

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

BRENDA MENDES

RELATÓRIO FINAL

(Período no qual esteve vinculado ao Programa 08/2019 a 08/2020)

PROGRAMA DE IC:

PIBIC PIBIC Af PIBIC EM PIBITI

MODALIDADE:

CNPq UFPR TN Fundação Araucária Voluntária

O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE 1942-1943 E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE CURITIBA: ANÁLISE DA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NA ÁREA CENTRAL

Relatório apresentado à Coordenação de Iniciação Científica e Tecnológica da Universidade Federal do Paraná como requisito parcial da conclusão das atividades de Iniciação Científica ou Iniciação em desenvolvimento tecnológico e Inovação - Edital 2019
Orientador (a): Prof.(a). Elizabeth Amorim de Castro
Título do Projeto: O processo de urbanização e produção arquitetônica em Curitiba (1853-1953)

CURITIBA

2020

1. RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo caracterizar e analisar o processo de ocupação e urbanização da área central de Curitiba, relacionando-o com o diagnóstico e as propostas do Plano de Urbanização de 1942-1943 e o pensamento urbanístico vigente. Para isso, a pesquisa se desenvolveu em duas etapas, sendo a primeira focada em compreender a origem da disciplina urbanismo no mundo e no Brasil, especialmente os princípios propagados pelo urbanista Alfred Agache, autor do referido plano, através de revisão bibliográfica. Na segunda etapa foi estudado o contexto histórico da cidade e as principais demandas populares para área central, por meio de pesquisa bibliográfica e documental em periódicos; e analisado o Plano de Urbanização de 1942-1943, em particular as propostas para a área central. As principais fontes de pesquisa foram o Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento para o Rio de Janeiro (1930) e Plano de Urbanização para Curitiba (1943), ambos elaborados por Agache. Como resultado, foi identificado que as propostas para Curitiba incorporaram os ideais urbanísticos produzidos ao longo do tempo e vigentes, assim como se constatou que muitas destas propostas para região central em 1943 foram incorporadas e amadurecidas nos planos posteriores, como a instituição do anel de tráfego lento (1966) e a delimitação da Área Calma (2015).

Palavras-chave: Plano de Urbanização de 1943; Plano Agache; Área Central de Curitiba (PR).

2. INTRODUÇÃO

Este trabalho buscou analisar o Plano de Urbanização de 1942-1943, desenvolvido pelo arquiteto e urbanista Alfred Agache, tendo como foco as propostas de modernização para área central, relacionando-as ao contexto urbano de Curitiba, às demandas da sua população e ao pensamento urbanístico vigente.

Nas primeiras décadas do século XX, Curitiba, assim como outras capitais brasileiras, apresentou um grande crescimento populacional e territorial e um processo de modernização contínuo, que ocorreu a partir de sua área central. O plano elaborado por Alfred Agache procurou solucionar alguns dos principais problemas dessa cidade em expansão, que podem ser reunidos em três grandes áreas: circulação, higiene e embelezamento. Na cidade, as intervenções urbanísticas aconteceram principalmente na área central, onde se concentravam as atividades de comércio e serviços e têm por objetivo final materializar sua condição de capital.

O trabalho se desenvolveu em duas etapas. A primeira buscou

compreender o pensamento urbanístico vigente na época, sobretudo os pressupostos que colaboraram para a formação profissional de Agache. A segunda procurou identificar as demandas da população para área central e analisar as propostas elaboradas no Plano de Urbanização, tentando determinar se os problemas apontados foram considerados na elaboração do plano.

A escolha em estudar as propostas do plano elaborado por Agache para área central baseou-se na importância que a região tem para a cidade e nas suas características como centro comercial e social – ressaltadas no Plano – que são identificadas até a atualidade. A delimitação da área central, o reconhecimento de sua função concentradora das atividades de serviço, comércio e lazer e a elaboração de uma legislação específica foram ações do Plano de Urbanização que foram continuadas nos planos que o sucederam.

3. REVISÃO DE LITERATURA

3.1. CONCEITUAÇÃO DE URBANISMO

A Revolução Industrial foi um marco para a humanidade, que “findou por mudar os rumos da história e resignificar sobretudo o ambiente das cidades” (CRUZ; TAVARES, 2018, p.1122). Provocou o crescimento demográfico e territorial desenfreado nas cidades, além da degradação ambiental e de fendas profundas na estrutura social. Tais problemas estimularam o surgimento de uma nova disciplina, o Urbanismo, que passou a buscar soluções e novas formas de organização urbana. Com o objetivo de ordenação do tecido urbano foram realizadas grandes intervenções, demolição de locais considerados insalubres, abertura de avenidas e remodelação das áreas centrais (CHOAY, 1992). Baseadas nos princípios de circulação, higiene e embelezamento, as ações desse período buscaram adequar a cidade à nova ordem socioeconômica (CASTELNOU, 2007).

O Plano de Paris (1853-1869), o Plano de Viena (1857-1869) e o Plano de Barcelona (1859-1870) foram exemplos de intervenções urbanísticas de caráter técnico, higienista e estético, marcadas pela abertura de grandes avenidas ou *boulevards*, criação de parques e praças e construção de novos subúrbios, para resolver os problemas de circulação, habitação e saneamento (CASTELNOU,

2007).

No início do século XX, intensificaram-se as ações urbanísticas, assim como se acentuaram os problemas decorrentes da expansão urbana e da alta densidade demográfica decorrente. No período, foram realizadas várias conferências com a finalidade de entender o crescimento e organização das cidades, além de compartilhar experiências teóricas e práticas. Para Bruant (2015, p.172), esses eventos foram responsáveis pela criação da Sociedade Francesa de Urbanistas (SFU) que tinha como objetivo “agrupar as iniciativas e as competências consagradas ao estudo específico do Urbanismo” e proporcionar a seus membros o estudo sobre o futuro das cidades (BRUANT, 2015, p.168). Ou seja, um espaço de encontro de diversos profissionais, principalmente arquitetos, para elaborar e legitimar uma nova disciplina de intervenção sobre a cidade, o urbanismo.

[o urbanismo] não é somente uma Arte e uma Ciência, é, antes de tudo, uma filosofia social, pois é fato que o econômico e o social intervêm nitidamente na criação, no desenvolvimento e na evolução das cidades. (BRUANT, 2015, p.174)

O urbanismo proposto pela SFU, também conhecido como Urbanismo Sociológico, contemplava a cidade como um organismo vivo e não fragmentável, com destaque para o permanente envolvimento da sociedade nas discussões urbanas. Sua metodologia foi marcada pela observação, classificação, análise e síntese para melhor prever as mudanças necessárias da cidade (CARMO, 2002, p.66) e procurou “reconciliar as morfologias tradicionais com as inovadoras redes de infraestrutura e tráfego” (MOREIRA, 2007, p.97).

Desta forma, ao fim do estudo monográfico e, dentro de uma concepção funcionalista da cidade, a ação do urbanista será paradoxal: deverá dotar a cidade de novas estruturas, capazes de responder às novas exigências econômicas, mas, igualmente, conservar o aspecto específico e original da *city* e a expressão urbana de seu caráter particular, ligado à sua história, à cultura de seus habitantes, mas, também à topografia do lugar sobre o qual a cidade foi implantada, que é, segundo ele, um elemento determinante de seu aspecto. (AGACHE, *apud* BRUANT, 2015, p.178)

3.2. URBANISMO NO BRASIL

Com relação ao contexto urbanístico brasileiro, Ribeiro e Cardoso (2015) ressaltaram a importação de modelos dos países centrais, com adaptações para o cenário nacional.

Durante o período da Primeira República (1880-1930), as cidades eram vistas como “o *locus* da desordem social e política” e manifestação do atraso brasileiro em relação às metrópoles internacionais. Nesse momento foram realizadas intervenções que têm como objetivo a sua modernização – com a implantação da infraestrutura e serviços urbanos, a melhoria e ampliação do sistema viário e a recuperação da salubridade urbana –, além da reformulação dos padrões construtivos. Buscou-se uma nova imagem para as cidades, vinculadas com o progresso (RIBEIRO; CARDOSO, 2015).

Ao longo da Primeira República, as intervenções não configuram exatamente o modelo do plano urbanístico, já que, em geral, não consideram a cidade na sua totalidade, mas apenas se dedicam a intervenções localizadas. (RIBEIRO; CARDOSO, 2015, p.58)

Foram desenvolvidas neste período as ações da Comissão de Melhoramentos no Rio de Janeiro (1875), a construção de Belo Horizonte (1894-1897); a reforma urbana de Pereira Passos no Rio de Janeiro (1903-1906); e os planos de saneamento, extensão e melhoramentos para as cidades de Vitória (1895-1896), Santos (1905-1910), Curitiba (1913-1916) e Pelotas (1926-1929) (BURGER, 2008, p. 99). Todas as ações foram promovidas pela estrutura administrativa do governo e protagonizadas por engenheiros.

No decorrer do Período Vargas (1930-1950), aumentaram os problemas urbanos referentes às altas taxas de crescimento populacional e territoriais, à questão habitacional, às condições de higiene, à melhoria e ampliação do sistema viário, da infraestrutura e dos serviços urbanos. (RIBEIRO; CARDOSO, 2015, p.64). A cidade passou a ser analisada de forma mais abrangente, porém com ênfase na reforma dos centros urbanos. Problemas como circulação, a ligação entre centro e bairros, sistema viário e obras de infraestrutura, como saneamento e transporte público começaram a ser discutidos. É desse período a elaboração do Plano Diretor

do Rio de Janeiro (1927) e o Plano de Urbanização de Curitiba (1943), ambos desenvolvidos por Alfred Agache.

Donat Alfred Agache foi um importante arquiteto, urbanista, professor e teórico francês. Estudou na Escola de Belas Artes de Paris e foi um dos fundadores da Sociedade Francesa de Urbanistas (SFU). Atuou na reconstrução de Paris após a Primeira Guerra Mundial e elaborou planos de ordenação e extensão para Dunkirk, Tours, Chicago, Camberra, entre outras (CARMO, 2011, p.64).

Agache veio ao Brasil pela primeira vez a convite do prefeito do Rio de Janeiro, para elaborar um plano de modernização da capital brasileira. No memorial descritivo, “Cidade do Rio de Janeiro: Extensão, Remodelação, Embelezamento”, além de expor detalhadamente sua proposta, explicou, de forma didática, o que é urbanismo, quais os seus princípios norteadores e a conseqüente metodologia de trabalho (CAROLLO, 2002).

Seguindo uma analogia com o corpo humano, estabeleceu as principais funções para o desenvolvimento das cidades: a circulação, a digestão, a respiração e a fisionomia. A primeira dizia respeito às ruas e avenidas que precisavam ser projetadas de modo a evitar a congestão, ou congestionamentos. A digestão evidenciava a necessidade das cidades de eliminar de forma rápida e ordenada seu lixo e esgoto. A respiração era caracterizada pelos espaços livres indispensáveis para o lazer. A última, a fisionomia, determinada pela harmonia e as proporções do espaço, era responsável pela estética urbana (AGACHE, 1930).

Seu objetivo principal era “assegurar a existência dos elementos funcionais, alocá-los adequadamente na cidade” e “estabelecer uma rede de ruas para promover uma ligação rápida entre estes elementos” (AGACHE, 1930, p.120).

O Rio de Janeiro tinha, neste momento, um papel essencial na dinâmica do país, possuía uma função política, como capital brasileira, e econômica, como principal porto e mercado comercial e industrial. Portanto, Agache entendeu como necessário a concepção de um centro administrativo com os setores do governo – o centro de comando – e a distribuição das atividades comerciais e industriais no território – os bairros de negócios, os bairros comerciais e os bairros de produção – (AGACHE, 1930).

O Plano de Remodelação para o Rio de Janeiro, proposto por Agache, criou nos bairros centrais praças-rótulas com a função de recepção e irradiação do tráfego (MOREIRA, 2007). Nas proximidades de algumas dessas praças eram

desenvolvidas as principais atividades da área central como: o centro de negócios, os centros comerciais e o bairro cultural. No centro de negócios estavam as sedes de bancos, jornais, prédios de escritórios e corporações. Na área destinada aos centros comerciais ficavam as lojas de luxo e comuns, restaurantes e hotéis. Ao longo de uma das avenidas principais estava o bairro cultural com teatros e cinemas. Adjacente a essa área, em um espaço de destaque, foi alocado o centro de comando no entorno da Praça Entrada do Brasil, onde estavam localizados os prédios públicos das várias instâncias do governo (AGACHE, 1930).

4. MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa, desenvolvida em duas etapas, iniciou com a revisão bibliográfica sobre a origem da disciplina urbanismo no mundo e posteriormente no Brasil, destacando o papel fundamental que o arquiteto urbanista Alfred Agache teve na formulação e institucionalização do Urbanismo. As principais obras consultadas, entre inúmeros textos acadêmicos e livros relacionados nas Referências, foram: 1- o livro *Cidade, Povo e Nação: gênese do urbanismo moderno* (RIBEIRO; PECHMAN, 2015); e 2- o memorial *Cidade do Rio de Janeiro. Extensão – Remodelação – Embellezamento* (AGACHE, 1930).

A segunda etapa analisou o contexto histórico da cidade de Curitiba e o Plano de Urbanização de 1943, elaborado por Agache, buscando conexões entre as propostas do referido plano, especialmente para a área central, a demanda da população e o pensamento urbanístico vigente.

Neste sentido, foram realizados:

1. pesquisa documental em periódicos, procurando identificar os principais problemas urbanos relatados desde a década de 1930, como congestionamentos e inundações muito frequentes na área central; e consulta a trabalhos acadêmicos sobre o tema;
2. análise da proposta do Plano de Urbanização de 1942-1943, sobretudo o projeto para a modernização da área central, tendo como referência os principais documentos do Plano de Urbanização: o Memorial Descritivo, inserido no Boletim PMC, as peças gráficas da proposta e o Decretos Municipais decorrentes: 22/1942, que dispõe sobre o novo alinhamento

para a rua 15 de novembro, e o 23/1942, que dispõe sobre o Plano de Avenidas.

5. RESULTADOS E DISCUSSÕES

5.1. CONTEXTO URBANO DE CURITIBA

Curitiba, assim como as demais capitais brasileiras nas primeiras décadas do século XX, apresentou um expressivo crescimento populacional e espacial, marcado pela adição de novas partes ao núcleo mais antigo (CAROLLO, 2002). O processo de modernização na cidade foi contínuo – implantando e/ou ampliando a infraestrutura, os serviços e equipamentos públicos, renovando as edificações e melhorando seu padrão construtivo – e ocorreu a partir de sua área central. Ali, onde se localizavam os principais comércios, serviços e edifícios públicos, as ações urbanísticas foram mais expressivas e buscavam materializar e simbolizar a sua condição de cidade-capital (CASTRO; POSSE, 2017).

A modernização foi pautada pelos princípios de circulação, higiene e embelezamento – que orientavam as intervenções urbanísticas desde o século XVIII – e possuía uma dimensão material e simbólica. Os indicativos de uma cidade moderna eram permanentemente buscados nas demandas da população e nas ações da prefeitura. Desde o início do século XX, tais ações, justificadas pela condição de capital, tiveram como foco inicial e principal a área central de Curitiba e foram orientadas pelos três princípios da cidade ilustrada citados acima (Idem).

Algumas destas ações mais importantes foram as obras de melhoria e/ou ampliação da infraestrutura urbana, referentes às redes hidrossanitárias, de energia elétrica e esgoto; ao serviço de coleta e tratamento de lixo; à retificação, prolongamento, alargamento e/ou pavimentação do sistema viário; e ao controle de enchentes através da canalização dos rios. Todas elas eram reclamadas pela população, exaltadas nos periódicos, detalhadas nos relatórios técnicos e nos discursos políticos. Também sua face mais visível na área central e justificavam-se pela constante necessidade de modernização, pela imposição da melhoria da circulação de pessoas e mercadorias, pelas demandas higienistas e pelo necessário embelezamento da capital do Paraná (Idem).

Pauta recorrente nos jornais da década de 1930, o congestionamento na área central de Curitiba era motivo de reclamações e de pedidos de solução. Diferentes jornais publicaram notícias sobre o intenso trânsito de veículos, principalmente na Rua XV de Novembro e no entorno da Praça Tiradentes, e a falta de estacionamento nesses locais. A prefeitura buscou solucionar o problema, com a proibição de estacionamento de veículos na Rua XV de Novembro, em 1939, como noticiou o Jornal O Dia (VOLANTE ABANDONADO, 1939). Tratava-se de uma via de grande fluxo de pedestres e veículos, como mostra a FIGURA 1, alvo de inúmeras ações de modernização e de soluções de problemas.

FIGURA 1 - RUA XV DE NOVEMBRO (DÉCADA DE 1930)



FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2015.

Segundo Castro e Posse (2017), desde o início do século XX, a legislação de Curitiba se caracterizou pela estreita relação entre modernização, aprimoramento construtivo e verticalização. O Decreto nº 29/1934, associou a presença e qualidade dos revestimentos de uma via pública ao seu padrão construtivo, determinando que os novos edifícios a serem construídos em ruas com cobertura asfáltica ou em paralelepípedos deveriam ter no mínimo três pavimentos. Uma matéria do jornal Diário da Tarde (URBANIZAÇÃO DE CURITIBA, 1940) informou sobre o calçamento de paralelepípedo no prolongamento da Rua XV de Novembro, em uma zona da cidade com densa ocupação e ruas movimentadas.

A mobilidade urbana também estava presente no cotidiano e nas demandas

da população, bondes e ônibus eram responsáveis por transportar os curitibanos. Em 1932, a Praça Tiradentes foi remodelada (FIGURA 2) e, dois anos depois, foi inaugurada uma moderna Estação de Bondes, determinando a vocação deste logradouro como terminal de transporte coletivo, que se mantém na atualidade (CASTRO; POSSE, 2017).

FIGURA 2 - OBRAS DE REMODELAÇÃO NA PRAÇA TIRADENTES (1934)



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2011.

Várias ações buscando organizar a circulação de veículos e evitar congestionamentos ocorreram na área central. A matéria “Os nossos grandes problemas urbanísticos” (1940) tratou do Decreto nº 2/1940, elaborado na gestão do prefeito João Moreira Garcez, que estabeleceu o alargamento da face leste da Rua Barão do Serro Azul, de modo a ajustá-la à largura da Avenida Cândido de Abreu, definindo o leito de 25 metros entre as Praças Tiradentes e 19 de Dezembro.

Outra normativa, o Decreto-Lei nº 5/1940, determinou o alargamento da Rua Cruz Machado em 10 metros e o prolongamento da Rua Cândido Lopes no trecho entre a Rua Dr. Murici e a Praça Tiradentes, providência tomada prevendo o aumento de tráfego de veículos e pessoas na Praça Tiradentes, sobretudo com a presença do transporte coletivo.

Considerando que em consequência do acentuado desenvolvimento que inequivocamente afirma o auspicioso evoluir das atividades que exaltam o engrandecimento desta capital, o volume de tráfego cresce

progressivamente, agravando rapidamente o angustioso congestionamento já existente em horas de maior movimento. (CURITIBA, 1940, p.9)

Outro tema recorrente no processo de modernização foi a salubridade urbana, que tinha como um dos principais focos, os rios que cortavam a área central. Os rios Ivo e Belém – e seus principais afluentes – sempre foram objeto de várias obras de retificação e drenagem, com a intenção de solucionar as frequentes enchentes na região (CASTRO; POSSE, 2017). A matéria de 1939, “Uma grande obra de urbanização”, abordou a obra de retificação do leito do Rio Ivo por uma extensão de 200 metros entre as ruas Visconde de Nácar e Augusto Stellfeld, de modo a eliminar um cotovelo que dificultava o escoamento das águas.

Várias reportagens de jornais da época denunciavam o assunto (O GRANDE PROBLEMA DA CIDADE, 1939), destacando os rios como depósitos de esgoto, seu mau cheiro e seu papel como foco de doenças. Uma doença frequente era febre tifóide, associada às precárias condições de saneamento básico. A FIGURA 3 mostra umas dessas recorrentes enchentes que aconteceu em 1934, na Rua Barão do Rio Branco, pelo transbordamento do Rio Ivo.

FIGURA 3 - ENCHENTE NA RUA BARÃO DO RIO BRANCO EM 1934



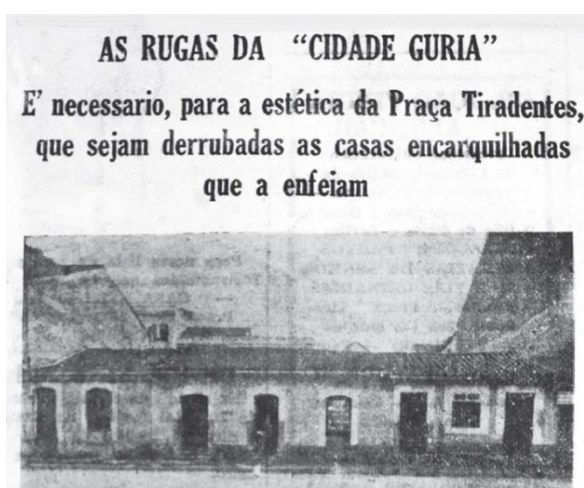
FONTE: GAZETA DO POVO, 2018

Outras matérias publicadas nos periódicos tratavam da preocupação da sociedade com os edifícios antigos presentes na área central, em especial os chamados “monstregos” que não correspondiam com a pretendida imagem de

capital. Em grande número no centro de Curitiba, os “monstrenhos” eram “construções térreas, com beirais, remetendo ao padrão construtivo do século XIX identificadas com o antigo e o atraso e que deveriam ser eliminadas da cidade” (CASTRO; POSSE, 2017, p.55).

Uma matéria de 1935, intitulada “As rugas da cidade-guria” (FIGURA 4), alegava ser “necessário, para a estética da Praça Tiradentes, que sejam derrubadas as casas encarquilhadas que a enfeiam”. Em resposta, a partir de 1938, a prefeitura passou a multar as edificações consideradas indesejadas, o imposto era mais alto se a edificação estivesse localizada na área central.

FIGURA 4 - MONSTRENGOS NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA



FONTE: Gazeta do Povo, Ano XVII, nº 5.688. Curitiba: 25 set. 1935. p.3.

As diversas intervenções realizadas no centro de Curitiba concretizaram o processo de modernização constante que todas as cidades passam. A matéria “Acentua-se dia a dia o progresso de Curitiba” (1940), ressaltou como os novos prédios que estavam sendo construídos indicavam a modernização da capital paranaense.

Neste sentido, a demanda por ações mais amplas que ordenassem o processo de modernização de Curitiba, a partir dos princípios urbanísticos vigentes, cresceu, culminando na contratação de um Plano de Urbanização no início da década de 1940.

5.2. PLANO DE URBANIZAÇÃO DE 1942-1943

A contratação da firma Coimbra Bueno & Cia Ltda., que incorporou à sua equipe o urbanista francês Alfred Agache, para realização de um plano urbanístico para Curitiba provocou muita expectativa na população, que demandava a modernização da cidade (CURITIBA VAI SER UMA CIDADE MODERNA E BONITA, 1941). A cidade, próxima de comemorar o centenário de emancipação política da província de São Paulo, preservava ainda seu aspecto “interiorano e provincial” (CARMO, 2011, p.71).

FIGURA 5 - PLANO URBANÍSTICO PARA CURITIBA



FONTE: Correio do Paraná. Ano VIII, nº 4,113. Curitiba:17 maio 1941.p.2.

O Plano de Urbanização, desenvolvido por Agache e com a participação de técnicos da Prefeitura, foi entregue em 1943 e apresentou um Memorial Descritivo, o Plano de remodelação, extensão e embelezamento, que incluía um código de obras, um plano de escoamento pluvial e defesa contra inundações. (BOLETIM PMC, 1943).

Assim como no Plano do Rio de Janeiro, foi realizada primeiramente uma análise do contexto da cidade, considerando sua história, geografia, características sociais e sua função no estado do Paraná e no país (CAROLLO, 2002). O diagnóstico concluiu que os múltiplos problemas urbanos de Curitiba eram divididos em saneamento, descongestionamento e a falta de órgãos funcionais.

1º) - O solo Saneamento: - A drenagem dos “banhados”, canalização dos rios e ribeirões, esgotos pluviais; rede de abastecimento d’água, etc.

2º) - O homem Descongestionamento: - Tráfego urbano; vias de acesso externo; circulação da produção, abastecimento urbano, etc.

3º) - O meio Necessidade de órgãos funcionais: - Centralização dos edifícios apropriados para sede do Governo do Estado. Centro Cívico. Vários centros de irradiação da vida comercial e social. (BOLETIM PMC, 1943, p.11)

Com a resolução desses três problemas, a cidade deixaria de ser “uma aglomeração de casas sem uma característica que a distinga, [e] passaria (...) a ser uma cidade organizada, um complexo inteiriço, com fisionomia própria de uma Capital” (BOLETIM PMC, 1943, p. 11). O Plano de Urbanização de Curitiba (FIGURA 6) determinou as diretrizes para sua remodelação, extensão e embelezamento: a implantação do Plano das Avenidas, dos Centros Funcionais e de áreas de espaços livres e a promulgação de um novo código de Obras e de um zoneamento.

FIGURA 6 - MAPA SÍNTESE PLANO URBANIZAÇÃO 1942-1943



FONTE: CURITIBA, 1943.

Um dos principais problemas apontados nos jornais da época e no Plano de Agache foi o congestionamento, sobretudo no centro da cidade, decorrente da alta densidade demográfica da região e das dimensões reduzidas de sua principal via, a

Rua XV de Novembro.

Para resolver a circulação, o urbanista propôs o “Plano das Avenidas da Cidade” (Decreto-lei nº 23/ 1942), parte essencial do Plano de Urbanização, que estabeleceu e orientou as ligações internas e externas da cidade, o conjunto de avenidas perimetrais e radiais que serviam para distribuir o tráfego através da descentralização dos movimentos, integrando diversas áreas da cidade e facilitando seu zoneamento. Agache incorporou na sua proposta do sistema viário os percursos antigos de grande importância para cidade (BOLETIM PMC, 1943).

A Avenida Perimetral 0 (AP-0), contornava a área central e tinha a função de desviar o trânsito de passagem dessa região da cidade e deste modo resolver o problema de congestionamento nas ruas da área central (FIGURA 7). O principal eixo de circulação da cidade, a Rua XV de Novembro em conjunto com as avenidas Vicente Machado e João Pessoa, formavam a Avenida Diametral (AD), a única via do Plano de Avenidas que cortava o centro (BOLETIM PMC, 1943).

FIGURA 7 - PLANTA PLANO DE AVENIDAS



FONTE: modificado pela autora de CURITIBA, 1943

A FIGURA 7 ressaltou a localização da AP-0, da Avenida Diametral, do eixo Avenida Cândido de Abreu-Rua Barão do Serro Azul e outras intervenções pontuais que foram aprovadas pela prefeitura ou projetadas por Agache para melhorar a circulação de veículos na região. Foram identificadas as propostas de alargamento e prolongamento de várias vias na área central, como por exemplo, a Rua Augusto Stelfeld seria prolongada enquanto que a Rua Visconde de Nacar alargada, ambas faziam parte da AP-0. Apresentou ainda o alargamento das ruas Cruz Machado (Decreto-Lei nº 5/1940) e Voluntários da Pátria (Decreto-Lei nº 130/1942), o prolongamento da Rua Cândido Lopes (Decreto-Lei nº 5/1940) e da Alameda Dr. Carlos de Carvalho (Decreto-Lei nº 13/1940). Existia também a clara intenção de regularização do desenho da Praça Tiradentes e um projeto para a Praça Rui Barbosa.

Segundo Alfred Agache, os centros funcionais eram importantes para uma capital, contribuindo para a formação de uma identidade para o local. Para o urbanista, a vida urbana ocorria em torno desses elementos funcionais, que deveriam ser organizados de modo a facilitar suas relações com o aglomerado urbano (CARMO, 2011). As funções que o urbanista identificou como necessárias em Curitiba eram: comando (Centro Cívico), produção (centros comercial e industrial), consumo (centros residenciais) e social (centros educativos e recreativos) (BOLETIM PMC, 1943).

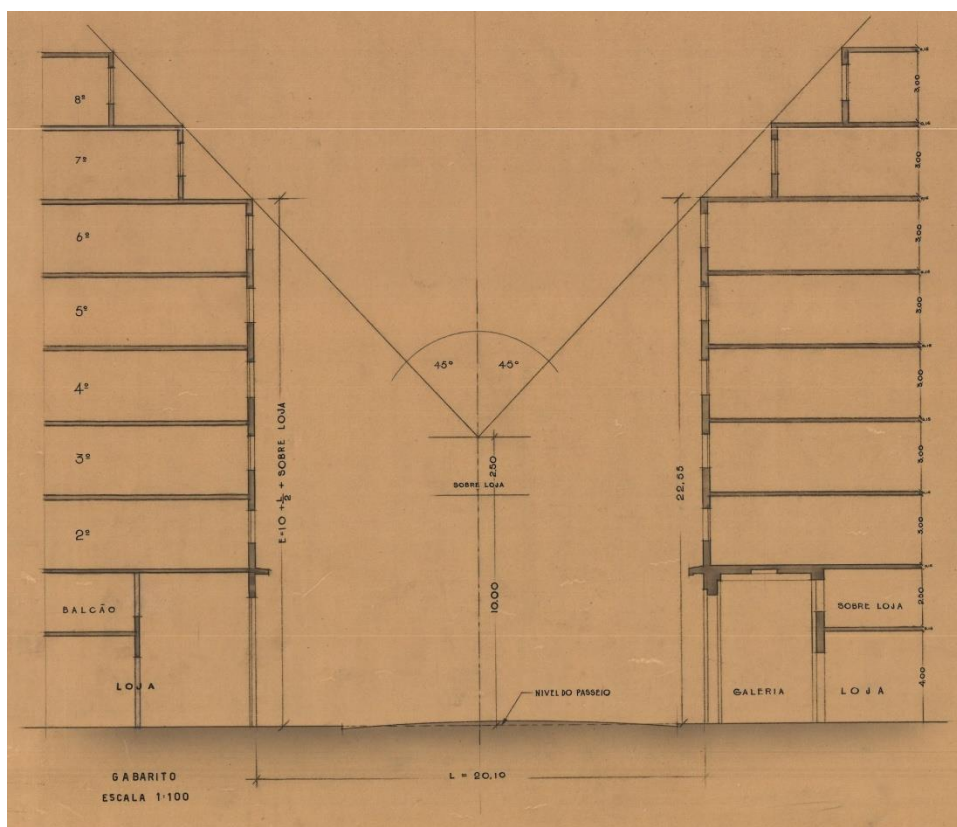
Delimitado pela AP-0, encontrava-se o centro comercial e social, coração do comércio e da vida social de Curitiba. A avenida servia também para demarcar, no zoneamento proposto, a área central. As edificações desta área possuíam alto valor monetário e patrimonial e, portanto, não deveriam sofrer modificações drásticas, as intervenções teriam de ser pontuais (BOLETIM PMC, 1943).

A Rua XV de Novembro possuía, como visto anteriormente, uma concentração de tráfego urbano e era objeto de constantes reclamações nos jornais sobre congestionamentos e falta de estacionamento. A via tinha um papel importante na dinâmica econômica da cidade, uma vez que concentrava as principais atividades comerciais, de serviços e de lazer.

O decreto-lei nº 22, de 5 de fevereiro de 1942, estabeleceu o alargamento da Rua XV de Novembro entre a Avenida João Pessoa e a Rua Barão do Rio Branco com o objetivo de melhorar a fluidez do tráfego urbano (FIGURA 8). A rua passou a ter 20,10 metros de largura, sendo 15,10 metros de via, 3,75 metros de passeio no

lado norte e 1,25 metros de passeio no lado sul (CURITIBA, 1942). O decreto determinou a abertura de galerias exclusivas para pedestres no passeio sul, com 4,75 metros de largura entre as ruas Ébano Pereira e Barão do Rio Branco. Tais galerias avançavam no alinhamento predial possibilitando o aumento do leito da rua e a diminuição das calçadas. A proposta resolveria o problema de circulação com desapropriações pontuais e baixas indenizações (CASTRO; POSSE, 2017).

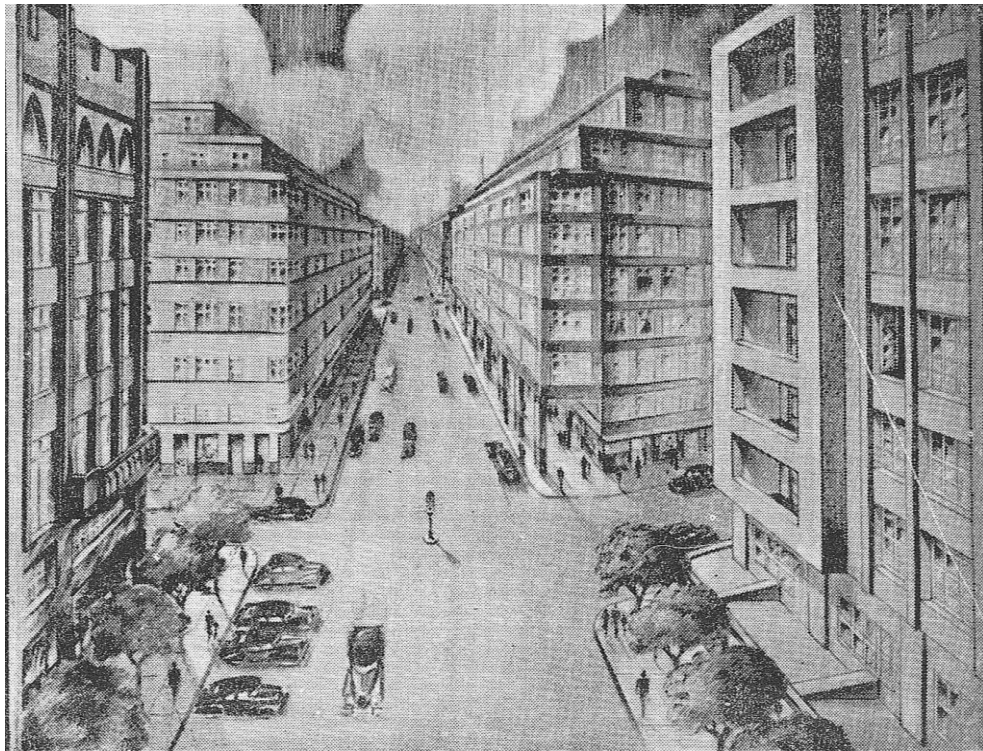
FIGURA 8 - ESQUEMA GABARITO DA RUA XV DE NOVEMBRO



FONTE: CURITIBA, 1943

Além de regularizar o alinhamento da rua, o decreto definiu também o novo gabarito de altura para a Rua XV de Novembro (FIGURAS 8 e 9). Os prédios passariam a ter 8 pavimentos e até 27,5 metros de altura, com recuo gradativo a partir do sexto pavimento para melhorar a insolação no nível da rua (BOLETIM PMC, 1943). Segundo Carollo (2002), o desenho final assemelhava-se à proposta de Agache para o Centro de Negócios do Rio de Janeiro.

FIGURA 9 - PERSPECTIVA RUA XV DE NOVENBRO

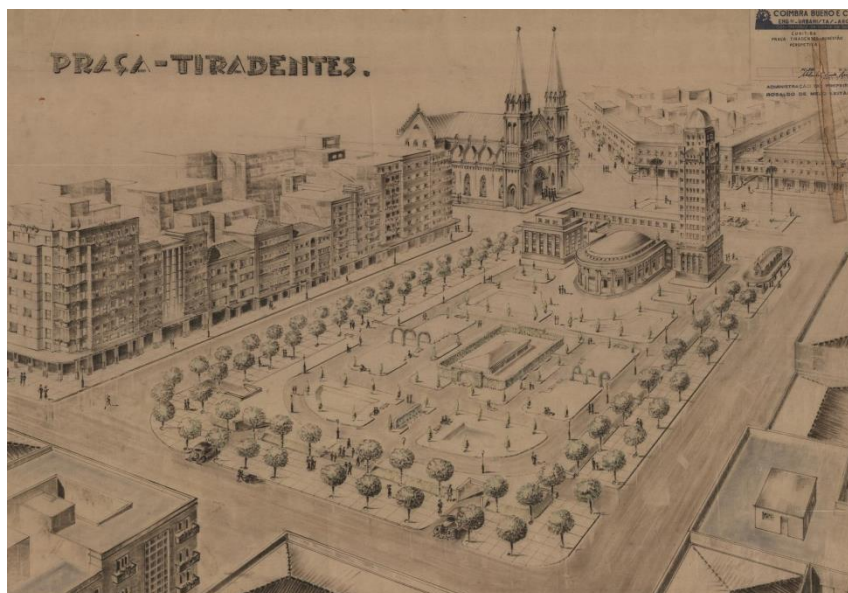


FONTE: BOLETIM PMC, 1943

Além da Rua XV de Novembro, a Praça Tiradentes era outro importante local para a vida comercial da cidade e foi proposta a regularização do seu traçado e das ruas do entorno e a implantação, em uma das extremidades, do novo edifício da prefeitura (Centro administrativo da cidade).

A ideia foi facilitar o acesso dos cidadãos e dar mais conforto aos serviços prestados pela prefeitura, cuja sede já era considerada acanhada. Foram feitos estudos paisagísticos e arquitetônicos, e estudos para remodelação em etapas, sendo a etapa final a construção de um estacionamento subterrâneo (FIGURA 10).

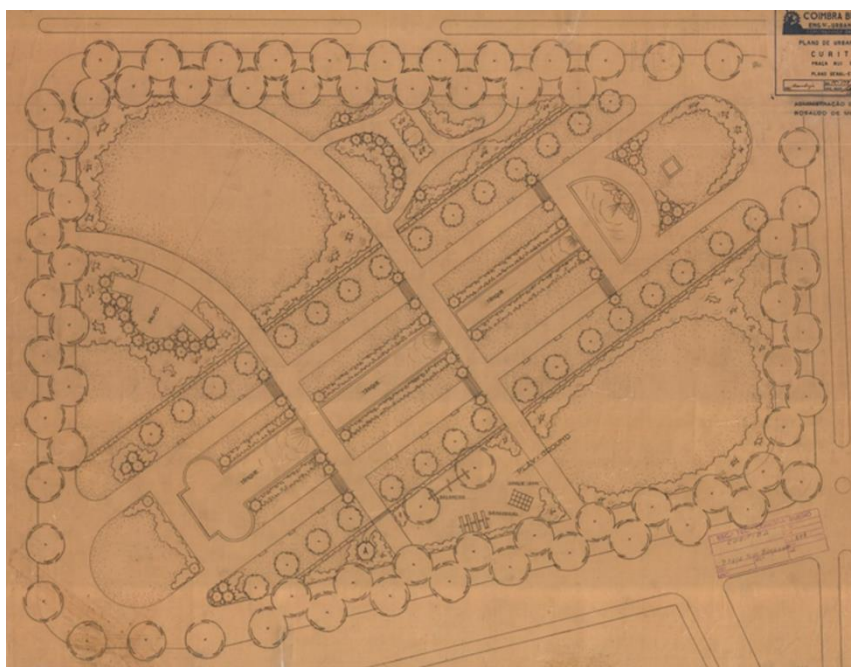
FIGURA 10 - PROPOSTA PARA PRAÇA TIRADENTES



FONTE: CURITIBA, 1943

A Praça Rui Barbosa, também pertencente à da área central, recebeu um projeto minucioso (FIGURA 11), com espaços para práticas esportivas, playground e teatro ao ar livre, grandes passeios e áreas de descanso. A proposta foi estruturada em um eixo diagonal que separou as áreas delimitadas para recreação ativa e inativa (BOLETIM PMC, 1943).

FIGURA 11 - PROPOSTA PARA PRAÇA RUI BARBOSA



FONTE: CURITIBA, 1943

A questão do saneamento sempre foi um problema em Curitiba e preocupação de diversos administradores. Durante a década de 1930 foram realizadas várias obras de canalização e drenagem dos rios que passavam pela área central e de reforma da rede de esgoto que eram focos de contaminação. Considerando estas contínuas intervenções, o Plano de Urbanização não apresentou nenhuma proposta específica nesta área (BOLETIM PMC, 1943).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O diagnóstico e as propostas apresentadas no Plano de Urbanização de 1942-1943 para solucionar os problemas encontrados na área central de Curitiba eram coerentes ao pensamento defendido e propagado por Agache e pela Sociedade Francesa de Urbanismo. Diferente de outras regiões da cidade, muitas medidas apresentadas no plano para área central foram executadas, como os decretos 22/1942 (para alargamento da Rua XV de Novembro) e 23/1942 (Plano de Avenidas), aprovados antes mesmo da entrega final do plano, além de algumas obras de alargamento e abertura de ruas na área delimitada como Centro Comercial e Social. As ações de alargamento da Rua XV de Novembro e a criação de galerias foram executadas parcialmente e alguns edifícios ainda existentes apresentam as configurações e o gabarito proposto pelo Plano de Urbanização.

Algumas diretrizes adotadas no Plano de Urbanização foram amadurecidas e aplicadas posteriormente, demonstrando que a disciplina Urbanismo é constituída de permanências e mudanças. O Plano Diretor de 1966 apresentou uma hierarquia de vias e um sistema de transporte coletivo que buscou facilitar os deslocamentos até a área central e estimulou o crescimento linear da cidade a partir dessa área. Nos limites da região central foi proposto um anel de tráfego lento com o objetivo de controlar e reduzir a circulação de veículos particulares, deslocando a circulação rápida para outras vias que cruzam a cidade (IPPUC, 1966).

Mais recentemente, em 2015, a Prefeitura Municipal de Curitiba aprovou a implantação da Área Calma de Curitiba (Decreto nº 871/2015), localizada em grande parte no bairro centro. A proposta teve como objetivo a humanização dos espaços públicos e a diminuição dos acidentes de trânsito, melhorando a dinâmica entre diferentes modais, favorecendo o uso de modais ativos e aumentando a segurança

viária. A principal medida do projeto foi a redução do limite de velocidade (CURITIBA, 2015).

As áreas delimitadas em 1942, 1966 e 2015 são diferentes entre si, porém compartilhavam a intenção de definir um limite para área central onde haveria o controle da circulação local, com tráfego mais lento e presença de vias responsáveis por conduzir trânsito de passagem para além da região (FIGURA 12).

FIGURA 12 - MAPA COMPARATIVO (AP-0, ANEL TRÁFEGO LENTO E ÁREA CALMA)



FONTE: a autora, CURITIBA (1943), IPPUC (1966) e CURITIBA (2015)

7. REFERÊNCIAS

ACENTUA-SE DIA A DIA O PROGRESSO DE CURITIBA. **Gazeta do Povo**, Curitiba: 15 ago. 1940. Ano XXII, nº 7.180. p.3.

AS RUGAS DA CIDADE-GURIA. **Gazeta do Povo**, Curitiba: 25 set. 1935. Ano XVII, nº 5.688. p.3.

BRUANT, Catherine. *Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada*. In: RIBEIRO, L.; PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital. Observatório das Metrôpoles: INCT, 2015. p. 167-201.

BURGER, Juliana Bandeira A. **A paisagem nos planos de saneamento de Saturnino de Brito: entre Santos e Recife (1905-1917)**. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA. **1933 - O ano que as curitibanas foram às urnas**. Curitiba, 06 mar. 2015. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.leg.br/ass_det.php?not=24298#&panel1-1>. Acesso em: 18 jun. 2020.

CARMO, Júlio. **A permanência de estruturas urbanas e a construção do conceito de cidade na abordagem geográfica: Reflexões sobre o planejamento urbano da cidade de Curitiba**. Curitiba: Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná, 2011.

CAROLLO, Braúlio. **Alfred Agache em Curitiba e sua visão de Urbanismo**. Porto Alegre: Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

CASTELNOU, Antonio. **Teoria do urbanismo**. Curitiba: Apostila, Universidade Federal do Paraná - UFPR, 2007. Disponível em: <<https://arquitetonica.wordpress.com/2011/08/21/apostila-de-urbanismo/>>. Acesso em: dez 2019.

CASTRO, E. A.; POSSE, Z. C. S. **Morar nas Alturas: a verticalização de Curitiba entre 1930 e 1960**. Curitiba: Edição das autoras, 2017.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades uma antologia**. 3ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1992.

CRUZ, Mônica; TAVARES, Regina Lúcia. **O planejamento urbano no século XX: ressonâncias das escolas urbanísticas no contexto pós revolução industrial e a historicização da ideia de cidade no Brasil**. vol. 10, nº 2. Rio de Janeiro: Revista de Direito da Cidade, 2018. p. 1116-1153. Disponível em:<<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/32323/24092>>. Acesso em: dez 2019.

CURITIBA VAE SER UMA CIDADE MODERNA E BONITA. **Correio do Paraná**, Curitiba: 17 maio 1941. Ano VIII, nº 4,113. p.2.

CURITIBA. **BOLETIM PMC**. Ano I, n.2. Curitiba: Imprensa Gráfica Paranaense, mar. e abr. 1942.

CURITIBA. **BOLETIM PMC**. Ano II, n.12. Curitiba: Imprensa Gráfica Paranaense, nov. e dez. 1943.

_____. *Decreto nº 29/1934. Decretos, Leis e Atos de 1934*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1939. p. 20.

_____. *Decreto nº 2/1940. Decretos, Leis e Atos de 1940*. Curitiba: Imprensa Paranaense S.A., 1941. p. 3-5.

_____. *Decreto-Lei nº 5/1940. Decretos, Leis e Atos de 1940*. Curitiba: Imprensa Paranaense S.A., 1941. p. 9-11.

_____. *Decreto-Lei nº 13/1940. Decretos, Leis e Atos de 1940*. Curitiba: Imprensa Paranaense S.A., 1941. p. 19-20.

_____. *Decreto nº 22/1942. BOLETIM PMC*. Ano I, n.2. Curitiba: Imprensa Gráfica Paranaense, mar. e abr. 1942. p. 41-42.

_____. *Decreto nº 23/1942. BOLETIM PMC*. Ano I, n.2. Curitiba: Imprensa Gráfica Paranaense, mar. e abr. 1942. p. 42-47.

_____. *Decreto-Lei nº 130/1942*. In: CASTRO, E. A.; POSSE, Z. C. S. **Morar nas Alturas: a verticalização de Curitiba entre 1930 e 1960**. Curitiba: Edição das autoras, 2017. p. 75-80.

_____. *Decreto nº 871/2015*. Dispõe sobre a implantação da Área Calma, no âmbito do Município de Curitiba. **Diário Oficial do Município de Curitiba**, Curitiba, PR, 17 set. 2015b.

GAZETA DO POVO. **Enchentes de antigamente: veja fotos dos alagamentos que cobriram as ruas de Curitiba**. Curitiba: 21 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/haus/estilo-cultura/enchentes-de-antigamente-fotos-dos-alagamentos-que-cobriram-as-principais-ruas-de-curitiba/>>. Acesso em: 25 jul. 2020.

IPPUC. **Plano Diretor de Curitiba 1966**. Processo nº 91/1966, Projeto de Lei nº 72/1966. Curitiba: IPPUC, 1966.

MOREIRA, Fernando Diniz. **Urbanismo e modernidade: reflexões em torno do Plano Agache para o Rio de Janeiro**. vol. 9, nº2. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos, 2007. p. 95-114. Disponível em: <<https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/184>>. Acesso em: junho 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Imagens históricas de Arthur Wischral no Museu da Fotografia**. Curitiba: 27 maio 2011. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/imagens-historicas-de-arthur-wischral-no-museu-da-fotografia/23039>>. Acesso em: 18 jun. 2020.

O GRANDE PROBLEMA DA CIDADE. **Diário da Tarde**, Curitiba: 8 mar. 1939. Ano 40, nº 13.239. p.8.

OS NOSSOS GRANDES PROBLEMAS URBANÍSTICOS. **Diário da Tarde**, Curitiba: 29 mar. 1940. Ano 42, nº 13.562. p.8.

PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL. **Cidade do Rio de Janeiro. Extensão – Remodelação – Embellezamento**. Organizações projectadas pela administração Antônio Prado Júnior sob a direção geral de Alfred Agache. Paris: Foyer Editor, 1930.

RIBEIRO, Luiz Cesar; CARDOSO, Adauto. *Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil*. In: RIBEIRO, L.; PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital. Observatório das Metrôpoles: INCT, 2015. p. 53-78.

UMA GRANDE OBRA DE URBANIZAÇÃO. **Diário da Tarde**, Curitiba: 20 ago. 1939. Ano 41, nº 13.386. p.5.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA. **Diário da Tarde**, Curitiba: 20 fev. 1940. Ano 41, nº 13530. p.1.

VOLANTE ABANDONADO. **O Dia**, Curitiba: 9 nov. 1939. Ano XVII, nº 4993. p.6.