

# UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

JOÃO PAULO SACCENTI DE LIMA

## RELATÓRIO FINAL

### PROGRAMA DE IC:

- PIBIC
- PIBIC Af
- PIBIC EM
- PIBITI

### MODALIDADE:

- CNPq
- UFPR TN
- Fundação Araucária
- Voluntária

### **CIDADE E PATRIMONIO: A MODERNIZAÇÃO, A RENOVÇÃO E A PRESERVAÇÃO NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE CURITIBA (1960-2020)**

Relatório final apresentado à Coordenação de Iniciação Científica e Tecnológica da Universidade Federal do Paraná como requisito da conclusão das atividades de Iniciação Científica ou Iniciação em desenvolvimento tecnológico e Inovação - Edital 2022  
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**

2023

## RESUMO

A presente pesquisa de iniciação científica, de caráter teórico-conceitual e cunho exploratório, buscou analisar o processo de urbanização de Curitiba desde meados do século XX, considerando dois aspectos: a modernização e a preservação do patrimônio edificado. Para isso, o estudo buscou inicialmente, por intermédio de revisão bibliográfica, apreender aspectos gerais do contexto histórico mundial e nacional do desenvolvimento das cidades e, em seguida, voltou-se para a trajetória de Curitiba, capital do Paraná. Por fim, a pesquisa analisou a Rua Barão do Rio Branco, de importância histórica desde o final do século XIX, com vários exemplares de valor arquitetônico e que, a partir da década de 1970, passou a desempenhar um papel importante na implantação do sistema de transporte coletivo. A presença do ônibus expresso por mais de duas décadas, por outro lado, contribuiu para a perda do dinamismo da rua e a degradação de muitos dos seus imóveis, situação que tenta ser revertida pela administração pública desde os anos 2000. Para apreender este processo e identificar ferramentas que auxiliariam na preservação de seu patrimônio edificado, adotou-se a metodologia que propõe a análise do conjunto sob o contexto histórico e urbano com o objetivo de estabelecer ferramentas para a sua preservação e considerando três escalas: 1- estudo das intervenções do espaço urbano pelo interesse dos agentes promotores do espaço; 2- trajetória da legislação de uso e ocupação do solo; e 3- contexto histórico, morfologia e tipologia das intervenções. A presente pesquisa desenvolveu a escala 3. Para isso, utilizou artigos acadêmicos, bibliografia sobre o tema e fontes primárias como mapas e plantas da cidade, fotografias antigas e documentos oficiais sobre os edifícios, além de planos e relatórios municipais. Como resultado, foram identificados elementos que podem contribuir para a valoração deste patrimônio arquitetônico e urbano, fundamentando as ações necessárias para a sua preservação

## 1 INTRODUÇÃO

No século XIX, durante a Revolução Industrial, ocorreram uma série de avanços científicos e tecnológicos, os quais acarretaram mudanças nas dinâmicas sociais estabelecidas. A industrialização provocou novos processos produtivos, estruturas econômicas e organização social. Ocasinou uma expressiva migração populacional do campo para a cidade, gerando o aumento demográfico e a expansão territorial

urbana. Multiplicaram-se os problemas de degradação ambiental e do modo de vida da população menos favorecida. As cidades tornaram-se focos de sujeira, epidemias e objeto de uma nova disciplina, o Urbanismo, que tinha como objetivos organizar e racionalizar o meio urbano.

Contexto mundial que se iguala no âmbito nacional e citadino curitibano, observado através do temor e desagrado de grande parte da população em estar presente nos centros mesmo que de maneira infrequente, tal maneira está disseminado no pensamento geral da população, constantemente justificado, do centro como lugar de perigo, desconforto e insalubridade ao invés do lugar de convergência das diferenças culturais, sociais, econômicas e respeito a identidade histórica construída.

Nesse sentido, busca-se justificar critérios de proteção ao patrimônio cultural edificado e paisagístico formado ao leito da Rua Barão do Rio Branco através do conhecer mais rigoroso e aprofundado desse conjunto, em sua história, morfologia e tipologia uma vez que apesar da sua importância para cidade, como será discutido, observa-se um grande limbo no registro e inventário da área por órgãos da administração públicas durante décadas. Condição essa que dificulta ou impossibilita a preservação e reabilitação não só do conjunto estudado, mas de grande parte do acervo histórico curitibano, assim apresenta-se um método modelo para caracterização e análise para as mais diversas localidades

## **2 REVISÃO DE LITERATURA**

A Revolução Industrial, no século XIX, provocou significativas transformações urbanas. Foram elas: um acentuado crescimento demográfico, alterações nas dinâmicas econômicas, políticas e sociais, degradação ambiental e das condições de vida de grande parcela da população, proliferação e doenças e expansão territorial desordenada. (HAROUEL, 1990, p.101-110)

Neste contexto, que também inclui a consolidação das administrações municipais, foram elaborados e implementados Planos de Melhoramentos e Embelezamento em várias capitais europeias que serviram de modelo para os demais países até as primeiras décadas do século XX. Tais ações baseavam-se em uma visão mais abrangente da cidade, compreendida como um organismo complexo que desempenhava funções diversas e necessitava como suporte de diversos sistemas de apoio. O meio físico, segundo a perspectiva higienista, teria um papel importante

para a melhoria das condições da vida urbana. Houve a implantação, ampliação ou modernização das redes hidrossanitária, elétrica, telefônica, de iluminação pública e, ainda, dos serviços urbanos como transporte público, varrição de vias, recolhimento de lixo etc. (POSSE; CASTRO, 2012, p.16)

Os Planos de Melhoramentos e Embelezamento do final do século XIX e início do XX, apesar de buscarem abranger o território municipal como um todo, iniciaram – e executaram – boa parte de suas ações na área central das cidades em um movimento centrífugo. Centro da vida urbana, sede das atividades políticas, comerciais, culturais e de serviços, tais áreas foram continuamente modernizadas no período. As vias foram retificadas, alargadas, pavimentadas e arborizadas, as praças receberam remodelações, os padrões construtivos tornaram-se mais elaborados, a infraestrutura e os serviços urbanos atualizaram-se. (idem)

Em meados do século XX, com um contínuo crescimento demográfico e desordenada expansão territorial, as dinâmicas e escalas urbanas modificaram-se e exigiram a constituição de outros centros. As áreas centrais, ou parte delas, com a perda de algumas funções e a redução de investimentos, iniciaram um processo de esvaziamento e degradação que provocou dois tipos de intervenções: a Renovação Urbana e a Preservação Urbana. (VARGAS; CASTILHO, 2015, p.1-6)

A renovação urbana é um processo que visa modernizar, demolir estruturas antigas e construir novas orientadas sobretudo pelo ideário modernista, que se pautava pelos princípios racionalistas e higienistas. Entendia-se que as áreas mais consolidadas das cidades preexistentes eram adensadas, suas vias muito estreitas e suas edificações pouco salubres e que haviam perdido suas funções de sede política, econômica e cultural, condições que justificavam a renovação. (VARGAS; CASTILHO, 2015, p.7)

A preservação urbana, em contraposição, reconhece a importância histórica e social das áreas centrais e busca intervir para estancar o processo de degradação e revitalizá-las. Neste sentido, promove ações que incentivam a permanência da população local, o reconhecimento do valor patrimonial e, muitas vezes, o turismo na região. (idem, p. 16)

Em Curitiba e no cenário nacional, os processos e contextos de desenvolvimento urbanos foram semelhantes ao cenário internacional. Mais

especificamente no caso curitibano, a criação do Setor Histórico marcou o primeiro passo em direção à preservação urbana. A medida utilizou princípios da Carta de Veneza (1964), Compromisso de Brasília (1970) e Compromisso de Salvador (1971), em relação à proteção de conjuntos urbanos atribuindo valores turístico e cultural. Também se inseria na Política de Renovação e Preservação de Setores Histórico-Tradicionais estabelecida no Plano Diretor de 1966, que tinha por objetivo “resguardar os valores históricos e urbanos de determinadas áreas”. (CASTRO; SANTOS, 2022)

Por outro lado, o Plano Diretor de 1966 instituiu a Política de Renovação Urbana que orientou ações em outras áreas centrais de Curitiba. Tratava-se de

um sistema destinado a evitar a decadência das áreas e equipamentos urbanos, um instrumento para a revitalização das zonas em declínio ou exauridas, e como um meio de efetiva promoção social da comunidade. (CURITIBA, 1966a)

As ações buscavam eliminar o constante tráfego de veículos na área central, devolvendo à população seu tradicional “ponto de encontro”. Estes objetivos foram alcançados com a implantação, na década de 1970, 1- de um sistema de transporte de massa, o ônibus expresso, que oferecia um deslocamento rápido e confortável dos bairros ao centro da cidade; e 2- a transformação da Rua XV de Novembro em via de uso exclusivo de pedestres. (CASTRO, SANTOS, 2021 e 2022)

As ruas Riachuelo e Barão do Rio Branco, importantes vias da cidade, foram escolhidas para receber o ônibus expresso no seu trajeto central. Parte da Riachuelo integrava o Setor Histórico de Curitiba. Já a Barão do Rio Branco, apesar de relevante no processo de urbanização da capital e abrigar exemplares arquitetônicos significativos (do final do século XIX até a década de 1960) não foi contemplada na área de proteção patrimonial. Em direção oposta, o eixo enquadrou-se na Política de Renovação Urbana e sofreu profundas alterações ao longo dos mais de 20 anos da presença dos ônibus expressos.

### **3 MATERIAIS E MÉTODOS**

A presente pesquisa de iniciação científica, de caráter teórico-conceitual e cunho exploratório, buscou analisar o processo de urbanização de Curitiba desde meados do século XX, considerando dois aspectos: a modernização e a preservação do patrimônio edificado. Para isso, o estudo buscou inicialmente, por intermédio de revisão bibliográfica, apreender aspectos gerais do contexto histórico mundial e

nacional do desenvolvimento das cidades e, em seguida, voltou-se para a trajetória de Curitiba, capital do Paraná, analisando esses mesmos quesitos. Neste sentido, identificou-se que a área central, desde o final do século XIX, sofreu um processo intenso de modernização e que, a partir de meados da década de 1960, deu início a algumas ações preservacionistas de seu patrimônio. Para buscar contribuir na definição de ferramentas analíticas para tal processo, foi realizado, na sequência, um estudo de caso utilizando a metodologia apresentada por SANTOS e FREITAS-FIRKOWSKI (2022). As autoras propõem a análise do conjunto investigado com o objetivo de estabelecer ferramentas para a sua preservação. O método define três escalas para o estudo: 1- estudo das intervenções do espaço urbano pelo interesse dos agentes promotores do espaço; 2- trajetória da legislação de uso e ocupação do solo; e 3- contexto histórico, morfologia e tipologia das intervenções. Na presente Iniciação Científica foi desenvolvido um estudo da escala 3 da Rua Barão do Rio Branco, na área central de Curitiba.

Na Escala 3, a análise abrangeu a formação e a ocupação da Rua Barão do Rio Branco. Neste sentido, foram elementos importantes tanto a implantação da estação ferroviária como, posteriormente, da via de uso exclusivo para o ônibus expresso, uma vez que, além de marcos do processo de modernização da cidade, tiveram repercussões significativas no espaço urbano. Em seguida, tendo a história como suporte, foi realizada uma abordagem da cidade pela sua forma, a qual pressupôs o entendimento que seus traços – morfologia – e seus edifícios – tipologia –, solidariamente, constituem o seu tecido urbano.

Desta forma, foi obtida uma análise sintética do espaço estudado e ferramentas para suporte a ações preservacionistas na Rua Barão do Rio Branco.

## **4 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

### **História**

Curitiba, capital do Paraná, a partir do final do século XIX, apresentou forte crescimento demográfico, econômico e territorial. Como consequência, passou por processo de modernização, sobretudo na área central, com implantação e ampliação de infraestrutura; retificação, alargamento e pavimentação do sistema viário; aprimoramento do padrão construtivo; e imposição de novos hábitos a população. (POSSE; CASTRO, 2012)

Tal processo foi incrementado pela construção de Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, inaugurada em 1885, e, mais tarde, com a ligação férrea com o interior do Estado. O trem agilizou o transporte de mercadorias e, sobretudo, a exportação de erva-mate, motor do desenvolvimento econômico paranaense até as primeiras décadas do século XX. (CASTRO; SANTOS, 2021)

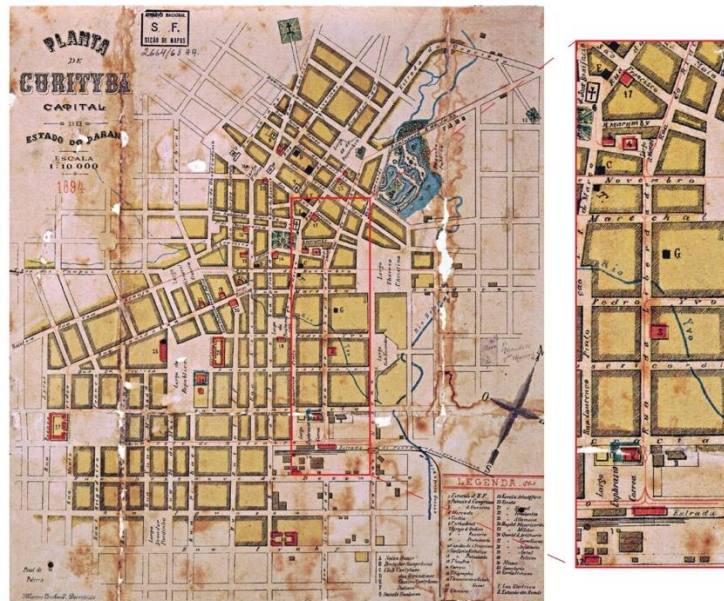
Figura 01: Praça Eufrásio Correa em 1915. Ao fundo, à direita, o edifício da Estação Ferroviária.



Fonte: Casa da Memória/FCC.

A Rua Barão do Rio Branco, localizada na área central da capital paranaense, tem sua história marcada pela chegada do trem em Curitiba, em 1885. Após a escolha da localização da Estação Ferroviária, foi definido um prolongamento da antiga Travessa Leitner para estabelecer a sua ligação com o centro da cidade. A via, que inicialmente foi chamada de Rua da Liberdade (e depois, Barão do Rio Branco), conectou o Largo do Mercado, depois Praça Generoso Marques, e o Largo, depois Praça, Eufrásio Correa e configurou-se como um eixo para a expansão territorial da capital. (CASTRO; SANTOS, 2021; SANTOS; BRAGA, 2023).

Figura 02: Planta de Curitiba em 1894. No destaque, a Rua Barão do Rio Branco e os largos que a delimitam



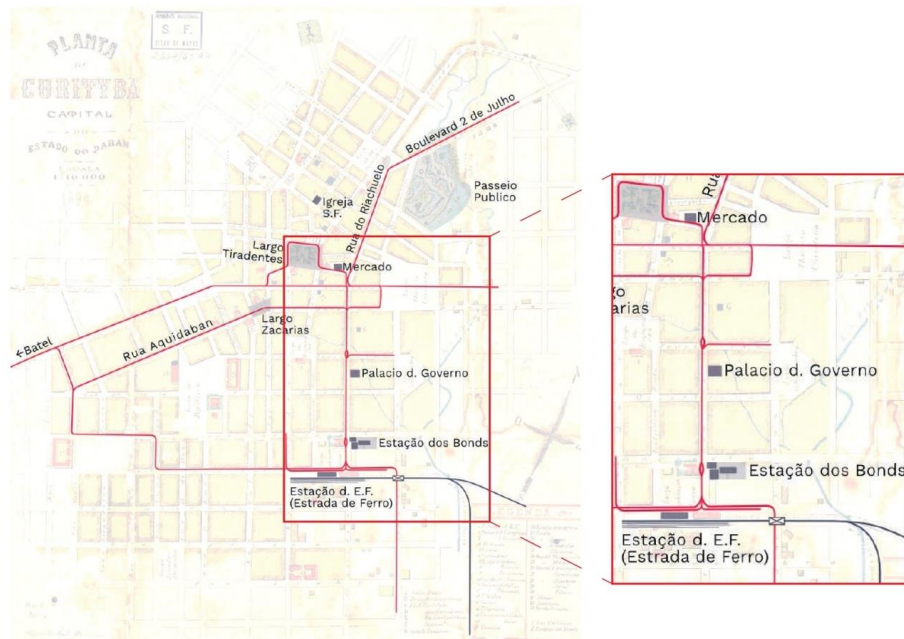
Fonte: SANTOS & BRAGA, 2023.

Neste contexto, em 1887, foi inaugurado o serviço de bondes puxados à mula na cidade, com uma de suas linhas passando pela Rua Barão do Rio Branco, ligando passageiros e cargas à Estação Ferroviária. A partir de 1912, passaram a circular os bondes elétricos. (IPPUC, 1998)

O trem e o bonde traduziam as novas mudanças. Por um lado, os trilhos do trem permitiram a ampliação do acesso a mais bens e serviços de outras localidades, alterando costumes e contribuindo para dar um “*ar cosmopolita*” à cidade; por outro, promoveram o desenvolvimento econômico com o transporte da erva mate e da madeira. Os trilhos do bonde ampliaram a circulação de pessoas e mercadorias no espaço da cidade, contribuindo para sua expansão em outras direções. (SANTOS & BRAGA, 2023)

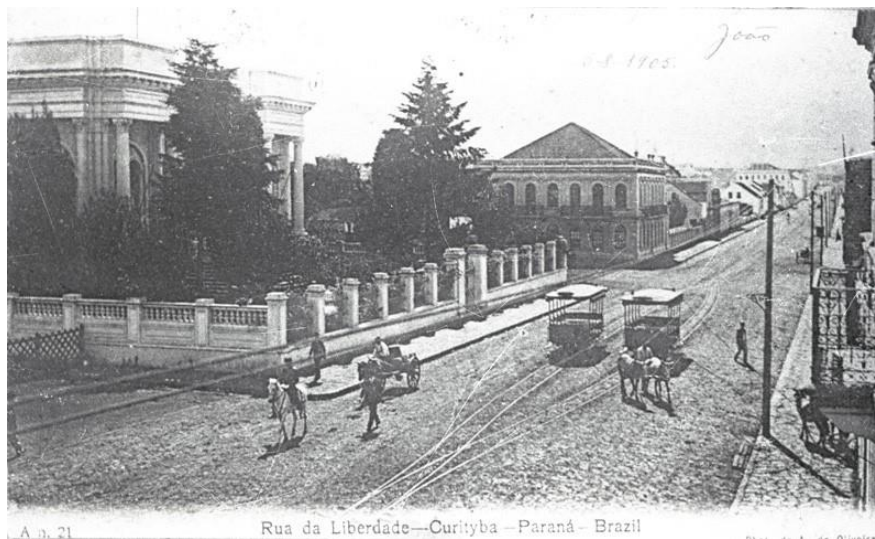
Figura 03: Planta de Curitiba em 1894, destacando os trajetos das linhas de bonde. No detalhe, a Rua Barão do Rio Branco





Fonte: SANTOS; BRAGA, 2023.

Figura 04: Rua Barão do Rio Branco no início do século XX. à esquerda, o edifício do Congresso Estadual. A via encontra-se macadamizada e destacam-se os bondes circulando e a presença de postes de iluminação pública.



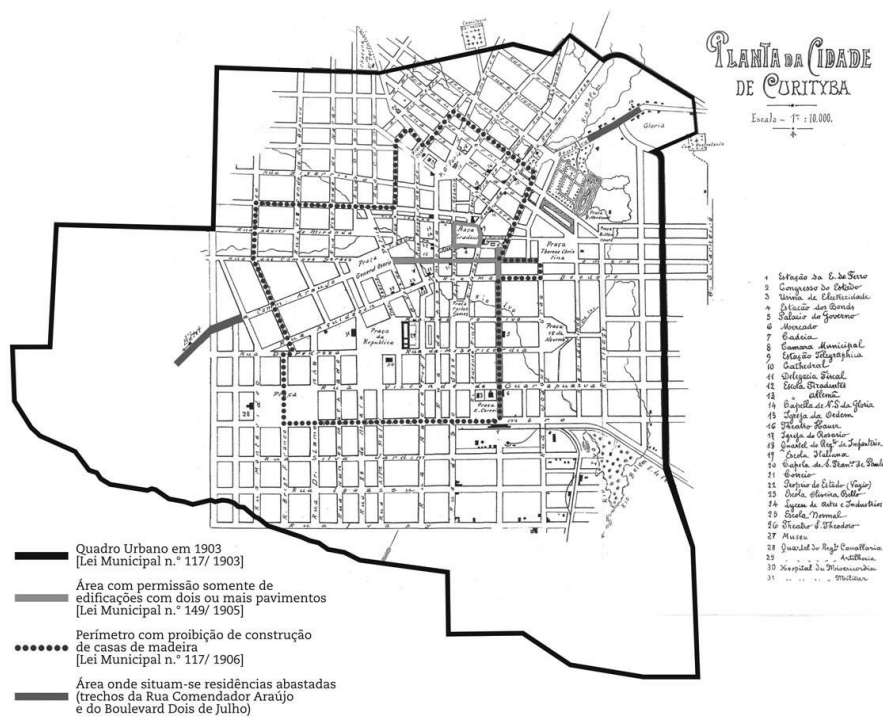
Fonte: Casa da Memória/FCC.

Na primeira metade do século XX, a Praça Tiradentes e as ruas Barão do Rio Branco e a Rua XV de Novembro receberam ações constantes de melhoramentos e embelezamento pioneiramente, visto a relevância ímpar de cada uma dessas áreas para a dinâmica citadina da época. A implantação e ampliação de infraestrutura, a pavimentação de vias e a arborização foram recorrentes nestas áreas. Em decorrência, houve um aprimoramento do padrão construtivo das edificações e diversificação e aprimoramento do comercio e dos serviços urbanos. A Figura XX

mostra que na Rua Barão do Rio Branco era proibido a construção de casas de madeira e gabarito era de dois ou mais pavimentos. (POSSE; CASTRO, 2012).

A Rua Barão do Rio Branco foi ocupada por edificações mais sofisticadas, que abrigavam atividades relacionadas à ferrovia, como hotéis, escritórios de importação e exportação, lojas que vendiam produtos trazidos através da estação ferroviária (CASTRO; SANTOS, 2021)

Figura 05: Curitiba, em 1901, com a delimitação do quadro Urbano de 1903.



Fonte: Memória Urbana, 2023.

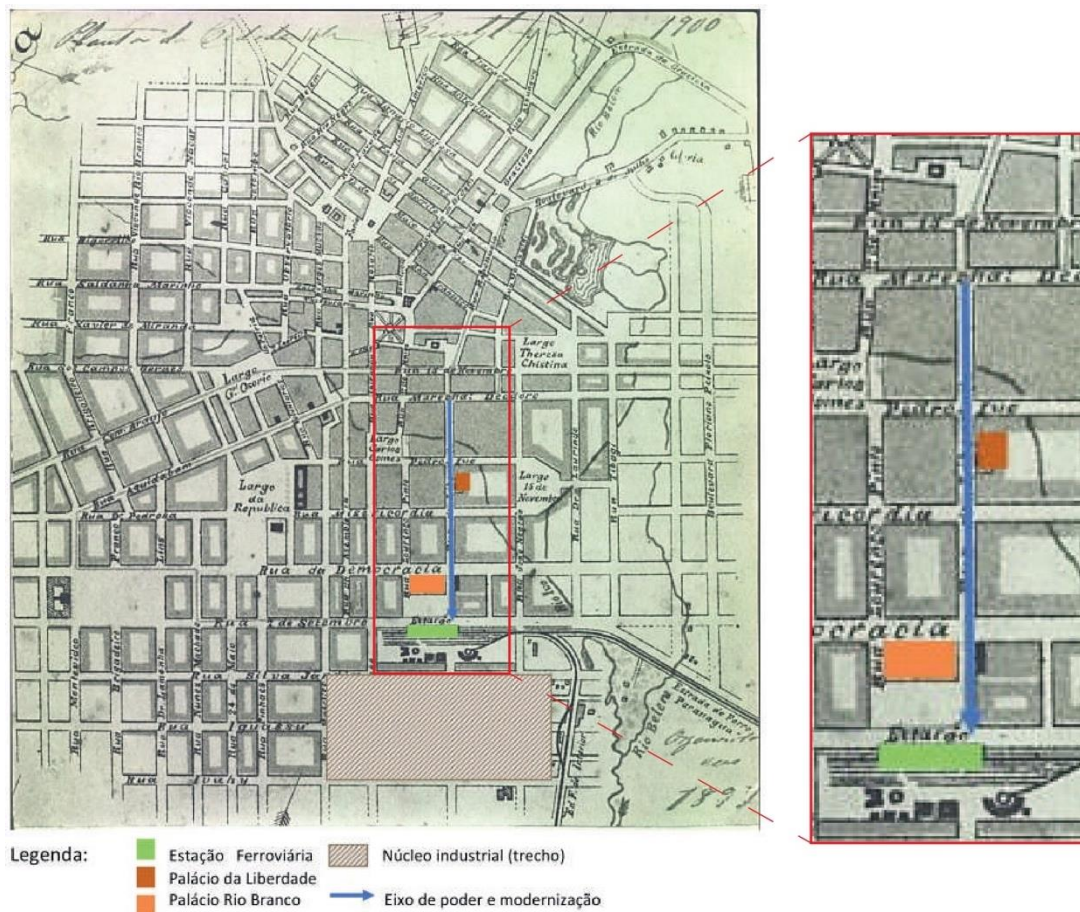
Figura 06: Rua Barão do Rio Branco em meados do século XX. Destaque para as luxuosas edificações, a via pavimentada, os postes de iluminação pública e os trilhos do bonde.



Fonte: Casa da Memória/FCC.

Também estavam localizadas na Rua Barão do Rio Branco as sedes do executivo e legislativo estaduais, Palácio da Liberdade (década de 1870) e Palacio Rio Branco (1890), e executivo e legislativo municipal, Paço da Liberdade (1916), se tornando um símbolo da união do poder e administração pública com as inovações e ações de modernização que ocorriam nacionalmente durante o período materializadas pela concepção da rua. (CASTRO; SANTOS, 2021; SANTOS; BRAGA, 2023). Além destas, diversas edificações de cunho cultural e uso público foram implantadas na via aproveitando da sua localização privilegiada. Entre elas, o Clube Curitibano, fundado em 1881, que durante muitas décadas funcionou como um dos principais pontos de encontro e convívio social na capital paranaense, oferecendo experiências de cultura, arte, lazer e grandes eventos. Outras edificações que tiveram relevância foi Cine Vitória, fundado em 1955, o Centro de Saúde Modelo de 1950, a chefatura da Polícia e a Sede do Jornal Gazeta do Povo (CASTRO, 2011)

Figura 07: Planta de Curitiba em 1894, destacando a localização das sedes do executivo e legislativo estadual e do “eixo de poder e modernização” na Rua Barão do Rio Branco



Fonte: SANTOS; BRAGA, 2023.

Figura 08: Palácio Rio Branco em 1890



Fonte: Casa da Memória/FCC

Figura 09: Palácio da Liberdade em meados do século XX



Fonte: Casa da Memória/FCC.

Seguindo as ações de melhoramentos e embelezamento urbano, a regularização, pavimentação e arborização das principais vias objetivavam uma maior circulação de veículos e pessoas, a dinamização econômica e a materialização da modernidade. Considerando autorização dada pelo Decreto nº 14, de 15 de dezembro de 1926, a Rua Barão do Rio Branco, a Rua XV de Novembro e a Praça Tiradentes receberam pioneiramente o asfalto, uma novidade em Curitiba. A escolha dos logradouros para receber o revestimento, de alto custo, indica sua importância no contexto urbano de Curitiba. Em decorrência de tal melhoria e sob a justificativa de “não danificar o asfalto”, as carroças foram proibidas de ali circular, o que indica uma imposição de novos hábitos em detrimento dos antigos (SANTOS; BRAGA, 2023).

Na década de 1940, seguindo a tendência de outras capitais brasileiras, Curitiba contratou o urbanista francês, Alfred Agache para a elaboração do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da cidade. A proposta, entregue em 1943, tinha como objetivos principais organizar o sistema viário (“descongestionamento”), estabelecer o zoneamento funcional, definir um código de obras e resolver as constantes cheias provenientes dos rios que cortavam a cidade (“saneamento”). A área central foi definida com “Centro Comercial e Social” que foi delimitada pela Avenida Perimetral 0 (AP-0), da qual fazia parte a Rua Barão do Rio Branco. A função da AP-0 era “descongestionar” a área central, desviando tráfego de passagem. A Figura XX mostra um corte transversal da proposta para a Rua Barão do Rio Branco, que passaria a contar com trilhos para o bonde na parte central do seu leito e pista para veículos em cada lateral, confirmando a sua tradição de eixo de transporte

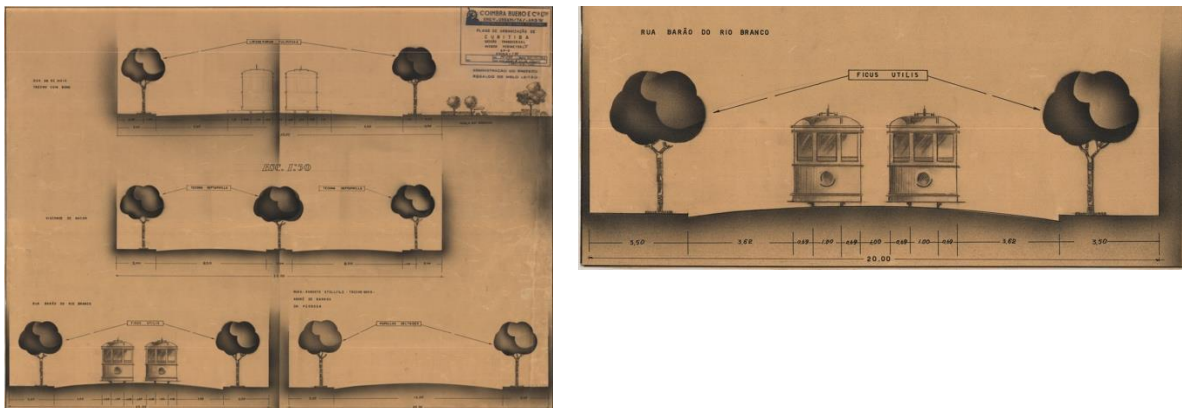
coletivo. O desenho destaca também a presença de arborização em suas calçadas. (CURITIBA, 1943)

Figura 10: Planta da área central de Curitiba, onde estão indicadas a avenida AP-0, estabelecida no Plano das Avenidas, integrante do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento elaborado por Agache. No detalhe, a Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: CURITIBA, 1943.

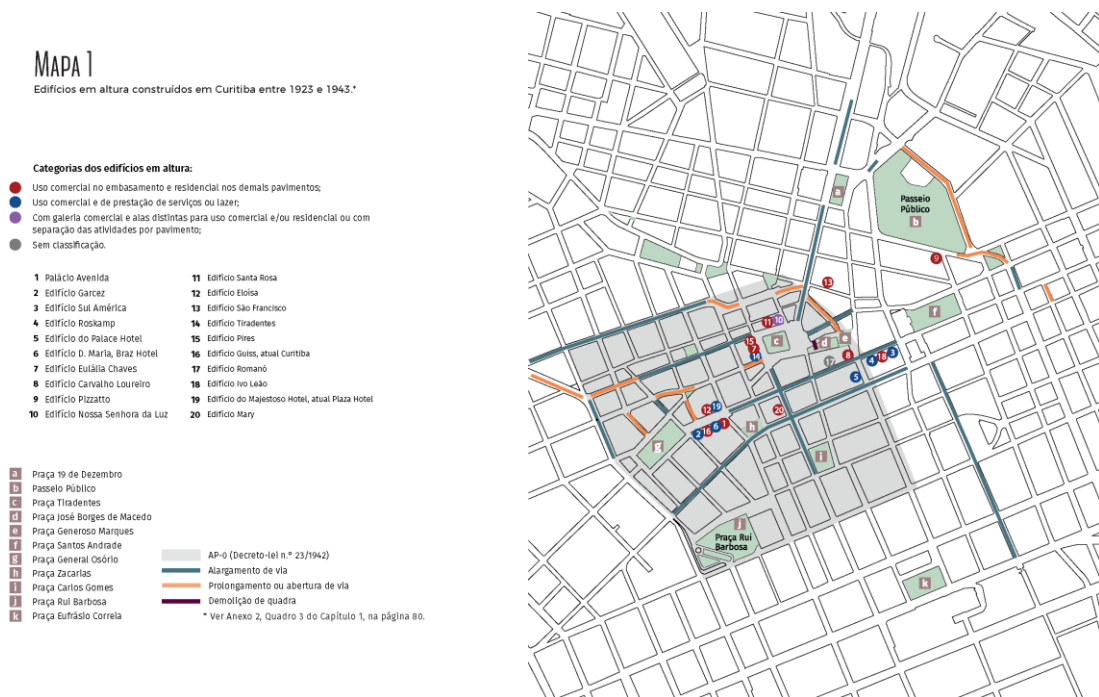
Figura 11: Planta da área central de Curitiba, onde estão indicadas a avenida AP-0, estabelecida no Plano das Avenidas, integrante do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento elaborado por Agache. No detalhe, a Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: CURITIBA, 1943.

As décadas de 1930 e 1940 registram o início da verticalização da área central de Curitiba, constituído pela recorrência de edifícios em altura. O uso mais disseminado do concreto armado e programas de necessidades mais complexo caracterizam o período. Na Barão do Rio Branco foram construídos dois exemplares: o Palace Hotel e o Edifício Carvalho Loureiro. (CASTRO; POSSE, 2017)

Figura 12: Edifícios em altura construídos entre 1923 e 1943. Dos 20 exemplares do período, dois estão localizados na Barão do Rio Branco.



Fonte: CASTRO; POSSE, 2017.

As décadas de 1950 e 1960 constituíram-se em um período de aumento demográfico e de crescimento territorial que marcou também a área central da cidade. Os problemas de congestionamento ficaram cada vez mais constantes, ocasionados pela concentração de comércio e serviços, pela precariedade do transporte coletivo e pela excessiva presença de automóveis. Também, multiplicaram-se os cortiços no centro (CASTRO; SANTOS, 2022). Em 1966, foi promulgado o Plano Diretor, que definiu como diretrizes, entre outras, o crescimento linear e melhoria (rapidez e eficiência) do transporte público. (CURITIBA, 1966)

A área central recebeu especial atenção do Plano Diretor, sendo objeto das Políticas de Preservação e Renovação Urbanas, como já visto. Durante a implantação do Plano Diretor, na década de 1970, as Ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo foram escolhidas para abrigar um corredor de uso exclusivo da Linha Norte-Sul do ônibus expresso. O objetivo foi implementar um sistema de transporte coletivo, de maior capacidade e eficiência, que substituísse o uso de automóveis. (CASTRO; SANTOS, 2021)

Neste eixo foram estabelecidas três estações de embarque e desembarque de passageiros, nas praças 19 de Dezembro, Generoso Marques e Eufrásio Correia. O constante fluxo dos ônibus, a diminuição das calçadas e a não existência de paradas intermediárias ao longo das vias reduziram o número de pedestres nas ruas e, conseqüentemente, a atividade comercial. (idem)

Esta condição favoreceu a degradação das Ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo. Além dela, houve a desativação do Paço da Liberdade, sede da Prefeitura municipal que foi transferida para o Palácio Vinte e Nove de Março no Centro Cívico, em 1969. (CASTRO, 2011)

Figura 13: Ônibus Expresso fazendo para na Praça Generoso Marques em direção à Rua Barão do Branco



Fonte: Casa da Memória/FCC

Em 1995, com a demanda de atendimento a um número maior de usuários, foram implantados os ônibus biarticulados. Como o Eixo Barão-Riachuelo não podia comportar os veículos de maior porte, a via de uso exclusivo foi transferida para a Rua Presidente Faria e Travessa da Lapa (CASTRO; SANTOS, 2021).

Os vinte anos como corredor de transporte coletivo deixaram marcas profundas nas Ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo. Saiu o ônibus e ficaram problemas como



a saída de moradores, a desativação de parte do comércio de grande porte, o esvaziamento de pedestres, a presença de cortiços, a prostituição e o tráfico de drogas. A administração pública iniciou ações e políticas que buscavam revitalizar a área. Na segunda metade da década de 1990, foi implantado o Projeto Cores da Cidade. Protagonizado pelo IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba), buscou incentivar a preservação e conservação de imóveis considerados importantes para a memória urbana da cidade, assim como a limpeza e a segurança dos danos causados as vias.

Com a transferência do corredor de transporte de massa, o patrimônio ganhou espaço no discurso oficial e os temas “revitalização” e “proteção” substituíram a “modernização” e a “fluxo de pessoas”. Neste sentido, o Programa preconizou uma intervenção estruturada no Eixo Barão-Riachuelo, considerando: 1- sua incorporação à área de circulação exclusiva de pedestres já existente; 2- remodelação de seus espaços públicos; e 3- pintura de suas edificações. No projeto, o eixo foi dividido em três partes - a Rua Barão do Rio Branco, a Praça Generoso Marques e a Rua Riachuelo – e as ações resultantes foram o alargamento da calçada na Rua Barão do Rio Branco (Imagem 7); a valorização na paisagem com arborização e implantação dos postes de iluminação nas duas vias; a ampliação do calçadão de pedestres na Praça Generoso Marques; e a pintura de fachadas de 44 imóveis de interesse de preservação, resultado de uma parceria com a Fundação Roberto Marinho, a fábrica de tintas Ypiranga e os proprietários. (SANTOS; CASTRO, 2021)

No entanto,

As intervenções urbanas realizadas no âmbito do Programa de Ordenação da Paisagem da Área Central - Eixo Barão-Riachuelo e a renovação das fachadas das edificações contempladas no Projeto Cores da Cidade não obtiveram o êxito esperado. A pintura externa não foi acompanhada de restauro; a reciclagem dos imóveis e a remodelação do espaço urbano não promoveram a revitalização da área. As medidas adotadas, portanto, não enfrentaram completamente o problema da degradação urbana, que vai além da deterioração de edificações e ruas e envolve outras dimensões e outros agentes econômicos e sociais. (Idem)

Em 2000, é promulgado o decreto nº 186 que estabeleceu o Eixo Barão do Rio Branco-Riachuelo. Seus objetivos eram “a preservação do patrimônio cultural edificado e a manutenção da uniformidade da paisagem urbana desse sítio”. (CASTRO; SANTOS, 2021)

A iniciativa teve o mérito de impor, de forma pioneira, uma proteção abrangente da área que até então estava negligenciada, definindo restrições de gabarito, materiais construtivos e de revestimentos ao entorno das UIP ali presentes. (idem)

Em 2019 foi promulgada a Lei 15.511 que definiu novos critérios de Uso e Zoneamento do Solo. Na norma consta que o Setor Barão-Riachuelo passa integrar o Setor Especial de Pedestres (SEPE), destacando “a necessidade de preservar seu patrimônio cultural edificado e a uniformidade da paisagem urbana”. A Lei de 2019 foi regulamentada pelo Decreto 523/2023, que em seus preâmbulos justifica a iniciativa:

considerando a necessidade de preservar e proteger o patrimônio cultural edificado da cidade de Curitiba, bem como, o interesse em manter a uniformidade da paisagem urbana; considerando que a Zona Histórica e Setor Preferencial de Pedestres, situados na área central, constituem o núcleo histórico de Curitiba, com uma paisagem urbana caracterizada por edificações de valor histórico, cultural e paisagístico relevantes para a preservação da memória do processo de ocupação da cidade;

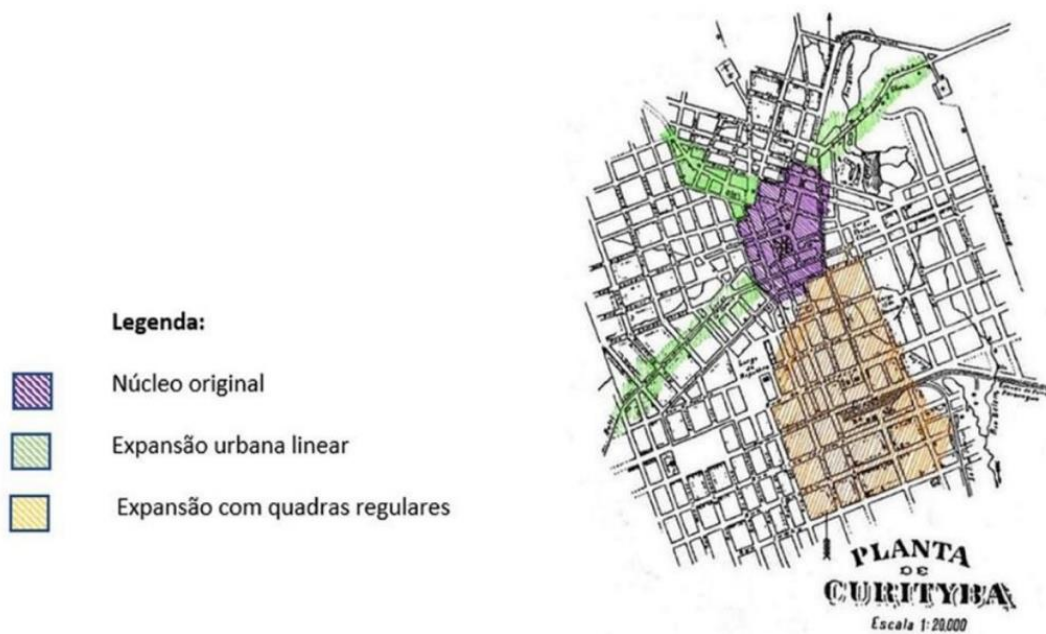
considerando a necessidade de normatizar as condições de uso e ocupação do solo para revitalização e valorização destas zonas e setores na cidade; (CURITIBA, 2023)

## **Morfologia urbana**

A Rua Barão do Rio Branco foi projetada no início da década de 1880, como eixo de ligação da cidade com a Estação Ferroviária, inaugurada em 1885. Continuação da antiga Travessa Leitner, materializou a expansão urbana na direção leste da cidade.

SANTOS e BRAGA (2023), ao analisar a morfologia urbana de Curitiba no final do século XIX, identificam três tipologias, a saber: o núcleo original, que apresenta uma malha urbana que dialoga com a topografia da cidade; a expansão linear, que tem como eixos, os caminhos de acesso à cidade; e a expansão de quadras regulares, organizada a partir da Rua Barão do Rio Branco (Figura 14).

Figura 14: Planta de Curitiba em 1896 que mostra o núcleo original da cidade e dois tipos de expansão urbana no final do século XIX e início do XX. A Rua Barão do Rio Branco compõe a área de expansão de quadras regulares (em laranja)



Fonte: SANTOS e FREITAS-FIRKOWSKI

Partindo do núcleo original, de malha irregular, a expansão seguiu os antigos caminhos e, na direção sul, as diretrizes da proposta do “Nova Curityba”. Nas duas situações, prevalece a malha regular, mas com uma diferença: as quadras do Nova Curityba se ampliam e as ruas que as conformam são mais largas que as da região central e dos trechos decorrentes da expansão linear. (...)

Apesar da proximidade com o centro, as características e a posição do terreno da estação, que se situa frontalmente à Rua Barão do Rio Branco, atuaram como uma barreira, separando os dois bairros – Rebouças e Centro. Essa localização foi favorável para o embarque e desembarque de mercadorias, pois não comprometia a paisagem “belle époque” da cidade nas primeiras décadas do século XX. (SANTOS; BRAGA, 2023)

## **TIPOLOGIA**

Quanto à tipologia arquitetônica da Rua Barão do Rio Branco pode contar uma enorme diversidade estilística e de programa das edificações, contando com diversos exemplos notáveis do eclético, art decot, art nouveau e chegando até alguns edifícios modernos. Porém, algumas características se mantiveram durante as décadas de desenvolvimento da área como o alto padrão construtivo onde era garantido por lei a proibição de construção em madeira visando afirmar a nobreza a elegância das classes mais abastadas da belle époque, uma vez que a tecnologia da construção civil em madeira estava relacionada com a precariedade e insalubridade dos mais pobres

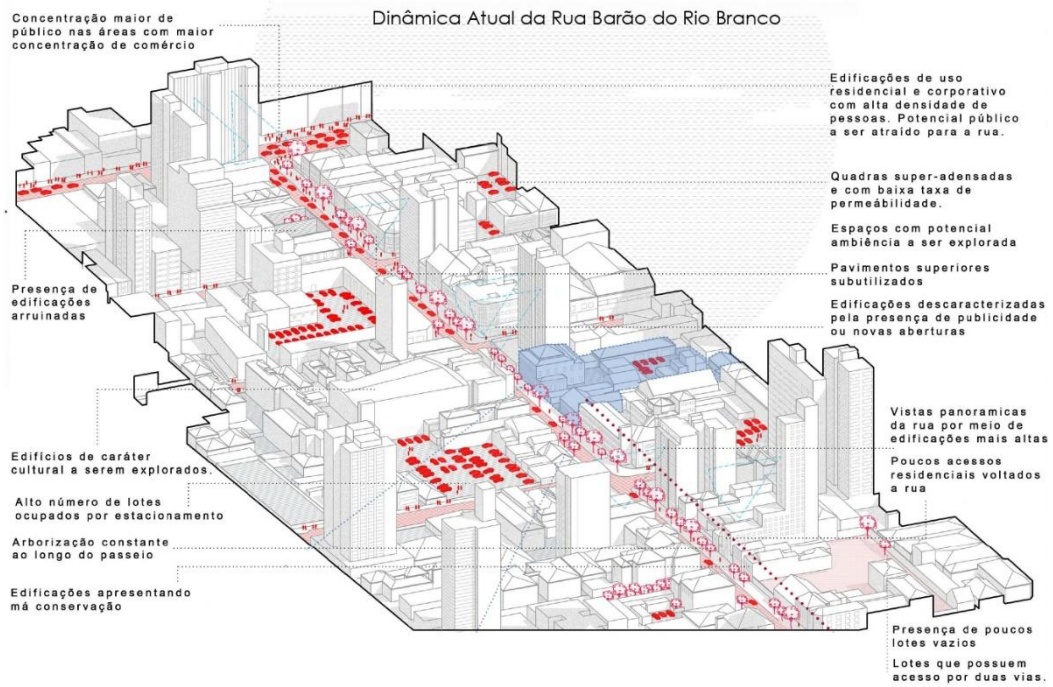
Tratando mais especificamente dos estilos, grande parte do acervo observado atualmente pode ser caracterizado como eclético, formando a maior parte da paisagem urbana analisada, sendo caracterizada pelos adornos diversos e sistema construtivo de cal, seus exemplares não ultrapassam os três pavimentos devidos as impossibilidades técnicas existentes na época de concepção de projeto, são os maiores alvos do abandono e degradação uma vez que são os mais antigos e muitas vezes não possibilitam a utilização do espaço da maneira exigida contemporânea de forma segura e confortável porém os numerosos que se mantem em pé mantem um uso de comercial, alguns mantiveram o uso de origem como é o caso dos Hotéis 418 e o Johnscher por exemplo, já outros passaram a exercer as mais diversas atividades para a população, desde consultórios médicos até instituições de ensino. Adiante, existem obras das décadas de 30-50 caracterizadas dentro da estética *art decot*, caracterizados pela ornamentação sutil, linhas curvas, formas geométricas e uso da repetição. Tendo numa presença tímida se comparados com a quantidade de edificações ecléticas, porém ainda marcam a paisagem da rua pela sua diferenciação da sua composição formal e pela maioria dos seus exemplares estarem em lotes de esquina com grande visibilidade para os transeuntes, tendo como grande representante o Prédio do Antigo Clube Curitibano. Chegando até em edifícios de grandes gabaritos no contexto de propagação do moderno, inclusive alguns de autoria do grande expoente da arquitetura moderna em Curitiba Rubens Meister (1922-2009)

Figura 15: Planta da Rua Barão do Rio Branco demonstrando em vermelho, da esquerda para a direita, as edificações ecléticas, *art decot* e os edifícios com mais de 10 pavimentos



Fonte: GRASSI et ali, 2022

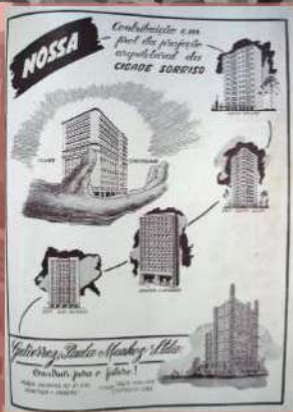
Figura 16: Perspectiva de parte da Barão do Rio Branco relacionando suas quadras com a dinâmica atualmente



Fonte:GRASSI et ali, 2022



Clube Curitibano  
1944/ Art-decot



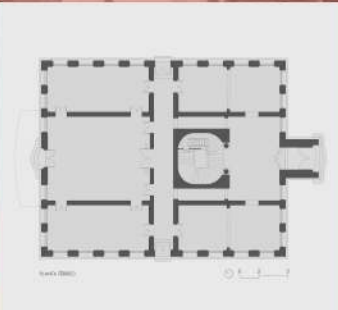
Palácio da Liberdade  
Atual MIS  
1870/ Ecletismo



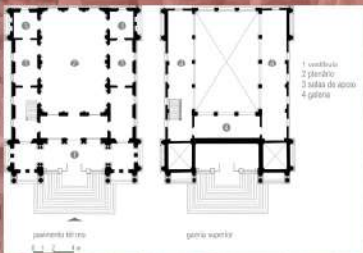
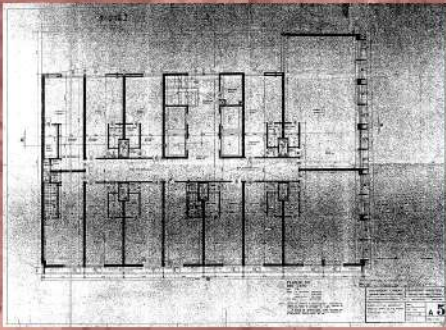
Estação Ferroviária  
1885/ Ecletismo



Paço da Liberdade  
1916/ Art nouveau/Eclétismo



Edifício Barão do Rio Branco  
1958/ Moderno



Palácio Rio Branco/  
Câmara Municipal  
1890/ Ecletismo



Rua Barão do Rio Branco



## 5- CONCLUSÕES/CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, a rua encontra-se em estado avançado de deterioramento e abandono, visto os numerosos lotes vazios, ocupados com grandes estacionamentos, com apenas a fachada preservada em razão da legislação vigente nessas edificações ou em estado de ruína além do abandono do comércio e das instituições públicas. Todos esses pontos se convergem para a inutilização do espaço por parte da população devido ao sentimento de insegurança e a falta de motivos para utilizar-se desse espaço

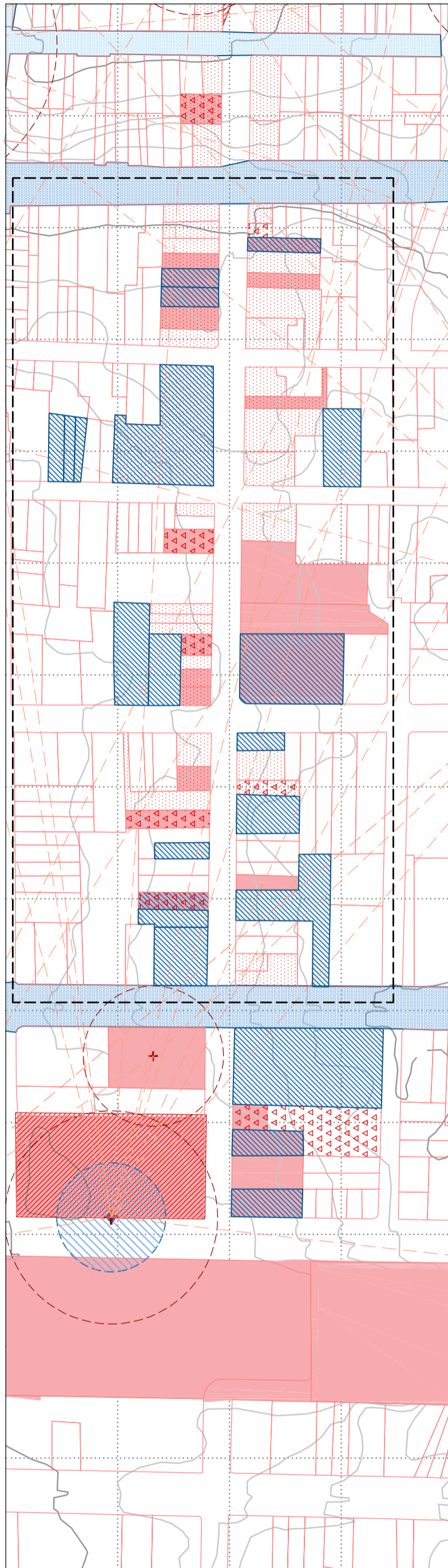
Nesse sentido, a passagem do ônibus expresso durante 20 anos na via de duas mãos tem papel de destaque nesse processo uma vez que não somente a degradação causada pela passagem do ônibus em si, mas também os grandes fluxos, o número pequeno de paradas e o leito diminuto da via para comportar tal equipamento urbano

Após a retirada do ônibus expresso houve a intenção trazer esse eixo novamente para o cotiado da cidade por meio iniciativas da política de preservação a partir da década de 90 como o Revivendo Curitiba, Rosto da Cidade e Cores da Cidade, porém, não obtiveram sucesso na tentativa de reabilitar a rua de maneira efetiva ou obtiveram resultados efêmeros e superficiais. Embora existam 56 edificações cadastradas como Bens Imóveis inventariados do Patrimônio Cultural do Município de Curitiba, condição semelhante as antigas UIPs, das 656 existentes em todo o município, essa condição atribuída individualmente às algumas expressões arquitetônicas não há uma assegura o conjunto urbano como um todo de possíveis demolições e possíveis investimentos para sua reestruturação

Figura 18: Planta da Barão demonstrando diversos aspectos do estado da rua

Fonte: GRASSI et ali, 2022

80 m



- lotes subutilizados
- praça
- UIPs
- uso comercial voltado a rua.
- hotéis.
- vias peatonais.
- vias com alto tráfego da veículos.
- terminais e concentração de pontos de onibus.
- espaços de concentração, distribuição e conexão de pessoas.

síntese.





## 6- REFERÊNCIAS

- Brasil. Ministério das Cidades. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Implementação de ações em áreas urbanas centrais e cidades históricas: manual de orientação**. Brasília-DF: IPHAN: Ministério das Cidades, 2011
- CASTRO, Elizabeth Amorim de; POSSE, Zulmara Clara Sauner. **Morar nas Alturas! A verticalização de Curitiba entre 1930 e 1960**. Curitiba: Ed. das Autoras, 2017.
- CASTRO, Elizabeth Amorim de; SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos. *A Face Moderna de Curitiba: Pelas Ações na Área Central, nos Anos 1970*. In: ALBUQUERQUE E MELO, Alcilia Afonso de; VIDAL, de Nazaré Chaves de Souza Pont (org.). **Conexões modernas no Brasil: documentar, conservar, conectar**. Campina Grande: EDUEFCG, 2022.
- CASTRO, Elizabeth Amorim de; SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos. **Trajatória da preservação do patrimônio cultural em Curitiba. Um relato de inovações, avanços e simplificações. Políticas de preservação em Curitiba: fundamentos e práticas (parte 2)**. Arqtextos, São Paulo, ano 22, n. 254.07, Vitruvius, ago. 2021. <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/22.254/8206>
- CASTRO, Elizabeth Amorim de; SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos. **Uma alternativa contemporânea de preservação pelo exame do Eixo Barão-Riachuelo em Curitiba, Brasil**. Universidade Estadual Paulista (UNESP) – Câmpus de Assis, SP, v. 17, n. 2, p. 50-75, julho-dezembro de 2021.
- CASTRO, Elizabeth Amorim de. **Edifícios Públicos de Curitiba: ecletismo e modernidade na arquitetura oficial**. Curitiba: Ed. Da autora, 2011
- CRESTANI, Andrei Mikhail Zaiatz. **As faces (in)visíveis da regeneração urbana: rua Riachuelo e a produção de um cenário gentrificado**. / Cad. Metrop., São Paulo, v. 17, n. 33, pp. 179-200, maio 2015
- CURITIBA. **Decreto 1160/1971**. Dispõe sobre o setor histórico de Curitiba. Curitiba, 1971.
- CURITIBA. **Decreto 186/2000**. Dispõe sobre Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo e dá outras providências. Curitiba, 2000.
- CURITIBA. **Decreto 2391/1966**. Aprovando projeto de Renovação da Rua XV. Curitiba, 1966.
- CURITIBA. **Decreto 523/2023**. Dispõe sobre a Zona Histórica - ZH e o Setor Especial de Pedestres – SEPE. Curitiba, 2023.
- CURITIBA. **Lei 2828/1966**. Institui o Plano Diretor e aprova suas Diretrizes Básicas. Curitiba, 1966a.
- CURITIBA. **Projeto Cores da Cidade**. Prefeitura Municipal, 1995.
- GRASSI, C; AQUINO, E.; LEIRIA, F.; CAMPELO, J.; ZANLUTI, V. **Eixo Barão do Rio Branco: recuperação através da ocupação de seus vazios**. Curso de Especialização PARC. Curitiba: UTFPR, 2022.
- HAROUËL, Jean-Louis. **História do Urbanismo**. Campinas, SP: Papyrus, 1990.
- IPPUC. **Projeto Cores da Cidade**. Curitiba, 1998
- POSSE, Zulmara Clara Sauner; CASTRO, Elizabeth Amorim de. **As virtudes do bem-morar**. Curitiba: Ed. das Autoras, 2012.
- MEMÓRIA URBANA. **Urbanização de Curitiba**. Disponível em: <https://www.memoriaurbana.com.br/>. Acesso em: 20/7/2023.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e Restauro Urbano. Teoria e prática de Intervenções em Sítios Industriais de Interesse Cultural**. Tese. FAU-USP. São Paulo, 2009.
- SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos; BRAGA, Gisele Pinna. Curitiba o Traço e a Forma. Configuração urbana e arquitetura em mapas históricos. Curitiba, Ed. Das Autoras, 2023. Disponível em: <https://www.memoriaurbana.com.br/curitiba-o-traco-e-a-forma/>.
- SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos; FREITAS-FIRKOWSKI, Olga Lucia C de. **Metodologia de Análise e Ação nas Intervenções Urbanas no Bairro Rebouças Curitiba-PR**. Revista Caminhos de Geografia. Uberlândia-MG v.23, n.89 out./2022 p.111-130.
- SENNET, Richard. **Carne e Pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental**. 3ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Record, 2003
- VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos – Objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manole, 2015
- VIEIRA, Natália Miranda. **Gestão de Sítios Históricos: a transformação de valores culturais e econômicos nas fases de formulação e implementação de programas de revitalização em áreas históricas**. Tese. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano – UFPE. Recife, 2006.