas obras destacam-se o Auditorium Building (Chicago, 187-1895), Wainwright Building (St. Louis, 1890), Carson Pirie Scott (Chicago, 1899-1904).

urbana adotado pelo prefeito Francisco Pereira Passos, 1903-1906), já que suas ruas eram estreitas, pavimentadas com pedras redondas e sem calçadas, cercadas por casas de um ou dois andares no máximo. Amorim (1999) discorre que foram criadas novas condições para o maior aproveitamento dos terrenos a partir dessas novas medidas:

Nessa época, o Rio de Janeiro era uma cidade com 500.000 habitantes. A abertura da Avenida Central estimula o aparecimento de prédios de escritórios e de uso comercial, com a sede do Jornal do Comércio e o edifício Guinle, com seis pavimentos e estrutura de alvenaria e ferro. Além dos edifícios comerciais, aparecem nessa época, os hotéis necessários a uma capital, tais como o Hotel Avenida (6 andares) e o Palacete (8 andares). O edifício Lafont, do início da década de 1910, marca a verticalização residencial.

Os altos edifícios cariocas começam a surgir no trecho da Avenida Central, depois chamado Cinelândia. O primeiro da avenida, de dez pavimentos, construído em 1925, era um arranha-céu de uso residencial com o Cinema Capitólio embaixo. Entre 1904 e 1910, havia edifícios com estrutura metálica de até oito andares na Avenida Central. Em 1920, a cidade contava com 33 edificações de seis andares e, em 1933, com 249 edifícios de até seis pavimentos, 85 construções entre sete e nove pavimentos e 37 com mais de dez andares (Somekh, 1997).

O final do século XIX é marcado pelo grande crescimento da economia com base na cultura cafeeira. O Brasil, então o maior exportador de cafés do mundo, desenvolve-se industrialmente, principalmente na região Centro-Sul. Em São Paulo, o principal produtor de café do país, a ampliação do sistema comercial e bancário e os setores imobiliário e industrial transformaram-se em áreas de interesse para o investimento de capitais. No início do século XX, há um aumento do ritmo de edificações e surgem as primeiras firmas especializadas no setor de construção civil no Brasil.

A difusão da tecnologia do concreto coincide com a construção das barragens da represa Billings (1910) e consolida-se com a construção, pela Light, da represa de Santo Amaro (Guarapiranga - 1928). A substituição da arquitetura de tijolos pelos edifícios de concreto armado marca o início da verticalização da cidade paulistana. Formam-se as sociedades de capitalização e os bancos de crédito hipotecário que financiavam a construção da casa própria e de edifícios de apartamentos (AMORIM, 1999:34,38).¹⁶

O primeiro edifício construído na capital paulista foi a Casa Médici, no ano de 1912 (Anexo 03), construído pelo arquiteto Samuel das Neves. Era o primeiro edifício de escritórios e estabelecimentos comerciais e primeiro com estrutura de concreto armado, calculado e executado para permitir vários pavimentos (total de nove pavimentos voltados para a Rua Dr. Falcão). Já o Palacete Riachuelo foi o primeiro edifício voltado para habitação e construído posteriormente. Ambos eram de concreto armado e não possuíam elevadores de início, pois, o primeiro elevador no Brasil foi instalado no Hospital Santa Catarina, em 1920, pela empresa Pirie, Villares & Cia. Ltda. Como não havia registro dos elevadores na época¹⁷, ainda é citado, como o primeiro elevador da empresa, o da Penitenciária de São Paulo, no bairro de Santana. Temos, então, a década de 20 como uma referência temporal importante ao pioneirismo do processo verticalizador:

Na década de 1920, ocorreu no Brasil um surto de indústria de bens de produção que produziam aço e estas indústrias de base, que contribuíram para a verticalização, formavam monopólios ou oligopólios e assim o processo de verticalização garantiu lucros acima da média do mercado para estas indústrias. A produção do edifício realizou a reprodução de múltiplas formas do capital, daí emergindo o interesse na expansão da verticalização.

(SOUZA, s.d.:27)

¹⁶ Iidem AMORIM. Atlas Elevadores. São Paulo: Antônio Bellini Editora & Design, 1999. Em 1900 também é instalado pela Light, em São Paulo, o primeiro bonde elétrico. É importante ressaltar que somente após a disseminação da energia elétrica foi possível o uso do elevador (a partir de 1918) e, conseqüentemente o crescimento de edifícios altos.

¹⁷ Somekh (1997). Em 1925, os elevadores atingem um número considerável, a ponto do Poder Público exigir, pela Lei nº 2.818 de 9 de fevereiro, uma licença para o seu funcionamento. Contudo, a legislação só se torna efetiva em 1940, quando é finalmente implementado o Registro de Elevadores - em São Paulo -, resultado do significativo processo de verticalização na cidade. Até essa data, havia apenas uma listagem de todos os elevadores instalados, sem ordem cronológica.

Ao contrário da experiência internacional de verticalização, que é predominantemente terciária e geralmente concentrada nos grandes centros de negócios, a verticalização em São Paulo é predominantemente residencial (SOMEKH, 1997:15).¹⁸

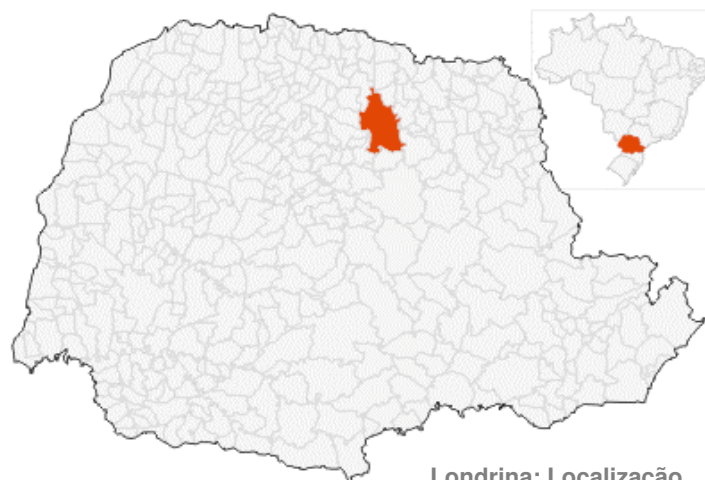
De 1980 a 1984 surgem 2.775 torres construídas pela iniciativa particular, com um total de 111.515 unidades habitacionais. Esse efeito está aliado principalmente ao aumento da população e ao desenvolvimento tecnológico que possibilitou o uso de elevador de passageiros e das grandes estruturas de aço (no Brasil especificamente de concreto). Além disso, com os preços fundiários elevados, a saída foi um desenvolvimento maior para construções verticalizadas, pois com a mesma quantidade de terra era possível obter mais área construída. [...] Na década de 80, dezenas de prédios, de 20 andares ou mais, puderam ser plenamente aceitos pelos seus novos moradores. A antiga imagem da cidade com um Centro verticalizado é substituída pela visão de contínuos conjuntos de prédios que se estendem pelos mais diversos pontos.

(Somekh, 1994 *apud* Amorim, 1999:42,44).

Em se tratando de Londrina, a escolha pelo fenômeno da sobreposição de pavimentos deve-se a uma questão ideológica de progresso. A abordagem da pesquisa discorreu sobre o processo de verticalização de Londrina, proporcionando um estudo que esclarece onde, quando e por que do aumento do número de edifícios numa cidade que sempre teve como lema “o progresso”.

¹⁸ Somekh (1987. 15-18pp.) A autora ainda detecta, em sua dissertação de mestrado, uma involução no crescimento vertical (desverticalização) e faz uma breve análise, atribuindo à legislação restritiva vigente no período, no Município de São Paulo; além do método construtivo adotado (estruturas de concreto armado, sempre em menor dimensão do que as estruturas metálicas) ser outro fator limitante da altura dos edifícios.

1 A CIDADE DE LONDRINA



Londrina: Localização
(s/escala)
Fonte: Perfil, 2004.



Londrina (1938) - Quadrilátero Central Inicial
(s/escala)
Fonte: Yamaki. 2003.



Londrina (BAIRROS - 2002)
(s/escala)
Fonte: PML / IPPUL / Geoprocessamento. 2006.



Fig. 01 - Londrina: verticalização como forma de afirmação da identidade progressista.

Fonte: Foto Paraná e Klaus Nixdorf.
Acervo do Museu Histórico Carlos Weiss.
Organização: Karen Y. Oura.

1 A CIDADE DE LONDRINA

No século XX, entre as experiências mais significativas de organização territorial e projetual das Cidades Novas no Brasil, figura a colonização norte-paranaense, esta ligada diretamente às mudanças das relações econômicas internacionais, que buscavam ampliar o mercado de investimento fora da órbita europeia. Na colonização, deu-se o encontro de duas formas de interesse do capital: a procura de aplicação com perspectiva maior de lucro e a necessidade de mais recursos para investir em infra-estrutura.

Afirma-se com frequência que Londrina fora projetada para 30.000 habitantes, numa ressonância do urbanismo europeu, notadamente o Movimento das Cidades Jardins (Barnabé, 1991), na época em que os CIAM - Congresso de Arquitetura Moderna¹⁹ eram realizados na Europa (Yamaki, 2003). A peculiaridade histórica de seu surgimento e rápido desenvolvimento urbano motivou o presente estudo, cuja escolha dos edifícios como objeto de análise deveu-se à detecção da predominância da silhueta alongada na região central da cidade (adensamento central). A “Filha de Londres” viu na verticalização uma das formas de afirmar sua identidade progressista (Fig. 01), visto que esse fenômeno ocorre simultaneamente aos grandes centros

¹⁹ O CIAM culminou na elaboração da Carta de Atenas (1933) a qual preconizava a organização da cidade em quatro funções básicas: trabalhar, habitar, circular e cultivar o corpo e espírito.

urbanos, acompanhando as idéias de organização da estrutura demográfica e produtiva (forma urbana).

1.1 LOCALIZAÇÃO

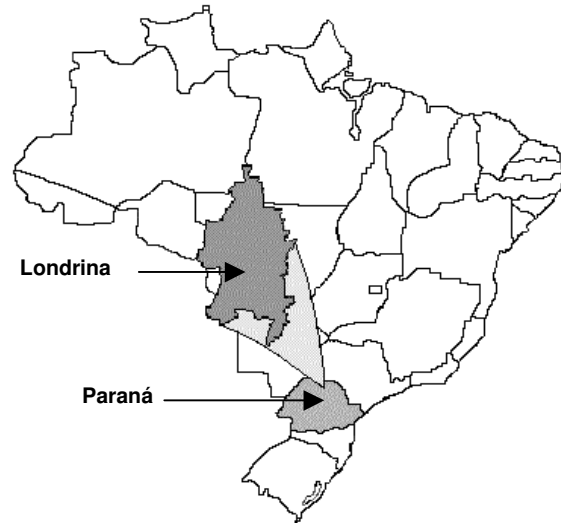


Fig. 02 - Localização de Londrina.

Localização do Município no Estado e no Brasil.
Fonte: IBGE, 2004 .

Londrina localiza-se ao norte do Estado do Paraná, na Mesorregião Norte Central Paranaense (Ipardes, 2004 - Fig. 02), sendo cortada pelo Trópico de Capricórnio a 23°08'47" (latitude sul) e 51°19'11" (longitude oeste). Atualmente, com 71 anos de existência e quase meio milhão de habitantes, ocupa uma posição estratégica em termos geoeconômicos e possui uma área de 1.724,70km² constituídos pelo Distrito Sede e por mais oito Distritos (Lerrovilla, Warta, Irerê, Paiquerê, Maravilha, São Luiz, Guaravera e Espírito Santo), ocupando cerca de 1% da área total do Estado do Paraná²⁰. A zona urbana de Londrina²¹ é de 118,504 km² e a zona de expansão urbana é de 119,796 km², totalizando 238,30 km²; situados a 379 km de Curitiba, 528 km de São Paulo e 1.320 km de Brasília, com uma altitude média de 576 m e clima subtropical.

²⁰ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2000.

²¹ A Lei nº 7.484, de 20/07/98, define o Perímetro da Zona Urbana e da Zona de Expansão Urbana do Distrito Sede do Município de Londrina. A *Zona urbana* compreende as áreas urbanizadas ou em vias de ocupação e as glebas com potencial de urbanização que ainda não sofreram processo regular de parcelamento. A *Zona de Expansão Urbana* é aquela externa à Zona Urbana onde se prevê ocupação ou implantação de equipamentos e empreendimentos considerados especiais e necessários à estrutura urbana. A transformação de *Zona de Expansão* em *Zona Urbana* fica vinculada ao processo de aceitação de loteamentos regularmente aprovados e implantados ou o visto de conclusão de obras regularmente aprovadas e construídas.



Fig. 03 - Mata virgem do Patrimônio Três Bocas.

Foto de clareira (atualmente Londrina) mostra as dificuldades de acesso à região.
Fonte: José Juliani. Acervo do Museu Histórico Carlos Weiss.

Segundo CASTELNOU (2002:19):

Muitos fatores, entre os quais sua grande acessibilidade, continuidade urbana com os municípios vizinhos e intensa migração pendular vêm caracterizando a região londrinense como uma área pré-metropolitana, a qual, devido ao crescimento rápido e desordenado, sofreu várias situações irregulares e de mau uso do solo urbano, ou a desintegração de algumas áreas (vazios urbanos), o que poderia ter sido evitado em todo o processo de ocupação e estruturação de Londrina, caso houvesse ocorrido um planejamento mais eficaz.

Castelnou atribui às iniciativas que marcam sua ocupação, por influência do capital público e privado, a responsabilidade pelas transformações que beneficiaram determinadas parcelas da população ou, ainda, certos grupos econômicos em detrimento de outros.

1.2 BREVE RELATO HISTÓRICO: O SURGIMENTO DE LONDRINA E O DESENVOLVIMENTO URBANO

Londrina foi fundada em 21 de agosto de 1929, tendo surgido em uma “clareira na mata virgem” (Fig. 03), foi elevada à condição de município em 10 de dezembro de 1934 (Schwartz, 1997), portanto, um município relativamente jovem, mas que teve um crescimento populacional rápido, atingindo atualmente quase 500.000 habitantes, sendo considerado o terceiro município do Sul

do Brasil em importância econômica e o quarto (perdendo o terceiro lugar recentemente para Joinville-SC) em população.

A história de Londrina está ligada a uma empresa inglesa, a Paraná Plantations Ltda., e inicia-se na década de 20, momento em que a economia brasileira sofria, ainda, os impactos da Primeira Guerra Mundial, em que esta criara um desafio ao desenvolvimento da indústria nacional. São Paulo apresenta o primeiro surto industrial, centro favorecido, internamente, pela proximidade de áreas fornecedoras de matéria-prima e de mercados consumidores. Na mesma época, a região norte-paranaense ensaia seu aparecimento no cenário econômico nacional. Em princípio, empresários ingleses viram nas terras norte-paranaenses condições propícias para o desenvolvimento de um tipo de atividade econômica que ofereceria um produto básico na época (o algodão) para alimentar a indústria têxtil inglesa, que era um dos principais suportes da economia daquele país.

A cidade foi criada como consequência do loteamento implementado pela subsidiária paulistana da Paraná Plantations Ltda., a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) e que, depois, em 1950, passou a ser Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). A empresa dispunha de recursos financeiros e de um programa de colonização criteriosamente elaborado, inspirado em um trabalho semelhante e bem-sucedido, realizado entre 1910 e 1920, numa área de 40.000

alqueires situada em Birigui, Noroeste do estado de São Paulo, pelo inglês James Miler e pelo escocês Robert Clark. A espacialização territorial deu-se através da ferrovia São Paulo - Paraná²² como eixo estruturador e extensa malha viária (Anexo 04) que objetivou a subdivisão em lotes²³ rurais, urbanos e chácaras.

Todo o Norte do Paraná desenvolveu-se a partir do contexto mais amplo de colonização, em que se planejou a criação de cidades que obedeceriam a funções diferenciadas de acordo com a sua localização. As cidades menores (inicialmente patrimônios, centros comerciais e abastecedores intermediários) foram distribuídas num intervalo de 10 a 15 km de distância e a cada 100 km foram implantadas cidades com funções centralizadoras que se tornariam núcleos econômicos de maior porte (cidades-pólo), como o caso de Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama. À exceção de Londrina, que foi a primeira e por isso fugiu dos controles, as três outras foram cidades planejadas e traçadas nas pranchetas. Imaginava-se que Londrina chegasse, no máximo, a 30.000 habitantes, assim como as demais.

CESÁRIO (1981:36) nos menciona que:

²² A ferrovia ligava inicialmente Ourinhos a Cambará, numa extensão de 29 quilômetros. Houve posteriormente um prolongamento até atingir suas terras, atravessando os rios Cinzas, Laranjinhas, Congonhas e Tibagi.

²³ O loteamento em módulos de 3 a 30 alqueires paulistas possibilitava que colonos sem grandes recursos pudessem comprar seu lote, cujo pagamento era facilitado.



Fig. 04 - Figueira existente na região de Londrina.

Mata nativa dificultava o acesso à colonização da região.
Fonte: José Juliani. Acervo do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss.

O próprio governo paranaense encontra problemas em colonizar a área, devido à dificuldade de acesso à região (Fig. 04) e aos problemas de litígio em decorrência da apropriação indevida da terra. Foram estas talvez, as principais causas de ter o governo do Estado participado de maneira tão inexpressiva na colonização da região. Esta postura do governo foi decisiva para o tipo de aproximação que se estabeleceu gradativamente entre a região e o Estado de São Paulo.

As distâncias modulares entre cidades adotadas pela Companhia eram geralmente adotadas pelas frentes de colonização. Esse modelo pode ser observado em outras regiões do Sul do país.

1.2.1 A Cidade Ideal: ressonância do urbanismo europeu

Todas as cidades projetadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná reforçavam a importância do sítio na concepção integral do plano. Estas se localizavam em lugares altos, geralmente no espigão, favorecendo a questão da salubridade e drenagem. A escolha de um local dominante e simbólico e a articulação com a topografia também eram características das principais cidades coloniais no Brasil (Yamaki, 2003).

Apesar da CTNP não mencionar, nas suas propagandas, o termo Cidade Jardim (em voga nos grandes centros mundiais), é possível afirmar que a colonização do Norte do Paraná foi uma

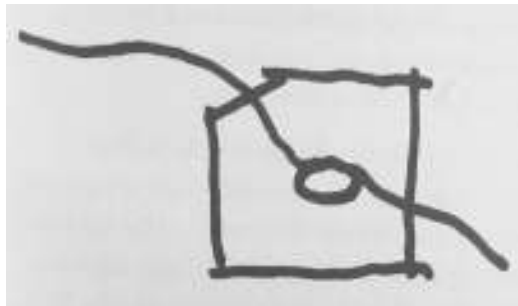


Fig. 05 - Morfologia do Plano Inicial de Londrina

Rasgulaeff projetou inicialmente a Avenida Paraná e posteriormente as transversais Avenidas Rio de Janeiro e São Paulo: é possível tal fato ter influenciado na orientação e parcelamento das quadras.

Fonte: Yamaki, 2003.

ressonância do urbanismo europeu. A *Garden City* proposta na Inglaterra por Ebenezer Howard (1850-1928) foi “um veículo para a reconstrução progressiva da sociedade capitalista dentro de uma infinidade de comunidades cooperativas” (Hall, 2002) que combinava os benefícios e o equilíbrio da cidade e do campo com núcleos urbanos hierarquizados distantes modularmente e ligados por um rápido sistema de transporte (privilegiando-se uma ferrovia intermunicipal). O diagrama proposto originava-se a partir de um Parque Central, e as funções eram agrupadas em anéis concêntricos, onde o principal seria circundado por uma grande avenida. Auto-suficiente, as terras eram administradas pela própria comunidade e seu crescimento era controlado e limitado por uma larga área de cinturão verde perene, contendo não só granjas, mas também toda espécie de instituições urbanas, tais como reformatórios e casas de repouso, que só teriam a ganhar com uma localização rural (Hall, 2002).

Segundo YAMAKI (2003:11), a planta originária londrinense foi projetada por Alexandre Rasgulaeff e ficou conhecida como “planta azul”:

O traçado de Londrina apresenta malha regular, tendo no centro uma elipse (onde se localiza a Catedral, no seu ponto mais alto), esta tangenciada pela Avenida Paraná, que por sua vez se projeta em diagonal pelo espigão (Fig. 05). [...] As “sobras” resultantes da articulação da malha ortogonal e da elipse levaram algum tempo para serem consideradas e receberem a denominação de Praças.

Este centro também é o Centro Simbólico, ou seja, a “organização espacial dos pontos de intersecção dos eixos do campo semântico da cidade” (Castells, 1983), quer dizer, os lugares (Catedral, Praças, Avenida Paraná) que condensam de uma maneira intensa uma carga valorizante, em função da qual se organizou de forma significativa o espaço urbano.

Em suas pesquisas, Barnabé (1991) e Castelnou (2002) destacam as semelhanças às *garden cities*, tais como fixação do perímetro urbano e sua vinculação a um cinturão verde de chácaras, a questão da propriedade de terras e da população ideal de 30.000 habitantes. As influências da Europa ao planejar regiões e projetar cidades estão impregnadas no traçado de Londrina. Tal projeto de espacialização foi motivado por estudo dos precedentes de colonização e de saberes sedimentados.

1.2.2 O surgimento de Londrina

Em 1929, a quebra da Bolsa de Nova York colocou o mundo em crise. No Brasil, ainda irromperia a Revolução de 30 no ano seguinte; fatores que contribuíram para que a Companhia favorecesse os negócios. NIXDORF (2004:36) relata que Arthur Thomas, gerente-executivo da

Companhia e detentor do poder de decisão, instituiu juros módicos, processando-se espontaneamente um clima de autoconfiança:



Fig. 06 - Primeira derrubada de 10 alqueires da Companhia e os dois primeiros ranchos no Patrimônio Três Bocas (Londrina), em agosto de 1929.

Ao serem construídos, os ranchos foram cobertos com folhas de palmito. Mais tarde, foram cobertos com folhas de zinco trazidas de Jatahi, no lombo de burros.

Fonte: George Craig Smith. Acervo do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss.

Os compradores que chegavam não eram investidores endinheirados, e ademais o projeto já previa a implantação de um sistema agrário modelo, que possibilitasse todos adquirirem o seu lote e cultivá-lo. O êxito do plano foi incomum, porque, de certa forma, os compradores pagavam com a renda da própria terra. A floresta transformava-se em lavoura produtiva, atraindo mais e mais gente, porque a fama corria de boca em boca, no Brasil e no exterior (mesmo naqueles tempos de comunicação difícil).

Ainda segundo Nixdorf (2004), em 1929, chegou até o local denominado Três Bocas (nome devido ao número de minas de água existentes - Fig. 06), onde se iniciavam as terras da CTNP e onde foi fincado o primeiro marco de madeira (esse local situa-se na rua Theodoro Victorelli, próximo à Viação Garcia, e que era o ponto final da Estrada dos Pioneiros), a caravana chefiada pelo jovem paulista, filho de ingleses, George Craig Smith, e integrada ainda por Alberto Loureiro, pelo agrimensor/topógrafo/engenheiro russo Alexandre Razgulaeff, por Erwin Froelich e Kurt Jakowatz e mais alguns peões contratados para trabalho de campo e cujos nomes os historiadores não registraram. Abriam uma pequena clareira, construíram os dois primeiros ranchos e mataram a fome com palmito abundante da região.



Fig. 07 - Primeira caravana de compradores de terras, em dezembro de 1929.

Fonte: Acervo do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss.

O mesmo autor continua relatando que, no mesmo ano, em dezembro, chegou a primeira caravana de compradores de terras. Era composta de oito japoneses que vieram acompanhados pelo pioneiro e agenciador de terras da Companhia, Hikoma Udihara (Fig. 07). O primeiro lote, com 15 alqueires, foi adquirido por Mitsuji Ohara. Depois dos ranchos, em 1930 foi construída a primeira casa de madeira de Londrina da era CTNP. Também foi construída a estrada de rodagem ligando Jataizinho ao Patrimônio Três Bocas, seguindo o mesmo leito da picada inicial. O nome Três Bocas passaria a ser Londrina, por inspiração do advogado João Sampaio (orientador jurídico de Lord Lovat - investidor das terras do norte-paranaense e fundador da Brasil Plantations Syndicate Ltd.), significando a cidade "Filha de Londres".

Em São Paulo, no início da década de 30, há um afluxo de capitais disponíveis desviados da produção do café para a indústria, provocando uma consolidação neste setor da economia. Mas é, também, época em que alguns empresários paulistas dirigem seus capitais para outras atividades, como as do setor imobiliário.

A primeira casa de comércio foi construída em 1930 (Fig. 08), na esquina da Rua Duque de Caxias com a Avenida Paraná, além de um armazém em Heimtal, que atendia à maioria dos colonos. Naquela época, o comércio funcionava exclusivamente à base de troca de mercadorias, a moeda era praticamente inexistente.



Fig. 08 - Primeira casa de Londrina.

Casa comercial construída pelo Sr. Alberto Koch, o qual comprou as Datas nº. 1 e 2 (Quadra 22) da CTNP, em 28/11/1930, na Av. Paraná esquina com a Rua Heimtal (atual Duque de Caxias). Fonte: George Craig Smith. Acervo do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss.



Fig. 09 - Leva de compradores de terras chegando à Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) em meados da década de 30.

Fonte: José Juliani. Acervo do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss.



Fig. 10 - Jardineira Catita da CTNP, transportando compradores de terras para o Patrimônio Três Bocas (Londrina).

Fonte: George Craig Smith. Acervo do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss.

Em junho de 1932, os habitantes de Londrina ficaram isolados da civilização, face ao início da Revolução Constitucionalista, visto que a estrada de ferro cujo ponto final ficava em Jataizinho cessou suas atividades logo no primeiro dia do conflito. Estes foram criativos para sobreviverem à falta de materiais, alimentando-se de palmito cru ou cozido e revezando no cuidado com o fogo (que não podia se apagar, já que não haviam fósforos).

Em 1932, chegavam a Londrina, grandes grupos de compradores de terras (Figs. 09 e Fig. 10), que eram alemães, japoneses, italianos, espanhóis e brasileiros. Nessa época, foi inaugurada a estação ferroviária de Jataizinho e instalada a primeira linha telefônica, o que foi um fantástico progresso.

A CTNP dividiu os 515.017 alqueires em pequenos lotes com áreas de 5, 10, 15, 20, 25 e 30 alqueires planejados em faixas alongadas, incluindo, onde possível, uma parte de baixada e outra de espigão, contando ainda com água e acesso por estrada de rodagem mantida pela Companhia. Na parte da baixada, o colono geralmente construía sua casa, a tulha, o paiol, fazia o terreiro e cultivava uma horta e um pomar. Na parte mais elevada, plantava café, até porque ali o frio era menor e, no meio do cafezal, culturas de subsistência, como milho, feijão e arroz. A estrada passava defronte da propriedade e o córrego, onde havia, ficava no fundo.



Fig. 11 - Derrubada de peroba no Patrimônio Três Bocas (Londrina).

Fonte: José Juliani. Acervo do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss.



Fig. 12 - Vista de Londrina, em 15/09/1934.

Fonte: Foto Paraná. Acervo do Museu Histórico Carlos Weiss.

Conforme CASTELNOU (2002:31,32), não havia dúvidas em relação à indicação de um caráter induzido da frente econômica que atingiu a região:

Logo que as primeiras derrubadas da densa floresta de perobas intensificaram-se (Fig. 11), o preço do solo subiu muito. [...] Mas as terras férteis e a respectiva garantia de lucro certo, os planos facilitados de pagamento e a preocupação com as vias de comunicação pela CTNP foram responsáveis pelo sucesso da comercialização dos lotes.

No dia 3 de dezembro de 1934, foi criado o Município de Londrina (Fig. 12), pelo decreto estadual 2519, e instalado o Distrito Judicial. Em 10 de dezembro do mesmo ano, instalava-se o município, sendo nomeado e empossado como primeiro prefeito provisório da cidade (até que se realizassem eleições) Joaquim Vicente de Castro.

Em 18 de julho de 1935, foi inaugurada a estação ferroviária de Londrina. A primeira eleição municipal de Londrina aconteceu em 12 de setembro de 1935, tendo sido eleito como prefeito constitucional o campineiro filho de ingleses Willie da Fonseca Davids, que governou até 30 de maio de 1940.

No ano de 1939, iniciou-se a Segunda Guerra Mundial e a Inglaterra passou a necessitar de recursos. Por isso, o governo britânico adotou uma política de retorno compulsório dos capitais

ingleses aplicados no exterior. Semanalmente a imprensa de Londres publicava uma lista de empresas oferecidas à venda em todo o mundo.

Na época, um anúncio da Companhia de Terras (Anexo 05) apregoava:

Companhia de Terras Norte do Paraná vende a prestações módicas lotes de terrenos na melhor reserva de terras roxas do Brasil. Desde cinco alqueires paulistas. As terras que a Companhia oferece à venda estão collocadas no próspero município de Londrina. Títulos legaes e juridicamente perfeitos, expedidos pelo Governo do Estado. Transportes ferroviário e rodoviário. Rede de optimas estradas para autos e caminhões, ligando todos os lotes às sedes do município e dos districtos. Perfeito serviço diário de jardineiras e omnibus. Escolha nas famosas e uberrimas terras da Companhia um lote para sua chácara, seu sítio ou sua fazenda. Veja o exemplo de dezenas de colonos que hoje são fazendeiros comprando terras da Companhia. Convença-se fazendo uma visita às terras da Companhia; terras bem situadas e na mais favorável altitude para café. Até 31 de dezembro de 1938 foram vendidos 4.918 lotes. E em destaque "Não há saúvas". (saúvas eram formigas que destruíam as plantações).

A fertilidade das terras, fato explorado na propaganda realizada pela Companhia, atraiu migrantes compradores brasileiros (entre eles, paulistas e mineiros) e estrangeiros.

1.2.3 Desenvolvimento urbano

Como já relatado anteriormente, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), responsável pela colonização da região, foi beneficiada por relações de favorecimento dos governos estadual

e federal, fato que demonstrava e reforçava o avanço, na época, do capitalismo inglês pelo Brasil. “Apesar do predatório desmatamento, porém, graças à fertilidade das terras roxas, a diversos favores oficiais e a um eficiente plano de loteamento, ficaram assegurados os extraordinários lucros dos ingleses (Joffily, 1985).” Conforme Nixdorf (2004):



Fig. 13 - Café: alta produtividade no Norte do Paraná, nos anos 40 e 50.

Fonte: Nixdorf, 2004.

As terras avermelhadas norte-paranaenses são originadas pela decomposição de rochas basálticas, pesadas e escuras, resultantes do derrame de lavas ocorridas no sul do Brasil, sendo conhecidas como o segundo solo mais fértil do mundo, perdendo apenas para as terras negras da Ucrânia.

Essas terras férteis propiciaram, à década de 40, a fase produtiva das plantações de café, começando a definir a estrutura econômica da cidade. “O isolamento internacional sofrido pelo país no período entre guerras impulsionou uma política econômica voltada à exportação e, em tais condições, o café norte paranaense (Fig. 13) atingiu grande produtividade nos anos 40 e 50 (Barros, 1998).” O processo de povoamento é dos mais rápidos. Londrina passa a desempenhar o papel de distribuidora da indústria paulista para um novo mercado consumidor. Aumentam as oficinas de reparo e surgem as empresas de beneficiamento de produtos primários (as chamadas “máquinas” de café, arroz, etc.). Estas empresas, que representam o esboço do que seria mais tarde o quadro industrial do município, estavam voltadas para um tipo de

complementação de atividade industrial efetuada em São Paulo ou para atender faixas residuais de consumo.

Em 1944, a totalidade das ações da CTNP passa totalmente para o domínio de empresários paulistas. A situação de dependência econômica em relação a um pólo econômico externo (capital estrangeiro - inglês) desloca-se para o pólo econômico nacional. Conforme CESÁRIO (1981:35):

No tipo de colonização efetuado no Norte do Paraná, a frente capitalista, principalmente pela atuação da empresa promotora do contato, estabeleceu-se com grande vigor, não só determinando atividades econômicas, mas permeando as relações sócio-culturais. A economia dependente em relação a São Paulo, que se instaurou naquela região, gerou o aparecimento de certas características sociais e culturais que se aproximam, em grande medida, dos costumes e comportamentos que caracterizam a vida paulista.

A cidade de Londrina foi, inicialmente, projetada para comportar 30.000 habitantes, mas este número foi rapidamente superado ainda nos seus primeiros 20 anos de existência. Este plano inicial da cidade coincide com a área do atual Centro Principal e demonstra a estratégia dos colonizadores que projetaram a cidade no alto do divisor de águas entre os cursos hídricos dos

Ano	Urbana		Rural		Total (100%)
	Número	%	Número	%	Número
1950	34.230	47,93	37.182	52,07	71.412
1960	77.382	57,40	57.439	42,60	134.821
1970	163.528	71,69	64.573	28,31	228.101
1980	266.940	88,48	34.771	11,52	301.711
1991	366.676	94,00	23.424	6,00	390.100
1996	396.121	96,02	16.432	3,98	412.553
2000	433.369	96,93	13.696	3,07	447.065

Tabela 01 - Evolução da população residente no Município de Londrina (1950-2000).

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1950, 60, 70, 80, 91, 96 e 2000 *in* Perfil 2004 - PML.

Ano	Urbana (%)	Rural (%)	Varição (%)
1950 / 1960	126,06	54,48	88,79
1960 / 1970	11,32	12,42	69,19
1970 / 1980	63,24	-85,71	32,27
1980 / 1991	37,36	-32,63	29,30
1991 / 1996	8,03	-29,85	5,75
1996 / 2000	9,40	-16,65	8,36

Tabela 02 – Crescimento da população do Município de Londrina (1950-2000).

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1950, 60, 70, 80, 91, 96 e 2000 *in* Perfil 2004 - Prefeitura Municipal de Londrina.

Ribeirões Cambezinho e Quati, onde as “classes dominantes”, conforme menciona Tomazzi (2000), logo se instalaram nas melhores áreas e trataram de consolidar seu poder com a implementação de estabelecimentos comerciais que abasteciam os trabalhadores que chegavam para o trabalho na construção civil e na agricultura do município.

Portanto, Londrina nasce de forma tipicamente capitalista (predominância do mecanismo de mercado), em que imperam as transações imobiliárias, surgem os loteamentos e as ruas segundo a racionalidade do impacto do automóvel, fato que se intensifica a partir dos anos de 1970. E, segundo a lógica capitalista, há uma tendência à segregação sócio-espacial e a exclusão de parcela da população do acesso aos meios de consumo coletivo e da moradia.

Pela análise dos dados referentes à evolução populacional do município londrinense (Tabelas 01 e 02), pode-se observar uma constante diminuição da população rural, em oposição a um aumento da população urbana entre os períodos de 1950 a 2000. Quanto mais a cidade se desenvolvia implementando infra-estruturas, o êxodo rural se intensifica, na busca das pessoas por uma melhor qualidade de vida (empregos, aumento da educação, saúde, etc.). Em 1950, a cidade estava se “modernizando”: inicia-se a verticalização dos edifícios. A população predominante ainda era rural (forte cultura cafeeira, atingindo a maior cifra do Brasil), em que 52,07% das pessoas viviam no campo e 47,93%, na cidade. Em 1960, essa situação é invertida

com a presença de 57,40% da população vivendo na área urbana. A população residente na cidade duplicou na década de 60, quando era considerada a “Capital Mundial do Café”.

Londrina foi surpreendida pela geada negra de 1975 que dizimou a cafeicultura paranaense. As pessoas migraram do campo (constata-se redução de aproximadamente 50% da população rural) para a cidade, motivados por uma política administrativa de grande reestruturação urbana (infra-estruturas) que permitiu que a taxa de crescimento populacional urbano na década de 70 fosse de 51,93%, ou seja, passa de 77.383 habitantes em 1960 para 163.528 habitantes em 1970. Conforme Castelnou (2002), essa administração municipal de caráter populista durante os anos de 1970, apoiava-se na política habitacional do governo federal, com a formação de conjuntos habitacionais populares que serviriam para habitação das camadas excluídas do mercado imobiliário. Estes conjuntos foram construídos em áreas muito distantes do Centro Principal, permitindo a existência de vazios urbanos na área intermediária entre o tecido urbano já constituído e os novos conjuntos. A instalação da população nas áreas periféricas resultou no crescimento acelerado em todas as direções de Londrina, em contrapartida a uma forte verticalização da área central da cidade.

A partir de 1980, Londrina se consolida como pólo de desenvolvimento regional (setores: serviços, saúde, ensino superior e pesquisa tecnológica). De 1980 a 1991, o número de

citadinos salta de 266.940 para 366.676 pessoas. “A indústria da construção civil desempenhou um importante papel na economia local, quando este segmento chegou a registrar um crescimento de 8 a 10% ao ano, enquanto que, nacionalmente, esse mesmo setor crescia a 4% ao ano.”²⁴

Dos anos 90 em diante, Londrina continua a crescer demograficamente, contando com 366.676 habitantes em 1991 e 396.121 habitantes em 1996, ultrapassando a casa dos 430.000 habitantes na área urbana.

Os próximos capítulos serão específicos a cada período importante no processo de verticalização e seus impactos na transformação da paisagem urbana da cidade.

Os edifícios objetos desta pesquisa classificaram-se em alta (cuja altura supera os 30 m) e medianamente alta (altura igual ou superior a 12 m e igual ou inferior a 30 m). É importante lembrar que, para o presente estudo, considerou-se como edifício vertical aquele que dispunha o mínimo de cinco pavimentos. A classificação das edificações quanto à altura fundamenta-se no Art. 9º da Seção II do Código de Prevenção de Incêndios do Corpo de

²⁴ PLÍNIO, Sérgio. In http://home.londrina.pr.gov.br/ppa_2005/mensagem_secretario.php (acesso em 30/07/2006).

CLASSIFICAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES QUANTO A ALTURA		CONSIDERAÇÕES
Edificações térreas		Altura contada entre o terreno circundante e o piso de entrada, igual ou inferior a 1,00 m.
Edificações baixas		* $H \leq 6,00m$
Edificações de média altura		$6,00m < H < 12,00m$
Edificações medianamente altas		* $12,00m \leq H \leq 30,00m$
Edificações. altas	Tipo - 1	$H > 30,00m$
	Tipo - 2	Edificações dotadas de pavimentos recuados em relação aos pavimentos inferiores, de tal forma que as escadas de bombeiros não possam atingi-las, ou situadas em locais onde é impossível o acesso de viaturas de bombeiros, desde que sua altura seja $H > 12,00m$.
* \leq (menor ou igual)		
§ 1º - Quando o hall de entrada estiver abaixo do nível da rua, este pavimento será computado, por ser o piso de descarga.		
§ 2º - No caso do ático, o mesmo será analisado de acordo com o código de postura do município.		

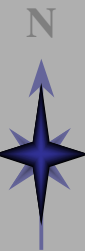
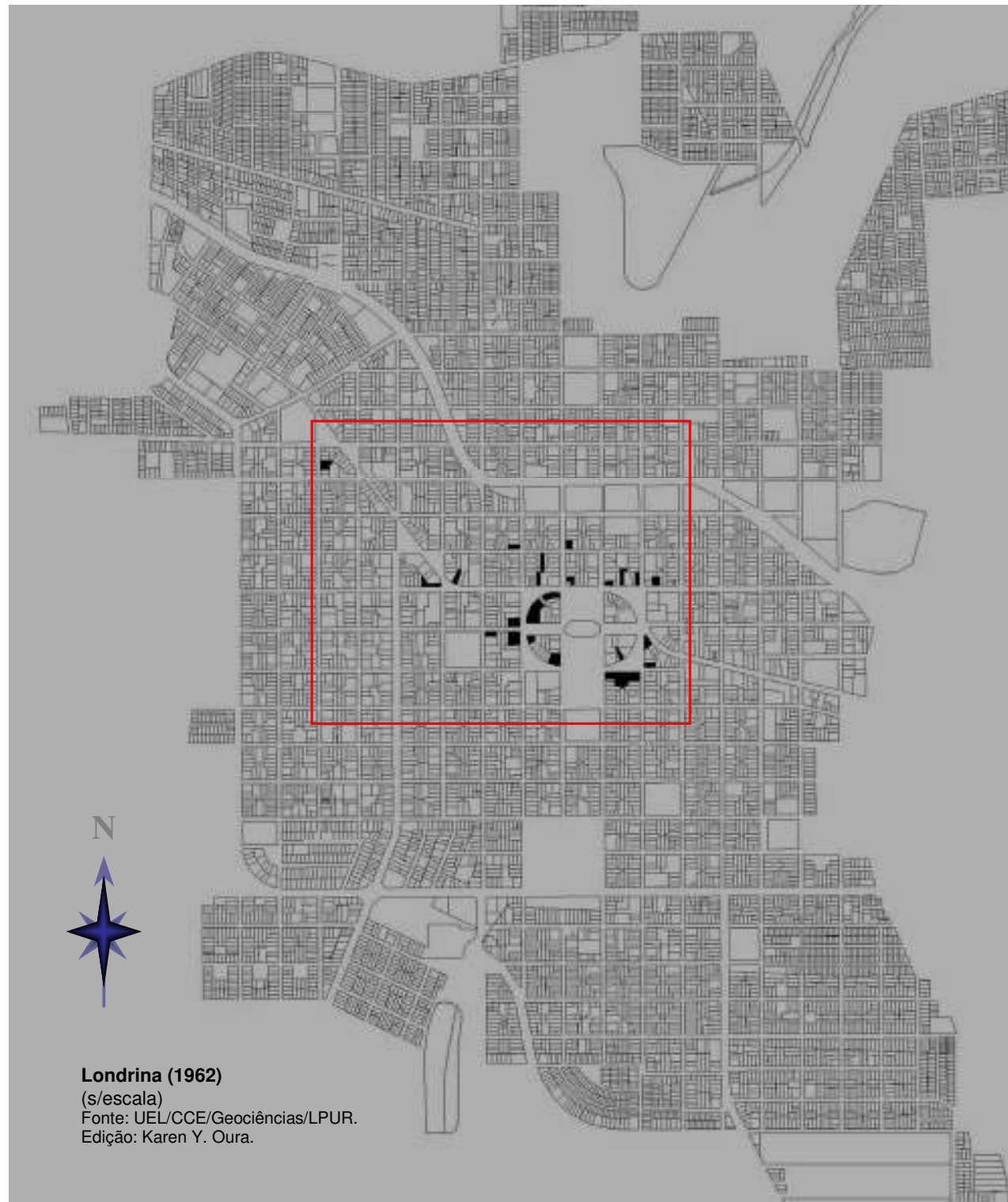
Tabela 03 - Classificação do Edifício pela Altura, segundo o Código de Prevenção de Incêndios.

Fonte: Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, 2001.

Bombeiros da Polícia Militar do Paraná (conforme a seguinte tabela publicada em Boletim Geral do Comando do Corpo de Bombeiros nº 044/2001, de 06/03/2001) - Tabela 03.

A periodização foi estabelecida segundo as legislações municipais, no que se referem às alterações das Leis de Zoneamento e Parcelamento do Solo regulamentadores e direcionadores da expansão ou restrição do adensamento urbano, dividida em quatro períodos: período das origens da verticalização em Londrina com o modernismo no Plano Urbanístico de Prestes Maia (1950-1968); período da reestruturação urbano-regional e o impulso da verticalização (1969-1983); período do *boom* residencial vertical do centro para os bairros (1984-1997) e o período da expansão da verticalização para a zona sul (1998-2005).

2 ORIGENS DA VERTICALIZAÇÃO EM LONDRINA (1950-1968): O MODERNISMO NO PLANO URBANÍSTICO DE PRESTES MAIA



Londrina (1962)

(s/escala)

Fonte: UEL/CCE/Geociências/LPUR.

Edição: Karen Y. Oura.

2 ORIGENS DA VERTICALIZAÇÃO EM LONDRINA (1950-1968): O MODERNISMO NO PLANO URBANÍSTICO DE PRESTES MAIA

A presença do Estado intervindo na política, indústria e alteração urbanística se alterou. Enquanto o governo de Getúlio Vargas (1951-1954) acreditou que a industrialização era o caminho mais curto para a criação do capitalismo industrial, o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) apostou numa industrialização viável pela interdependência e associação, a partir do comprometimento com o capital estrangeiro. Visando o progresso, instaurou-se o Plano de Metas (1956) para atender os setores de energia, transporte, alimentação e indústria de base.

São Paulo avançou com a mudança do processo de produção, resultado do fim da monocultura do café e criação de um Parque Industrial para a produção de bens de consumo. Na capital paulistana das décadas de 40 e 50 Somekh (1987) verifica o adensamento de edifícios verticais - predominantemente residenciais - na região central da cidade, estimulada pelas questões de zoneamento e coeficiente máximo de aproveitamento do terreno. Essa rápida transformação do espaço urbano construído se deveu, em parte, especialmente à entrada do capital estrangeiro no país no governo JK.

ARRUDA (2001: 52,56) relata:



Fig. 14 - Vista panorâmica de Londrina, início da década de 50

Fonte: Foto Paraná. Acervo do Museu Histórico de Londrina Pe. Carlos Weiss.

A cidade de São Paulo submeteu-se a modificações ponderáveis em todos os planos da convivência urbana, adquirindo contornos definitivos de metrópole, substrato do aparecimento das instituições da cultura. [...] Desde o pós-guerra, as grandes cidades mundiais passavam por processos de definição das funções urbanas, de readequação da malha ocupacional do espaço. [...] Horizontalização e verticalização eram processos simultâneos na grande metrópole dos anos 50. Se a concentração das atividades constituiu-se em condição favorável ao desenvolvimento econômico, por outro lado, foi matriz geradora de incontestáveis problemas de sobrevivência urbana. Sem planejamento, ou com planejamento tardio e parcial, o vocabulário nada plástico das dificuldades logo se amplia: inadequação do sistema de esgotos e polui os rios, carência de água potável trazida de longas distâncias, adensamento do tráfego urbano pela precariedade do transporte coletivo, vias insuficientes para o excesso de veículos, em suma, problemas que denotam imediatamente estar-se diante de uma metrópole moderna.

Em Londrina, a partir da década de 40, houve uma rápida transformação da paisagem urbana (Fig. 14), os ranchos de palmito e as casas de madeira (“Arquitetura Vernacular”) davam lugar às construções de alvenaria (“Arquitetura Moderna”) numa fase de expansão da urbe. (Castelnou, 2002). Pelas crescentes urbanização e crescimento populacional, “instensifica-se a demanda de bens industriais no mercado consumidor, [...] formando um embiã de um processo de industrialização na própria região” (Cesário, 1991) atraindo muitos comerciantes, principalmente de São Paulo. A cidade se desenvolveu como estrutura produtiva baseada em um centro comercial e de serviços para toda a região e iniciou-se o fenômeno denominado verticalização.

2.1 DESENVOLVIMENTO URBANO

Em 20 de maio de 1946, foi criada por um grupo formado pela elite cultural e econômica local (profissionais liberais, comerciantes, funcionários e fazendeiros) a Sociedade dos Amigos de Londrina - SAL, uma agremiação sem fins lucrativos, sem compromissos partidários composta por 136 sócios na sua fundação e que se manteve durante cerca de 15 anos. A SAL estava dividida em quatro comissões temáticas (de melhoramentos urbanos, de assistência social, de educação e de cultura) e sua importância consiste no fato deste grupo comandar a maioria dos empreendimentos executados em Londrina, tendo como objetivo a promoção de ações para acelerar o processo de desenvolvimento da cidade, sobretudo nas áreas de obras, infraestrutura e urbanismo. (Suzuki, 2003). Além disso, a SAL influenciou na eleição do candidato a prefeito, que se propôs ser mais um administrador, sem a influência de partidos de coligação que o elegeu. Em 1947, foram eleitos vários vereadores, associados da SAL, juntamente com Hugo Cabral para a prefeitura do município.

Conforme PEREIRA (1997:99):

Os anos da década de 1950 constituíram um período de intensa militância política em um país recém-liberto do Estado Novo e das conseqüências da Segunda

Guerra Mundial; foi um tempo de euforia pacifista e de reconstrução, e de um país em busca de justiça social e desenvolvimento.

Ano	Urbana		Rural		Total (100%)
	Número	%	Número	%	Número
1950	34.230	47,93	37.182	52,07	71.412
1960	77.382	57,40	57.439	42,60	134.821

Tabela 04 - Evolução da população residente no município de Londrina (1950/1960)

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1950 e 1960
in Perfil 2004 - Prefeitura Municipal de Londrina.

Os censos demográficos de 1950 e 1960 realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística apontam um crescimento da população urbana de 126,06%, enquanto a população rural cresceu 54,48%, totalizando uma variação de 88,79% nesse período de dez anos. Além disso, é possível constatar pela (Tabela 04) indicadora da evolução da população residente no município, que foi neste período o início do êxodo dos campos. Em 1950, Londrina contava com 71.412 habitantes, onde 34.230 pessoas residiam na cidade e 37.182 pessoas moravam no campo. A década de 50 foi aquela em que a produção cafeeira do Estado atingiu a sua maior cifra no mercado nacional, representando 47% do total. A paisagem norte-paranaense encontrava-se coberta por extensos cafezais com raras manchas de floresta, o que atraiu enorme contingente populacional para a área, principalmente em direção às cidades.

Neste período, o aeroporto de Londrina chegou a ser classificado como o terceiro colocado em movimento de tráfego aéreo no Brasil, perdendo apenas para Rio de Janeiro e São Paulo. A cidade atraiu o proprietário rural, capitalizado na agricultura, que buscava na cidade o conforto para a sua família, principalmente a educação e os serviços. Atraiu também mão-de-obra para

suprir essa demanda e a urbe crescia extrapolando os limites do quadrilátero projetado pela Companhia de Terras.

Com a expansão populacional, o poder público procurava suprir a falta de infra-estrutura sob pressões e reivindicações populares na exigência de melhorias e pela falta de corpo administrativo e legislação urbanística que lhe propiciasse exercer um efetivo controle desse crescimento. Houve a contratação de equipe técnica de São Paulo para estruturar a administração e elaborar o conjunto de leis para regular a vida municipal. Os engenheiros Rubens Cascaldi - nomeado Diretor de Obras e Viação -, e Ivo Ernesto Lopes de Oliveira iniciaram o processo de organização do espaço urbano.

2.1.1 Transformação da paisagem urbana: a modernização da arquitetura

O crescimento urbano se deu de forma desigual da área periférica da cidade pela atividade terciária, e não pela industrialização. Surgiram muitos vazios urbanos, pois o preço era melhor nas periferias. (Lima, 2001).

Entre 1950 e 1960, foram implantados 67 novos loteamentos. Esta proliferação é explicada tanto pela busca de lucro com lotes urbanos quanto pela especulação imobiliária, que elevou muito o preço dos lotes urbanos, tornando proibitivo o acesso a terra por parte da população de baixa renda, levando o poder municipal a criar os primeiros conjuntos habitacionais de baixa categoria, localizados na periferia da cidade. Também podem ser observados o aparecimento dos primeiros indícios de favelamento (Jarreta, 1978).

Uma nova configuração urbana resultava dessa extensão do perímetro gerado pelo espraiamento numa ocupação de áreas periféricas com o surgimento de novos bairros e da verticalização dos edifícios no centro de Londrina. “Esse crescimento provocou a modernização da arquitetura da cidade, que se abriu à influência paulista, cuja escola tinha bases racionalistas.” (CASTELNOU, 2002:131). Segundo LIMA (2001:133):

A cidade nova, sem referencial histórico próprio e com grande potencial econômico, adota o moderno como meta, o moderno como progresso, sendo São Paulo seu espelho, a imagem visível ao forasteiro - pela verticalização, as grandes avenidas, o dinamismo, a transformação.



Fig. 15 - Edifício Santo Antônio (1950)

Fonte: Arquivo da autora, 2006.

Em 1950²⁵ a cidade contou com a primeira construção vertical - o Edifício Santo Antônio (antigo Edifício de Apartamentos ECB) construído na Avenida Paraná, atual calçadão, entre as ruas Pernambuco e Hugo Cabral (Fig. 15). Conforme arquivos da prefeitura, seu projeto foi aprovado em 1947 e constitui em um prédio de 10 andares e uso misto. Para Yamaki (2004, p.14)²⁶, a construção de edifícios, à época, estava relacionada à afirmação de identidade:

Num primeiro momento, em que a cidade ainda era compacta, a questão tinha mais uma carga simbólica. Falava-se muito em 'a maior estrutura de concreto, o prédio mais alto'. Depois os edifícios passam a ser encarados como uma opção variável de habitação.

Os primeiros edifícios altos reforçaram o conceito de modernidade na arquitetura²⁷ londrinense e, ao apresentar variadas funções indicando o potencial das construções verticais, mais e mais empreendedores da cidade eram seduzidos pela possibilidade de lucro gerado pelo investimento na nova evolução técnica construtiva (Fig. 16). Segundo o engenheiro José

²⁵ *Folha de Londrina*. Londrina, 31/10/2004. Não há registros na prefeitura que comprovem efetivamente a data de construção. Informações baseadas em entrevistas concedidas pela síndica Maria das Graças Vargas e confirmadas pelo engenheiro José Augusto Queiroz e outras fontes consultadas pelo jornal.

²⁶ *Ibid.* P.14. Humberto Yamaki, professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina, em depoimento à *Folha de Londrina*.

²⁷ Arquitetura moderna abrange toda a produção que se prestou como símbolo de progresso e desenvolvimento, desde o proto-racionalismo do final dos anos 40 até os exemplos máximos do funcionalismo arquitetônico da década de 50. (Castelnou, 2002).



Fig. 16 - Verticalização: transformação da paisagem urbana londrinense (Anos 50)

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Londrina Pe Carlos Weiss.

Augusto Queiroz, Londrina sempre acompanhou a evolução das técnicas internacionais, as pessoas almejavam se “modernizar” bem como a modernização de São Paulo, conceituada por ARRUDA (2001:19):

Modernização referia-se ao aceleração das mudanças urbano-industriais, à diversificação dos padrões de consumo, à alteração nas formas de comportamento que passaram a se guiar por princípios semelhantes aos vigentes nos países desenvolvidos.

Pelo enfoque da semiologia, o centro simbólico foi reinterpretado enquanto signo espacial. Houve uma modificação dos sistemas de valores, os edifícios altos se assimilaram à Catedral²⁸ e seu conjunto expressou a modernidade da época.

2.1.2 O Plano Urbanístico de Prestes Maia: influência paulista

Incentivada pela SAL, o prefeito Hugo Cabral contrata Prestes Maia, em 1951, para elaborar o plano urbanístico moderno para Londrina. Prestes Maia, então ex-prefeito de São Paulo (interventor do Estado Novo), atendendo à premência de seu correligionário (UDN), entregou no

²⁸ A modificação do sistema de valores serve de incitação para se traçar o caminho de uma pesquisa semiológica, mas não como transposição simples e direta de uma forma central a outra. O sistema de signos tende a ser um conjunto de relações, seguindo uma referência recíproca, entre eles (CASTELLS, 1983:320).

mesmo ano o plano contendo um plano viário e um anteprojeto da legislação urbana sobre o loteamento, arruamento e zoneamento. Nesse meio tempo, o prefeito Hugo Cabral conseguiu, com o apoio da SAL, eleger seu sucessor Milton Ribeiro de Menezes e aprovar a legislação urbana em 07/12/1951, a qual passou a ser conhecida como Lei nº. 133/51. (Lima, 2001)

Observa-se no “Plano urbanístico de Londrina - 1951” a continuidade de pensamento urbanístico desenvolvido pelo mesmo Prestes Maia no “Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo - 1930”. Em sua pesquisa, Lima (2001) diz que existe uma similaridade no corpo teórico dos planos, apesar do foco ser diferente para cada cidade devido ao contexto inserido. Enquanto Londrina era uma cidade pequena em desenvolvimento que necessitava organizar o espaço por meio de um pequeno plano viário e legislação que controlasse a rápida expansão urbana, São Paulo já era uma grande cidade que necessitava de um plano mais amplo e complexo de abertura de avenidas, além da proposta de verticalização como alternativa para conter o adensamento central, conforme demonstrados na tabela 05, a seguir:



Acima, o Edifício Autolon (Londrina, 1951 Fig. 17), obra do arquiteto Vilanova Artigas que remete ao Edifício Louveira (São Paulo, 1942 Fig. 18), também de sua autoria.

Fontes: Autolon: Arquivo da autora, 2006
Louveira: <http://www2.nelsonkon.com.br> (Acesso em 09/05/06).



PLANO DE SÃO PAULO (1930)

Abrangente, complexo. Reflete as grandes contradições e disputas pelo espaço em uma metrópole industrial.

Privilegia a área central com um projeto complexo de avenidas (reestruturação viária *haussmaniana*), uma proposta de verticalização do centro e um estudo da expansão da cidade.

Defendia o crescimento intensivo da cidade sem limites (vide exemplo das marginais dos rios Tietê e Pinheiros), em contradição ao arquiteto Anhaia Mello, o qual propunha a utilização de controles rígidos para o crescimento da cidade, tanto na verticalização como na extensão.

Modernização tecnológica e eficiência na gestão do espaço; dirigida pelas classes dominantes, criando ou sacramentando privilégios.

PLANO DE LONDRINA (1951)

Compreensivo, organizador. Elaborada para uma cidade pequena em transformação.

Pequeno plano viário acompanhado de uma legislação urbana, focando a expansão da cidade em rápido crescimento (o plano rodoviário foi contido, consistindo-se no necessário para estabelecer comunicações).

Proposta preservacionista no resgate pela naturalização do espaço urbano (pequenos remanescentes e fundos de vale), permeando o construído e o natural, no relevo ondulado do território. Implantados (parcialmente) o Plano de Avenidas, o bairro-jardim e a unidade de vizinhança.

Conceito de modernização cultural e urbanística, assumido pela sociedade; a elite dirigente o solicita e o coordena, seguindo a pista do desenvolvimento como devir, como atualização.

Tabela 05 - Planos Urbanísticos de Prestes Maia

Fonte: Fausto Lima, 2001

Org.: Karen Oura, 2006.

É também nesse período que a cidade conta com vários projetos assinados pelos arquitetos João Batista Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi²⁹, importantes arquitetos modernistas, então encomendados de São Paulo. Entre suas obras destaca-se o edifício vertical Autolon (Londrina,

²⁹ SUZUKI (2003:65,66). A vinda dos arquitetos de São Paulo a Londrina se deveu em função não à origem paranaense de Artigas, mas à presença de Rubens Cascaldi (1919-1978) que, em 1948 recebeu um convite para tornar-se diretor do Departamento de Obras Públicas da Prefeitura Municipal de Londrina. Engenheiro recém-formado, indicou seu irmão mais velho Carlos Cascaldi (que trabalhava na capital paulista associado a Vilanova Artigas) ao ser consultado pelo prefeito Hugo Cabral sobre quem elaboraria o projeto da nova estação rodoviária, no final dos anos 40. Em depoimento à Suzuki, Carlos confirma: “Meu irmão era Diretor de Obras na gestão de Hugo Cabral. Ele arrumou-nos vários trabalhos na cidade [...]”.



Fig. 19 - Edifício Sahão (Londrina, 1952)

Fonte: Arquivo da autora, 2006.



Fig. 20 - Conj. Centro Comercial (Londrina, 1955)

Fonte: Arquivo da autora, 2006.

1951 - Fig. 17) localizado na Rua Minas Gerais 194, que remete ao retrospectivo Edifício Louveira (São Paulo, 1942 - Fig. 18), também de sua autoria.

O Edifício Sahão (1952 - Fig. 19) sito à Avenida Paraná 354, inaugurou uma série de obras verticais feitas pela construtora Veronese, na ativa até hoje. O prédio de seis pavimentos (posteriormente ampliado para oito) foi inaugurado, festejado como um presente e comparado às grandes obras arquitetônicas das capitais brasileiras, pois ali funcionaria o extinto “Hotel São Jorge”, um dos mais luxuosos e sofisticados do país, responsável pela providência de instalação de energia elétrica, até então ausente no município. Este, entre outros edifícios, mostraram o capital dos fazendeiros do café construindo a cidade moderna.

Entre outros edifícios verticais marcantes merecem destaques os Edifícios Bosque e o Conjunto Centro Comercial, ambos assinados pelo engenheiro Américo Sato e realizadas pela construtora Veronese. O Edifício Bosque (1955) sito à Rua Piauí 235, com seus 17 andares e ostentando uma planta em “H” foi considerado o prédio mais alto da região na época. Já o Conjunto Centro Comercial (1955 - Fig. 20) transformou a paisagem urbana paisagem urbana com suas seis torres residenciais de 23 andares na Rua Piauí 191. Desta época são também o Edifício Monções (1953), Manella (1956), Tóquio (1956), América (1957 - Fig. 21), Alvorada (1957), etc,



Fig. 21 - Edifício América
(Londrina, 1957)

Fonte: Arquivo da autora, 2006.

todos apresentando praticamente as mesmas soluções formais, como podemos observar nas figuras.

Foi também em 1957 que o prefeito Antonio Fernandes Sobrinho deu autorização para a criação de um lago. O Lago Igapó nasceu do desejo de uma parte da sociedade em construir um clube náutico, repetindo a experiência da Pampulha de Belo Horizonte, cuja recriação da paisagem artificializava a natureza do interior paranaense. Lima (2001) afirma o estabelecimento de uma parceria entre poder público e sócios para a construção do late Clube, onde o primeiro entraria com parte das terras e mão de obra e o segundo com o restante das terras e o material de construção. Para o anteprojeto de sua sede social, um concurso nacional foi realizado e a premiação do primeiro lugar foi dado ao projeto da equipe Sanovicz, Katinsky, Toscano, recém formados na Fau-Usp. A agremiação entrou em crise financeira junto com a produção cafeeira, no início da década subsequente, e a obra parou na fundação. O Lago Igapó foi inaugurado na comemoração dos 25 anos de Londrina, em 10 de dezembro de 1959.

Segundo CASTELNOU (2001:123)

O paisagismo do Igapó foi posteriormente proposto por Roberto Burle Marx, embora alterado pelos engenheiros da Secretaria de Urbanismo, Obras e Viação - SUOV da PML. Possuindo uma área de aproximadamente 725.000m²m 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.

Em termos desenvolvimento nacional, entre 1955 e 1960 sob forte sentimento desenvolvimentista da administração de Juscelino Kubitscheck, o país teve um impulso econômico e sofreu grandes transformações, dentre as quais se destaca a implantação da indústria automobilística em 1956 - GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) - e a inauguração de Brasília em abril de 1960. A experiência da construção da Capital do Brasil em 03 anos e 10 meses no Planalto Central correspondeu ao período de maturação do Movimento Moderno da arquitetura no Brasil. “O discurso dos arquitetos tentou intensamente procurar e explicar o conteúdo social da arquitetura Brasileira.” (PEREIRA, 1997:99)

Em 1960, houve praticamente uma duplicação do número de pessoas, saltando para 134.821; porém, a predominância agora era de residentes urbanos (77.382 habitantes) a rurais (57.439 habitantes). Este fato pode ser explicado pela política nacional de erradicação do cultivo do café elaborado pelo GERCA (Grupo Executivo de Racionalização da Cafeicultura) aliado às geadas e secas ocorridas nos anos 60, resultado do esgotamento do solo em algumas localidades da região, implicando no êxodo rural intenso, ocorrendo uma forte migração para a área urbana. (Barros, 1998).

Este período correspondeu também a “um aumento de consumo de bens industrializados em Londrina, primeiramente vindos de São Paulo, depois promovendo uma acelerada implantação de empresas na região, voltadas para o mercado interno e externo.” (CASTELNOU, 2002:123). Indústrias foram implantadas, estimuladas por atrativas formas de financiamento e isenção de impostos pelo governo estadual.

Os primeiros conjuntos habitacionais surgem na década de 60, distantes cerca de 6 a 7 km do centro de Londrina. Castelnou (2002:126) afirma que a ocupação da região norte da cidade, então financiada pelo BNH (Banco Nacional de Habitação) durou até o momento em que se compensava, se espalhando, depois, por todo o espaço urbano, em função do aumento de renda fundiária e elevação dos preços dos terrenos:

Surgem os núcleos habitacionais construídos pela COHAB (Companhia de Habitação de Londrina), voltados às camadas mais necessitadas da população, os conjuntos habitacionais futuros se transformaram em uma quase outra cidade. Deve-se sublinhar que, quando os conjuntos habitacionais foram dispostos em áreas distantes, havia no núcleo da cidade de Londrina cerca de 60% de seus lotes ainda vazios. Além de criar problemas de infra-estrutura, possibilitou-se através desta iniciativa, a valorização imobiliária de “vazios urbanos”.

A primeira lei de zoneamento de Londrina surgiu somente no início de 1963, estabelecendo os perímetros de cada zona adotada. Segundo FARACO (1998:78), a Lei nº. 788/63, bastante

simplificada em relação à Lei nº. 133/51; introduziu os critérios de coeficiente de aproveitamento do terreno, além de estabelecer limites de densidades demográficas nas zonas residenciais e cujos indicadores para efeito de cálculo da densidade relacionavam-se à área útil da habitação:

As zonas estabelecidas reforçam a ocupação existente, que nessa época se caracterizava pela ocupação do núcleo central por atividades comerciais e residenciais das classes de maior renda e ao redor, em pontos isolados, ratificam as características do adensamento do núcleo central e a baixa densidade periférica ao estabelecer um maior coeficiente de aproveitamento no centro e diminuindo-o em direção a periferia.

Além disso, RAZENTE (1983:267) discorre que na década de 60 o crescimento urbano foi influenciado por três elementos principais: a rodovia BR-369, o aeroporto e o Lago Igapó.

Londrina teve um crescimento conduzido pelo capital imobiliário e definindo duas direções principais: sentido norte-sul (limitado pela BR-369 e pelo Lago Igapó) e sentido leste-oeste (ao longo da rodovia federal). O espaço urbano configurava 3 formas diferenciadas, ou seja, um *centro* (simbólico, administrativo-comercial); uma *área central* (assentamento das classes dominantes, quadrilátero da CTNP) e a *periferia*, que começava a se desenhar sobre a carência de serviços e equipamentos urbanos.

Esse processo de urbanização de Londrina foi um dos mais acelerados ao desempenhar a função de pólo regional (papel a que foi destinada) econômico-estrutural. Numa região cuja alta densidade demográfica pode ser explicada pelo tipo de colonização, é uma cidade que sempre

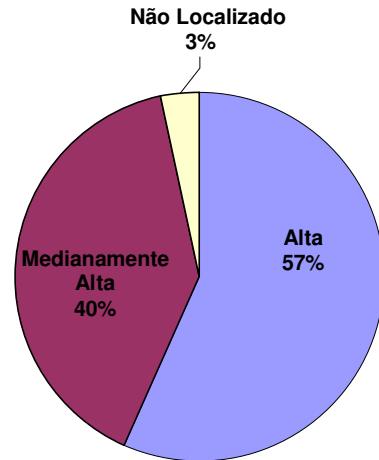


Fig. 22 - Classificação dos Edifícios Verticais pela Altura: Londrina, 1950-1968.

Fonte: Karen Y. Oura, 2006.

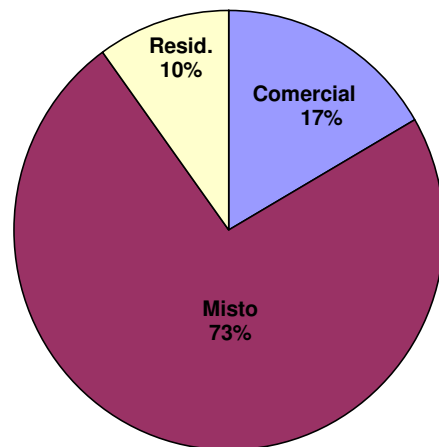


Fig. 23 - Classificação dos Edifícios Verticais pelo Uso: Londrina, 1950-1968.

Fonte: Karen Y. Oura, 2006.

se manifestou pelos efeitos “modernizantes” advindos do contato ou proximidade de São Paulo.

2.2 A VERTICALIZAÇÃO NO PERÍODO

Em relação aos resultados obtidos sobre a verticalização, no período compreendido entre 1950 a 1968 foram construídos 30 edifícios no centro (100%). Deste total, 57% são considerados edifícios altos (acima de 30m) e 40% medianamente altos (entre 12 a 29 metros de altura, segundo a legislação), conforme nos mostra a figura 22. A PML não dispõe das informações referentes à altura de 3% dos edifícios restantes.

Quanto ao uso dos edifícios, neste período há uma predominância de edifícios mistos (73%) sobre os de uso comercial (17%) e residencial (10%) - Fig. 23. Não existem informações ou dados que permitam analisar a valorização dos terrenos que foram verticalizados.

Como exemplos de construção vertical dessa época, temos ainda os edifícios Comendador Júlio Fuganti (1960), que foi símbolo do comércio londrinense, cuja volumetria imponente destaca-se na Avenida Paraná (Fig. 24), juntamente com a Associação Rural de Londrina (Fig. 25),



Fig. 24 - Edifício Com. Júlio Fuganti (Londrina, 1960)

Fonte: Arquivo da autora, 2006.

construída em 1966 e localizada em frente à Concha Acústica (importante logradouro público da Praça Primeiro de Maio, 1957).

Como consequência das altas taxas de crescimento de Londrina apresentado na década de 60 (vide crescimento populacional - Tabela 01, p. 46), existiu uma enorme quantidade de novos loteamentos que expandiram exageradamente a malha urbana, permitindo uma ocupação dispersa, houve um agravamento dos problemas urbanos, provocado pelo aumento considerável da demanda por infra-estrutura. Diante o surgimento das periferias, foi necessário o estabelecimento de uma nova Lei de Zoneamento, dando início ao próximo período.



Fig. 25 - Associação Rural de Londrina (Londrina, 1966)

Fonte: Arquivo da autora, 2006.