

# UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

AMANDA DE OLIVEIRA

## RELATÓRIO FINAL

09/2020 a 08/2021

<b>PROGRAMA DE</b>	<b>MODALIDADE:</b>
<b>IC:</b>	( ) CNPq
(X) PIBIC	( ) UFPR TN
( ) PIBIC Af	( ) Fundação Araucária
( ) PIBIC EM	(X) Voluntária
( ) PIBITI	

## O PLANO DE REMODELAÇÃO DE CURITIBA (1913-1916) E A MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

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 2020/2021

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Elizabeth Amorim de Castro  
Título do Projeto: AS INTERFACES ENTRE MODERNIZAÇÃO, ARQUITETURA, URBANISMO E PATRIMÔNIO CULTURAL NAS CIDADES PARANAENSES.

**CURITIBA**

2021

## **1. RESUMO**

A presente pesquisa de Iniciação Científica teve como objetivo a análise do Plano de Remodelação de Curitiba (1913-1916), elaborado na gestão do prefeito engenheiro Candido Ferreira de Abreu, com ênfase no tema da modernização do Sistema Viário. Buscou também inseri-lo no contexto mundial e brasileiro do período e estabelecer sua vinculação com diretrizes urbanísticas vigentes. O trabalho foi dividido em duas etapas, sendo a primeira uma revisão bibliográfica sobre o urbanismo e a urbanização das cidades europeias, estadunidenses e brasileiras, entre o final do século XIX e início do século XX. Já a segunda foi voltada para a apreensão do contexto curitibano; a análise do Plano de Remodelação de Curitiba (1913-1916); e as ações da Comissão de Melhoramentos da Capital, criada para a implementação do referido plano. Nesta etapa, realizou-se a revisão bibliográfica sobre o tema e a pesquisa, sistematização e análise de fontes primárias, como mensagens e relatórios de governo, anais da Câmara Municipal, legislação, periódicos, mapas e fotografias do período. O trabalho constatou que a principal ação urbanística da Comissão, seguindo o Plano de Remodelação e em atenção à modernização do Sistema Viário, foi a pavimentação de vias. Desta forma, foram realizadas a identificação, análise e mapeamento da pavimentação das vias da cidade entre 1913 e 1916. Constatou-se a maior incidência destas ações na primeira zona da cidade, região mais central e valorizada de Curitiba; a utilização recorrente de macadam e paralelepípedos como materiais de revestimento das vias; e a indicação que a pavimentação deu embasamento e foi concomitante a outras intervenções destinadas à modernização da capital paranaense, como a implementação de passeios, arborização, ajardinamento de praças e largos e de novos e mais sofisticados parâmetros construtivos. Com a análise realizada e os resultados obtidos, o presente trabalho buscou contribuir com a historiografia do processo de urbanização de Curitiba, uma vez que o tema é pouco estudado.

## **2. INTRODUÇÃO**

O Plano de Remodelação de Curitiba (1913-1916) surgiu em um contexto de grandes transformações urbanas, não só brasileiras como também em toda Europa e Estados Unidos. Novas descobertas científicas sobre a propagação de doenças e

soluções técnicas referentes aos problemas sanitários no meio urbano influenciaram diretamente na forma de organização do seu espaço físico.

As cidades tornaram-se cada vez mais complexas, seja por sua população e território sempre em crescimento, pela presença de inúmeras atividades comerciais e industriais ou, ainda, pelas funções políticas e culturais que abrigavam. A modernização veio acompanhada de inúmeros problemas sanitários e sociais que, desde meados do século XIX passaram a ser enfrentados de forma técnica e abrangente por intermédio de Planos de Remodelação.

O objetivo deste trabalho é desenvolver uma pesquisa de iniciação científica, de caráter teórico-conceitual e cunho exploratório, buscando caracterizar e analisar o Plano de Remodelação de Curitiba (1913-1916), inserindo-o no contexto urbanístico mundial e brasileiro do período, com ênfase no tema de Modernização do sistema viário.

### **3. REVISÃO DA LITERATURA**

Grandes mudanças ocorreram nas cidades a partir do século XVIII, momento em que o processo de industrialização foi acelerado. A instalação de fábricas nos centros urbanos, juntamente com o aumento da mecanização do campo, incentivou uma migração intensa de camponeses (MUMFORD, 2004).

A produção industrial também gerou uma acentuada degradação ambiental, um aumento populacional aliado a precárias condições de trabalho e moradia e a proliferação de epidemias. Além dos problemas sanitários e sociais, a cidade precisou se adequar às novas demandas econômicas do capital de circulação eficiente de pessoas e mercadorias (SENNET, 2003).

Os grandes centros urbanos concentravam, cada vez mais, o poder político, econômico e cultural, impondo em decorrência disso uma grande demanda de intervenção e adequação e organização de seu espaço físico. Higiene, circulação e embelezamento foram as suas diretrizes.

Os estudos científicos constataram os benefícios para a saúde da limpeza, da circulação de ar e da iluminação dos ambientes. A higiene individual, coletiva e urbana transformou-se em uma prioridade (FOUCAULT, 1979). Também a circulação – de pessoas, de mercadorias, de detritos, de água etc. – no ambiente urbano foi um objetivo a ser alcançado, uma vez que melhoraria a saúde em geral, a salubridade

urbana e a economia (SENNET, 2003). O embelezamento das cidades seria resultante das ações orientadas pela higiene e circulação e pela sua ampla modernização, com a implantação de infraestrutura, o melhoramento e padronização construtiva e a construção de novos equipamentos urbanos.

Juntamente com a consolidação da administração municipal, o aumento das demandas de intervenção nas cidades, a incorporação do pensamento científico e o entendimento de que as intervenções pontuais não eram mais suficientes, ocorreu a valorização de ações mais abrangentes e da sua organização e coordenação por técnicos. Estes profissionais – engenheiros, sanitaristas e médicos, entre outros – seriam capazes de elaborar Planos Urbanísticos que abarcaria as soluções técnicas para os diferentes problemas das grandes cidades, baseadas em um conhecimento científico. A ordenação do espaço urbano existente; o planejamento de sua expansão; a implantação de modernas redes hidrossanitárias, de energia elétrica, de telefonia e de transporte coletivo; a definição de um sistema viário; a melhoria e a padronização construtiva; e a elaboração de uma legislação urbana eram alguns dos objetivos destes Planos. (SALGUEIRO, 2001).

Um dos planos urbanísticos mais importantes do século XIX foi elaborado pelo Barão Haussmann para Paris, configurando-se em um programa de reorganização geral da cidade, que remodelou sua estrutura urbana. Entre seus objetivos estavam “a organização das águas e de outros serviços de rede do subsolo; a reorganização do tráfego viário e a interligação com a rede ferroviária” (ZUCCONI, 2009, p.49). As principais ações realizadas na cidade foram abertura de novas artérias para o trânsito nos velhos bairros; a criação de praças e grandes parques; a urbanização de terrenos periféricos, através da construção de novos subúrbios; a reconstrução de prédios ao longo dos recentes alinhamentos; a renovação dos sistemas de água, saneamento, iluminação e transporte público; além da reforma de todo o sistema administrativo parisiense, com sua descentralização e instalação de novos edifícios (CASTELNOU, NETO, 2005, p.51).

A nova estrutura do sistema viário imposto à capital francesa pressupôs a hierarquização das ruas. Dessa forma, a malha urbana da cidade de Paris foi modificada com a construção de largas avenidas, grandes fluxos e circulação livre, promovidos pelo sistema viário de artérias e veias adotado (SENNET, 2003).

No Brasil, de forma semelhante ao ocorrido na Europa, o aumento populacional e o acelerado processo de urbanização trouxeram problemas de ordenação e

ampliação territorial, de proliferação de epidemias, entre outros. Havia também uma demanda pela modernização das cidades, orientada pelos modelos urbanísticos vigentes e, em especial, pelo Plano de Paris, elaborado por Haussmann (CASTELNOU, NETO, 2005; SALGUEIRO, 2001).

Um exemplo importante da adoção dessas propostas urbanísticas no Brasil foi o Plano de Reformas Urbanas de Pereira Passos para a cidade do Rio de Janeiro (1903-1906). Também chamado de “Embelezamento e Saneamento da Cidade”, tinha como objetivos: a reforma do porto; o estabelecimento e ampliação de vias de ligação desse com o interior e com o comércio da cidade (que passou a crescer e se valorizar frente às importantes avenidas implantadas); organização e direcionamento da expansão urbana através da avenida beira-mar; e a organização da área central, ainda com uma malha viária e uma ocupação de bases coloniais (LEME, 2005).

Um dos símbolos do Plano de Pereira Passos, a Avenida Central, idealizada como os *boulevares* parisienses, passou a fazer a ligação entre o novo cais do Porto e a avenida Beira-Mar. A Avenida Central foi implantada sobre o traçado viário antigo, cortando quadras e demolindo edificações preexistentes na área central do Rio de Janeiro (LEME, 2005; CASTELNOU, NETO, 2005).

As ações urbanísticas realizadas no início do século XX no Rio de Janeiro passaram a ser um modelo a ser seguido, especialmente nas capitais estaduais. Vários planos de remodelação podem ser destacados neste contexto, como os de Manaus (1890), Recife (1909), Belém (1910), Salvador (1910) e São Paulo (1911) - (LEME, 2005). O Plano de Remodelação de Curitiba, realizado entre 1913 e 1916, constitui-se em outro exemplo destas ações de reorganização e reordenação do espaço urbano.

#### **4. MATERIAIS E MÉTODOS**

O presente trabalho de pesquisa de Iniciação Científica teve um caráter científico-tecnológico e exploratório, realizado por meio de revisão bibliográfica e webgráfica e análise de fontes primárias. Buscou analisar e caracterizar o Plano de Remodelação de Curitiba (1913-1916), inserindo-o no contexto urbano atual de Curitiba.

O desenvolvimento do trabalho foi estruturado em duas etapas. A primeira, desenvolvida no segundo semestre de 2020, foi pautada na apreensão e análise do

contexto histórico e urbanístico no mundo e no Brasil desde o século XIX. Para atingir o objetivo proposto foram realizadas leituras de livros e artigos científicos e discussões em grupo sobre os temas, além da elaboração de um Relatório Parcial.

A segunda etapa consistiu na revisão da literatura historiográfica de Curitiba e no levantamento, sistematização e análise de fontes primárias. Em relação a estas foram consultados: 1- periódicos curitibanos e paranaenses, publicados entre 1913 e 1916, disponibilizados na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional; 2- Anais da Câmara de Vereadores de Curitiba; 3- legislação municipal; e 4- mensagens e relatórios técnicos da prefeitura municipal e do governo estadual. O objetivo foi analisar o processo de urbanização da cidade e o Plano de Remodelação (1913-1916), em especial suas ações referentes à ordenação do sistema viário.

Identificou-se a criação da Comissão de Melhoramentos para implementação do Plano de Remodelação e a pavimentação de vias como sua principal ação para melhoria e hierarquização do sistema viário. Diante de tal constatação, a pesquisa nas fontes primárias voltou-se para o levantamento e mapeamento da pavimentação de vias da cidade, constatando que zona central recebeu os maiores investimentos.

## **5. RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Curitiba no início do século XX se encontrava em profundas transformações sociais, urbanas e econômicas, decorrentes do crescimento populacional iniciado na metade do século XIX, quando se tornou capital da Província do Paraná; do respectivo crescimento territorial; bem como do fortalecimento da economia (CASTRO e POSSE, no prelo).

Concomitantemente, acentuaram-se as ações de modernização e o processo de urbanização, assim como a intenção de dotar a cidade dos atributos de uma capital. Inúmeras obras foram realizadas desde o início do século XX neste sentido, como a implantação de redes hidrossanitária, de energia elétrica, telefonia, e transporte coletivo; a ampliação, alargamento, retificação e pavimentação de vias; de serviços e equipamentos públicos; a padronização construtiva da área central; e a promulgação de legislação urbanística (CASTRO e POSSE, 2012).

Uma das ações relevantes do período foi a divisão da cidade em três zonas: a primeira correspondeu à área central, de ocupação mais consolidada; a segunda,

circundante a essa, abrigava os novos loteamentos; e, por fim, uma terceira que delimitava o quadro urbano de Curitiba.

O zoneamento definido na Lei 341/1912 passou a subsidiar os investimentos e os impostos municipais (PARANÁ, 1912, p.23). A primeira zona continuou a receber as ações urbanísticas de modernização e, conseqüentemente, foi objeto das maiores taxas cobradas pela prefeitura, assim como possuía um padrão edilício mais sofisticado, como mínimo de três pavimentos, proibição de uso da madeira, estabelecimento de gabaritos construtivos (CASTRO e POSSE, 2021). O valor dos tributos era reduzido com o afastamento da área central e, da mesma forma, os demais parâmetros e exigências legais eram amenizados, como demonstra a TABELA 1.

TABELA 1 - IMPOSTOS PARA 1913 - §25º - DIRECTORIA DE OBRAS, 1912 - LEI Nº 355 DE 5 DE DEZEMBRO DE 1912		
1	Alinhamento e nivelamento para qualquer construção, além da condução, cada 10 metros ou fração, na 1ª zona	10\$000
2	Idem, idem, idem, etc., na 2ª zona	7\$500
3	Idem, idem, idem, etc., na 3ª zona	5\$000
28	Frente de terreno não edificada e por metro corrente de frente, na 1ª zona	8\$000 a 4\$000
29	Idem, idem, na 2ª zona	3\$000 a 1\$500
30	Idem, idem, na 3ª zona	1\$000 a \$500

Fonte: PARANÁ, 1912, p.60.

Também em 1912, tomou posse como Presidente do Paraná Carlos Cavalcanti. Um dos objetivos de sua gestão foi a modernização de Curitiba e de suas vias de comunicação dentro do território do Estado, dotando-a assim de atributos de uma capital (CASTRO e POSSE, no prelo):

Compreendendo bem todo o alcance econômico de uma extensa e racional rede de estradas de rodagem e férreas, permitindo a circulação rápida da riqueza e aumentando-lhe ativamente o valor, o governo empregou todos os esforços no sentido de aproveitar o máximo dos recursos de que podia dispor,

sem comprometer os demais serviços administrativos, para aplicá-los nas vias de comunicação do estado. Já abrindo novas e reconstruindo algumas, em número de nove, com extensão de 248 quilômetros, entre as quais tem a primazia, pela reconhecida importância, a da Graciosa que liga esta Capital a cidade de Antonina [...] (PARANÁ, 1913, p.20).

Neste contexto, Cavalcanti nomeou o engenheiro Candido Ferreira de Abreu para o comando da prefeitura e coordenação da modernização a ser empreendida (CASTRO e POSSE, no prelo). A presença de engenheiros em funções administrativas e governamentais foi recorrente no período estudado:

[...] O Rio de Janeiro, sede da corte, a partir de 1808 e do incremento das suas funções políticas, administrativas e econômicas, apresenta um aumento da população, expande o território e sofre com a falta ou precariedade da infraestrutura, as constantes epidemias, a insalubridade dos cortiços etc. A modernização desta cidade torna-se premente e terá como referência o modelo francês desenvolvido pelo Barão Haussmann em Paris, que – protagonizado por engenheiros – prioriza a melhoria do sistema viário e da rede hidrossanitária, as condições higiênicas tanto da cidade como das habitações, a criação de um sistema de áreas verdes, a imposição de padrões construtivos e a normatização das atividades urbanas e da urbanidade [...]. (CASTRO e POSSE, no prelo).

O prefeito-engenheiro realizou um diagnóstico da situação da capital, suas demandas e ações necessárias. Parte dos problemas se encontravam no sistema de saneamento e eletricidade, nos serviços e infraestrutura de baixa qualidade, além dos contratos com concessionárias de serviços. (CASTRO; POSSE, no prelo).

Em 24 de março de 1913, logo após sua posse, Cândido de Abreu convocou uma reunião extraordinária junto ao Poder Legislativo Municipal afirmando a necessidade dos melhoramentos na cidade de Curitiba:

[...] disso dependem não só as condições de conforto e higiene pública, mais ainda a conservação de serviços urbanos já existentes, considerando que o desenvolvimento da capital e o aumento considerável de sua população exigem a aplicação proporcional de medidas administrativas [...] não se podendo, portanto, protelar a execução de melhoramentos urbanos [...]. (PARANÁ, 1913, p.87).



Ainda em 1913 e em resposta àquelas problemáticas, foi elaborado o Plano de Remodelação de Curitiba e, para implementá-lo, criada a Comissão de Melhoramentos da Capital, por intermédio do Decreto Municipal 66a (PARANÁ, 1913, p.74). O primeiro, mais abrangente, contava com a ação mútua dos governos municipal e estadual. Este atuaria principalmente no melhoramento do serviço de higiene, água e esgoto, além da implementação de energia elétrica e questões contratuais. Aquele, trataria principalmente da regulamentação das etapas de fabricação e distribuição e comercialização de alimentos e na melhoria e ampliação de serviços já existentes (CASTRO; POSSE, no prelo).

A Comissão de Melhoramentos da Capital seria independente governo municipal, sendo a responsável por realizar as obras propostas pelo Plano de Remodelação para a modernização da cidade (CASTRO; POSSE, no prelo).

Além de tais ações, outra se fez bastante presente: a do melhoramento do sistema viário e, por conseguinte, da circulação. Diversas desapropriações foram realizadas para a abertura de novas vias e alargamentos, prolongamentos e retificações de ruas existentes. Um exemplo foi a abertura da Rua José Loureiro, localizada entre a praça Carlos Gomes e a rua da Liberdade (CASTRO; POSSE, no prelo).

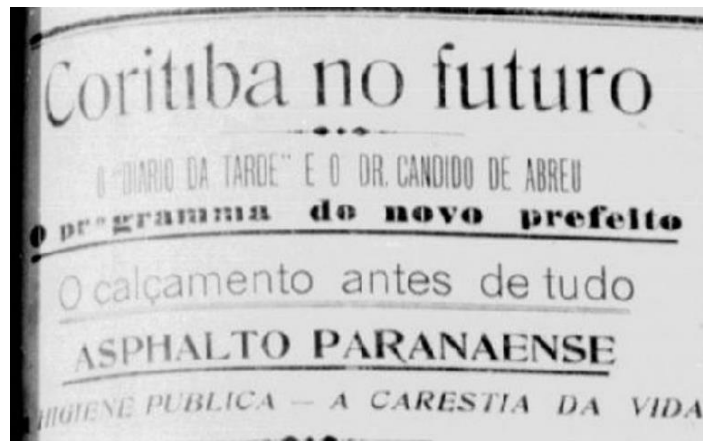
As obras de melhoramentos do sistema viário viabilizaram-se pela Lei 370, de abril de 1913, que autorizava as desapropriações de qualquer natureza para que alargamentos, alinhamentos e prolongamentos de ruas e a construção de novas avenidas:

Art. 1º. Fica o Prefeito autorizado a desapropriar por utilidade pública, os terrenos e prédios situados no município, que forem indispensáveis para o alargamento de praças, alinhamento e prolongamento de ruas e construção de Avenidas. (PARANÁ, 1913, p.13)

A análise de relatórios técnicos, mensagens prefeiturais e matérias em periódicos entre 1913 e 1916 permitiu identificar o calçamento como a principal ação da Comissão de Melhoramentos, como mostra a FIGURA 1 referente ao anúncio de um periódico em 1913: “o programma do novo prefeito: o calçamento antes de tudo” (CORITIBA NO FUTURO, 1913, p.5). Neste sentido, é possível afirmar a priorização do sistema viário no Plano de Remodelação de Curitiba, objetivando a melhoria da

circulação e embelezamento da cidade. As informações sobre o calçamento da cidade foram compiladas na Tabela 03, no Anexo, e mapeadas, como mostra a FIGURA 02.

FIGURA 01: CORITIBA NO FUTURO



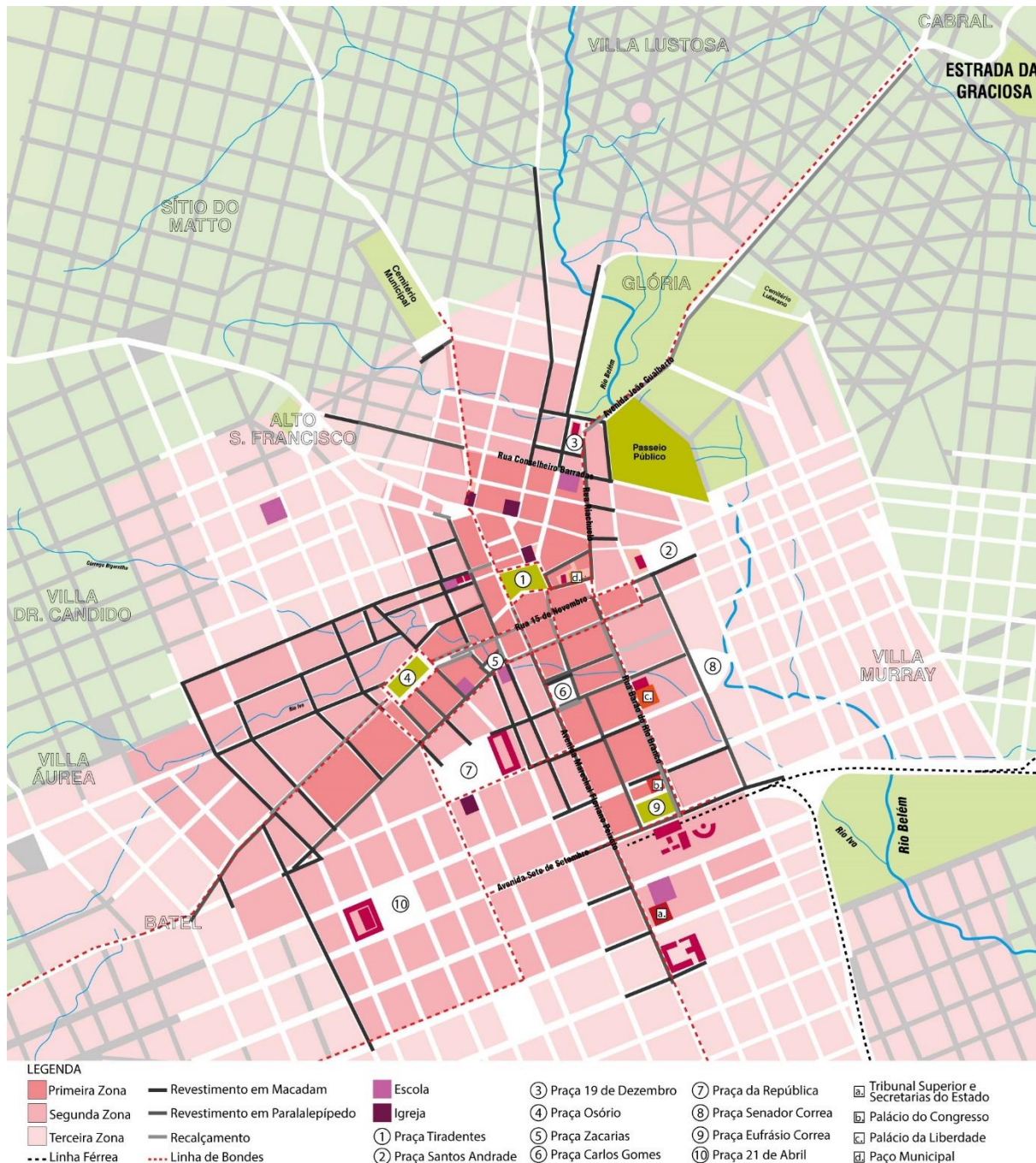
Fonte: CORITIBA NO FUTURO, 1913, p.5.

Durante a gestão de Candido de Abreu, as ações de calçamento concentraram-se entre 1914 e 1915 (ver TABELA 03).

A grande maioria das ruas e avenidas, que já possuíam algum tipo de calçamento prévio, foram recalçadas durante a gestão de Cândido de Abreu. Em relação às vias que receberam um calçamento novo, verificou-se o emprego de paralelepípedos (novos ou retirados de outras ruas) e macadam (PARANÁ, 1913; 1914; 1915; 1916).

Como mostra a FIGURA 2, as ações mais abrangentes e recorrentes ocorreram na área central, localizada na primeira zona, ponto focal de embelezamento e melhoria da circulação. Na segunda zona, ocorreram obras em áreas de ocupação mais consolidada e em vias pertencentes ao trajeto dos bondes. Já na terceira zona, as intervenções foram pontuais.

FIGURA 02: MAPEAMENTO DOS REVESTIMENTOS REALIZADOS PELA COMISSÃO DE MELHORAMENTOS DA CAPITAL ENTRE 1913 E 1916



Desenho: Amanda de Oliveira (2021). Base cartográfica: Desenho de Paulo Dula Neto tendo como base cartográfica: MAPPA 1915. (PARANÁ, 1913; 1914; 1915; 1916)

Os materiais utilizados demonstram uma hierarquização de revestimentos dentro da cidade, baseada no zoneamento de Curitiba. O paralelepípedo, revestimento nobre, foi mais utilizado na primeira zona, considerada a mais nobre na cidade.

Ainda dentro da primeira zona, identificou-se que o recalçamento foi mais recorrente. As justificativas podem ser encontradas no fato de suas vias terem sido priorizadas nas ações da municipalidade desde o início do século XX, com o calçamento e reparos constantes (CASTRO e POSSE, 2012).

O Macadam foi aplicado em boa parte da segunda zona, demonstrando seu papel de área de ocupação mais recente e de ligação com a região de expansão urbana, a terceira zona. Neste sentido, é possível afirmar a importância de vias como a Rua Comendador Araújo e as Avenidas República Argentina, Vicente Machado e a Marechal Floriano que foram calçadas e abrigavam os novos loteamentos urbanos (idem).

Na terceira zona, o calçamento de Macadam foi pontual nas vias Avenida da Graciosa, Avenida do Assunguy, Rua Conselheiro Barradas, Avenida Sete de Setembro e Avenida Ivahy, além da frente do Cemitério Municipal.

Os materiais utilizados demonstram uma hierarquização de revestimentos dentro da cidade, baseada no zoneamento de Curitiba.

As obras de melhoramentos realizadas em Curitiba, principalmente relacionadas com o calçamento, influenciaram a cobrança de impostos. Para o ano de 1915, por exemplo, os valores são diferenciados de acordo com o tipo de calçamento, como mostra a TABELA 02. Nos impostos de números 17 e 18, há diferença de valores para o calçamento de paralelepípedo e de Macadam, sendo o primeiro mais elevado. Já nas taxas de números 42 e 43, existe uma majoração para terrenos localizados em ruas pavimentadas se comparadas àquelas referentes a terrenos em ruas “sem benefício”, indicando a importância de tal melhoria. Também há um aumento dos valores nos impostos de números 49 e 50 correspondente aos levantamentos de calçamentos, por metro linear, de ruas calçadas ou recalçadas com paralelepípedos em relação às vias macadamizadas.

TABELA 2 - IMPOSTOS PARA 1915 - §25º - DIRECTORIA DE OBRAS, 1914 - LEI Nº 430 DE 11 DE NOVEMBRO DE 1914		
17	Calçamento a paralelepípedo, por metro quadrado	\$700
18	Idem, idem, a macadam, por metro quadrado, em qualquer zona	\$500
42	Terreno do quadro urbano, concessão de excesso, cada 2m <sup>2</sup> , em ruas sem benefício	5\$000

43	Idem, idem, em ruas macadamizadas ou calçadas	10\$000
49	Levantamento de calçamento nas ruas revestidas a paralelepípedos [...] por metro linear em rua calçada ou recalçada	20\$000
50	Idem, idem, em rua macadamizada, por metro linear	10\$000

Fonte: PARANÁ, 1914, p.48 e 50.

A diferenciação dos valores nos impostos, relacionada ao tipo de calçamento, comprova a hierarquização das zonas da cidade e a relação desta com o material empregado. Tal hierarquização foi estendida para dentro das zonas. Verificou-se que os diferentes papéis que as vias desempenhavam no sistema viário também repercutiam no seu calçamento e nas demais ações de melhoramentos, como revestimento e arborização de passeios. Fatores como o trajeto do bonde, a presença de edifícios e instituições importantes e a ligação com as praças centrais, entre outros, influenciaram no revestimento empregado.

Ao longo da Rua Barão do Rio Branco, por exemplo, ocorreram em 1914 calçamento e recalçamento com paralelepípedos. Ali estavam localizados importantes marcos urbanos, como a Estação Ferroviária, a Praça Eufrásio Correia, as sedes do legislativo e executivos estaduais (Palácio do Congresso e Palácio da Liberdade) e o Paço Municipal. O bonde percorria toda a extensão da via, a qual cruzava com outras ruas importantes como a XV de Novembro. Neste sentido, a escolha do paralelepípedo demonstra a relevância da via.

A referida ação foi iniciada na Avenida Sete de Setembro, atravessou a primeira zona, uma vez que foi prolongada pela Rua Riachuelo, e continuou pela Avenida João Gualberto. O eixo formado por estas vias conectou-se à Estrada da Graciosa, fato que mostra a estreita relação entre o sistema viário e as vias de comunicação da capital com o litoral e interior do Estado.

Por fim, cabe ressaltar que, durante o período estudado, foram empreendidas várias ações relacionadas ao melhoramento da circulação e ao embelezamento da cidade, como a organização da expansão urbana, a implantação de áreas verdes e diversas intervenções na área central (CASTRO E POSSE, 2012 e no prelo). O fato do calçamento e recalçamento de vias ter sido a ação mais recorrente da municipalidade no período estudado demonstra a sua importância no processo de modernização da cidade.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa de Iniciação Científica possibilitou a apreensão do contexto histórico, de urbanização e urbanístico das cidades entre meados do século XIX e início do XX. A leitura e discussões de livros e artigos sobre os temas possibilitaram a sua compreensão nos contextos mundial e brasileiro, assim como permitiram identificar o mesmo processo em Curitiba. Também deram embasamento teórico para a pesquisa sobre as ações de calçamento e recalçamento das vias da capital paranaense.

Outro ponto importante foi a aplicação do método científico na pesquisa das fontes primárias, na obtenção de informações necessárias e na análise realizada. Tal procedimento contribuirá nas futuras pesquisas e na elaboração do Trabalho Final de Graduação.

Todas as atividades e discussões em grupo e individuais foram produtivas e permitiram aumentar meu conhecimento sobre o tema. Também possibilitaram uma visão mais abrangente da cidade de Curitiba na atualidade, fato primordial para produções e estudos em posteriores disciplinas dentro do curso de Arquitetura e Urbanismo na UFPR.

## 7. REFERÊNCIAS

**ANNAES DA CAMARA MUNICIPAL DE CURYTIBA.** Sessões de 21 de outubro de 1911 a 30 de julho de 1912. Curitiba: Typ. d'A Republica, 1912.

**ANNAES DA CAMARA MUNICIPAL DE CORITIBA.** Sessões de setembro de 1912 a julho de 1913. Curitiba: Typ. d'A Republica, 1913.

**ANNAES DA CAMARA MUNICIPAL DE CORITIBA.** Sessões de outubro de 1913 a julho de 1914. Curitiba: Typ. d'A Republica, 1914.

**ANNAES DA CAMARA MUNICIPAL DE CORITIBA.** Sessões de outubro de 1914 a julho de 1915. Curitiba: Typ. d'A Republica, 1915.

**ANNAES DA CAMARA MUNICIPAL DE CORITIBA.** Sessões de outubro de 1915 a julho de 1916. Curitiba: Typ. d'A Republica, 1916.

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

CASTELNOU, NETO, Antonio Manoel Nunes. **Ecotopias Urbanas: imagem e consumo dos Parques Curitibanos**. Tese (Programa em Meio Ambiente e Desenvolvimento) - Universidade Federal Do Paraná. Curitiba, 2005.

CASTRO, E. A.; POSSE, Z. C. S. **As Virtudes do Bem Morar**. Curitiba: Edição das Autoras, 2012.

CASTRO, E. A.; POSSE, Z. C. S. **Candido De Abreu e o Plano De Remodelação De Curitiba**. In: Boletim Casa Romário Martins. A Curitiba de Candido de Abreu. Curitiba, no prelo.

**CORITIBA NO FUTURO**. Jornal Diário da Tarde. Curitiba, 23 de janeiro de 1913, p.5.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

LEME, Maria Cristina da Silva (Org.). **Urbanismo no Brasil. 1895-1965**. São Paulo, SP: FUPAM; Studio Nobel, 1999.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 5.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

PARANÁ. **Leis, Decretos e Actos da Camara Municipal de Coritiba de 1913 e Orçamento para 1914**. Curitiba: Oficinas de Artes Graphicas, [19--].

PARANÁ. **Leis, Decretos e Actos da Camara Municipal de Coritiba de 1914 e Orçamento para 1915**. Curitiba: Oficinas de Artes Graphicas, [19--]

PARANÁ. **Mensagem de Carlos Cavalcanti Albuquerque**, Presidente de Estado, ao Congresso Legislativo, em 1º de fevereiro de 1913. Curitiba: Typ. do Diario Oficial, 1913.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; PECHMAN, Robert (orgs.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles: INCT, 2015.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades Capitais do século XIX**. São Paulo: EdUSP, 2001.

SENNETT, R. **Carne e pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental.** 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

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 <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.090/190>>.

ZUCCONI, Guido. **A cidade do século XIX.** São Paulo: Perspectiva, 2009.



TABELA 03: QUADRO SÍNTESE DAS OBRAS REALIZADAS DE CALÇAMENTO PELA COMISSÃO DE MELHORAMENTOS DA CAPITAL.

1913		
Revestimento	Local	Trecho
Macadam	R. Barão do Serro Azul	Entre R. Conselheiro Barradas e R. Ignacio Lustosa
	Av. da Graciosa	-
	Av. João Gualberto	-

1914		
Revestimento	Local	Trecho
Macadam	Av. Assunguy	Braço do rio Belém até perto da R. Itararé
	R. Barão do Serro Azul	Entre R. Conselheiro Barradas e R. Ignacio Lustosa
	Av. da Graciosa	Em toda sua extensão
	R. da Misericórdia	Entre Alameda Dr. Muricy e Alameda Lourenço Pinto (com modificação na linha de bondes)
	R. Pedro Ivo	Entre R. Marechal Floriano e Alameda Dr. Muricy
	R. Ébano Pereira	Entre Avenida Luiz Xavier e R. Saldanha Marinho
	R. Saldanha Marinho	Entre R. Desembargador Mota e Alameda Dr. Muricy
	R. Cândido Lopes	Em toda sua extensão
	R. Conselheiro Carrão	Entre R. Conselheiro Barradas e R. Ignácio Lustosa
	R. Cruz Machado	Entre Alameda Dr. Muricy e R. Desembargador Ermelino de Leão
	Av. Sete de Setembro (uma metade)	Entre R. Barão do Rio Branco e R. João Negrão
	R. Paula Gomes	Entre R. Riachuelo e R. Conselheiro Carrão
	R. Desembargador Ermelino de Leão	Entre R. Cândido Lopes e R. Saldanha Marinho

	Praça 19 de Dezembro e travessa *	-
	R. Ignacio Lustosa	Entre Av. João Gualberto e Av. Assunguy
	R. Visconde de Nacar	Entre R. Comendador Araújo e Alameda Dr. Vicente Machado
	R. Voluntários da Pátria	Entre a Praça Osório e a R. Saldanha Marinho
	Alameda Dr. Vicente Machado	Entre Praça Osório e R. Visconde do Rio Branco
	Travessa do mercado novo *	Entre R. Riachuelo e R. Barão do Serro Azul
Paralelepípedo	Av. Marechal Floriano Peixoto	Entre Av. Marechal Deodoro e Av. Ivahy
	R. Barão do Rio Branco	Entre Av. Sete de Setembro e a R. da Misericórdia (com modificação na linha de bondes)
	R. João Negrão	Entre Av. Sete de Setembro e R. 15 de Novembro
	Av. Marechal Deodoro	Entre R. João Negrão e R. Garibaldi
	Alameda Lourenço Pinto	Entre Av. Sete de Setembro e R. Pedro Ivo
	R. José Loureiro	Entre Marechal Floriano e R. Barão do Rio Branco
	R. Pedro Ivo *	Entre R. Barão do Rio Branco e R. Primeiro de Março (R. Monsenhor Celso)
	R. Primeiro de Março (R. Monsenhor Celso)	Entre R. Marechal Deodoro e R. Pedro Ivo
	Av. Sete de Setembro	Entre R. Marechal Floriano Peixoto e R. Barão do Rio Branco
	R. Riachuelo	Entre a Praça Municipal e a Praça 19 de Dezembro (com modificação na linha de bondes)
Paralelepípedo reutilizado (de outras ruas)	R. 15 de Novembro	Entre R. Garibaldi e R. João Negrão
	R. Aquidaban	Entre Praça Zacarias e R. Visconde de Nacar (com modificação na linha de bondes)
	Cruzamento da Alameda Dr. Vicente Machado com a Praça Osório	-

	Praça Zacarias	Lado do Sul, entre Alameda Dr. Muricy e R. Racteliff (com modificação na linha de bondes)
Recalçamento sem lastro	R. 15 de Novembro	Entre R. Barão do Rio Branco e Av. Luiz Xavier
	R. Barão do Rio Branco	Entre Av. Sete de Setembro e Av. Marechal Deodoro
	R. Pedro Ivo	Entre Av. Marechal Floriano Peixoto e R. Primeiro de Março (R. Monsenhor Celso)
	R. Primeiro de Março (R. Monsenhor Celso)	Entre R. 15 de Novembro e Praça Tiradentes
	Av. Marechal Floriano Peixoto	Entre Av. Marechal Deodoro e Praça Tiradentes
	R. Saldanha Marinho	Entre R. do Rosário e Alameda Dr. Muricy
Recalçamento com lastro de saibro	Av. Luiz Xavier (um lado)	-
	Praça Osório (uma metade) *	-
Recalçamento com lastro de macadam	Av. João Gualberto	Entre rio Belém e o limite do quadro urbano (com movimento na linha de bondes)
	Av. Marechal Deodoro	Entre R. Garibaldi e Praça Zacarias (com modificação na linha de bondes)
	R. Conselheiro Barradas	Entre R. Riachuelo e R. Barão do Serro Azul
	R. Primeiro de Março (R. Monsenhor Celso)	Entre Av. Marechal Deodoro e R. 15 de Novembro (com modificação na linha de bondes)

1915		
Revestimento	Local	Trecho
Macadam	Alameda Cabral	Entre Alameda Dr. Carlos de Carvalho e R. Saldanha Marinho
	Alameda Dr. Carlos de Carvalho	Entre R. Voluntários da Pátria e R. Visconde do Rio Branco
	Alameda Dr. Vicente Machado	Entre Praça Osório e R. Desembargador Mota
	Alameda Dr. Muricy	Entre Av. Marechal Deodoro/ OU Praça Zacarias* e Av. Visconde de Guarapuava

Av. do Assunguy	Entre R. Ignácio Lustosa ao ponto em que tinha ficado além da R. Itararé
Av. Iguaçu	Entre Av. Marechal Floriano Peixoto e R. Racteliff
Av. Ivahy	Entre R. Racteliff e R. 29 de Agosto
Av. Sete de Setembro (uma das duas faixas)	Entre R. Barão do Rio Branco e R. Conselheiro Laurindo
Av. Sete de Setembro	Entre Av. Marechal Floriano Peixoto e R. Racteliff
Av. Silva Jardim (uma das faixas)	Entre Av. Marechal Floriano Peixoto e R. Racteliff
Av. Visconde de Guarapuava	Entre Av. Marechal Floriano Peixoto e R. Racteliff
Av. Visconde de Guarapuava (primeira metade)	Entre R. Barão do Rio Branco e R. João Negrão
Largo do Passeio *	Entre Largo Fontana e R. Garibaldi
Largo Fontana *	Entre Travessa do mercado e R. Ignácio Lustosa
Praça Eufrásio Correa	Face do Congresso
Praça 19 de Dezembro *	Face R. Paula Gomes e Escola Alemã
R. 13 de Maio	Entre R. Riachuelo e R. Garibaldi
R. 28 de Setembro (R. Senador Alencar Guimarães)	Entre R. Aquidaban e Praça da República
R. Brigadeiro Franco	Entre R. Aquidaban e Alameda Dr. Vicente Machado
R. Buenos Aires	Entre R. Comendador Araújo e Av. Iguaçu
R. Conselheiro Barradas	Entre R. Riachuelo e R. Garibaldi
R. Garibaldi	Entre Av. João Gualberto e o R. Conselheiro Barradas
R. da Misericórdia	Entre R. Racteliff e R. Barão do Rio Branco (com modificação na linha de bondes)
R. Paula Gomes	Entre R. Riachuelo/Praça 19 de Dezembro e R. Conselheiro Carrão

	P. Pedro Ivo	Entre Av. Marechal Floriano Peixoto e R. Voluntários da Pátria
	R. Racteliff	Entre R. Aquidaban e R. da Misericórdia
	R. São Francisco	Entre R. Riachuelo e R. Garibaldi
	R. Ébano Pereira	Entre R. Luiz Xavier e Alameda Augusto Stellfeld
	R. Cândido Lopes	Em toda sua extensão
	R. Cruz Machado	Entre Alameda Dr. Muricy e R. Voluntários da Pátria
	R. Desembargador Mota	Entre R. Aquidaban e R. Saldanha Marinho
	R. Visconde de Nacar	Entre R. Comendador Araújo e R. Saldanha Marinho
	R. Visconde do Rio Branco	Entre R. Comendador Araújo e Alameda Dr. Carlos de Carvalho
	Travessa Marumby*	Entre R. Riachuelo e R. Garibaldi
Paralelepípedo	Alameda Dr. Muricy	Entre R. 15 de Novembro e Largo Dr. Faria (com modificação na linha de bondes)
	Alameda Lourenço Pinto	Entre Praça Eufrásio Correia e R. Pedro Ivo
	Av. Marechal Floriano Peixoto *	Entre Av. Marechal Deodoro e a Secretaria de Obras Públicas
	Av. Marechal Floriano Peixoto	Entre Av. Marechal Deodoro e Praça Carlos Gomes
	Av. Marechal Floriano Peixoto *	Entre Praça Carlos Gomes e Secretaria de Obras Públicas
	Largo Dr. Pedrosa e R. Angelo Sampaio *	Face Dr. Pedrosa
	Ligação R. Comendador Araújo e Largo Dr. Pedrosa *	-
	Praça 19 de Dezembro	Face R. Riachuelo
	Praça Carlos Gomes	Face Av. Marechal Floriano Peixoto (o que faltava); face R. José Lourenço; Face R. Primeiro de Março (R. Monsenhor Celso)

	Praça Eufrásio Correa	Face Alameda Lourenço Pinto (uma das faixas); face Estrada de Ferro; face R. Barão do Rio Branco
	Praça Municipal	Todas as partes que contornam os três refúgios e o Paço - exceto estas últimas revestidas apenas em semi-larguras
	Praça Senador Correa	Face R. João Negrão
	R. Barão do Rio Branco	Entre Praça Eufrásio Correia e R. 15 de Novembro (com modificação na linha de bondes)
	R. Comendador Araújo	Entre R. Desembargador Mota e R. Angelo Sampaio (com modificação e duplicação na linha de bondes)
	R. Conselheiro Barradas	Entre R. América (R. Trajano Reis) e R. João Manoel
	R. João Negrão	Entre Av. Sete de Setembro e R. 15 de Novembro
	R. José Loureiro	Entre R. Barão do Rio Branco e Praça Carlos Gomes
	R. Pedro Ivo	Entre R. João Negrão e R. Primeiro de Março (R. Monsenhor Celso)/OU Praça Carlos Gomes *
	R. Primeiro de Março (R. Monsenhor Celso)	Entre R. Marechal Deodoro e Praça Carlos Gomes
Paralelepípedo reutilizado (de outras ruas)	Av. Marechal Floriano Peixoto *	Entre Secretaria de Obras Públicas e Av. Ivahy
	Praça do Cemitério	Lado Leste - Face R. América (R. Trajano Reis) (com modificação na linha de bondes)
	Praça Zacarias	Lado Norte - Entre Alameda Dr. Muricy e Travessa Oliveira Bello; lado Oeste - Entre lado Norte e lado Sul
	Praça Osório	Cruzamento Alameda Dr. Vicente Machado
	Travessa Jesuíno Marcondes	Entre Praça Osório e R. Aquidaban
	Travessa Oliveira Bello	Entre Praça Zacarias e Av. Luiz Xavier
	R. América (R. Trajano Reis)*	Do fim do antigo calçamento à Praça do Cemitério (com modificação na linha de bondes)

	R. Aquidaban	Entre Praça Zacarias e R. Brigadeiro Franco
	R. Conselheiro Barradas	Entre R. América (R. Trajano Reis) e R. Portugal
	R. Voluntários da Pátria	Entre Praça Osório e R. Aquidaban
	R. 28 de Setembro	Entre Praça Osório e R. Aquidaban
Recalçamento sem lastro	Praça Carlos Gomes	Face Sul - R. Pedro Ivo
Recalçamento com lastro de saibro	Av. Luiz Xavier	Uma metade - Praça Osório; dois terços - cruzamento R. Ébano Pereira e Av. Luiz Xavier
	Cruzamento R. Oliveira Bello e Av. Luiz Xavier	-
	R. Comendador Araújo	Entre R. Desembargador Mota e R. Visconde do Rio Branco; uma metade entre R. Visconde do Rio Branco e Praça Osório
Recalçamento com lastro de macadam	Alameda Dr. Muricy	Entre R. 15 de Novembro e Praça Zacarias (com modificação na linha de bondes)
	Av. João Gualberto	Entre Praça 19 de Dezembro e rio Belém (com modificação na linha de bondes)
	Av. João Gualberto	Entre rio Belém e Largo Fontana (com alargamento sensível da faixa revestida)
	Largo Fontana*	Face Leste - Entre Praça 19 de Dezembro e R. Ignácio Lustosa
	Praça Zacarias	Lado Leste - face Alameda Dr. Muricy (com modificação na linha de bondes)
	R. América (R. Trajano Reis)*	Entre R. Ignácio Lustosa até o fim do antigo calçamento

1916		
Revestimento	Local	Trecho
Macadam	Av. Visconde de Guarapuava	Entre R. Barão do Rio Branco e R. João Negrão
	Alameda Dr. Carlos de Carvalho	Entre R. Voluntários da Pátria e R. Brigadeiro Franco
	Largo do Cemitério*	Na face deste próprio municipal

	Largo do Mercado do Batel	Nas partes supra não descritas
	Praça Carlos Gomes	Face R. José Loureiro
	Praça do Cemitério*	Face deste próprio até o portão lateral
	R. 15 de Novembro	Entre R. João Negrão e R. Conselheiro Laurindo
	R. Aquidaban	Entre R. Desembargador Mota e R. Dr. Pedrosa
	R. Augusto Stelfeld	Entre Alameda Dr. Muricy e R. Ébano Pereira
	R. Brigadeiro Franco	Entre R. Aquidaban e Alameda Dr. Carlos de Carvalho
	R. Conselheiro Barradas	Entre R. Dr. Jayme e R. Portugal
	R. Coronel Dulcídio	Entre R. Comendador Araújo e R. Dr. Pedrosa
	R. Desembargador Mota	Entre R. Dr. Pedrosa e R. Saldanha Marinho
	R. Dr. Pedrosa	Entre R. Desembargador Mota e R. Buenos Aires
	R. Garibaldi*	Entre Av. João Gualberto e Beco do Marumby
	R. Visconde de Nacar	Entre R. Aquidaban e Praça da República
	R. Visconde do Rio Branco	Entre R. Aquidaban e Alameda Dr. Carlos de Carvalho
Paralelepípedo	Largo Dr. Pedrosa*	Araújo - Angelo Sampaio - na face Dr. Pedrosa - Araújo - Angelo Sampaio - ligação R. Comendador Araújo - Dr. Pedrosa
	R. Conselheiro Barradas	Entre R. América (R. Trajano Reis) e R. Portugal
Paralelepípedo reutilizado (de outras ruas)	R. Aquidaban	Entre Praça Zacarias e R. Desembargador Mota (com modificação na linha de bondes)
Recalçamento com lastro de saibro	Cruzamento R. Ébano Pereira e Av. Luiz Xavier	-
	Praça Osório (dois terços)*	-



Recalçamento com lastro de macadam	Largo Dr. Faria	Face R. Dr. Kellers (com alargamento da faixa revestida)
------------------------------------	-----------------	----------------------------------------------------------

Fonte: Oliveira, com base nos Annaes da Câmara Municipal de Curitiba de 1913, 1914, 1915 e 1916.