

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**

**MARCELO ALEXANDRE PEIXOTO**

**RELATÓRIO FINAL**

**PROGRAMA DE IC:**

- PIBIC
- PIBIC Af
- PIBIC EM
- PIBITI

**MODALIDADE:**

- CNPq
- UFPR TN
- Fundação Araucária
- Voluntária

**CIDADE E PATRIMÔNIO: A MODERNIZAÇÃO, A RENOVAÇÃO E A PRESERVAÇÃO NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE CURITIBA (1960-2020) / ESTUDO DE CASO RUA BARÃO DO RIO BRANCO - LEGISLAÇÃO**

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

## 1. RESUMO

A presente pesquisa de iniciação científica, de caráter teórico-conceitual e cunho exploratório, estudou o processo de urbanização de Curitiba desde meados do século XX, considerando a modernização urbana e a preservação do patrimônio edificado. Para atingir tal objetivo, realizou, primeiramente, uma revisão bibliográfica sobre estes dois temas no contexto mundial, nacional e curitibano. Em seguida, o trabalho voltou-se para a Rua Barão do Rio Branco, localizada na área central de Curitiba, e buscou apreender como ocorreram os processos de modernização e preservação neste estudo de caso. A via, desde o final do século XIX, assumiu funções importantes na capital paranaense, como eixo de ligação entre a cidade e a Estação Ferroviária, abrigando comércio e serviços e, ainda, sedes dos poderes legislativo e executivo estadual e municipal. Na década de 1970, foi utilizada como via exclusiva dos ônibus expressos, modal de transporte mais rápido e frequente, que impôs uma nova dinâmica à Barão do Rio Branco com paulatina degradação e esvaziamento. Em 1995, com a transferência do ônibus expresso para a Rua Presidente Faria e Travessa da Lapa, a prefeitura formulou políticas e planos de revitalização da área e reabilitação de seu patrimônio edificado. Para estudar a trajetória de modernização e preservação nesta via, adotou-se uma metodologia que definiu três escalas analíticas: 1- a intervenção urbana pelos interesses dos agentes promotores do espaço; 2- intervenção urbana à luz da legislação de zoneamento, uso e ocupação do solo; e 3- história, morfologia e tipologia da via. A presente pesquisa analisou a escala 2, identificando leis e decretos que incidiam na Barão e quais foram seus objetivos. Os resultados obtidos permitiram compreender a complexidade da dinâmica urbana na área – que sempre se voltou para a modernização – e como a legislação vigente não está comprometida com ações mais efetivas de preservação de seu patrimônio edificado.

## 2. INTRODUÇÃO

A urbanização das cidades ao longo do século XX trouxe inúmeros desafios para o planejamento urbano, especialmente no que diz respeito à modernização das

áreas urbanas e à preservação do patrimônio edificado. No contexto de Curitiba, capital do Estado do Paraná, esse processo também foi marcado por mudanças significativas que impactaram a Rua Barão do Rio Branco, importante via localizada na área central da cidade. Esta pesquisa de iniciação científica tem como objetivo explorar o processo de urbanização de Curitiba, com foco no estudo da modernização urbana e da preservação do patrimônio edificado, especialmente em relação à Rua Barão do Rio Branco. A cidade passou por um acelerado crescimento populacional e territorial ao longo do século XX, e a área central recebeu diversas intervenções modernizadoras, buscando a melhoria da infraestrutura, serviços urbanos e padrões construtivos mais avançados. Para entender esse contexto, primeiramente realizou-se uma revisão bibliográfica sobre modernização urbana e preservação do patrimônio edificado, abrangendo aspectos mundiais, nacionais e locais. Além disso, debates em grupo foram promovidos para aprofundar os conhecimentos sobre o tema. A pesquisa se concentrou nas seguintes questões: urbanização do século XX, renovação urbana, cartas patrimoniais e preservação do patrimônio edificado.

Posteriormente, a pesquisa voltou-se para o estudo de caso da Rua Barão do Rio Branco, analisando como ocorreram os processos de modernização e preservação nesse contexto específico. A metodologia proposta por Santos e Freitas-Firkowski (2022) foi adotada, considerando diferentes elementos interpretativos, como geografia, arquitetura, urbanismo, sociologia e história, em três escalas. Essas escalas compreendem as intervenções urbanas, interesses dos agentes promotores do espaço, legislação de zoneamento e ocupação do solo e contexto histórico e morfologia urbana.

Os resultados e discussões apontam para um cenário complexo em relação à Rua Barão do Rio Branco. Inicialmente, a via foi objeto de ações de embelezamento e melhorias, mas ao longo do tempo, decisões políticas questionáveis, como a implementação do Ônibus Expresso, desencadearam um processo de degradação do ambiente urbano e comprometeram o patrimônio arquitetônico e histórico da rua. Ao longo das décadas, diversas normas e regulamentos foram adotados em relação à Rua Barão do Rio Branco, incluindo a criação de áreas de preservação e regulamentações específicas para a conservação do patrimônio cultural. No entanto, a ausência de uma abordagem integrada e uma visão mais cuidadosa dos impactos das intervenções urbanas levou a resultados questionáveis e, em alguns casos, à descaracterização da via.

### 3. REVISÃO DA LITERATURA

A Revolução Industrial, que teve início no século XVIII na Inglaterra, trouxe profundas transformações em diversas esferas da atividade humana, impactando a forma como a sociedade produzia, distribuía e consumia bens e serviços. Enquanto a população mundial quadruplicou após 1850, o crescimento populacional urbano se multiplicou por dez. Esse inchaço das cidades foi proporcionado também pelo acelerado progresso científico e técnico na Europa ocidental a partir do século XVIII (HAROUEL, 2004, p.101). Como resultado, as condições de vida urbana deterioraram-se drasticamente e uma de suas consequências foi a proliferação de cortiços superlotados, onde doenças eram disseminadas em meio a um ambiente insalubre e socialmente hostil. Também se verificou um crescimento territorial desordenado, a precariedade de infraestrutura e serviços (que buscava melhorar a circulação de mercadorias e pessoas) e a degradação ambiental, como exposto em *a A Situação da Classe Trabalhadora de Friedrich Engels*, onde é descrito as péssimas condições de vida no bairro de St. Giles, em Londres. Um bairro superlotado, com casas sujas e malconservadas, habitado principalmente por trabalhadores mal remunerados, ladrões e vítimas da prostituição. Tratava-se de um ambiente deletério, com sujeira, barulho e mau cheiro constantes. A maioria dos habitantes eram imigrantes de origem irlandesa e muitos estavam perdendo a força para resistir aos efeitos degradantes da pobreza. Além disso, ao tempo de Engels, já se discutiam projetos de demolição do bairro e sua seguinte substituição por vias largas, consideradas mais adequadas ao seu entorno. (ENGELS, 2010, p.71).

Inúmeras ações foram empreendidas buscando corrigir os problemas encontrados. No final do século XIX, consolidaram-se as administrações municipais que contavam com engenheiros em seus quadros técnicos e passaram a elaborar e implementar Planos de Embelezamento e Melhoramentos. A cidade era considerada um organismo vivo, que possuía órgãos com funções específicas e sistemas que lhes davam suporte. O Planejamento Urbano passou a fazer parte do cotidiano. Tornaram-se frequentes a separação espacial de atividades e usos urbanos, zoneamento, e a implantação, melhoria e/ou ampliação das redes viárias, hidrossanitárias, de transporte, energia, de iluminação pública etc. (ZUCCONI, 2009)

As áreas centrais, de ocupação consolidada e tradicionalmente abrigando as atividades econômicas, comerciais e culturais mais importantes, além das sedes de

governo, receberam maior atenção das administrações municipais com intervenções significativas. Por materializam – e simbolizarem – o poder político e econômico, foram objetos de melhoramentos e embelezamentos, com alargamentos, retificação e pavimentação de vias, implantação e modernização de infraestrutura, aprimoramento do padrão construtivo, reformulação ou criação de praças e parques. A imposição de novos padrões higienistas, de racionalidade e de modernidade trouxeram também novas formas do viver urbano. (POSSE & CASTRO, 2012, p15)

O Plano de Paris implantado em meados do século XIX de Paris pelo Barão de Haussmann foi o grande modelo dos Planos de Embelezamento e Melhoramentos, perseguido em diversas partes do mundo e influenciando as ações urbanísticas até os dias de hoje. Entre várias ações, destacaram-se: 1- o estabelecimento de uma vasta rede de grandes artérias que atingiram todo o território da cidade e permitiram otimizar a circulação e estabelecer uma hierarquia no sistema viário; 2- a abertura e o alargamento de vias na área central e a determinação de um padrão construtivo mais elaborado, que alavancou sua valorização; 3- a ampliação e modernização da rede hidrossanitária, que aumentou a salubridade da capital francesa (HAROUEL, 2004, p.112).

Ao longo da primeira metade do século XX, acentuaram-se os problemas urbanos: crescimento demográfico acelerado e conseqüente expansão territorial desordenada, além do aumento na demanda por infraestrutura e serviços urbanos.

Segundo Vargas e Castilho (2015, p.1), os centros das cidades têm sido identificados como o lugar mais dinâmico da vida urbana, animado pelo fluxo de pessoas, veículos e mercadorias decorrentes da marcante presença de atividades terciárias, transformando-se no referencial simbólico das cidades. No entanto, as dinâmicas urbanas – sociais, econômicas, políticas e territoriais – ficaram mais complexas e as áreas centrais, por não comportarem plenamente tais dinâmicas, iniciaram um processo de degradação, sendo paulatinamente substituídas por novos centros. O processo acelerou o esvaziamento e a precarização destas áreas centrais. O comércio de grande porte, as sedes de empresas, as atividades culturais e muitos moradores abandonaram os centros, que passaram a não receber tantos investimentos. (HAROUEL, 2004, p.106).

No entanto, quando a expansão das áreas urbanas se intensifica, de modo espontâneo ou planejado, essa noção de centro começou a diluir-se pelo surgimento de uma rede de subcentros que passaram a concorrer com o centro principal. Esse

processo foi responsável pela aceleração da degradação dos centros urbanos tradicionais. Neste contexto, podem ser identificados dois tipos de intervenções nas áreas degradadas, sobretudo centrais, com objetivos diferentes: a renovação e a preservação urbana. (VARGAS & CASTILHO, 2015, p.01)

A Preservação Urbana é um movimento que surgiu entre as décadas de 1970 e 1990, como uma resposta à Renovação Urbana que havia ocorrido anteriormente. Enfatiza a preservação dos conjuntos edificados reconhecidos com bens culturais, em vez de sua substituição. Houve uma preocupação crescente com a preservação em escala mundial, com a UNESCO desempenhando um papel ativo no reconhecimento das áreas históricas como parte do cotidiano. Neste contexto, foram formuladas Cartas Patrimoniais, que orientam as ações nestas áreas, além de promulgada legislação preservacionista em diversos países. (idem, p.37)

Iniciativas semelhantes também podem ser percebidas no Brasil, como o Programa Monumenta, voltado a preservação, que visa ao resgate e à conservação do reconhecido patrimônio histórico e cultural urbano brasileiro; o Projeto Corredor Cultural, desenvolvido na década de 1980, revela-se como uma experiência precursora e paradigmática das chamadas intervenções de preservação/revitalização urbanas; a revitalização do centro histórico de Salvador; e o Projeto Nova Luz, um programa de renovação urbana, anunciado em 2005, visava revitalizar a Cracolândia, uma área problemática no centro de São Paulo conhecida pelo tráfico e uso de drogas. (VARGAS & CASTILHO, 2015, p.36 e 117)

#### 4. MATERIAIS E MÉTODOS

A presente pesquisa de iniciação científica, de caráter teórico-conceitual e cunho exploratório, estudou o processo de urbanização de Curitiba desde meados do século XX, considerando a modernização urbana e a preservação do patrimônio edificado. Para atingir tal objetivo realizou, primeiramente, uma revisão bibliográfica sobre estes dois temas no contexto mundial, nacional e curitibano. Em seguida, o trabalho voltou-se para a Rua Barão do Rio Branco, localizada na área central de Curitiba, e buscou apreender como ocorreram os processos de modernização e preservação neste estudo de caso.

A revisão bibliográfica sobre a modernização urbana e a preservação do patrimônio edificado nos diferentes contextos ocorreu de setembro de 2022 a março

de 2023 e foi complementada por discussões em grupo sobre os temas. No processo, foram aprofundados os pontos: urbanização do século XX, renovação urbana, cartas patrimoniais e preservação do patrimônio edificado.

Como última etapa (de março a agosto de 2023), foi realizado um estudo de caso da Rua Barão do Rio Branco, importante via da área central de Curitiba, que recebeu tanto ações de modernização como de preservação. Para seu desenvolvimento, utilizou-se a metodologia proposta por Santos e Freitas-Firkowski (2022) que analisa as intervenções urbanas considerando diferentes elementos interpretativos (da geografia, da arquitetura e do urbanismo, da sociologia e da história) a partir de três escalas. As duas primeiras voltam-se para as intervenções urbanas, abordando os interesses dos agentes promotores do espaço (escala 1) e a legislação de zoneamento, uso e ocupação do solo (escala 2); e a terceira, identifica o contexto histórico, a morfologia urbana e a tipologia das edificações. O objetivo é contribuir para o diagnóstico da área estudada e propor ferramentas para a sua preservação.

A análise da Rua Barão do Rio Branco realizada nesta Iniciação Científica adotou a Escala 2 da metodologia de Santos e Freitas-Firkowski (2022). A legislação estudada foi composta por fontes primárias como planos diretores, leis de zoneamento e demais instrumentos legislativos, além de políticas públicas e planos de intervenção, modernização e preservação e revitalização da área central de Curitiba a partir da década de 1960. Considerando a documentação relacionada, complementada por fotografias e produtos cartográficos, foi elaborada uma cronologia de ações da municipalidade que indicaram que os temas modernização e preservação sempre estiveram presentes na Rua Barão do Rio Branco, embora não tenham contribuído para resultados efetivos.

## 5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Curitiba, capital do Estado do Paraná, como as cidades brasileiras em geral, passou por um acelerado processo de crescimento populacional e territorial ao longo de todo o século XX. Neste contexto, sua área central recebeu inúmeras intervenções modernizadoras (Renovação Urbana), buscando a implantação e melhoria da infraestrutura e serviços urbanos e de padrões construtivos mais sofisticados. (POSSE & CASTRO, 2012, p8)

Um grande marco do processo de modernização na cidade foi a promulgação do Plano Diretor de 1966, que possibilitou várias ações na área central orientadas ora para a Renovação, ora para a Preservação Urbana (SANTOS & CASTRO, 2022). Com o objetivo de compreender este processo, foi realizado um estudo da Rua Barão do Rio Branco adotando a Escala 2 da metodologia de Santos e Freitas-Firkowski (2022). As autoras defendem que a legislação desempenha um papel crucial no desenvolvimento urbano, considerando as diretrizes que as orientam e as ações que fomentam.

A trajetória da Rua Barão do Rio Branco está estreitamente relacionada ao processo de modernização de Curitiba. A via surgiu a partir de um prolongamento da Travessa Leitner para realizar a ligação do centro da cidade com a recém-inaugurada Estação Ferroviária no final do século XIX, abrigando desde então uma linha de bonde. (SANTOS & CASTRO, 2021)

Como “porta de entrada” da cidade, recebeu inúmeras melhorias e ações de embelezamento ao longo da primeira metade do século XX. Também abrigou as sedes do legislativo e executivo estadual, comércios e serviços sofisticados. Desde meados da década de 1950, no entanto, o protagonismo da Rua Barão do Rio Branco passou a ser ofuscado por diversas ações e acontecimentos. Destacam-se a transferência do executivo e do legislativo estadual para o centro cívico, a diminuição da importância do transporte ferroviário e, conseqüentemente, da Estação e das atividades que lhe dava suporte. (idem)

Curitiba apresentava no período problemas como baixa densidade demográfica, crescimento populacional ascendente, aumento do número de veículos, constantes congestionamentos na área central e transporte coletivo ineficiente. Diante deste contexto, foi promulgado o Plano Diretor de Curitiba (Lei nº 2.828) em 1966. Tinha como objetivo “propiciar melhores condições para o desenvolvimento integrado e harmônico e o bem-estar social da comunidade, bem como da região metropolitana de Curitiba”. O Plano Diretor de 1966 foi baseado em três funções – uso do solo, transporte público e sistema viário – que buscavam solucionar os problemas existentes, fomentar o desenvolvimento e social e valorizar o meio ambiente. (CASTRO & SANTOS, 2022, p.290).

Além da introdução dos temas Saneamento, Sistema Rodoviário Municipal, Educação e Saúde e Habitação Popular, o Plano Diretor de 1966 estabeleceu duas diretrizes básicas: as políticas de Renovação Urbana e de Preservação e Revitalização dos Setores Histórico-Tradicionais. A



primeira, foi definida “como 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”; e a segunda, “com a finalidade de resguardar os valores históricos e urbanos de determinadas áreas” (idem).

Neste sentido, a área central tornou-se objeto de ações importantes de implantação do Plano Diretor de 1966. Segundo Santos e Castro (2021), “desenvolveram-se ações visando a dinamização da área central, na década de 1970, que repercutiram no Eixo Barão-Riachuelo”.

A primeira integrou-se à Política de Renovação Urbana e foi realizada na Rua XV de Novembro, buscando, com a implantação de via de uso exclusivo de pedestre, devolver à população seu tradicional ponto de encontro, que estava comprometido com o excesso de veículos que ali circulavam. Para atingir tal objetivo, foi estabelecido introdução de um sistema viário hierarquizado, a implantação do Anel Central de Tráfego Lento e o fechamento da Rua XV de Novembro para a circulação de veículos. Com isso, o ônibus expresso passou a circular no eixo de uso exclusivo formado pelas Ruas Riachuelo e Barão do Rio Branco. (idem)

A segunda ação de impacto no período, no âmbito da política de valorização do transporte e do sistema viário, foi a implantação, em 1974, da linha Norte-Sul de ônibus expresso, que inaugurou um novo direcionamento na política urbana da cidade. Tratava-se de transporte coletivo de maior capacidade, mais frequente e veloz, que se adequava às ações de crescimento linear. Com isso, materializava-se uma ação modernizadora que rompia com o passado. (idem, p.57)

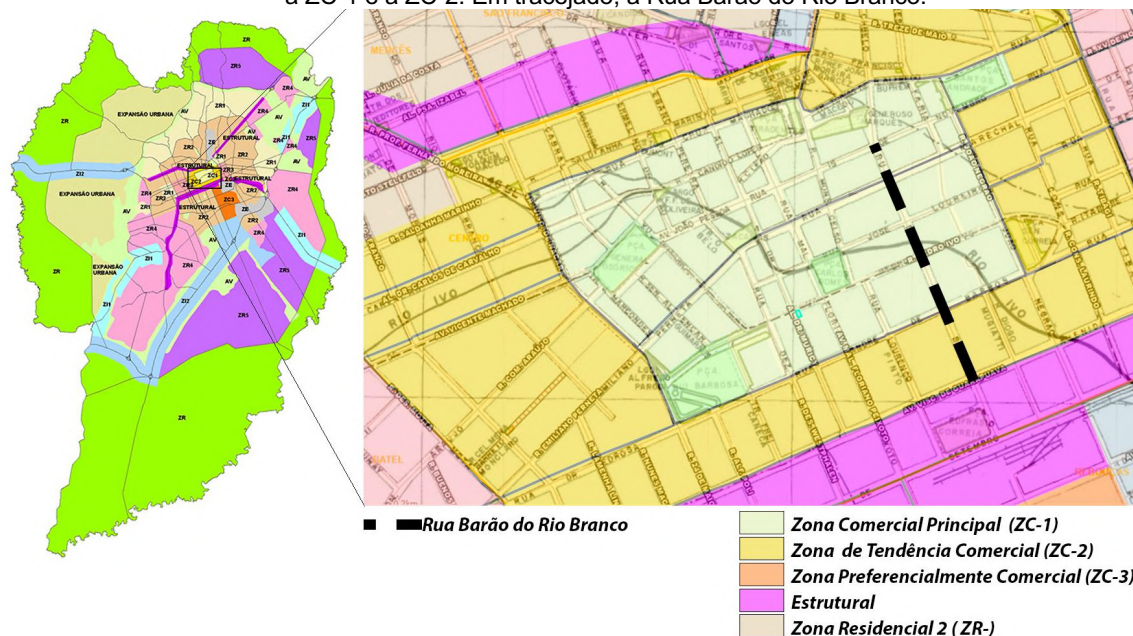
O Plano Diretor (CURITIBA, 1966) estabelecia que a área central da cidade corresponderia à Zona Comercial, voltada exclusiva ou parcialmente para atividades comerciais, financeiras ou de prestação de serviços, a qual estaria dividida em:

- Zona Comercial Principal, (ZC-1), com os seguintes usos permitidos: serviços públicos, estabelecimentos de comércio a varejo, empórios de abastecimento, escritórios e consultórios, bancos, instalações de rádio e televisão, bibliotecas e museus, cafés e bares, padarias e confeitarias, hotéis, restaurantes e demais usos comerciais compatíveis com sua função; e como usos permissíveis: atividades voltadas à comércio a varejo, edifícios de recreação e culto, garagens coletivas, editoras, edifícios de apartamentos de área útil mínima de 45m<sup>2</sup>;

- Zona de Tendência Comercial, (ZC-2), são mantidos os usos permitidos à ZC-1 e acrescida permissão para Habitações Coletivas, Postos de Serviços e outros usos que a gestão considere adequados, mas não especificados.
- Zona Preferencialmente Comercial, (ZC-3), com os seguintes usos permitidos: moradias isoladas, depósitos, indústrias não incômodas, comércio atacadista, garagem para veículos de carga e congêneres, além de outros usos considerados adequados, mas não especificados. (idem)

A Rua Barão do Rio Branco passou a integrar a ZC-1 e a ZC-2, sendo que o trecho contido entre a Rua XV de Novembro e a Rua André de Barros pertencia à primeira, enquanto o trecho entre a André de Barros e a Avenida Sete de Setembro, à segunda. Nota-se, de acordo com o conjunto de usos permitidos e permissíveis, uma clara prevalência no interesse em estimular e ocupação da rua por edifícios comerciais, dificultando a construção de unidades habitacionais especialmente na ZC1, que compunha a maior parte da Rua Barão do Rio Branco (Figura 1).

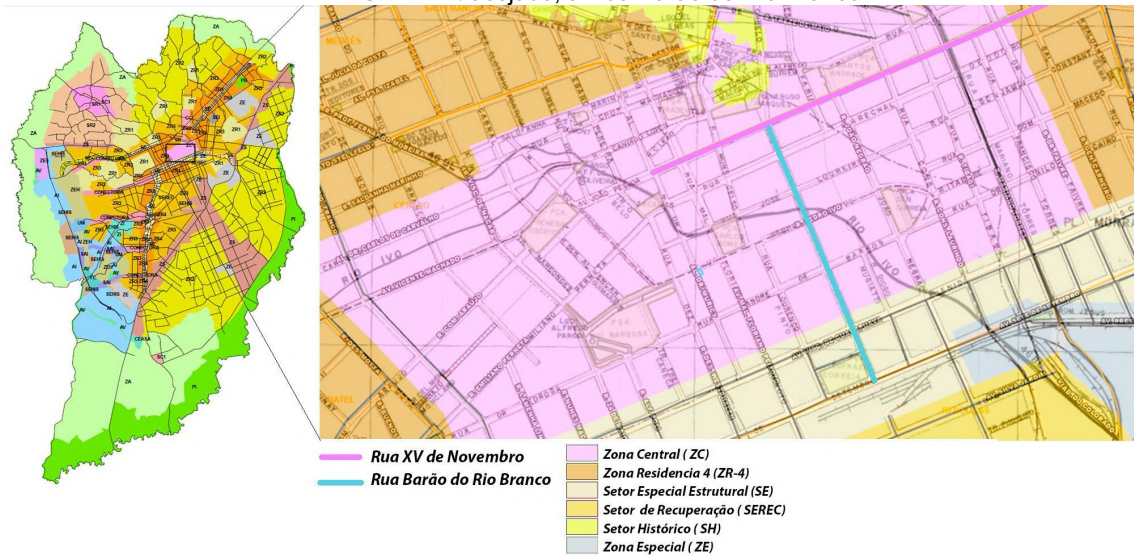
**Figura 1:** Mapa de Zoneamento e Uso do Solo de 1966, no detalhe ao lado as áreas correspondentes à ZC-1 e à ZC-2. Em tracejado, a Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: Acervo IPPUC, adaptado por PEIXOTO (2023).

A implantação do Plano Diretor ocorreu a partir do início da década de 1970 e foi acompanhada por regulamentações. Em 1972, a Lei 4199 estabeleceu reuniu as ZC-1 e ZC-2 na Zona Central (Figura 2), mantendo os parâmetros de uso anteriores (CURITIBA, 1972).

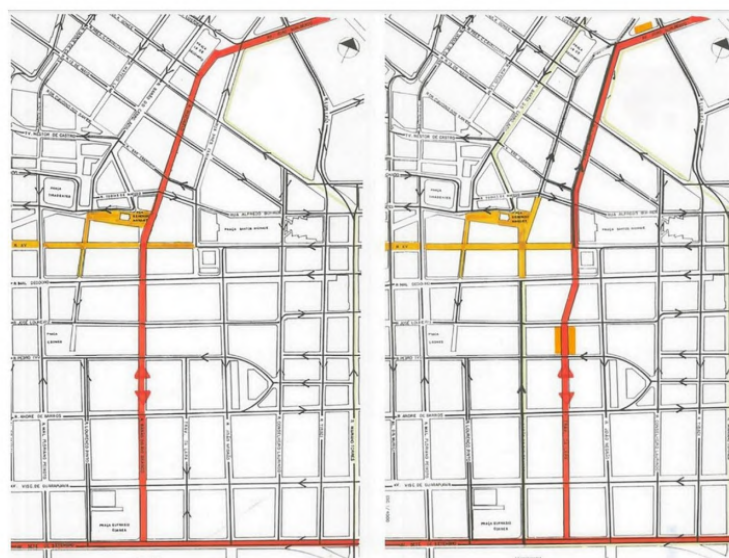
**Figura 2:** Mapa de Zoneamento e Uso do Solo de 1975, no detalhe ao lado a área correspondente à ZC-1. Em tracejado, a Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: IPPUC, adaptado por PEIXOTO (2023).

Na década de 1990, com o aumento da demanda por transporte coletivo, foram implantados os ônibus biarticulados. Com estes veículos, de maiores dimensões, não foi possível manter o Eixo Barão-Riachuelo como corredor exclusivo para o transporte coletivo, o qual foi transferido em 1995 para a Travessa da Lapa e Rua Presidente Faria (Figura 3). (SANTOS & CASTRO, 2021)

**Figura 3:** Trajeto do Ônibus Expresso: 1- Eixo Barão-Riachuelo (1974-1995), à esquerda; e 2- Eixo Presidente Faria-Travessa da Lapa, à direita.



Fonte: SANTOS & CASTRO, 2021.

Os 21 anos de presença dos ônibus expressos nas Ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo deixaram cicatrizes profundas.

Contudo, as ações de modernização e de implantação do transporte de massa no Eixo Barão-Riachuelo, destarte o discurso de integração do passado com o futuro, resultaram em grave conflito com a proteção do patrimônio cultural. A presença contínua e a velocidade dos ônibus expressos, a decadência do comércio, a diminuição da circulação de pedestres e a consequente desvalorização imobiliária foram fatores que contribuíram para a degradação urbana da área. (...) Tal ação, motivada pela valorização do sistema de transporte coletivo, amenizou a continuada degradação do Eixo Barão-Riachuelo, uma vez que um de seus agentes foi retirado. (SANTOS & CASTRO, 2021, p.59 e 62)

Neste contexto,

foi elaborado o Programa de Ordenação da Paisagem da Área Central, integrante do Projeto Cores da Cidade. A proposta reconhecia a importância da área, o seu acentuado processo de degradação e as consequências dos quase 20 anos de passagem dos ônibus expresso. 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; 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. (idem, p.63)

O decreto 246 de 1995 implantou o Projeto Cores da Cidade, iniciativa que contou com uma parceria entre o Município de Curitiba, a Fundação Roberto Marinho e a empresa Akzo Nobel Ltda. Os proprietários dos imóveis na área do projeto puderam participar, desde que seguissem as orientações técnicas do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), incluindo a manutenção das cores das fachadas e a realização de restaurações conforme especificações técnicas. (CURITIBA, 1995).

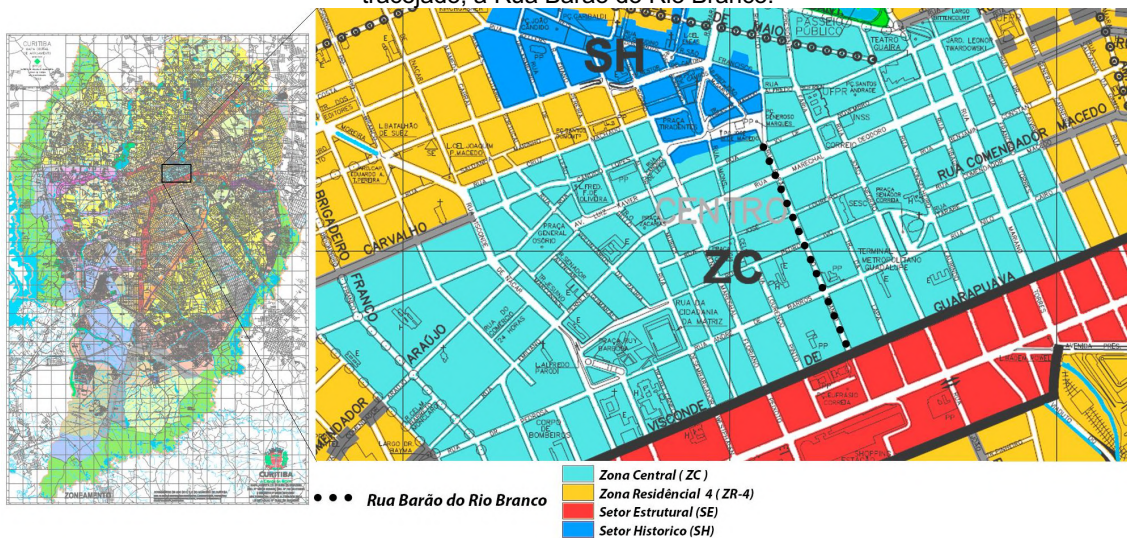
O Município de Curitiba assumiu a responsabilidade de estabelecer critérios técnicos, guiar projetos de recuperação, fiscalizar o cumprimento das normas e colaborar com a Fundação Roberto Marinho para implementar o Projeto Cores da Cidade. A empresa Akzo Nobel Ltda forneceu as tintas necessárias gratuitamente. O projeto tinha validade até 31 de dezembro de 1995, com a possibilidade de prorrogação por um ano, e os proprietários que não cumprissem as obrigações teriam que ressarcir o Município e perderiam os benefícios do projeto. A fiscalização ficou a cargo do IPPUC ou da Secretaria Municipal do Urbanismo.

Na Fase II do Cores da Cidade, um acordo financeiro foi celebrado em março de 1998 entre o Município de Curitiba, a Fundação Roberto Marinho e a Akzo Nobel Ltda. O projeto incluiu parte da Praça Eufrásio Correia, as Ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo, envolvendo 49 imóveis cadastrados. Os proprietários se comprometeram a manter as cores e características das fachadas, seguir orientações técnicas, custear a mão-de-obra para pintura e restauração, despoluir visualmente os imóveis e obter aprovação para publicidade. O Município estabeleceu critérios técnicos, orientou os projetos, garantiu o cumprimento dos critérios durante as obras e colaborou com a Fundação Roberto Marinho. A Akzo Nobel Ltda. forneceu as tintas necessárias. O projeto da Fase II foi concluído em 27 de novembro de 1998.

A nova perspectiva de preservação do Eixo Barão-Riachuelo, desenvolvida na segunda metade da década de 1990, possibilitou a promulgação do Decreto 186 em 2000. A norma definiu o Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo, composto pelos subsetores Barão do Rio Branco e Riachuelo. Em seu Artigo 4º, consta a proibição de intervenções de demolição, descaracterização, mutilação ou destruição dos imóveis localizados nas referidas vias e identificados como Unidades de Interesse de Preservação (UIP). Na Rua Barão do Rio Branco estavam cadastrados 23 imóveis.



**Figura 4:** Mapa com a delimitação do Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo (Decreto 186/1995). Em tracejado, a Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: IPPUC, adaptado por PEIXOTO (2023).

Na sequência cronológica da legislação urbanística que repercute na Rua Barão do Rio Branco, encontra-se a revisão do Plano Diretor de Curitiba, norteadas pelo Estatuto da Cidade e promulgada pela Lei 11.266, de 2004. O texto evidencia o direcionamento da Municipalidade para a elaboração de políticas de preservação do Patrimônio Cultural, como mostra o Artigo 6º, que define as diretrizes gerais e, entre elas, a preservação e recuperação do ambiente natural e cultural. No Artigo 9º consta a necessidade de reestruturação urbana, com ênfase na revitalização do centro tradicional, promoção de atividades econômicas, lazer e identidade urbana. A inclusão de áreas preferenciais ou exclusivas para pedestres reforça a busca por um ambiente urbano mais humano e sustentável. Ao mesmo tempo, estabelece a revitalização de áreas e equipamentos urbanos como meio de fomentar o bem-estar social e econômico da comunidade. (CURITIBA, 2004)

Art. 9º A política de estruturação urbana tem como objetivo geral orientar, ordenar e disciplinar o crescimento da Cidade, através dos instrumentos de regulação que definem a distribuição espacial das atividades, a densificação e a configuração da paisagem urbana no que se refere à edificação e ao parcelamento do solo, com as seguintes diretrizes:

[...]

V - requalificar o centro tradicional estimulando a implantação de habitações e atividades econômicas, de animação e de lazer;

VI - fortalecer a identidade e a paisagem urbana, mantendo escalas de ocupação compatíveis com seus valores naturais, culturais, históricos e paisagísticos;

VII - consolidar e ampliar áreas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres;

VIII - revitalizar áreas e equipamentos urbanos como meio de promoção social e econômica da comunidade;

(idem)

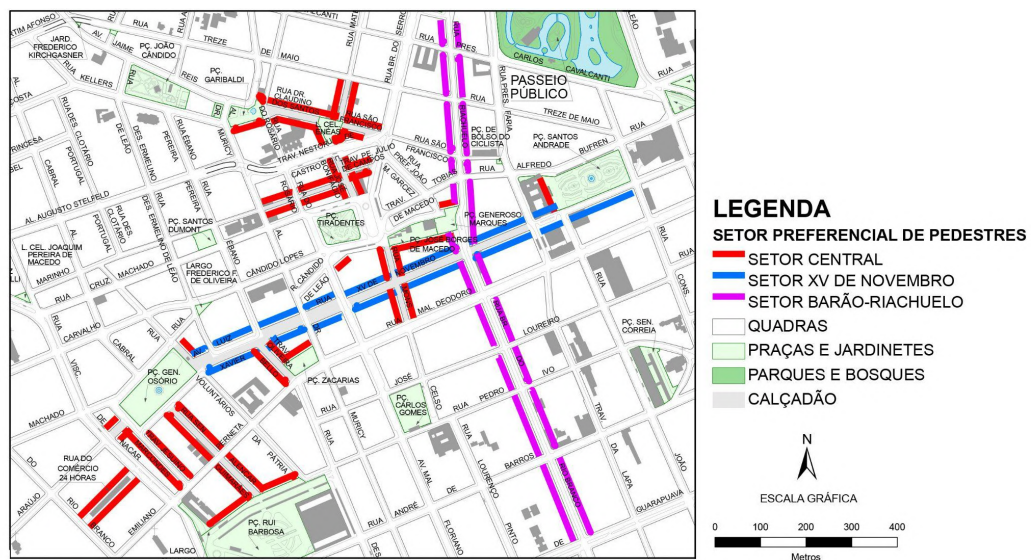
Desta forma, é possível afirmar que dentro da Política de Reestruturação Urbana definida pelo Plano Diretor de 2004, a temática da Preservação do Patrimônio Cultural Edificado ganhou maior relevância. Ao mesmo tempo, o objeto de proteção passou a ser considerado o “centro tradicional”, uma área que extrapola dos limites do Setor Histórico, definido em 1971.

Já a Lei de Zoneamento e Uso do Solo (Lei 15.511) vigente, promulgada em 10 de outubro de 2019, detalhou tal proteção:

Art. 35 - A Zona Central - ZC, centro tradicional da cidade, é caracterizada pela grande concentração e variedade de atividades e funções urbanas, onde se pretende requalificar a zona e o patrimônio imobiliário local, privilegiando o pedestre, oferecendo áreas de estacionamento compatíveis com a necessidade do comércio e serviços locais e promovendo o aumento do uso habitacional. (CURITIBA, 2019)

Dentro da ZC, consta o Setor Preferencial de Pedestres – SEPE, que “compreende os terrenos com testada para vias públicas, bloqueadas total ou parcialmente ao tráfego de veículos, com o objetivo de privilegiar o pedestre” (Art. 96, idem). O SEPE é dividido em 1- Setor Central; 2- Setor XV de Novembro e 3- Setor Barão-Riachuelo (Art. 97, idem).

Figura 5: Setor Preferencial de Pedestres



Fonte: IPPUC, adaptado por PEIXOTO (2023).

O Setor Barão-Riachuelo, por sua vez, “compreende os terrenos com testada para as Ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo, considerando a necessidade de preservar seu patrimônio cultural edificado e a uniformidade da paisagem urbana” (Art. 105, idem).

A Lei 15.511/2019 também define os parâmetros de uso e ocupação do solo para os lotes com testada voltada para a Rua Barão do Rio Branco, no trecho situado entre a Av. Visconde de Guarapuava e Rua XV de Novembro, Setor Barão-Riachuelo, como mostra a Figura 6.

**Figura 6:** Quadro com os parâmetros de uso e ocupação do Setor Especial Barão-Riachuelo – SEPE (Lei 15.511/2019).

QUADRO XLIII  
SETOR PREFERENCIAL DE PEDESTRE BARÃO - RIACHUELO - SE-BR

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

USOS		PARÂMETROS								
PERMITIDOS	PERMISSÍVEIS	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO (CA)	ALTURA (pavimentos)	PORTE (m <sup>2</sup> )	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	RECUO (m)	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)	AFASTAMENTO DAS DIVISAS (m)	LOTE PADRÃO (testada x área)	
		Básico	Básico	Básico	Máx.	Min.	Min.	Min.	Min.	
USOS HABITACIONAIS	Habitação Unifamiliar (2)	-	1	2	-	50	-	(3)	-	
	Habitação Coletiva	-	3,6 (4)	Embasamento = 3. Bloco Vertical = Livre	-	Térreo e 2ª pav. = 100%. Demais pav. = 66%	Embasamento obrigatório alinhamento predial Bloco vertical = 15m.	(3)	Embasamento facultado. Bloco vertical = 2m (6)	
	Habitação Institucional Habitação Transitória 1	-	3,6 (4)	Embasamento = 3. Bloco Vertical = Livre	-	Embasamento = 100%. Demais pav. = 50%	Embasamento obrigatório alinhamento predial Bloco vertical = 15m.	(3)	Embasamento facultado. Bloco vertical = 2m. (6)	
USOS NÃO HABITACIONAIS	Comunitário 1	Comunitário 2 e 3 - Ensino	3,6	Embasamento = 3. Bloco Vertical = Livre	-	Embasamento = 100%. Demais pav. = 50%	Embasamento obrigatório alinhamento predial Bloco vertical = 15m.	(3)	Embasamento facultado. Bloco vertical = 2m. (6)	
	Comunitário 2 - Lazer, Cultura e Culto Religioso									
	Comércio e Serviço Vicinal, de Bairro e Setorial (7)	-	-	-	200	-	-	-	-	
	Indústria do Tipo 1 (8)	-	-	-	200	-	-	-	-	

Observações:

(2) - Uma habitação unifamiliar por lote.

(3) - Atender regulamentação específica.

(4) - Nos terrenos com testada para a Rua Riachuelo, para uso habitacional, o coeficiente de aproveitamento será 5 (cinco), a exceção do cruzamento da rua Riachuelo com a rua XV de Novembro, onde o coeficiente será de 3,6 (três vírgula seis)

(5) - Será considerado embasamento o térreo, 2ª e 3ª pavimentos e sua altura máxima até o limite superior da platibanda, poderá chegar até 13 (treze) metros. No caso de existência de Imóvel Histórico de menor altura no próprio lote ou no lote confrontante, a altura do embasamento não poderá exceder a altura desse imóvel.

(6) - Para terrenos com até 15 (quinze) metros de testada, facultado o afastamento das divisas.

(7) - Com exceção de comércio de veículos em geral, oficinas de reparação de veículos em geral, servi-car e borracharias.

(8) - Somente alvará de localização em edificação existente.

Fonte: CURITIBA, 2019.

O Decreto nº 523/2023 (CURITIBA, 2023), que dispõe sobre a Zona Histórica - ZH e o Setor Especial de Pedestres – SEPE, regulamentou os artigos 71, 72 e 96 a 111 Lei 15.511/2019.

Em suas justificativas, consta:

- 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;
- 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;
- a necessidade de normatizar as condições de uso e ocupação do solo para revitalização e valorização destas zonas e setores na cidade;
- a necessidade de privilegiar o trânsito de pedestres na região central da cidade. (idem)

O Decreto nº 523/2023, além de explicitar a questão da preservação do Patrimônio Cultural, define os critérios de coeficiente de aproveitamento e de inserção de publicidade (idem).



## 6. CONCLUSÕES/CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa buscou contribuir com o estabelecimento de critérios para a preservação do Patrimônio Cultural localizado na Rua Barão do Rio Branco. Para atingir tal objetivo, identificou o contexto urbanístico que envolve as ações em áreas centrais desde o final do século XIX, caracterizou a importância desta via para a cidade de Curitiba e analisou a legislação urbanística que ali incidiu.

Utilizou a metodologia proposta por Santos e Freitas-Firkowski (2022) que analisa as intervenções urbanas considerando diferentes elementos interpretativos (da geografia, da arquitetura e do urbanismo, da sociologia e da história) a partir de três escalas. As duas primeiras voltam-se para as intervenções urbanas, abordando os interesses dos agentes promotores do espaço (escala 1) e a legislação de zoneamento, uso e ocupação do solo (escala 2); e a terceira, identifica o contexto histórico, a morfologia urbana e a tipologia das edificações. O objetivo é contribuir para o diagnóstico da área estudada e propor ferramentas para a sua preservação.

Neste sentido, ao analisar a legislação urbanística, verificou-se que as diretrizes impostas à Rua Barão do Rio Branco foram modificadas ao longo do tempo. Recebeu desde o final do século XIX ações de modernização e, com a implantação do Plano Diretor de 1966, assumiu um papel importante na viabilização da implantação de um transporte coletivo rápido, eficiente e mais confortável, que diminuiu o fluxo de veículos na área central. A função de corredor de uso exclusivo do ônibus expresso por 21 anos acelerou um processo de degradação da via, o qual ficou mais evidente em 1995, com a transferência deste para o Eixo Presidente Faria-Travessa da Lapa.

A legislação acompanhou tal processo e buscou a partir de meados da década de 1990 impor ações preservacionistas, que ainda não surtiram efeito.

## 7. 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.

CAMARA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Conheça a história dos Planos Diretores de Curitiba - Parte I.** Disponível em:

<https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/conheca-a-historia-dos-planos-diretores-de-curitiba-parte-i>. Acesso em: 18 JUL. 2023.

CASTRO, Elizabeth Amorim de; SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos. A face moderna de Curitiba, pelas ações na área central, nos anos 1970. (p.277-298). In: MELO, Alcília Afonso de Albuquerque; VIDAL, Celma de Nazaré Chaves de Souza Pont (org.). Conexões modernas no Brasil [recurso eletrônico]: documentar, conservar, conectar. Campina Grande: EDUFPG, 2022.

CASTRO, Elizabeth Amorim de; SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos. **O valor do patrimônio como iniciativa de salvaguarda. Políticas de preservação em Curitiba: fundamentos e práticas (parte 1).** Arquitetos, São Paulo, ano 22, n. 253.08, Vitruvius, jun. 2021a. <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/22.253/8128>.)

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).** Arquitetos, São Paulo, ano 22, n. 254.07, Vitruvius, ago. 2021b. <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/22.254/8206>.)

CASTRO, Elizabeth Amorim de; SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos. Preservando o patrimônio. Uma alternativa contemporânea. Políticas de preservação em Curitiba: fundamentos e práticas (parte 3). *Arquitextos*, São Paulo, ano 22, n. 255.07, Vitruvius, ago. 2021c. <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/22.255/8236>>.

CAVIQUIOLO, Suelen Christine. Demandas populares nas outras visualidades e materialidades do Transporte Público de Curitiba (1991-2011). 2017. 231 f. Tese (Doutorado em Tecnologia, linha de pesquisa Tecnologia e Trabalho) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba, 2017.

CURITIBA. **DECRETO Nº 523/2023.**

\_\_\_\_\_. **LEI Nº 15.511 2019.**

\_\_\_\_\_. **Plano Wilhelm-Ippuc: conflitos e soluções para a Curitiba de 1966 - Parte II.** Disponível em: <https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/plano-wilhelm-ippuc-conflitos-e-solucoes-para-a-curitiba-de-1966-parte-ii>. Acesso em: 18 JUL. 2023.

\_\_\_\_\_. **Zoneamento de Curitiba: surge o Plano Diretor (1960-2019).** Disponível em: <https://www.curitiba.pr.leg.br/informacao/noticias/zoneamento-de-curitiba-surge-o-plano-diretor-1960-2019>. Acesso em: 18 JUL. 2023.

\_\_\_\_\_. **DECRETO Nº 186/2000.**

\_\_\_\_\_. **DECRETO Nº 246/1995.**

\_\_\_\_\_. **DECRETO Nº 380/1993.**

\_\_\_\_\_. **DECRETO Nº 508/1998.**

\_\_\_\_\_. **LEI Nº 11.266 / 2004.**

\_\_\_\_\_. **LEI Nº 2828/66.**

\_\_\_\_. **LEI Nº 4199/1972**

\_\_\_\_. **LEI Nº 5234/1975.**

\_\_\_\_. **LEI Nº 9800/2000.**

DUDEQUE, Irã Taborda. **Nenhum dia sem uma linha: uma história do urbanismo em Curitiba.** São Paulo: Studio Nobel, 2010

ENGELS, F. **A situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra.** São Paulo: Ed. Boitempo, 2010.

HAROUEL, J. L.; **História do urbanismo.** 4ª ed., Campinas, Papirus, 2004.

POSSE, Zulmara Clara Sauner; CASTRO, Elizabeth Amorim de. **As virtudes do bem-morar.** Curitiba: Ed. das Autoras, 2012.

RUFINONI, Manoela Rossinetti; **Preservação e Restauro Urbano. Teoria e prática de Intervenção em Sítios Industriais de Interesse Cultural.** Tese. FAU-USP. São Paulo, 2009.

SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos; CASTRO, Elizabeth Amorim de. **A cidade moderna nos planos de urbanismo de Curitiba (1960–1970).** *Arquitextos*, São Paulo, ano 23, n. 268.07, Vitruvius, set. 2022  
<<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/23.268/8601>>.

SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos; CASTRO, Elizabeth Amorim. *Uma alternativa contemporânea de preservação pelo exame do Eixo Barão-Riachuelo em Curitiba, Brasil. Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v. 17, n. 2, p. 50-75, jul./dez. 2021.  
(<https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/1326>.)

VARGAS, Heliana C. e CASTILHO, Ana L. H. **Intervenções Em Centros Urbanos: Objetivos, Estratégias E Resultados.** Manole, 2015.

VIEIRA, Natália Miranda; **Gestão de Sítios Históricos: a transformação dos valores culturais e econômicos nas fases de formulação e implementação de programas revitalização em áreas históricas.** Tese. Programa de Pós-graduação Desenvolvimento Urbano--UFPE. Recife, 2006.

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