

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

FELIPE TIBES KARVAT

RELATÓRIO FINAL

(Período no qual esteve vinculado ao Programa 08/2019 a 09/2020)

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 DO PLANO DAS AVENIDAS

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

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Elizabeth Amorim de Castro

Título do Projeto: O processo de urbanização e a produção arquitetônica em Curitiba (1853-1953) / BANPESQ/THALES: 2016023626

CURITIBA

2020

1. O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE 1942-1943 E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE CURITIBA: ANÁLISE DO PLANO DAS AVENIDAS

2. RESUMO

Este trabalho objetiva analisar e caracterizar o Plano das Avenidas, proposto para Curitiba em 1942 pelo arquiteto urbanista francês Donat-Alfred Agache (1875-1959), e inseri-lo nas teorias urbanísticas vigentes no período, compreender sua importância a partir do contexto histórico, social, econômico e urbano de Curitiba na época e identificar as suas influências sobre o desenho urbano de vias da cidade. Para tanto, a obtenção dos resultados inicia-se a partir da revisão bibliográfica, documental e *web* sobre a teoria urbanística vigente no período e sobre o pensamento teórico de Agache – técnico idealizador do plano – sobre urbanismo. Em seguida, é realizada a análise do diagnóstico e das propostas do Plano de Urbanização de 1942-1943, caracterizando o sistema viário proposto. Por último, essa pesquisa é concluída com o mapeamento das avenidas propostas em 1942 sobre a malha viária atual de Curitiba, cuja análise revela que o Plano das Avenidas foi realmente influente para o desenvolvimento da cidade, inclusive, ainda repercutindo em seu cotidiano urbano atual.

Palavras-chave: Plano das Avenidas, Donat-Alfred Agache; Plano de Urbanização de 1942-1943.

3. ALTERAÇÕES REALIZADAS NO PLANO DE TRABALHO SUBMETIDO

Não houve alterações do plano de trabalho submetido.

4. INTRODUÇÃO

O Plano de Urbanização de Curitiba de 1942-1943 se insere no contexto de fortalecimento e crescimento industrial brasileiro e da conseqüente modernização e inchaço populacional dos centros urbanos. Em meio a esse processo, a demanda pela organização da expansão urbana de Curitiba e o anseio pela materialização de uma imagem simbólica da cidade enquanto capital estadual motivam a contratação do arquiteto urbanista francês Donat-Alfred Agache (1875-1959) para elaborar o plano que objetivava guiar o processo de urbanização da capital paranaense durante as décadas de 1940 e 1950. Agache foi o técnico precursor, no Brasil, dos planos urbanísticos de conjunto, apresentando-os como instrumentos de ordenamento e controle do desenvolvimento das cidades. No Plano de Urbanização de Curitiba, o urbanista introduz as premissas de modernização e embelezamento que a cidade deveria seguir durante as décadas seguintes. Os princípios teóricos urbanísticos da higiene, circulação e embelezamento fundamentam as propostas de Agache que considera a combinação entre um zoneamento preciso e um sistema viário ordenado e racional como a âncora do planejamento urbano.

Dentre as propostas do Plano de Urbanização de Curitiba, destaca-se o Plano das Avenidas, onde estabelece um sistema viário hierarquizado composto por amplas avenidas que tinham como objetivo promover e facilitar as conexões internas e externas de Curitiba, descongestionar o tráfego e favorecer a circulação da produção e abastecimento urbano. Ele corresponde à ossatura do Plano de Urbanização, por articular o zoneamento da cidade, estabelecendo, a partir dele, os novos centros especializados e interligando aqueles já existentes.

Entender o contexto de formulação do Plano das Avenidas e a complexidade do sistema viário proposto permite uma melhor percepção da importância desse modelo de urbanismo para o período, e, também, possibilita uma melhor compreensão das influências das medidas executadas na época na estrutura urbana atual de Curitiba. Em vista disso, essa pesquisa de iniciação científica, de caráter teórico-conceitual e de cunho exploratório, busca caracterizar e analisar o Plano das Avenidas proposto para Curitiba em 1942 e enquadrá-lo nas teorias urbanísticas vigentes no período em relação ao sistema viário.

5. REVISÃO DA LITERATURA

5.1 O PENSAMENTO URBANÍSTICO NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

O acontecimento da Revolução Industrial no século XVIII vem abalar toda a dinâmica do espaço urbano. Os avanços industriais e científicos acarretaram transformações sociais, culturais, políticas e econômicas que refletiram no desenvolvimento urbano. Surgiram novos serviços, equipamentos, técnicas construtivas que responderam às novas demandas da sociedade industrial ascendente. No entanto, ao mesmo tempo em que ocorreram avanços positivos, problemas oriundos da industrialização surgiram em proporções tais quais as conquistas. Vale ressaltar que, até esse momento, as cidades apenas abrigavam as atividades administrativas e de troca (comércio) e as atividades produtivas, por sua vez, concentravam-se majoritariamente no campo com a agricultura e a pecuária. Com as indústrias sendo instaladas nos centros urbanos, os mesmos também passaram a conter os meios de produção, tornando-se assim os núcleos da produção econômica, polarizando a oferta de empregos. Em consequência disso, o êxodo rural, o crescimento populacional, as epidemias e a insalubridade urbana eram problemas que se agravavam e que as cidades não estavam totalmente preparadas para resolver (CORRÊA, 1989). A cidade industrial, portanto, inicia seu desenvolvimento em meio a um caos urbano.

Concomitantemente, as teorias divulgadas pela corrente iluminista foram sendo propagadas. Nesse momento, a figura humana consistia no ponto de irradiação dos conhecimentos (antropocentrismo), não mais a Igreja. Assim, ocorreu uma maior valorização do pensamento científico e do conhecimento racional. Os campos do saber passaram a se desenvolver mais fortemente; os avanços na Medicina, por exemplo, foram fundamentais para a evolução das práticas urbanísticas. A compreensão de que o corpo humano funcionava a partir de

sistemas (sistemas cardiovasculares, respiratórios, digestivos etc.) revolucionou o desenvolvimento das teorias urbanísticas modernas, pois a cidade passou a ser vista como um organismo vivo. Com esse novo entendimento, associado à compreensão dos recentes problemas urbanos decorrentes da industrialização, uma nova conduta racionalista começou a ser exercida e difundida globalmente: a prática urbana higienista. Na cidade deveria haver circulação, os fluxos precisariam ser escoados; para isso, era necessária a implantação de sistemas: de esgotos, de água, de áreas verdes, de ruas, etc. Neste momento, a hierarquização viária fez-se extremamente necessária para o escoamento dos fluxos e a cidade passou a ser pensada de um modo minucioso e racional (BENEVOLO, 2007).

Consoante a isso, a disciplina do Urbanismo surgiu em meados do século XIX em resposta aos problemas trazidos pela cidade industrial capitalista, tratando-se de uma área do conhecimento que encara os problemas urbanos de maneira crítica, com embasamento científico, buscando compreender as dinâmicas que lhes são decorrentes.

A expansão da sociedade industrial dá origem a uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter reflexivo e crítico, e por sua pretensão científica. (CHOAY, 1979, p.2)

Nesse momento, a ânsia pela modernização, associada à consciência dos problemas sociais que progressivamente apareciam nas cidades, iria acarretar na formulação de planos, leis e medidas de controle social; em outras palavras, reformas urbanas seriam feitas como medidas de imposição de um urbanismo desejável, de modo a orientar e controlar o crescimento da cidade, resolver os problemas de insalubridade existentes, além de estabelecer diretrizes de embelezamento urbano a serem seguidas, sobretudo em cidades-capitais, sedes do poder político, econômico e cultural (TOPALOV in. RIBEIRO; PECHMAN, 1996). Como exemplo mais representativo do século XIX de concretização dessas demandas da cidade burguesa – e que irá influenciar muitos projetos urbanos posteriores, inclusive no Brasil – tem-se as reformas urbanas de Paris (1852-1870), comandadas por Georges-Eugène Haussmann (1809 - 1891).

Em 1848, Paris era a maior cidade industrial do planeta, com 1,2 milhão de habitantes, dos quais 400 mil eram operários. As moradias insalubres e as ruas estreitas e tortuosas, nas quais ocorriam conflitos entre as diferentes classes sociais, não comportavam mais a crescente circulação de pessoas. Tais situações não eram compatíveis com a imagem que uma capital moderna deveria transmitir. Sendo assim, o foco de melhorias foi, especialmente, sobre a questão da circulação. As reformas urbanas realizadas surgiram como resposta ao problema da numerosa população urbana parisiense; elas procuravam suprir à demanda burguesa pela setorização das funções urbanas e pela separação das diferentes classes sociais (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013, p. 12). Não somente o sistema viário parisiense consistia no objeto de intervenção, mas, também, boa parte da estrutura funcional da cidade foi remodelada (ZUCCONNI, 2009, p. 49). Entre os projetos de embelezamento de Paris destacaram-se o alargamento de ruas criando-se avenidas arborizadas; o rompimento da malha urbana existente

para implantação dos novos *boulevards* que funcionariam como eixos focais de conexão entre edificações monumentais; desapropriação de grandes áreas e demolição de edifícios (moradias populares em sua maioria), para implantação de infraestrutura viária e/ou construção de edifícios públicos; desenvolvimento de um sistema de áreas verdes, com a criação de novos parques (*Bois de Boulogne* e *Bois de Vincennes*) que, ideologicamente, funcionariam como os “pulmões urbanos” de Paris; e, também, o estabelecimento de diretrizes de edificação para o controle das futuras construções nas ruas e praças mais importantes, impondo, assim, uma unidade de estilo e um gabarito de altura específico que garantiria a harmonia da paisagem local (BENÉVOLO, 2007, p. 589-606).

“A cidade de Haussmann experimentou a mais profunda mudança estrutural para se tornar uma cidade ‘equipada’” (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013, p. 11). No entanto, o resultado final, a Paris moderna, deveu-se a uma estratégia de controle e separação, na qual privilegiou-se a classe dominante: a burguesia. A forte imposição estatal para o desdobramento das reformas acarretou um processo forçado de gentrificação para a conquista de um *status* de beleza e modernidade (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013, p. 11).

O pensamento urbanístico por trás desse modelo de urbanização, para além de uma proposta de reforma urbana, está embasado em uma ideia de reforma social. “Mudar a cidade para mudar a sociedade e, particularmente, o povo, essa era a sua visão estratégica” (TOPALOV in. RIBEIRO; PECHMAN, 1996, p. 23). Foi com essa mesma intenção de modificar o comportamento humano através da remodelação da cidade¹, que muitos planos e projetos de urbanização do início do século XX irão se fundamentar (RIBEIRO; CARDOSO in RIBEIRO; PECHMAN, 1996, p.54) e terão as propostas de Haussmann para Paris como exemplos a se seguir.

Na transição entre os séculos XIX e XX, em um cenário de debates políticos, sociais, inovação tecnológica e científica, havia novos pensadores e técnicos dedicados a debater a nova ciência - o Urbanismo. Nesse momento, esses especialistas difundiam teorias e propostas - até mesmo desejos idealizados - de como os centros urbanos deveriam progredir dali em diante; tratam-se de projeções espaciais, que Françoise Choay (1979, p.7) irá denominá-las como “modelos” de cidade.

Dentre os modelos estabelecidos por Choay, o Urbanismo Progressista apresenta-se como o mais “prático-racionalista”. Sua ideologia, advinda de análise extremamente racional, consistia na resolução de necessidades-tipo, encarando os homens como “iguais”, isentando questões regionais, locais, ou qualquer outra peculiaridade.

Um certo racionalismo, a ciência, a técnica devem possibilitar resolver problemas colocados pela relação dos homens com o meio e entre si. Esse pensamento otimista é orientado para o futuro, dominado pela ideia de progresso. (CHOAY, 1979, p.8).

¹ “[...] *changer la ville pour changer la vie*” (RIBEIRO; CARDOSO, 1996, p. 54), ou, em português, “mudar a cidade para mudar a vida”.

Foram vários os teóricos do Urbanismo Progressista, mas no presente texto destaca-se Tony Garnier (1869-1948), que exaltou as características principais deste modelo. *La cite industrielle* (1917) é considerado o primeiro manifesto do urbanismo progressista, estabelecendo diretrizes a serem seguidas para a fundação das novas cidades industriais. Ele desenvolveu um modelo ideal para uma cidade de 35.000 habitantes, no qual inseriu os principais princípios e soluções norteadoras desta corrente: separação das funções urbanas (centros funcionais), espaços verdes como elementos isoladores, edifícios padronizados, cidade organizada a partir de uma hierarquia viária, cujo sistema interliga e zoneia funções. Tem-se nesse modelo um ordenamento territorial meticuloso, que atenderia às necessidades-tipo do homem moderno (CHOAY, 1979, p.164-169).

5.2 O URBANISMO NO BRASIL NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

No Brasil, como em toda a América Latina, a discussão sobre o urbanismo e a necessidade do desenvolvimento de planos e medidas de ordenamento territorial e urbano ocorreu mais tardiamente, quando comparado aos contextos europeu e norte-americano (RIBEIRO; CARDOSO. In RIBEIRO; PECHMAN, 1996). No final do século XIX, o país ainda pouco industrializado, encontrava-se como fornecedor de matérias-primas, principalmente o café e a borracha, para as nações industrializadas. A partir desta relação econômica ocorreram transformações no cenário cultural e social nacional. Nesse período, formou-se uma elite econômica agroexportadora, que desenvolveu um mercado consumidor dos produtos industrializados importados, e que via na cultura europeia, em especial a francesa, um ideal de cultura elitizada a ser seguido. Além disso, foi essa mesma elite que entrou em contato com as questões sociais higienistas que estavam sendo debatidas na Europa, transferindo-as para a realidade brasileira. Assim, no Brasil, o desenvolvimento das cidades passou a ser debatido e será essa elite que iniciará o processo de reformas urbanas com a intenção de atingir a um ideal europeu (SIMÕES JUNIOR, 2007).

Flávio Villaça (2004) divide a história do planejamento urbano brasileiro em três períodos. O primeiro corresponde aos anos entre 1875 e 1930 e é marcado pelos planos de melhoramento e embelezamento, cujo modelo baseia-se nos planos de embelezamento e modernização de Paris propostos por Haussmann. O segundo situa-se entre as décadas de 1930 e 1990, onde a cidade é pensada através de um planejamento “integrado” ou de “conjunto”, enfatizando a técnica de base científica e o embasamento teórico a partir dos “modelos” de cidade. Por fim, o terceiro período² incorpora o pensamento urbanístico construído desde 1990 até os dias atuais (VILLAÇA in DEÁK; SCHIFFER, 2004, p. 182-183).

² Por conta do recorte temporal (1853-1953) que este trabalho busca abraçar, o último período não será aprofundado.

Durante a Primeira República (1889-1930), era constante o desenvolvimento de obras de remodelação, com especial enfoque sobre as áreas centrais. Nesse contexto, havia a defesa por parte das administrações municipais das obras de embelezamento urbano, que ultrapassava o discurso e materializava-se em ações concretas do Estado (VILLAÇA VILLAÇA in DEÁK; SCHIFFER, 2004). Nesse período, o Plano de Melhoramentos projetado por Pereira Passos para o Rio de Janeiro (1903 - 1906) mostra-se o caso brasileiro mais emblemático. Entre as diversas ações destacaram-se a abertura de uma grande avenida de quase dois quilômetros de extensão e largura de 33 metros para o desafogo do congestionamento viário do centro carioca. Foi um grande projeto de melhoramento, que, como a Paris de Haussmann, tornou-se possível graças a desapropriações que permitiram a demolição da estrutura existente e construção de uma nova, sob diferentes padrões urbanísticos, construtivos e estéticos (SIMÕES JUNIOR, 2007). O plano de Pereira Passos consistia em um projeto de modernização e construção de uma nova imagem da cidade e da nação³ (RIBEIRO; CARDOSO in. RIBEIRO; PECHMAN, 1996, p.59).

A partir da década de 1930, o planejamento urbano no Brasil passa a entrar em uma nova fase. A industrialização brasileira crescia gradativamente, o cenário nacional apresentava um perfil de alta centralização dos recursos e concentração do capital; tem-se as indústrias, os serviços, as universidades, além outros usos de maior especificidade, locados nas capitais urbanas (RIBEIRO; CARDOSO in. RIBEIRO; PECHMAN 1996). Além disso, a crise de Nova York de 1929 abalou fortemente a economia agrícola exportadora de base cafeeira e, conseqüentemente, os grandes centros passam a atrair ainda mais pessoas (CANO, 2011).

Nas cidades maiores e em franco crescimento, as dinâmicas urbanas tornaram-se mais complexas.

[...] há a necessidade de obras cada vez mais gigantescas, e as de embelezamento dificilmente teriam porte suficiente para consumir recursos vultuosos. Passa-se assim da 'cidade bela' para a 'cidade eficiente', da cidade do consumo para a cidade da produção (VILLAÇA in DEÁK; SCHIFFER, 2004, p. 199).

Os planos de melhoramento e de embelezamento não eram mais suficientes. O planejamento urbano tornou-se uma prática multidisciplinar, na qual, além de arquitetos e engenheiros, contaria com sociólogos, economistas, advogados, entre outros. Isso não significa que as intenções de embelezamento e modernização deixariam de ser discutidas, mas a atividade do planejamento urbano passaria a abranger a totalidade da cidade, em todos os seus aspectos e problemas, transformando-se em um "plano geral" (VILLAÇA in DEÁK; SCHIFFER, 2004, p.204).

Nessa nova etapa do planejamento urbano no Brasil, o instrumento do Plano Diretor⁴ será a ferramenta utilizada para a institucionalização dos planos de conjunto. Ainda, as experiências

³O Rio de Janeiro era a capital federal na época, portanto sua imagem também refletia na imagem da nação.

⁴O termo Plano Diretor será introduzido no Brasil em 1930, por Agache no plano que desenvolveu para o Rio de Janeiro – documento intitulado *Cidade do Rio de Janeiro: Extensão – Remodelação – Embellezamento!*. No entanto, esse termo não era o mais usual no período; vocábulos mais comuns eram:

europeias são determinantes como metodologia para a realização do diagnóstico das cidades, para a compreensão de seus problemas e para a proposição de medidas de intervenção, ordenamento e legislação urbanas. Com isso, há a influência da Escola Francesa de Urbanismo, tendo o arquiteto urbanista francês Donat-Alfred Agache (1875 - 1959) o técnico precursor dos planos de conjunto no Brasil, através da elaboração de planos urbanísticos para as cidades do Rio de Janeiro (1930) e de Curitiba (1943), assessoria a projetos urbanos e palestras em várias cidades do país de modo a divulgar o urbanismo moderno.

5.3 O PENSAMENTO TEÓRICO DE DONAT-ALFRED AGACHE SOBRE URBANISMO

Em “Cidade do Rio de Janeiro: Extensão – Remodelação – Embellezamento!” (PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL, 1930),⁵ Donat-Alfred Agache, além de fazer um completo diagnóstico dos problemas urbanos da capital federal da época e indicar propostas para enfrentá-los, realiza uma explanação sobre a teoria urbanística, introduzindo no país muitos conceitos ainda não discutidos, como o próprio termo *plano diretor* – que utiliza de forma pioneira no Brasil. Sua proposta para o Rio de Janeiro iniciou a segunda fase da história do planejamento urbano no Brasil: do planejamento integrado e dos planos de conjunto (VILLAÇA in. DEÁK; SCHIFFER, 2004).

Segundo Agache, quando não está previsto para a cidade a distribuição normal de seus vários elementos⁶ mesmo que existam algumas construções admiráveis individualmente, o resultado do conjunto urbano é caótico. Além disso, o urbanista introduz a necessidade de pensar o desenvolvimento da cidade a partir de uma projeção temporal orientada para o futuro (PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL, 1930).

Já não se trata de resolver as dificuldades do tempo presente, mas de crear um grande quadro para um futuro ainda longínquo. Esse ideal deverá resultar do conjunto dos componentes anthropo-geographicos, que constituem a vida da cidade actual e que deverá ser adaptado a limites muito mais extensos do que as normas histórico-políticas, isto é, do que os limites dados pela natureza e pela vida. (*Idem*, p.125).

Para tanto, o plano diretor é um instrumento que, a partir de uma visão mais abrangente, tem a intenção de entender a situação atual, fazer propostas para corrigir seus problemas e buscar as condições ideais para a cidade ao longo do tempo. Nele devem estar contidos os meios

Plano de Urbanização, Plano Integrado, Plano de Conjunto, etc. (PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL, 1930, p. 123).

⁵O documento *Cidade do Rio de Janeiro – Extensão – Remodelação – Embellezamento* (*Idem*) ficou conhecido como Plano Agache do Rio de Janeiro. Trata-se de um memorial justificativo/descritivo do Plano Agache, que se compõe deste descritivo/diagnóstico e das propostas detalhadas no desenho.

⁶Os vários elementos consistem nas grandes construções modernas que vinham sendo erguidas na época, as exemplifica ao citar as “grandiosas usinas electricas, hospitaes imponentes ou bôas escolas modernas” (*Idem*, p.123).

gráficos; a legislação específica, que esclarece os instrumentos urbanísticos complementares⁷; e o regulamento para as construções (*Idem*, 1930). Dentre as regulamentações, duas delas são as primordiais para satisfazer as funções dominantes: o zoneamento e o sistema viário hierarquizado. Enquanto o zoneamento irá assegurar a existência de centros funcionais necessários para o suprimento das necessidades urbanas e também a distinção entre os bairros residenciais e as áreas comerciais e industriais; o sistema viário hierarquizado garantirá uma organização urbana estruturada pelas redes, através do estabelecimento de conexões rápidas que facilitem e agilizem o fluxo entre os centros garantidos pelo zoneamento e o restante da cidade (BRUANT in RIBEIRO; PECHMAN, 1996, p. 190).

O sistema viário é tratado [...] como a ossatura do plano diretor. Dentro de uma visão orgânica da cidade, constitui uma das funções principais: a circulação. Os conjuntos de vias vão conectar os elementos funcionais, os bairros e zonas de usos diversos. (LEME, 1999, p. 364)

Para Agache, a aceleração dos meios de transportes promovidos a partir de uma rede viária com largas avenidas promovia o descongestionamento dos bairros centrais, prevenindo a supersaturação dos mesmos. Isso seria garantido através da implantação de duas tipologias de avenidas: as avenidas de penetração, que, a partir das grandes estradas regionais⁸, percorreriam a cidade até os centros comerciais, facilitando o contato entre centro e periferia; e as avenidas de comunicação, que seriam responsáveis por facilitar a relação entre os bairros residenciais (PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, 1930; LEME, 1999).

Contudo, para a elaboração de um plano de remodelação que orientasse o crescimento de um centro urbano, seria necessária antes a realização de um diagnóstico desta cidade, examinar o seu desenvolvimento ao longo do tempo, as suas condições físico-ambientais e compreender os problemas urbanos que a aflige.

Segundo Catherine Bruant (1996), a metodologia de diagnóstico de Agache realiza, primeiramente, o estudo da evolução urbana da cidade e a análise dos aspectos antropogeográficos – fatores topográficos, econômicos e sociais – para determinar os elementos principais que influenciam, historicamente, o desenvolvimento da aglomeração urbana. Após isso, define-se a função urbana da cidade, identificada a partir da compreensão dos “aspectos do conjunto da cidade”, que diz respeito à distribuição da população e dos bairros, e o entendimento da topografia local; do “caráter da cidade”, que remete ao esplendor do lugar, ao aspecto do traçado das vias, à cor das habitações, etc.; da “importância econômica da aglomeração”, ou seja, distinção das várias funções econômicas da cidade, e a situação do sistema de transportes, tão

⁷ “[...] leis fundamentais dos planos de remodelação e de extensão, visando muito especialmente as questões de expropriação, de recomposição, de reservas e valorizações; leis sociais relativas aos bairros e loteamentos insalubres, às habitações módicas, ápolitica territorial municipal, etc.; leis relativas á esthetica” (*Idem*, p. 126).

⁸ As estradas regionais tratavam-se das vias de conexão intermunicipal. No caso da cidade do Rio de Janeiro, essas estradas eram as que conectavam a capital federal com as cidades de Petrópolis, São Paulo e Belo Horizonte.

importante para a eficiência econômica; e da “importância demográfica da aglomeração”, na qual pretende relacionar a evolução observável do espaço com as transformações demográficas, identificando os signos que individualizam os bairros da cidade (BRUANT in. RIBEIRO; PECHMAN, 1996, p. 187). Em seguida, é realizado o diagnóstico dos grandes problemas que afligem a cidade e, com isso, a definição do programa a ser seguido, “inspirado na experiência do passado, nas reivindicações do presente e nas previsões do futuro” (BRUANT in. RIBEIRO; PECHMAN, 1996, p.188).

O modo de Agache prospectar sobre o urbano a partir de um zoneamento separador de funções interligadas por um sistema viário robusto é o resultado da defesa pela “liberdade da razão, colocada a serviço da eficácia e da estética” (CHOAY, 1979, p. 21). É a partir desse mesmo embasamento teórico que Agache irá definir a estrutura do Plano de Urbanização de Curitiba de 1943.

6. MATERIAIS E MÉTODOS

Este trabalho objetiva analisar e caracterizar o Plano das Avenidas e inseri-lo nas teorias urbanísticas vigentes no período, em relação ao sistema viário e no contexto histórico, social, econômico e urbano de Curitiba. Também busca identificar qual o papel das avenidas radiais, perimetrais e diametral idealizadas por Agache em 1942 no sistema viário atual da cidade. Para tanto, a metodologia utilizada consiste em realizar a revisão bibliográfica, documental e *web* sobre a teoria urbanística vigente no período; uma pesquisa em periódicos da época para contextualização da sociedade curitibana do período e de suas necessidades; e a análise do plano elaborado por Agache em 1942.

Na primeira etapa foi realizada uma revisão bibliográfica – livros, artigos e documentos científicos – para compreensão e análise do contexto da teoria e da prática do urbanismo em território nacional e europeu no início do século XX.

Já a segunda etapa foi composta por:

- Análise do contexto de Curitiba, buscando identificar a demanda e expectativa da sociedade em relação à modernização da cidade e, em especial, ao sistema viário, transporte e locomoção na década de 1940. Para isso, foram utilizadas fontes primárias, em sua maioria, periódicos curitibanos publicados entre 1930 e 1942, disponibilizados na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>).
- Análise do diagnóstico técnico feito por Donat-Alfred Agache para Curitiba, que justificou o Plano de Urbanização de 1942-1943 e, em especial, o Plano das Avenidas. A fonte foi o Boletim PMC (Prefeitura Municipal de Curitiba, 1943), memorial descritivo do Plano de Urbanização de Curitiba de 1942-1943, que

apresenta uma análise técnica, feita por Agache, a respeito da cidade de Curitiba naquele período e a justificativa das propostas presentes no plano.

- Identificação do sistema viário proposto e implementado pelo Plano de Urbanização, realizada a partir das pranchas que compõem o Plano das Avenidas e o Decreto 23/1942 que o regulamenta.
- Identificação na morfologia do atual sistema viário das avenidas projetadas por Agache em 1942.

7. RESULTADOS E DISCUSSÃO

7.1. CONTEXTO HISTÓRICO DE CURITIBA NO INÍCIO DO SÉCULO XX

O início do século XX, como já discutido anteriormente, foi marcado pela produção de diversas obras de embelezamento e remodelação urbanas em várias cidades brasileiras. Em Curitiba não foi diferente. A cidade insere-se no contexto da urbanização introduzindo em seu cotidiano os avanços tecnológicos da época (POSSE; CASTRO, 2012). “A importância do ambiente urbano e sua estreita relação com outros valores como modernidade e civilidade dirigem as ações, os projetos e as intervenções sobre a cidade realizadas pelo poder público” (Idem, p. 61). Os princípios da higiene, circulação e embelezamento, que vigoram desde o Iluminismo sustentavam as políticas urbanas da época⁹, que enfatizavam a eficiência do tráfego de veículos e pedestres, as condições de saneamento urbano e a estética da cidade (CASTRO; POSSE, 2017).

Entre 1900 e 1940, a área central – em especial a Rua XV de Novembro e os arredores da Praça Tiradentes – consistia no *locus* tanto das exigências de modernização e embelezamento, como também das obras de melhorias. Muitas das intervenções consistiam em alargamentos, retificações, prolongamentos e aberturas de ruas centrais, como medida para atender ao crescente “movimento de veículos e de pedestres”¹⁰ do centro de Curitiba. São exemplos os alargamentos das ruas XV de Novembro¹¹, Barão do Serro Azul¹² e Cruz Machado, e o prolongamento da Rua Cândido Lopes¹³ (CASTRO; POSSE, 2017).

A área central era constantemente notícia nos periódicos da época, que tanto denunciavam os maus aspectos das vias públicas (Figura 1), como também divulgavam as intervenções e melhorias realizadas (Figura 2).

⁹ A referência às políticas urbanas da época diz respeito aos sucessivos códigos de posturas e demais legislações urbanísticas que regulavam o padrão construtivo das edificações – quanto ao número de pavimentos e ao estilo arquitetônico – e, também, que aprovavam alargamentos e aberturas de vias, sobretudo na área central.

¹⁰ Decreto Municipal n° 15/ 1925 *apud* CASTRO; POSSE, 2017, p. 23.

¹¹ O alargamento da Rua XV de Novembro, entre a Alameda Dr. Murici e a Avenida Luiz Xavier, foi aprovado pelo Decreto Municipal n° 6/1925 (*Idem*).

¹² O alargamento da Rua Barão do Serro Azul, entre as praças Tiradentes e 19 de Dezembro, foi aprovado em 1940 pelo Decreto n° 2/1940 (*Idem*).

¹³ O alargamento da Rua Cruz Machado e o prolongamento da Rua Cândido Lopez foram aprovados pelo Decreto n° 5/1940.

FIGURA 1 - PERIÓDICO DENUNCIA O MAU ASPECTO DAS RUAS CENTRAIS CURITIBANAS EM 1932

A Cidade - Sorriso !

O ESTADO DEPLORAVEL EM QUE SE ENCONTRAM E SE ENCONTRAVAM OS PASSEIOS DAS PRINCIPAIS RUAS DA CIDADE. UM ASPECTO DE RUINA QUE DEVE SER REMOVIDO.

Já temos clamado contra o abandono, em que se encontram varias ruas do centro da cidade, onde, infelizmente, não reside nenhum figurão da politica.

Quando o transeunte vê uma rua em melhoramento, indaga logo, intimamente:

— Qual será o figurão que veio morar nesta rua, sempre esquecida ?

E o transeunte jamais se engana.

Mas, não vamos falar, agora, sobre as pobres ruas da cidade.

Vamos falar unicamente a respeito dos

PASSEIOS PARA PEDESTRES

Os passeios das ruas mais centraes da cidade estão em petição de miseria.

Não ha sapato que aguente andar muito tempo, sobre os passeios das nossas ruas.

Onde ha cimento, este vai se gastando e lá ficam os buracos, que nos dias de chuva se transformam em lagoasinhas...

O transeunte é obrigado a caminhar com precauções para não encharcar mais os pés, principalmente durante a noite, quando a cidade fica bem iluminada...

E OS LADRILHOS, ENTÃO ?

Os passeios ladrilhados, esses, então, são os peores.

Quando não faltam centenas de ladrilhos, em varios trechos do passeio, ficam elles deslocados.

Basta o cidadão pisar num ladrilho para, levar logo um jacto dagua nas pernas.

E não pode haver nada mais desagradavel para o paciente do que um desses jactos de agua suja.

Em qualquer rua da cidade, inclusive na propria rua 15 de Novembro, o leitor poderá observar o estado deploravel em que se encontram os nossos passeios.

E quanto mais demorarem os reparos, maiores serão as despesas para os cofres do municipio.

Custava muito reparar os passeios ?

Não, si a Prefeitura tivesse um bocado de boa vontade.

E lamentavel o aspecto de ruina em que se encontram os nossos passeios.

E' ridiculo a gente observar o transeunte, em dias chuvosos, andar pelas ruas mais centraes da cidade, fazendo curvas, para não entrar dentro de uma lagôa.

Curityba não é a Cidade-Sorriso ?

Curityba não é a cidade que empolga e fascina todo o forasteiro ?

Curityba não é a capital de um Estado que se diz progressista ?

Mas, o forasteiro é de uma bondade illimitada.

O forasteiro, gentil, finge não enxergar as mazellas das ruas mais centraes da cidade onde o asphalto estende-se como um longo tapete negro.

FONTE: CORREIO DO PARANÁ, 23 de agosto de 1932, n. 82, p. 8

FIGURA 2 - ANÚNCIO DO ALARGAMENTO DA RUA BARÃO DO SERRO AZUL EM 1940

Os nossos grandes problemas urbanísticos

Prevendo o futuro e vertiginoso desenvolvimento de Curitiba o prefeito comemora a data aniversaria da cidade, decretando o alargamento da rua Cerro Azul — A Avenida Candi-do de Abreu começará na Praça Tiradentes e terá a largura de 25 metros!

FONTE: DIÁRIO DA TARDE DO PARANÁ, 29 de março de 1940, n.13562, p. 8

Enquanto o centro de Curitiba, nas primeiras décadas do século XX, era bastante diversificado, os seus arredores não eram. A cidade possuía um padrão de urbanização pouco nítido entre o que era urbano e o que era rural. Curitiba consistia em um “arquipélago de núcleos rural-urbanos”¹⁴, onde se encontravam uma área central mais dinâmica e pequenos núcleos de bairros periféricos e colônias de imigrantes, entremeados por campos agrícolas, bosques e banhados. Segundo Oliveira (*In* MENDONÇA, 2004), Curitiba não contava com um tipo de atividade econômica predominante – não era eminentemente agrícola, nem industrial e nem mercantil – além do mais, a economia também não conseguia acumular excedentes suficientes para sustentar um processo contínuo de expansão da mancha urbana, atraindo imigrantes. Essa condição auxiliava na conformação de uma cidade sem uma forma urbana bem definida (*Idem*).

Embora a região central progressivamente se torne também área de comércio, irá manter (até meados da década de 1940) uma densidade populacional relativamente baixa [quando comparada a outras capitais de estados], de bairros residenciais ao lado de atividades agrícolas, industriais e de comércio. A fundição Mueller, situada em pleno centro da cidade, assim como as fábricas Fiat Lux, Matte Leão e Pianos Essenfelder, ilustra o caráter singular da organização do espaço rural-urbano-industrial da Curitiba da primeira metade do século XX. Estas indústrias, embora de grande porte para a época, não se situavam numa área específica, congregando em torno de si (como se poderia esperar), um bairro operário e outras empresas. Ao contrário, conviviam com outras funções urbanas sem modificar o seu entorno (*Idem*, p. 34).

Essa falta de um caráter de cidade definido era, em 1943, uma das maiores preocupações de Donat-Alfred Agache, urbanista contratado pela prefeitura da capital para desenvolver o primeiro Plano de Urbanização de Curitiba, no qual iria definir as diretrizes que orientariam o desenvolvimento da cidade a partir de então. Agache teria ainda como pauta a modernização, a preocupação com a estética e a qualidade dos espaços públicos da urbe, com ênfase sobre a área central. Também inovaria com a preocupação com o conjunto da cidade, buscando conectar o centro diversificado aos vários núcleos residenciais dispersos através de um sistema de avenidas amplo e preciso (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943).

7.2. DIAGNÓSTICO DE DONAT-ALFRED AGACHE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO DE CURITIBA

O objetivo da presente seção é apresentar o diagnóstico de Agache em relação à Curitiba e ao seu sistema viário. Seguindo a descrição de Bruant (1996) sobre a metodologia de diagnóstico do urbanista, destaca-se, sobretudo, as observações acerca do “caráter da cidade” e da “importância econômica da aglomeração”¹⁵, por se mostrarem os aspectos mais relevantes para a abordagem sobre o sistema viário. Com isso, devem-se verificar quais os problemas que acometiam Curitiba na época e que justificavam a proposta do Plano das Avenidas.

¹⁴ OLIVEIRA. *In* MENDONÇA, 2004, p. 38.

¹⁵ BRUANT *in* RIBEIRO; PECHMAN, 1996, p. 187.

7.2.1. O caráter da cidade e a importância econômica da aglomeração

O memorial do Plano de Urbanização de Curitiba (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943) apresenta a situação físico-geográfica de Curitiba da década de 1940, ressaltando a sua localização estratégica, como ponto de propagação da circulação econômica para o interior do Paraná e para a Região Sul do Brasil. Já naquela época, a cidade se encontrava em meio ao cruzamento de vias importantes de conexão intermunicipal e interestadual, significativas para o escoamento tanto da produção industrial da capital, quanto da produção agrícola do interior do estado. Sua proximidade e facilidade de conexão com o litoral, especialmente com os portos de Paranaguá e Antonina, determinava que quase toda a produção, comércio e exportação do Paraná deveriam ter trânsito obrigatório por Curitiba. Essa condição associada ao fato de concentrar um considerável parque comercial e industrial, coloca Curitiba como o centro propulsor do progresso paranaense, “entre as primeiras cidades do Brasil”. (*Idem*, p. 9).

Agache evidenciou o progresso de Curitiba ao longo das últimas décadas precedentes a 1943, indicando a evolução da quantidade de construções e da arrecadação municipal; porém, ainda assim, segundo ele, Curitiba não transmitia a impressão de uma capital estadual.

É uma cidade agradável, mas sem carácter definitivo, possui largas avenidas e ruas aprasíveis, mas que se cruzam geralmente em ângulo réto, num traçado mais ou menos em xadrez, sem preocupação de harmonizar-se com a topografia do terreno nem de aproveitar-se dos recursos que pode proporcionar. (*Idem*, p. 10).

7.2.2. O programa

De acordo com o memorial, a imagem tímida que Curitiba transmitia como capital advinha de um entrelaçamento do que chamou de “problemas urbanos”, sendo que os de menor importância eram resultado de outros mais graves. O urbanista identificou três “problemas urbanos de maior gravidade, que se resolvidos, ou melhor, atenuados, ou reduzidas ao mínimo as consequências, a cidade passará a adquirir fóros de uma verdadeira Capital” (*Idem*, p. 11).

- *O solo – saneamento* – que dizia a respeito à drenagem dos banhados, canalização dos rios e córregos, esgotamento pluvial e à rede de abastecimento de água, etc.;
- *O homem – descongestionamento* – que implicava a cerca do tráfego urbano, das vias de acesso externo, na circulação da produção e abastecimento urbano, etc.;
- *O meio – necessidade de órgãos funcionais* – justifica a importância de zonas apropriadas para a concentração dos edifícios do Governo Estadual (Centro Cívico) e outros centros de irradiação comercial e social.

Esses três macro-problemas transformaram-se nas diretrizes-base do Plano de Urbanização de Curitiba (1943): o Plano das Avenidas, os Centros Funcionais (zoneamento) e O

Plano Geral de Esgotamento. Para Agache, se sua proposta fosse posta em prática, Curitiba passaria “[...] a ser uma cidade orgânica, um complexo inteiriço, com a fisionomia própria de uma Capital, pela importância que merece e pelo papel que desempenha como sede do governo de um dos mais ricos Estados do Brasil.” (*Idem*, p. 11).

Dentre os macro-problemas listados, o foco da discussão deste trabalho foi o descongestionamento, por justificar, na visão de Agache, a necessidade de Curitiba por um plano que orientasse a evolução do sistema viário da cidade: o Plano das Avenidas.

7.3.3. Descongestionamento

Ao abordar o descongestionamento, Agache explica que o considerável crescimento de Curitiba ao longo das últimas décadas ocorreu de maneira dispersa – “a esmo” –, fato que acarretou problemas de congestionamentos cada vez mais recorrentes. Estes seriam mais acentuados na área central, considerada pequena e de ruas estreitas e com alta densidade demográfica. A Rua XV de Novembro e a Praça Tiradentes foram identificadas como locais de concentração da vida comercial e, conseqüentemente, de congestionamento do tráfego (*Idem*, p.12-13). Segundo as considerações do Decreto/Lei nº 23 de 1942:

[...] o atual centro da Cidade, já exíguo em área, em número e na largura de suas vias públicas, é já incapaz de comportar a vida comercial da Capital, não só de seu próprio tráfego, como também do diametral, que comunica bairros opostos, obrigados a convergirem para o centro, acentuando-lhe cada vez mais o seu congestionamento [...]. Curitiba necessita de um plano de conjunto, que fixe as linhas mestras de seu perímetro de irradiação, supervisione a descentralização de sua vida comercial e amplie seu centro, desviando as correntes de tráfego e distribuindo a circulação por boas ‘avenidas perimetrais’, bem como facilite as vias de acesso à Cidade, por meio de ‘radiais’ e, conjunção com sua rede de comunicações. [...] só assim a Cidade se desenvolverá com amplitude prefixa [...] em Cidade capaz de comportar e adquirir os legítimos foros de uma verdadeira Capital. (DECRETO-LEI Nº 23/1942 *apud*. PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943, p.13).

Com o Plano das Avenidas, portanto, a cidade seria capaz de satisfazer a circulação entre os bairros e minimizar as concentrações demasiadas na área central. Através de um sistema racional de avenidas de larguras adequadas, o tráfego seria desafogado e o abastecimento da cidade facilitado (*idem*, p.14). A cidade estaria “plasmando sua organicidade, sob os aspectos edilício, higiênico e estético” (*Idem*, p.15).

7.3. A PROPOSTA DO PLANO DAS AVENIDAS

A proposta de Agache para o Plano das Avenidas se destinava a minimizar os problemas urbanos existentes derivados do congestionamento, ao orientar o tráfego e guiar o crescimento da aglomeração urbana de maneira mais ordenada. Estabelece as ligações internas da cidade e as suas irradiações para o exterior.

O sistema viário proposto define-se pelo desenvolvimento radial-perimetral, através de um sistema hierarquizado de avenidas planejadas para realizar a comunicação entre os bairros de moradias com o centro e entre si (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943). Esse modelo, além de eliminar a excessiva convergência para o centro, desafogando-o, conservava a estrutura pré-existente da cidade, diminuindo, assim, os custos de execução (LIMA, 1999). Para mais, como no Plano do Rio de Janeiro (1930), a implantação dessa rede viária funcionava como a estrutura do plano diretor – interliga os centros importantes existentes e a partir dela estabelece os novos centros especializados propostos. Portanto, esse sistema articula o zoneamento da cidade.

Em síntese, o Plano das Avenidas previa a implantação de três tipologias de avenidas, cada qual com seu modelo de desenho e sua função específicos. São elas:

- As avenidas perimetrais – podendo ser compreendidas como as avenidas de comunicação que Agache havia proposto para plano do Rio de Janeiro em 1930 – eram vias que permitiam o contorno anelar no fluxo em relação à área central de Curitiba e facilitavam a conexão entre os bairros periféricos, sem a necessidade de percorrer pelo centro da cidade;
- As avenidas radiais – correspondem às avenidas de penetração – partiam do centro (Avenida AP-0) e cruzavam todas as avenidas perimetrais, favorecendo a conexão bairro-centro. Algumas eram conectadas as grandes estradas regionais, facilitando a interação entre Curitiba e outras cidades e regiões do estado e país;
- A avenida diametral – correspondente ao eixo das ruas XV de Novembro e Vicente Machado – cortava toda a cidade, passando pelo centro, no sentido Leste-Oeste.

Para apresentar a proposta, Agache utilizou como referência a planta de Curitiba de 1935 (Mapa 1, Anexo), na qual delimitou o Plano das Avenidas (Mapa 2, Anexo). Quando comparados os dois desenhos, fica visível a imponência das avenidas relativamente ao tecido urbano existente. Facilmente se percebe que essas vias são bastante largas – destaque para as avenidas perimetrais (AP), que são as que mais se sobressaem no projeto por suas dimensões. Também, é perceptível que várias dessas avenidas ultrapassam o perímetro do núcleo urbano consolidado, evidenciando a preocupação em direcionar o desenvolvimento e, conseqüentemente, o desenho urbano da cidade.

Os quadros 1, 2 e 3 sintetizam a proposta do Plano das Avenidas, apresentando todas as vias propostas, sua classificação, as larguras e funções. Recomenda-se a leitura simultânea desses quadros com o Mapa 3 (Anexo), por serem representações complementares.

QUADRO 1 – QUADRO SÍNTESE DO PLANO DAS AVENIDAS – AVENIDAS PERIMETRAIS

AVENIDAS PERIMETRAIS (vermelhas)			
NOMENCLATURA	RUAS	LARGURA	FUNÇÃO
AP - 0	R. 24 de Maio, R. Visconde de Nacar, R. Augusto Stelfeld, trecho projetado (R. Pref. João Moreira Garcez), R. Barão do Rio Branco, R. André de Barros	20 a 25 metros	Descongestionar o tráfego do centro urbano; dela partem algumas das várias avenidas radiais
AP - 1	R. Desemb. Mota, R. Tinguis (R. Desemb. Isaías Bevilaqua), R. Inácio Lustosa, R. Pres. Faria, R. Pres. Carlos Cavalcanti, R. Mariano Torres, Av. Sete de Setembro	20 a 30 metros	Servir como a distribuidora principal do tráfego; dela partem as restantes avenidas radiais.
AP - 2	Avenida Perimetral 2 (projetada)	30 a 40 metros	Desempenhar a função de dreno principal do trânsito entre os bairros residências e os centros funcionais; passa pela estrada de ferro e pelo Viaduto do Capanema (também proposto neste plano)
AP - 3	Avenida Parque (projetada)	80m de largura (60m de largura para a avenida + 10m de recuo para cada lado)	Exercer a função de avenida-contorno, limitando o perímetro urbano da cidade; avenida-parque para o estímulo da atividade de <i>parkway</i> ; constitui um parque alongado que envolve toda a cidade; finalidade de unir os vários parques propostos e demais bairros periféricos.

FONTE: Elaborado pelo autor a partir das informações obtidas em PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943.

QUADRO 2 – QUADRO SÍNTESE DO PLANO DAS AVENIDAS – AVENIDAS RADIAIS

AVENIDAS RADIAIS			
RADIAIS PRINCIPAIS (azuis)			
NOMENCLATURA	RUAS	LARGURA	FUNÇÃO
RP - 1	Avenida Sete de Setembro (sentido Batel)	30 metros	Facilitar a conexão entre Curitiba e Ponta Grossa e o oeste do Paraná.
RP - 2	Avenida Cruzeiro (Av. Manuel Ribas)	30 metros	Estabelecer ligação para Castro e norte do Paraná.
RP - 3	Rua Barão do Serro Azul, Avenida João Gualberto	28 a 30 metros	Favorecer a conexão entre Curitiba e São Paulo e litoral do estado.
RP - 4	Avenida Marechal Floriano Peixoto	30 a 40 metros	Promover a conexão entre Curitiba e Joinville e Sul do Brasil
RADIAIS SECUNDÁRIAS (laranjas)			
NOMENCLATURA	RUAS	LARGURA	FUNÇÃO
RS - 1	Avenida República Argentina	25 metros	Servir o bairro do Portão

RS – 2	Canal do Rio Bigorriho (R. Prof. Fernando Moreira)	30 metros	Conectar a região noroeste da cidade, ao canalizar o Rio Bigorriho
RS – 3	Avenida do Pilarzinho (R. Trajano Reis, R. Des. Benvindo Valente, R. Des. Hugo Simas)	20 metros	Servir o Cemitério Municipal (Cemitério São Francisco de Paula)
RS – 4	Canal do Rio Belém (R. Heitor Stockler de França, Rio Belém)	30 metros	Ligar a região norte da cidade ao centro, através da canalização do Rio Belém
RS – 5	Avenida Cândido de Abreu	48 metros	Servir o Centro Cívico e o Parque do Ahú (projetados); recebe um tratamento paisagístico monumental por promover a conexão com o novo centro do poder administrativo municipal e estadual
RS – 6	Avenida Sete de Setembro (sentido Cristo Rei)	30 metros	Realizar a conexão da área central com a região leste
RS – 7	Avenida Capanema (Av. Pres. Afonso Camargo, Viaduto do Capanema, Av. Prefeito Omar Sabbag)	30 metros	Servir o bairro do Capanema
RS – 8	Avenida Canal de Água Verde (Pç. Afonso Botelho, Rio Água Verde, Rua Alm, Gonçalves)	30 metros	Facilitar a conexão do centro com a região sudoeste da cidade, através da canalização do Rio Água Verde
RS – 9	Avenida São José dos Pinhais (R. Iapó)	30 metros	Conectar a área projetada do Hipódromo ao Centro de Exposição/Feira e ao Matadouro; facilitar o caminho para São José dos Pinhais
RS – 10	Avenida Guaíra (R. Desembargador Mota, Av. Pres. Kennedy)	30 metros	Atender a demanda do bairro Portão

FONTE: Elaborado pelo autor a partir das informações obtidas em PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943.

QUADRO 3 – QUADRO SÍNTESE DO PLANO DAS AVENIDAS – AVENIDA DIAMETRAL

AVENIDAS PERIMETRAIS (violeta)			
NOMENCLATURA	RUAS	LARGURA	FUNÇÃO
AD	R. Vicente Machado e R. XV de Novembro	20 metros	Cruzar a cidade diametralmente no sentido leste-oeste

FONTE: Elaborado pelo autor a partir das informações obtidas em PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma das premissas dessa pesquisa foi identificar a presença das avenidas propostas por Agache no Plano das Avenidas de 1942, na malha urbana atual de Curitiba. Para tanto, elaborou-se o Mapa 4 (Anexo), onde foi sobreposto a planta do Plano das Avenidas sobre o Mapa de

Arruamento de Curitiba de 2019, disponibilizado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC, 2019). A partir dessa sobreposição de plantas, foi possível supor, por comparação e aproximação, quais ruas da malha viária atual podem ter sido concebidas a partir do Plano das Avenidas, mesmo que algumas delas não tenham sido executadas com as mesmas diretrizes de desenho e largura previstas em plano.¹⁶

A influência do Plano das Avenidas na morfologia e função urbana atual de Curitiba foi estudada a partir de dois pontos: o plano enquanto descongestionador da área central e o plano enquanto conector dos centros funcionais e dos bairros de moradia. Tais paradigmas foram escolhidos justamente por terem sido os objetivos principais da proposta do sistema viário. A análise feita resulta da comparação entre os Mapas 3 e 4 e da observação do Mapa de Zoneamento de 2019¹⁷.

A primeira e mais evidente constatação ao observar o Mapa 4 é que o Plano das Avenidas não foi executado em sua plenitude. Longos trechos das Avenidas Perimetrais 2 e 3 e de algumas Avenidas Radiais não foram realizados. Além disso, algumas vias – ou parte delas – não foram implementadas com as larguras definidas em plano, como trechos das avenidas RS-8, RS-9, RS-10, AP2 e AP-3. Contudo, algumas foram executadas de modo bastante similar ao idealizado por Agache, como é o caso da Avenida Cândido de Abreu (RS-5), que, no trecho entre a Rua Inácio Lustosa (AP-1) e o Palácio Iguazu (próximo à AP-2), permaneceu com os 48 metros de largura.

Partindo para a análise da área central, segundo o Mapa de Zoneamento de 2019, as ruas que compunham a avenida mais central, a Avenida Perimetral 0 (AP-0), não possuem na atualidade a mesma função de descongestionadoras do tráfego do centro urbano. O zoneamento vigente não as qualifica em nenhuma das funções viárias de hierarquia superior estabelecidas – estrutural, prioritária, setorial e coletora. A razão mais provável para isso remete à própria expansão urbana de Curitiba nas décadas posteriores. À medida que a cidade cresce, a área central também veio a ser expandida, como pode ser verificado ao comparar os Mapas 3 e 4. Verifica-se também que várias das vias integrantes da Avenida Perimetral 1 (AP-1) acabaram por assumir a função da AP-0. De acordo com o Mapa de Zoneamento de 2019, ruas como R. Inácio Lustosa e R. Desembargador Mota possuem o *status* de vias prioritárias, enquanto a Av. Sete de Setembro recebe a função de estrutural. Essas ruas englobam a nova zona central quase inteiramente, assim como o Setor Histórico. Logo, é possível afirmar que o princípio de utilização de vias de contorno, como as avenidas perimetrais, para o desafogo do fluxo da zona central continua sendo vigente, apenas alterou-se a escala da área de abrangência.

¹⁶É importante ressaltar que o mapa produzido é hipotético, pois não considera o fator coincidência. Não é possível garantir que todas as ruas identificadas no Mapa 2, como resultantes do Plano das Avenidas, tenham sido de fato implementadas seguindo a localização e os pressupostos do plano de urbanização; algumas podem estar apenas coincidindo com a localização prevista em plano, mas terem sua origem decorrente de outros fatores, como de projetos de loteamento ou de outras propostas urbanísticas posteriores.

¹⁷ Mapa anexo à Lei N° 15.511 de 2019. Fonte: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, 2019.

A função das avenidas enquanto conectoras dos centros funcionais e dos bairros residenciais persiste parcialmente. Nem todos os centros funcionais e parques projetados foram realmente implementados, como o cemitério-parque, o matadouro e o Parque do Ahú; além disso, alguns passaram por transformações de uso, como a estação ferroviária que foi substituída por um *shopping center*; e outros tiveram suas zonas de implantação transferidas, como é o caso da Zona Industrial, transferida do Rebouças para a CIC. Porém, a permanência de alguns centros ainda faz valer a função de algumas avenidas projetadas, como é o caso da Av. Cândido de Abreu (RS-5) e Av. Capanema (RS-7 – atual Av. Pres. Omar Sabbag) que atendem, respectivamente, ao Centro Cívico e ao Centro Universitário (Centro Politécnico - UFPR).

Ademais, várias das avenidas implementadas, se encontram em algum nível de hierarquia viária superior. Destaque para as avenidas Av. Sete de Setembro (AP-1 e RP-1), Av. República Argentina (RS-1) e Av. João Gualberto (RP-3), que possuem a função de estruturais. Essas vias, junto com a Rua Prof. Fernando Moreira (antiga Av. Canal do Rio Bigorriho – RS-2) e a Avenida Mal. Floriano Peixoto (RP-4), também recebem as canaletas dos ônibus expressos, elementos viários fundamentais para desempenho do sistema de transportes coletivo de Curitiba, e que só tiveram a sua implantação viabilizada através da largura generosa dessas vias, definida em 1942.

Os resultados obtidos a partir da análise do Plano das Avenidas permitem afirmar que o Plano de Urbanização de 1942-1943 foi realmente influente no desenvolvimento urbano de Curitiba. As ações tomadas em 1942 foram significantes ao ponto de ainda repercutirem no cotidiano urbano da capital paranaense.

9. REFERÊNCIAS

A CIDADE-SORRISO! **Correio do Paraná**, Curitiba, ano 1, n. 82, p. 8, 23 ago. 1932. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=171395&pagfis=432>>. Acesso em: 27 jul. 2020.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. 4 ed. São Paulo: Perspectiva, 2007, p 551 - 614.

CANO, Wilson. **Ensaio sobre a crise urbana no Brasil**. Campinas: Editora da Unicampi, 2011.

CASTRO, Elizabeth Amorim de; POSSE, Zulmara Clara Sauner. **Morar nas alturas: a verticalização de Curitiba entre 1930 e 1960**. Curitiba: Edição do autor, 2017.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989, p.7-35.

CURITIBA. **Decreto-Lei nº 23, de fevereiro de 1942**. Dispõe sobre o Plano das Avenidas da Cidade. Legislação do Município de Curitiba, Curitiba, 23 fev. 1942.

CURITIBA. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Mapa anexo à Lei N° 15.511 de 2019. Curitiba: IPPUC, 2019. 1 mapa. Escala 1:20.000.

LEME, Maria Cristina Leme. **Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965**. São Paulo: Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999, p. 361-365.

OLIVEIRA, M. A. C. Da espacialidade rural-extrativista à cidade-jardim: Curitiba (1900-73). In: MENDONÇA, Francisco (Org.). **Cidade, ambiente e desenvolvimento**: Abordagem interdisciplinar de problemáticas socioambientais urbanas de Curitiba e RMC. Curitiba: Editora UFPR, 2004, p. 31 - 52.

OS NOSSOS grandes problemas urbanísticos. **Diário da Tarde do Paraná**, Curitiba, ano 42, n. 13.562, p. 8, 29 mar. 1940. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=800074&pasta=ano%20194&pagfis=56863>>. Acesso em: 28 jul. 2020.

PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, J. C. **Formas urbanas**: a dissolução da quadra. Porto Alegre: Grupo A Educação S.A., Bookman Editora Ltda, 2013, p. 5 - 22.

POSSE. Zulmara Clara Sauner; CASTRO Elizabeth Amorim de. **As virtudes do bem-morar**. Curitiba: Edição das autoras, 2012, p. 69 - 126.

PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL. **Cidade do Rio de Janeiro: Extensão – Remodelação – Embellezamento**. Organizações projectadas pela administração Antonio Prado Junior sob a direção geral de Alfred Agache. Paris: Foyer Editor, 1930, p. 123-132.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Boletim PMC**. Plano de Urbanização de Curitiba. Curitiba, nov./dez., ano II, n. 12, 1943. 136 p.

RIBEIRO, L. C. de Q.; PECHMAN, R. (Orgs.) **Cidade, povo e nação**: Gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

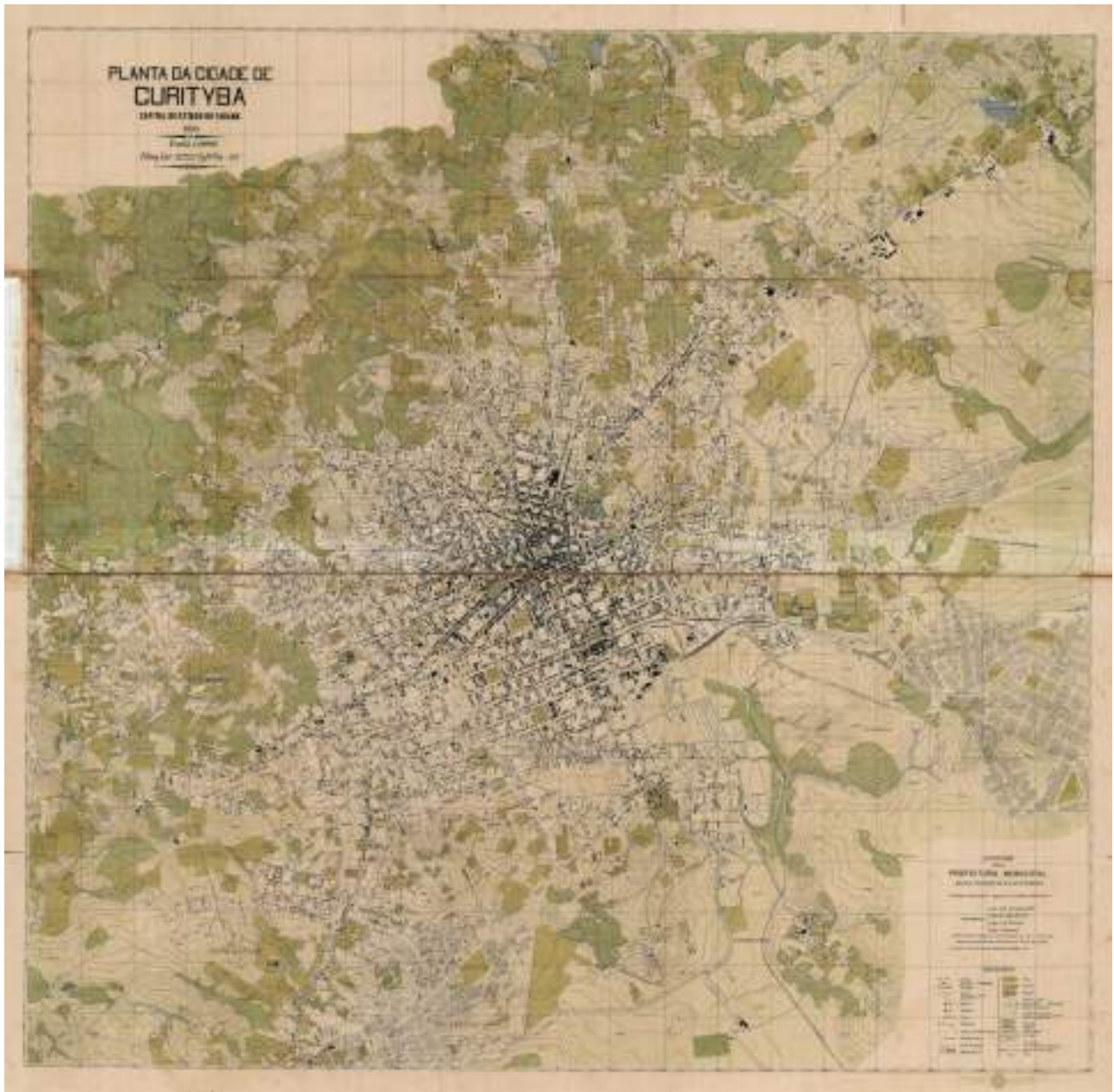
SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **O ideário dos engenheiros e os planos realizados para as capitais brasileiras ao longo da Primeira República**. Arqtextos, São Paulo, ano 08, n. 090.03, Vitruvius, nov. 2007. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.090/190>. Acesso em: 20 maio 2020.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. (Orgs.). **O processo de urbanização do Brasil**. São Paulo: EdUSP, 2004, p. 169 - 244.

ZUCCONNI, Guido. **A cidade do século XIX**. São Paulo: Perspectiva, 2009, p. 42 - 51.

10. ANEXOS

MAPA 1 – PLANTA DE CURITIBA DE 1935



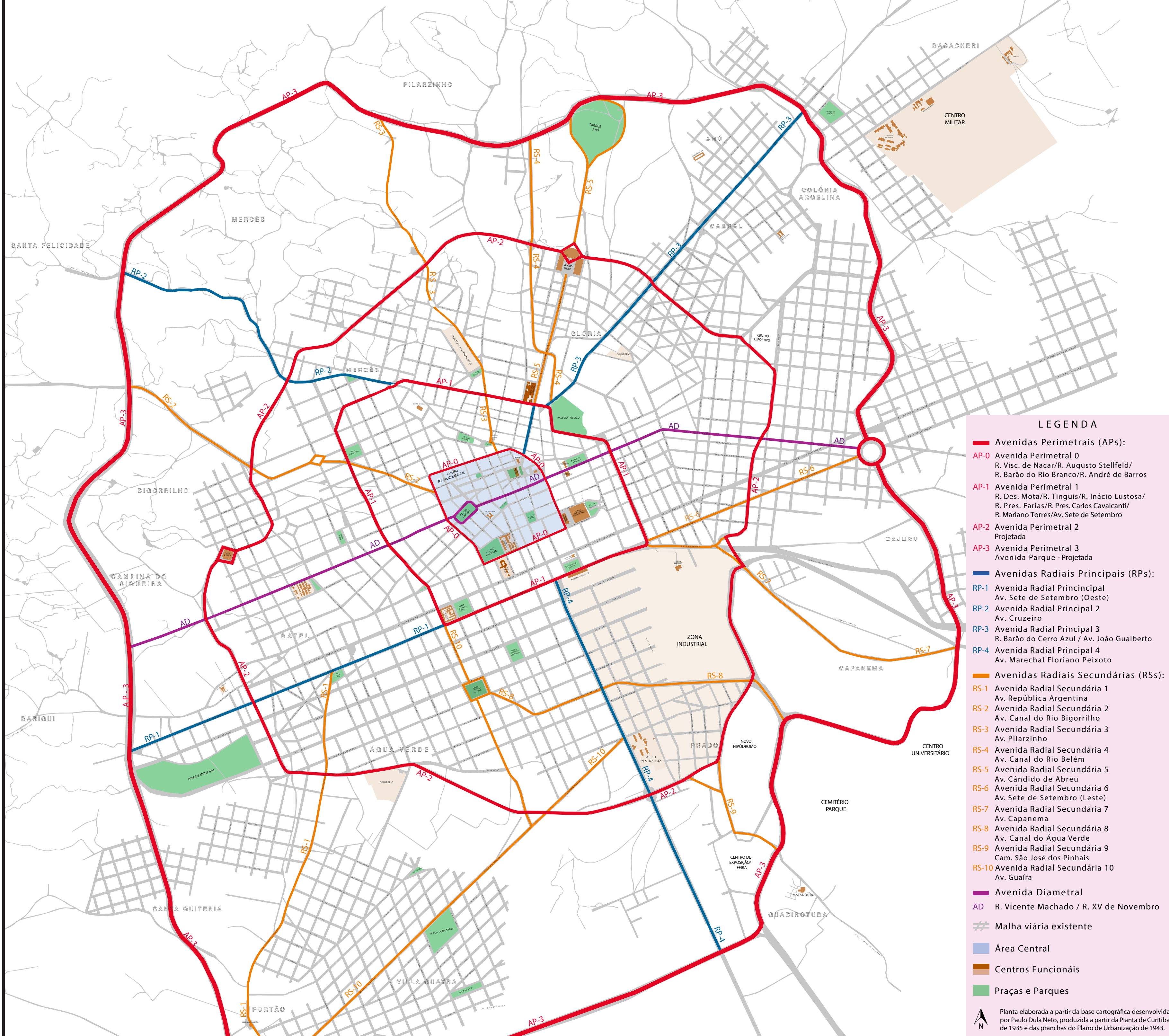
FONTE: Acervo IPPUC

MAPA 2 – PLANO DAS AVENIDAS



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943, p. 18

MAPA 5
 PLANO DE URBANIZAÇÃO DE CURITIBA - 1943
 PLANO DAS AVENIDAS

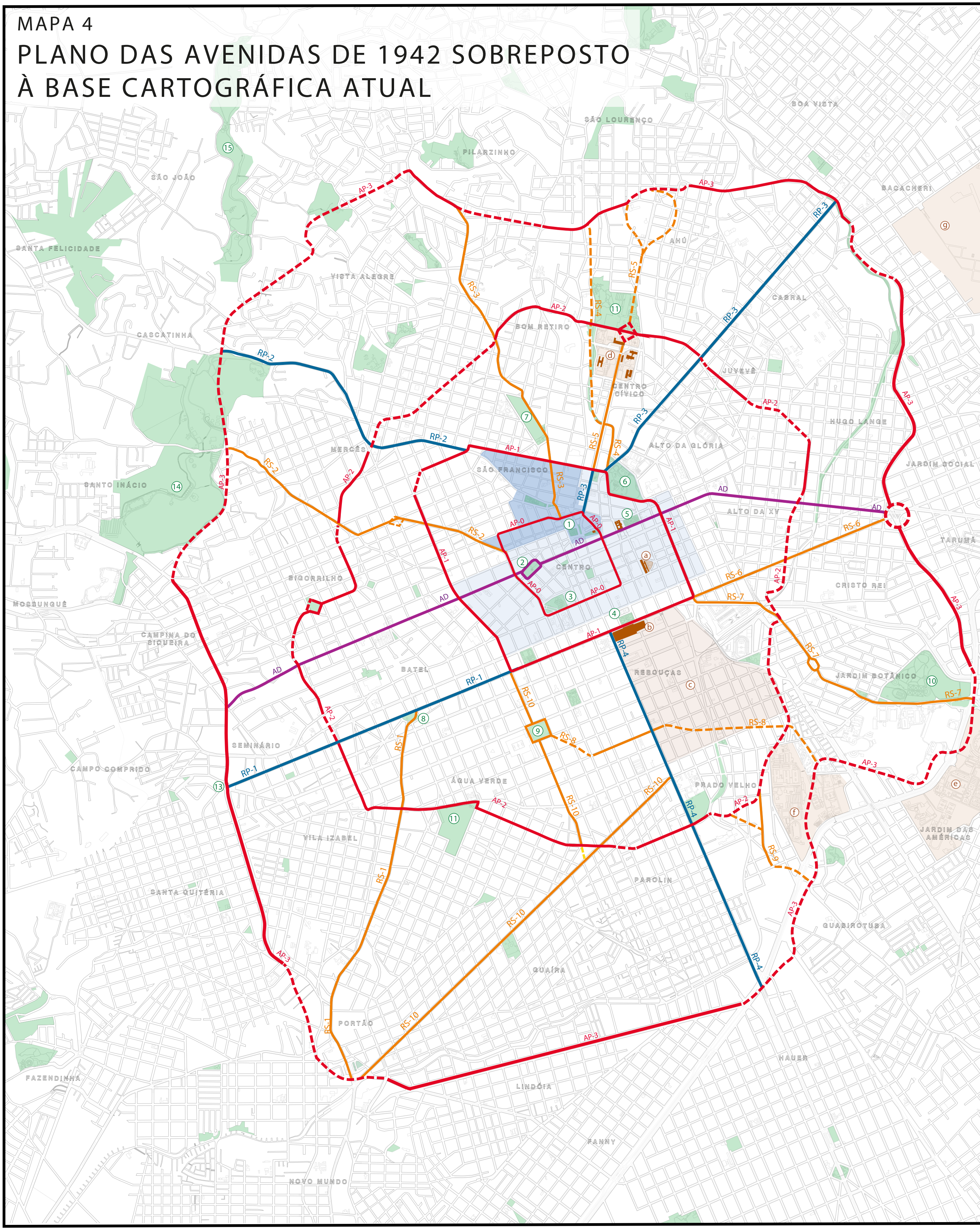


LEGENDA

- **Avenidas Perimetrais (APs):**
- **AP-0** Avenida Perimetral 0
R. Visc. de Nacar/R. Augusto Stelfeld/
R. Barão do Rio Branco/R. André de Barros
- **AP-1** Avenida Perimetral 1
R. Des. Mota/R. Tinguis/R. Inácio Lustosa/
R. Pres. Farias/R. Pres. Carlos Cavalcanti/
R. Mariano Torres/Av. Sete de Setembro
- **AP-2** Avenida Perimetral 2
Projetada
- **AP-3** Avenida Perimetral 3
Avenida Parque - Projetada
- **Avenidas Radiais Principais (RPs):**
- **RP-1** Avenida Radial Principal
Av. Sete de Setembro (Oeste)
- **RP-2** Avenida Radial Principal 2
Av. Cruzeiro
- **RP-3** Avenida Radial Principal 3
R. Barão do Cerro Azul / Av. João Gualberto
- **RP-4** Avenida Radial Principal 4
Av. Marechal Floriano Peixoto
- **Avenidas Radiais Secundárias (RSs):**
- **RS-1** Avenida Radial Secundária 1
Av. República Argentina
- **RS-2** Avenida Radial Secundária 2
Av. Canal do Rio Bigorriho
- **RS-3** Avenida Radial Secundária 3
Av. Pilarzinho
- **RS-4** Avenida Radial Secundária 4
Av. Canal do Rio Belém
- **RS-5** Avenida Radial Secundária 5
Av. Cândido de Abreu
- **RS-6** Avenida Radial Secundária 6
Av. Sete de Setembro (Leste)
- **RS-7** Avenida Radial Secundária 7
Av. Capanema
- **RS-8** Avenida Radial Secundária 8
Av. Canal do Água Verde
- **RS-9** Avenida Radial Secundária 9
Cam. São José dos Pinhais
- **RS-10** Avenida Radial Secundária 10
Av. Guaíra
- **Avenida Diametral**
- **AD** R. Vicente Machado / R. XV de Novembro
- Malha viária existente**
- Área Central**
- Centros Funcionais**
- Praças e Parques**

Planta elaborada a partir da base cartográfica desenvolvida por Paulo Dula Neto, produzida a partir da Planta de Curitiba de 1935 e das pranchas do Plano de Urbanização de 1943.

MAPA 4 PLANO DAS AVENIDAS DE 1942 SOBREPOSTO À BASE CARTOGRÁFICA ATUAL



LEGENDA

- **Avenidas Perimetrais (APs):**
- AP-0 Avenida Perimetral 0
R. 24 de Maio/R. Visc. de Nacar/R. Augusto Stelli/R. Prof. João Moreira Garcez/R. Barão do Rio Branco/R. André de Barros
- AP-1 Avenida Perimetral 1
R. Pres. Farias/R. Pres. Carlos Cavalcanti/R. Mariano Av. Sete de Setembro/R. Des. Mota/R. Tinguis/R. Inácio Lustosa
- AP-2 Avenida Perimetral 2
R. Dep. Mario de Barros/R. Marcelino Champagnat/R. Alam. Augusto Stelli (Bogorriho)/R. Teixeira Soares/R. Água Verde/R. Shiller/R. Cambará
- AP-3 Avenida Perimetral 3 (Avenida Parque)
Av. Pres. Artur da Silva Bernardes/Av. Pres. Wenceslau Av. Mal. Humberto de Alencar Castelo Branco/Av. N. Sr^a. da Luz/ R. Cel. Amazonas Marcondes
- **Avenidas Radiais Principais (RP):**
- RP-1 Avenida Radial Principal 1
Av. Sete de Setembro (Oeste)
- RP-2 Avenida Radial Principal 2
Av. Cruzeiro (Av. Manuel Ribas)
- RP-3 Avenida Radial Principal 3
R. Barão do Cerro Azul / Av. João Gualberto
- RP-4 Avenida Radial Principal 4
Av. Marechal Floriano Peixoto
- **Avenidas Radiais Secundárias (RSs)**
- RS-1 Avenida Radial Secundária 1
Av. República Argentina
- RS-2 Avenida Radial Secundária 2
Av. Canal do Rio Bogorriho (R. Prof. Fernando Moreira)
- RS-3 Avenida Radial Secundária 3
Av. Pilarzinho (R. Trajano Reis/ R. Des. Benvindo Valente/ R. Des. Hugo Sima)
- RS-4 Avenida Radial Secundária 4
Av. Canaã RioBeém (R. Heitor Stockler de França)
- RS-5 Avenida Radial Secundária 5
Av. Cândido de Abreu
- RS-6 Avenida Radial Secundária 6
Av. Sete de Setembro (Leste)
- RS-7 Avenida Radial Secundária 7
Av. Capanema (Av. Pres. Afonso Camargo/ Viaduto da Capanema/Av. Prof. Omar Sabbag)
- RS-8 Avenida Radial Secundária 8
Av. Canaã Água Verde (Pç. Afonso Botelho/ R. Alm. Gonçalves)
- RS-9 Avenida Radial Secundária 9
Cam. São José dos Pinhais (R. Iapó)
- RS-10 Avenida Radial Secundária
Av. Guairá (R. Des. Mota/Av. Pres. Kennedy)
- **Avenida Diametral**
- AD R. Vicente Machado / R. XV de Novembro
- **Avenida ou trecho projetado e executado**
- - - **Avenida ou trecho somente projetado**
- # **Malha viária**
- Zona Central (ZC)***
- Setor Histórico (ZH, ZSF, ZSM)***
- Antigos Centros Funcionais**
- a Terminal Guadalupe
Antigo Terminal Rodoviário /Centro de Abastecimento
- b Shopping Estação
Antiga Estação Ferroviária
- c Bairro Rebouças
Antigo Centro Industrial
- d Centro Cívico
- e Centro Politécnico - UFPR (Centro Universitário)
- f PUC-PR
Área Proposta para o Hipódromo
- g Centro Militar
- Praças, Parques e Bosques**
- 1 Praça Tiradentes
- 2 Praça Osório
- 3 Praça Rui Barbosa
- 4 Praça Eufrásio Correia
- 5 Praça Santos Andrade
- 6 Passeio Público
- 7 Cemitério S. Francisco de Paula
- 8 Praça do Japão
- 9 Praça Afonso Botelho
- 10 Jardim Botânico (Parque)
- 11 Bosque do Papa João Paulo II / MON
- 12 Cemitério Água Verde
- 13 Praça Pedro Gasparello
- 14 Parque Barigui
- 15 Parque Tingui