

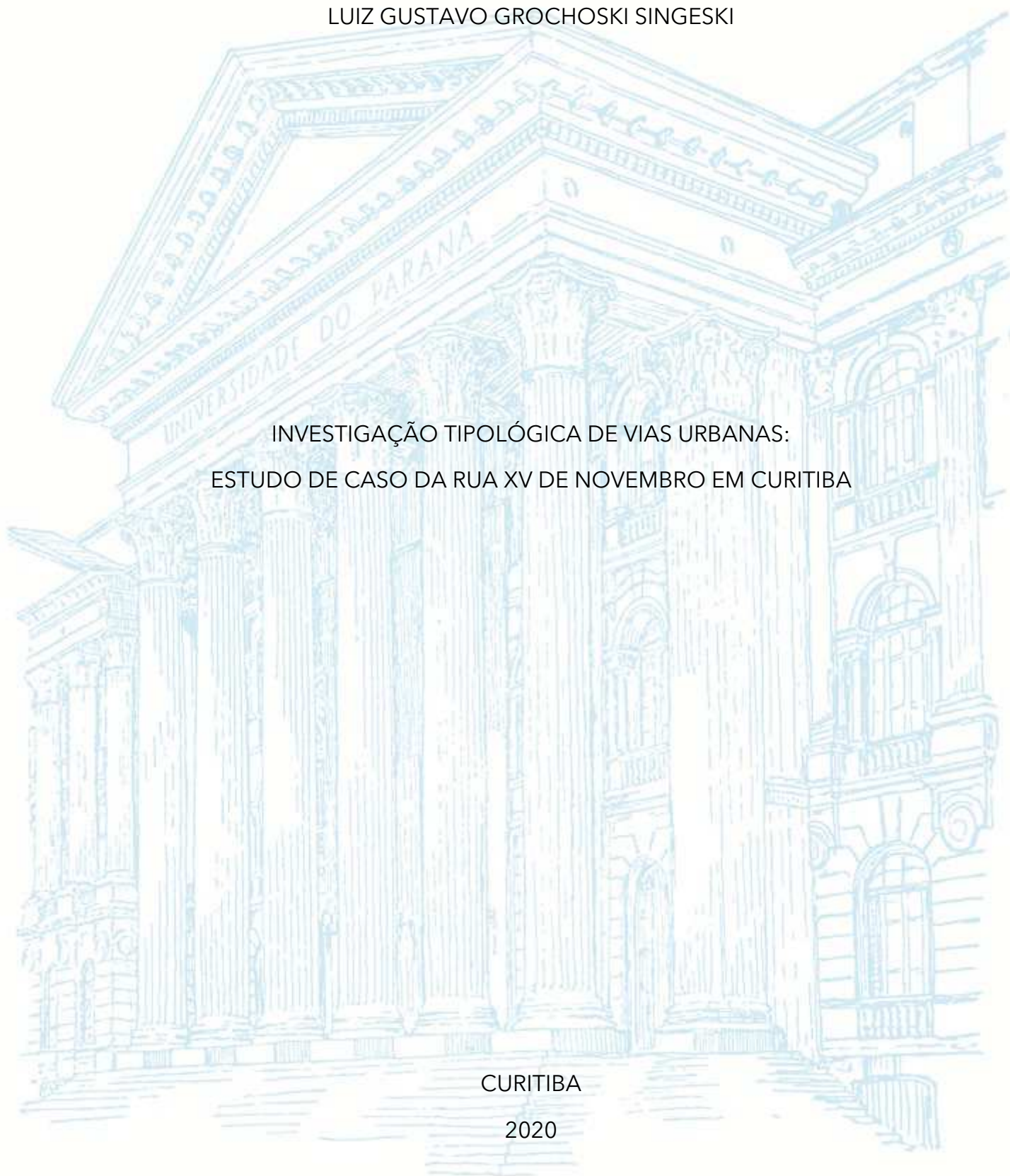
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LUIZ GUSTAVO GROCHOSKI SINGESKI

INVESTIGAÇÃO TIPOLÓGICA DE VIAS URBANAS:  
ESTUDO DE CASO DA RUA XV DE NOVEMBRO EM CURITIBA

CURITIBA

2020



LUIZ GUSTAVO GROCHOSKI SINGESKI

INVESTIGAÇÃO TIPOLOGICA DE VIAS URBANAS:  
ESTUDO DE CASO DA RUA XV DE NOVEMBRO EM CURITIBA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Construção Civil, Área de Concentração Ambiente Construído e Gestão, Departamento de Construção Civil, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Construção Civil.

Orientadora: Prof. Dr. Francine Aidie Rossi

CURITIBA

2020

CATALOGAÇÃO NA FONTE – SIBI/UFPR

---

S617i

Singeski, Luiz Gustavo Grochoski

Investigação tipológica de vias urbanas: estudo de caso da rua XV de Novembro em Curitiba [recurso eletrônico]/ Luiz Gustavo Grochoski Singeski - Curitiba, 2020.

Dissertação (Mestrado) apresentada ao curso de Pós-Graduação em Engenharia de Construção Civil, Área de Concentração Ambiente Construído e Gestão, Departamento de Construção Civil, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Construção Civil.

Orientadora: Prof. Dr. Francine Aidie Rossi

1. Planejamento urbano. 2. Urbanização. I. Rossi, Francine Aidie. II. Título. III. Universidade Federal do Paraná.

CDD 711.409

---

Bibliotecária: Vilma Machado CRB9/1563



## TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em ENGENHARIA CIVIL da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **LUIZ GUSTAVO GROCHOSKI SINGESKI** intitulada: **Investigação tipológica de vias urbanas: estudo de caso da Rua XV de Novembro em Curitiba**, sob orientação da Profa. Dra. FRANCINE AIDIE ROSSI, que após terem inquirido o aluno e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 11 de Dezembro de 2020.

Assinatura Eletrônica

14/12/2020 13:38:59.0

FRANCINE AIDIE ROSSI

Presidente da Banca Examinadora (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

14/12/2020 13:56:31.0

CLOVIS ULTRAMARI

Avaliador Externo (PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

16/12/2020 22:07:14.0

ALOÍSIO LEONI SCHMID

Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

À Isabela.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, reverencio a Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Francine Aídie Rossi, pela sua dedicação, paciência e pela orientação deste trabalho e, por meio dela, me reporto a toda a comunidade do Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Construção Civil na Universidade Federal do Paraná, por seu pleno apoio.

Agradeço solenemente aos entrevistados Abrão Assad, Jorge Wilhelm e Hugo Segawa pela solicitude e comprometimento com a disseminação do conhecimento. Agradeço especialmente ao entrevistado, querido amigo e mestre, Jaime Lerner, a quem atribuo minha visão de cidade e em relação à importância das vias urbanas. Aos amigos Brunno de Melo, Felipe Santos Gomes, Fernando Flores Moleta, Moacir Zancopé Junior e Vitor Jun Takahashi. Por fim, a minha melhor amiga e esposa Isabela Maria Fiori, por toda a ajuda despendida, pela compreensão e companheirismo na vida que compartilhamos.

## RESUMO

A rua, metonímia de cidade, parece ter surgido com as primeiras aglomerações urbanas. Ao longo da história foi ganhando novas versões e variações tipológicas derivadas das relações entre o contexto histórico, sociocultural e filosófico que as permeou, sendo sempre uma expressão destas relações. Assim como, inicialmente, elas são moldadas pelos usuários, posteriormente, elas moldam a maneira de se viver na cidade. Neste estudo foram explorados alguns dos fundamentos que impulsionaram o surgimento dos alguns dos mais importantes tipos de via urbana criados pela civilização ocidental, a fim de analisar as relações supracitadas para, posteriormente, recorrendo às categorias de análise identificadas a partir do referencial teórico, explorar o estudo de caso da pedestrianização da Rua XV de Novembro (Curitiba, PR), através da pesquisa bibliográfica, documental e de entrevistas semiestruturadas com alguns dos principais indivíduos responsáveis por este processo. Os resultados mostraram que os elementos que suscitam a transformação da via em rua de pedestres parecem decorrer de pensamentos intelectualizados dos profissionais envolvidos no planejamento e na gestão da cidade de Curitiba, e não de uma mudança preexistente no comportamento de seus habitantes, e que este fenômeno induziu grandes modificações comportamentais nos curitibanos, além de ter sido um exemplo bastante replicado no Brasil, intervindo no modo de vida de diversas cidades.

Palavras-chave: Vias urbanas. Tipos de via. Rua. Desenho urbano. Rua XV de Novembro. Curitiba.

## **ABSTRACT**

The street, metonymy of city, seems to have arisen along with the first urban settlements. Throughout history it has been gaining new versions and typological variations derived from the relations between the historical, sociocultural, and philosophical context that permeated them, being always an expression of these relations. Just as, initially, they are shaped by users, later, they shape the way of living in the city. In this study, some of the fundamentals that drove the emergence of some of the most important types of urban ways created by Western civilization were explored, subsequently, using the analysis units raised in the theoretical framework, to explore the case study of pedestrianization of the Rua XV de Novembro (Curitiba, PR), through bibliographic, documentary research and semi-structured interviews with some of the main individuals responsible for this process. The results pointed that the elements that caused the transformation of this into a pedestrian street seem to stem from intellectualized thoughts of the professionals involved in the planning and management of the city of Curitiba, and not from a pre-existing change in the behaviour of its inhabitants, and that this phenomenon induced great behavioural changes in the city dwellers, in addition to being a very replicated example in Brazil, intervening in the way of life of several cities.

Keywords: Urban ways. Street types. Street. Urban design. XV de Novembro street. Curitiba.



## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	12
1.1	Problema .....	17
1.2	Hipótese .....	18
1.3	Objetivo .....	19
1.4	Delimitação .....	19
1.5	Justificativa .....	20
1.6	Delineamento e estratégia da pesquisa.....	23
1.7	Estrutura do trabalho .....	27
2	ESTUDO TIPOLOGICO.....	29
2.1	Vias urbanas.....	29
2.1.1	Características das vias urbanas.....	33
2.2	Tipos de vias urbanas .....	39
2.2.1	A invenção da rua.....	40
2.2.2	Evolução tipológica.....	44
2.2.2.1	Ruas da antiguidade .....	45
2.2.2.2	Rua medieval.....	54
2.2.2.3	A avenida barroca .....	57
2.2.2.4	A rua pós-revolução industrial.....	60
2.2.3	Morte (precoce) da rua .....	71
2.2.4	A rua reivindicada e reinventada .....	80
2.3	Vias urbanas emergentes.....	87
2.4	Síntese do estudo tipológico.....	91
2.4.1	Definição das categorias de análise .....	95
3	ESTUDO DE CASO: O CALÇAMENTO DA RUA XV DE NOVEMBRO EM CURITIBA .....	99
3.1	Contextualização .....	99

3.2	Procedimentos adotados.....	110
3.2.1	Pesquisa bibliográfica.....	112
3.2.2	Pesquisa documental.....	113
3.2.3	Entrevistas .....	115
3.3	Apresentação e discussão dos resultados.....	121
3.3.1	Antecedentes.....	121
3.3.2	Implantação do calçadão da Rua das Flores .....	137
3.3.3	Contexto sociocultural.....	153
3.3.4	Mudanças decorrentes da pedestrianização da via .....	160
4	CONCLUSÕES.....	168
	REFERÊNCIAS .....	175
	APÊNDICE A - Roteiro para a condução das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa .....	184
	APÊNDICE B - Entrevista de Abrão Assad realizada em Maio de 2020 .....	188
	APÊNDICE C - Entrevista de Jaime Lerner realizada em maio de 2020.....	211
	APÊNDICE D - Termo de autorização de uso das entrevistas.....	216
	APÊNDICE E - Entrevista de Jaime Lerner realizada em Novembro de 2013 .....	218
	APÊNDICE F - Entrevista de Abrão Assad realizada em Abril de 2014 .....	222
	APÊNDICE G - Entrevista de Jorge Wilhelm realizada em Agosto de 2013.....	226
	APÊNDICE H - Entrevista de Hugo Segawa realizada em Agosto de 2013 .....	235
	APÊNDICE I - Entrevista de Irã dudeque realizada em setembro de 2012.....	238
	APÊNDICE J - Amostra reduzida das imagens históricas coletadas na pesquisa documental .....	244

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Rua em Pompéia vista do nível do observador (A) e vista de cima (B) ...	14
Figura 2 - Calzada de los Muertos em Teotihuacán .....	15
Figura 3 - Questões de qualidade do estudo de caso .....	26
Figura 4 - Planta arqueológica de Çatal Hüyük.....	41
Figura 5 - Primeira Rua em Moenjodaro .....	43
Figura 6 - Rua com drenagem em Moenjodaro.....	47
Figura 7 - Ruínas da Grande Colunata em Apameia, na Síria .....	51
Figura 8 - Antigas residências na rua Wych, Londres, cerca de 1876.....	56
Figura 9 - Vista da Piazza del Popolo, pintura de Gaspar Van Wittel de 1718.....	58
Figura 10 - Vista representando a Piazza San Carlo em Torino .....	59
Figura 11 - Dudley Street, Seven Dial de 1872 .....	62
Figura 12 - Abertura da Avenida L'Opéra, em dezembro de 1876 .....	65
Figura 13 - Boulevard Sébastopol, entre 1853 e 1870 .....	67
Figura 14 - Edmond-Georges Grandjean, "Le Boulevard des Italiens" de 1876.....	68
Figura 15 - Passage de l'Opéra fotografada por Charles Marville por volta de 1868 .....	70
Figura 16 - Variações tipológicas do tema do agrupamento para a Cidade-Jardim Welwyn, por Unwin.....	73
Figura 17 - Fotografia aérea do Siedlung Westhousen, projetado entre 1929 e 1931 .....	75
Figura 18 - Ilustração de Ernst May para o artigo "Das neue Frankfurt: internationale Monatsschrift für die Probleme kultureller Neugestaltung" .....	76
Figura 19 - Le Corbusier, Unité d'Habitación (Cité Radieuse) de Marselha.....	78
Figura 20 - Rua comercial Lijnbaan, em Roterdão, na Holanda, em 1953, logo depois de aberta ao público .....	83

Figura 21 - Lijnbaan vista do alto .....	84
Figura 22 - Woonerf em Zevenhuizen, na Holanda, (A) antes e (B) depois da remodelação (B).....	86
Figura 23 - Rua das Flores em 1870 .....	102
Figura 24 - Bondes de tração animal na rua XV de Novembro em 21 de setembro de 1912 .....	103
Figura 25 - Rua XV de Novembro em 1920.....	105
Figura 26 - Croquis do projeto da rua das Flores.....	109
Figura 27 - Travessa Oliveira Bello em 1969 .....	134
Figura 28 - Calle Florida em 1904 .....	136
Figura 29 - Colorido dos carros na avenida Luiz Xavier em meados dos anos 1960.....	139
Figura 30 - Calçamento da rua XV de Novembro, em 1972 .....	141
Figura 31 - Crianças desenhando na rua das Flores .....	143
Figura 32 - Trecho da rua das Flores, entre a r. Monsenhor Celso e a r. Barão do Rio Branco, depois do calçamento em 1972 .....	144
Figura 33 - Croquis do projeto da Rua das Flores.....	147
Figura 34 - Sala de estar da rua das Flores em 1972 .....	150
Figura 35 - Família de mobiliário urbano - floreira, luminária e quiosque - ao lado do bondinho na rua das Flores .....	152
Figura 36 - Planta do projeto original para o trecho entre a alameda Dr. Muricy e a praça Osório.....	153
Figura 37 - Cinelândia à noite em 1966.....	154
Figura 38 - Vinícius de Moraes e Marília Medalha em apresentação de inauguração do Teatro Paiol em dezembro de 1971 .....	157
Figura 39 - Rua das Flores na década de 1970.....	159
Figura 40 - Mesas e cadeiras sob os domos coloridos na rua das Flores na década de 1980 .....	161

Figura 41 - Perspectiva da proposta elaborada pelo escritório JLPU para o Garujá, 1977.....	166
--	-----

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 - Tipos de via e categorias de análise.....	96
Tabela 2 - Categorias de análise .....	98

# 1 INTRODUÇÃO

A cidade é uma metonímia da sociedade - ela é a síntese das realizações humanas. É o lugar do encontro, o local onde floresceram códigos de conduta e regras de convívio (LERNER, 2010). A rua, por sua vez, é a essência da cidade: ela é a síntese da coexistência. Jane Jacobs (2001) a destaca como o mais importante espaço urbano: "Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona" (JACOBS, 2001, p. 29). A rua alberga pessoas e as funções urbanas, sendo a interface entre o público e o privado, entre a cidade e o indivíduo. Não é somente uma linha de comunicação entre diferentes pontos, mas um meio que possibilita a vida na cidade (FIORI et al., 2018). Para Jacobs (2001) as ruas possuem diversas finalidades além de conduzir veículos e pedestres. Não é possível dissociá-las da circulação, mas diferem dela e são, ao menos, tão vitais quanto esta para o desempenho adequado das cidades.

A rua. A cidade! Tal rua, qual cidade. Rua maldita, cidade maldita. Os séculos escorreram sobre a rua, ela foi tornada cenário, ela foi saneada e higienizada e expurgada de homens e práticas perigosas. A rua foi enquadrada pelas posturas, foi retificada, foi reformada pela ciência urbanística e teve sua morte precocemente decretada pelos modernistas. A rua, lugar da vida pública e fábrica da vida urbana. Tal rua, qual cidade! A rua exprime a cidade, a cidade se experimenta na rua. Mas da rua queremos muito mais que sua mineralidade, ir mais além de sua funcionalidade de ser o lugar dos fluxos. Da rua vamos analisar sua alma, aquilo que dá identidade à cidade, aquilo que se revela de seu caráter público. Da rua, queremos então, saber como ali se esculpe a urbanidade, o seu vivido, sua febre, seu delírio. A rua, analisada, pois, como a possibilidade da cidade, arena do inesperado, possibilidade do encontro, reconhecimento do outro, acolhimento da diferença (KUSTER; PECHMAN, 2007a, p. 2)

A rua é, portanto, um lugar, definido como uma trama resultante de relações e experiências: amamos ou odiamos os lugares, enquanto os espaços são apenas mensurados. Lugares detêm auras, configuram atmosferas. Os lugares revelam intenções. Contudo, via de regra nossas ruas não são concebidas a partir de desígnios claros e sim em decorrência de parâmetros regulatórios e guias projetuais (FIORI et al., 2018). Qual é então o fim da rua? Quais são as ideias ou conceitos que dão origem as nossas vias urbanas?

A rua consubstancia os parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo e os códigos socioculturais locais. Ela é um reflexo da sociedade que a criou, condicionada pela cultura e pelas características espaço-temporais que a permeiam. "Metonímia da cidade, a rua traduz o mundo urbano e nos conta muito das formas da sociabilidade e da urbanidade de cada cidade. Assim, podemos afirmar dessa rua: tal rua qual cidade" (PECHMAN, 2009, p. 365).

"Oh! Sim, as ruas têm alma!", é desta forma que João do Rio (1987, p. 7), cronista carioca do começo o século XX, faz referências à rua em crônica no livro "A alma encantadora das ruas". Para João do Rio (1987, p. 7), existem "ruas honestas, ambíguas, ruas sinistras, ruas nobres, delicadas, trágicas, depravadas, puras, infames", mas todas tem alma. Segundo o cronista, as ruas das grandes cidades têm o poder de criar o tipo urbano, de "plasmar a moral dos seus habitantes, inocular-lhes gostos, costumes, hábitos, modos, opiniões políticas" (RIO, 1987, p. 12).

No entanto, onde nasce a rua? Quando ela surge como fenômeno? Apesar de não possuímos uma resposta concreta para esta pergunta, parece certo afirmar que a rua surge com os primeiros assentamentos proto-urbanos e se desenvolve nas primeiras cidades. Jaime Lerner (2010, p. 187, tradução livre) afirma que "a rua é o caminho através do qual todas as cidades começaram e tem

de ser o caminho para o futuro”<sup>1</sup>. O aparecimento da rua juntamente com a cidade, funda, portanto, a civilização. Mas como eram estas ruas? De qual desenho, forma organizacional, funções e usos elas eram dotadas? Quais eram seus propósitos e de que forma eram apropriadas pelos habitantes?

Olhando para as ruínas preservadas de Pompéia, cidade romana que permaneceu intocada durante séculos, soterrada devido a erupção do Monte Vesúvio em agosto de 79 d.C., pode-se vislumbrar respostas para algumas destas questões (Figura 1).

FIGURA 1 -- RUA EM POMPÉIA VISTA DO NÍVEL DO OBSERVADOR (A) E VISTA DE CIMA (B)



FONTE: GOOR (197-?).

Ao lançarmos nosso olhar para estas vias, logo percebemos as estruturas nelas presentes, sua forma e organização espacial. Percebe-se claramente a existência de calçadas, com a divisão evidente entre o tráfego de pedestres e dos carros romanos, e de passadiços elevados para os primeiros, a fim de que estes atravessassem as vias com maior conforto, evitando as águas torrenciais e o

---

<sup>1</sup> The street is where all cities begin, and has to be the path to the future as well.



esgoto da cidade. Basicamente, o que conhecemos como rua hoje já estava posto ali. Mas nem toda rua é igual, nem mesmo na antiguidade.

Outro exemplar de via urbana preservado, a *"Calzada de los Muertos"* (Figura 2) em Teotihuacán, cidade sede da civilização Clássica do Vale do México, foi o verdadeiro eixo central da sua cidade, bem como o seu centro cerimonial. Construída nos primeiros séculos depois de Cristo e dotada de uma escala monumental, de comprimento aproximado de 4 km e largura total de 45m, não era uma rua comum, encontrando-se flanqueada pelas maiores construções de toda a América Central. Ao longo dela encontram-se os edifícios mais importantes da cidade, que albergavam templos, palácios e casas de personagens importantes, onde viviam os membros da classe dominante, abrigando atividades civis e administrativas, sendo o palco de uma vida ritual que certamente impressionava tanto os habitantes locais como os estrangeiros (RIVERA, 2007).

FIGURA 2 - CALZADA DE LOS MUERTOS EM TEOTIHUACÁN



FONTE: VANHAUW (20--?).

Comparando as duas vias, pode-se perceber grandes diferenças entre elas. Estas decorrem de fatores diversos como a cultura local, a região e a época em que cada uma foi executada, por sociedades completamente distintas e que não

possuíam nenhum contato entre si. Mas estas distinções estão ligadas também a divergências no conceito fundamental destas vias, em alguns de seus propósitos básicos. Cabe aqui dizer que cada uma delas corresponde a um diferente tipo de via urbana: a rua e a esplanada, respectivamente.

Ao longo do tempo a humanidade criou uma grande diversidade de tipos de via urbana, cada um deles ligado a uma visão de vida pública, a uma cultura específica, a demandas singulares de determinadas sociedades, em espaços de tempo e lugares característicos: caminhos, becos, vielas, ruas, avenidas, largos, galerias (passagens), ruas de pedestres, ruas compartilhadas, via canal, eixo monumental ou cerimonial, *rambla*, autopista, viaduto, estrada, rodovia, alameda, travessa, esplanada, bulevar, dentre outras. Eles surgiram a partir de relações contextuais de determinado lugar, em determinado momento histórico, com determinadas características socioculturais, fatores que tiveram fortes influências em suas configurações espaciais, no modo em que são utilizadas, nas atmosferas que propiciam e na delimitação geral de seus propósitos. O surgimento de novos tipos traz mudanças na concepção espacial do espaço público e parecem surgir de inflexões no modo de vida das cidades.

Os tipos de vias urbanas têm o poder de sintetizar as ideias que os conceberam. São a expressão da cultura e do convívio das sociedades que os criaram e acabam por condicionar a vida urbana nas cidades. Gehl (2013, p. 9) alude ao poder que as cidades têm de orientar o dia a dia dos seus habitantes: “primeiro nós moldamos as cidades – então, elas nos moldam”.

A rua XV de Novembro, um dos principais logradouros da cidade de Curitiba (PR) tornou-se, em 1972, a primeira grande via pública de uso exclusivo para pedestres do Brasil. Em apenas 72 horas a rua passou de uma das mais congestionadas vias de tráfego automotivo da capital paranaense, para uma via onde os carros não podiam mais transitar, transformando-se numa espécie de praça linear com espaços de lazer, estar e convívio. A implantação do calçadão de

pedestres da rua das Flores, como passou a ser conhecido, alterou por completo a dinâmica do centro de Curitiba, influenciando a maneira em que os seus usuários utilizam e se apropriam do espaço público. Este importante exemplo de aparição de um novo tipo de via urbana pode auxiliar a compreensão de como ocorre o processo de evolução tipológica das vias urbanas.

Desta forma, esta pesquisa pretende explorar as ideias, conceitos e fundamentos que impulsionaram o surgimento de alguns dos diversos tipos de vias urbanas criados pela civilização ocidental, descrevendo elementos socioculturais e contextuais importantes do processo histórico desta evolução tipológica, buscando compreender como se deu o processo de surgimento de diferentes tipos de via urbana para, enfim, através da adoção do estudo de caso, entender como este fenômeno ocorreu na década de 1970, na implantação da via de pedestres na Rua XV de Novembro, em Curitiba.

## **1.1 Problema**

A compreensão do processo de surgimento de novos tipos de via urbana e suas influências na maneira de habitar e usufruir da cidade são eventos ainda pouco compreendidos. Neste âmbito, a implantação do calçadão da Rua XV de Novembro em Curitiba é um importante exemplo deste processo e a análise de seu decurso é de grande valia.

Desta maneira, a presente dissertação parte do questionamento geral de como surgem novos tipos de via urbana e como estes impactam o modo de se viver nas cidades, com foco nas formas de sociabilidade e de apropriação do espaço público, voltando sua atenção para o caso supracitado, a fim de investigar as seguintes questões problema:

- Como se deu o processo de implementação do calçadão de pedestres da Rua XV de Novembro em Curitiba, PR, e qual a sua influência sobre a maneira de se viver na cidade?

## 1.2 Hipótese

A partir das premissas de que existem variações tipológicas de vias urbanas e estas diferenciam-se através de diferenças expressivas na combinação dos elementos e características que as compõem; de que o surgimento de novos tipos de vias está relacionado a consolidação destas diferenças, decorrente da recorrência do aparecimento destas combinações; e de que esta recorrência reflete o surgimento de novas formas de sociabilidade e de apropriação do espaço público; chega-se ao pressuposto de que (i) mudanças no estilo de vida e nas formas de sociabilidade estão relacionadas ao surgimento de novos tipos de via urbana. E, em decorrência da premissa de que o ambiente ao redor influencia a maneira como nos comportamos no espaço, depara-se com o pressuposto de que (ii) novos tipos de vias urbanas podem, por sua vez, suscitar mudanças na forma de sociabilidade e de apropriação do espaço público.

A partir destas constatações, formulou-se a hipótese de que ambos os pressupostos supracitados ocorreram no processo de surgimento de um novo tipo de via urbana na cidade de Curitiba, o calçadão de pedestres, através do fechamento da Rua XV de Novembro para o tráfego de veículos e de sua revitalização em 1972.

### 1.3 Objetivo

Tem-se como objetivo geral deste trabalho: explorar as ideias, conceitos, motivos, motivações e/ou fundamentos que impulsionaram o surgimento do calçadão de pedestres da Rua XV de Novembro, em Curitiba - PR.

Têm-se como objetivos específicos:

- a) Identificar as relações contextuais que levaram ao surgimento do primeiro calçadão de pedestres do Brasil.
- b) Compreender se a implantação do calçadão de pedestres da Rua XV de Novembro influenciou o modo de vida (as formas de sociabilidade, de utilização e de apropriação do espaço público) no contexto local.
- c) Identificar a relevância deste caso no panorama evolutivo das vias urbanas no contexto regional em que ocorreu.

Por fim, objetiva-se não apenas explorar parte da diversidade de ruas criadas pela humanidade, como também estimular o prazer de pensar, projetar, ou habitar intensamente; e impulsionar a compreensão de como nos apropriamos do espaço público, em especial de nossas vias urbanas, a fim de suscitar o surgimento de vias que contribuam para melhorias no modo de vida nas cidades.

### 1.4 Delimitação

O presente trabalho consiste num estudo tipológico das vias urbanas, através do exame de sua evolução histórica, a fim de identificar e apresentar os motivos e/ou contextos do aparecimento de diferentes tipos, para enfim, analisar como se deu o surgimento de um novo tipo de via urbana na cidade de Curitiba: o calçadão de pedestres, a partir do processo de pedestrianização da rua XV de

Novembro. Além disso, buscou-se identificar mudanças no padrão de sociabilidade e de apropriação do espaço público que possam ter influenciado ou serem decorrentes deste processo.

Em relação ao estudo evolutivo da tipologia, não se pretendeu exaurir o assunto e sim explorar os contextos e acontecimentos que influenciaram o processo de diferenciação tipológica, e que tiveram maior influência no desenvolvimento das vias urbanas no ocidente. Desta maneira, não foram listadas - nem completamente estudadas - todas as possíveis variações das vias urbanas, tendo o trabalho se concentrado nos tipos mais importantes dentro deste recorte. É importante destacar também que esta análise não se aprofundou na questão da urbanização brasileira, tendo sido focada nos tipos de vias mais relevantes para o aporte dos pressupostos elencados e à validação das hipóteses formuladas.

## **1.5 Justificativa**

O conjunto de ruas e calçadas constitui boa parte do espaço público de uma cidade e tem grande impacto em sua concepção geral. Atualmente mais da metade da população mundial vive em espaços urbanos e as cidades parecem ter um impacto significativo nas alterações climáticas, representando entre 71% e 76% das emissões de CO<sub>2</sub> mundiais (UN-HABITAT, 2017). A partir de uma visão holística do conceito de sustentabilidade, pode-se dizer que, de maneira geral, todos os atributos e aspectos que contribuem para o melhor funcionamento de uma cidade contribuem também para que esta seja mais sustentável. Constata-se, portanto, a grande importância da rua como um elemento estruturador do espaço urbano e a inter-relação de sua qualidade espacial com a da cidade em si. Entender como se dá o processo de diferenciação tipológica das vias urbanas e

de como este fenômeno impacta a vida na cidade é de grande importância no intuito de criar espaços urbanos de qualidade.

Segundo Joan Clos i Matheu, ex-prefeito de Barcelona e ex-diretor executivo da ONU-HABITAT, "o que define o caráter de uma cidade é o seu espaço público, e não o seu espaço privado. O que define o valor dos bens privados do espaço não são os bens por si só, mas os bens comuns. O valor do bem público afeta o valor do bem privado" (PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2012, p. 1). Para ele, é necessário evidenciarmos diariamente que os espaços públicos são trunfos para as cidades.

Durante décadas a rua recebeu severos ataques partindo de todas as direções: tanto os arquitetos das cidades-jardim inglesas e das *Siedlungen* alemãs, quanto os mestres modernistas dos Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna (CIAM); os técnicos dos governos locais de países escandinavos e anglo-saxões esforçaram-se em postular configurações urbanas em que a rua foi destituída de sua antiga função de local da vida pública ou teve sua existência questionada (RYKWERT, 1982). Diametralmente, houve também um ataque por parte dos seguidores de Haussmann, que sujeitaram todas as funções urbanas à própria rua. Um exemplo extremo foi o de Arturo Soria y Mata, urbanista espanhol criador da "cidade linear", que imaginou uma rua-cidade ligando Cádiz e Petersburgo, Pequim e Bruxelas; na qual ele atribuiu à rua todas as funções de uma cidade, cobrando-a em excesso (RYKWERT, 1982).

Segundo Rykwert (1982), em decorrência das modificações na função das ruas, despontadas com o advento da cidade moderna, a expectativa do contato humano diário que a rua oferece de maneira única - e o faz num padrão de trocas imprescindível à comunidade, sem o qual ela começa a deteriorar -, é inibida com o risco da crescente alienação do habitante para com o espaço físico de sua cidade. O custo dessa alienação não é facilmente calculável: contribui para o estresse social em geral, produz espaços residuais e, portanto, problemas urbanos

- dos quais um dos subprodutos é o crescimento dos índices de criminalidade. A comunidade paga por isso no empobrecimento de sua vida, na destruição de propriedades públicas e privadas, no aumento do custo do policiamento. Conforme Rykwert (1982), "qualquer cálculo de custo de renovações de vias urbanas (...) apenas em termos de eficácia fiscal não é apenas social, como também, economicamente míope<sup>2</sup>" (RYKWERT, 1982, p. 104, tradução livre).

É do entendimento do referido autor que o uso da rua como local de intercâmbio e comunicação pessoal pode ser promovido e que essa é a tarefa das autoridades públicas, bem como é de seu interesse promover este uso, ao qual suas funções mais óbvias, como o tráfego de pessoas e automóveis e a troca de mercadorias, deveriam ser conceitualmente subordinadas. A falha em fazê-lo não resultará na morte de uma cidade, mas o que é provável é que ocorra o aumento da alienação do cidadão em relação ao ambiente físico de sua cidade, que pode produzir, além dos problemas sociais (já muito familiares), uma deterioração dos serviços, que por sua vez, incorre numa série de riscos (RYKWERT, 1982).

Rykwert (1982) enfatiza que precisamos ser claros sobre a natureza da rua e de sua vida; enfatizando a importância de examinarmos "cuidadosamente a gênese histórica das formas atuais da rua, bem como sua origem conceitual. Isto nos ensinará os limites de nossa possível intervenção, como também a escala em que esta intervenção é essencial"<sup>3</sup> (RYKWERT, 1982, p. 114, tradução livre).

A pedestrianização da rua XV de Novembro é um importante exemplo contemporâneo da produção de um novo tipo de via urbana, inserido num contexto que o torna passível de ser amplamente estudado. A análise de como se

---

<sup>2</sup> Any cost calculation of street renewal (though this goes for urban renewal generally) in terms of fiscal effectiveness alone is not only socially - it is economically shortsighted.

<sup>3</sup> (...) [we must examine] carefully the historical genesis of present street forms, as well as the conceptual origin of the street. It will teach us the limits of our possible intervention, but also the scale at which our intervention is essential.



deu o seu surgimento e de como este fenômeno afetou o modo de vida na cidade é de fundamental importância para a compreensão desta dinâmica.

## **1.6 Delineamento e estratégia da pesquisa**

A escolha do método de uma pesquisa compreende a resposta ao problema proposto, a possibilidade de avaliação pela comunidade científica e a comprovação dos procedimentos que consolida os resultados do estudo. Devido à problematização deste trabalho, foi adotado o método hipotético-dedutivo, no qual, segundo Gil (1994), a fim de elucidar o impasse manifestado no problema, são formuladas conjecturas ou hipóteses, das quais deduzem-se implicações que deverão ser testadas ou falseadas.

Como não se partiu de uma situação específica da qual se pretendia resolver na prática, mas buscou-se desenvolver conhecimentos que possam eventualmente ser utilizados para a solução de problemas conhecidos, trata-se de uma pesquisa de finalidade básica estratégica.

Em relação aos objetivos, a pesquisa elaborada buscou proporcionar visão geral (aproximativa) acerca do processo de surgimento de um novo tipo de via urbana num local específico e de sua posterior influência nas formas de sociabilidade, de apropriação e de utilização do espaço público, assuntos ainda pouco explorados na comunidade acadêmica, sobre os quais é difícil formular hipóteses precisas e operacionalizáveis, o que a caracteriza como uma pesquisa de cunho exploratório (GIL, 1994). Conforme Gil (1994, p. 27), estas pesquisas frequentemente abrangem "levantamento bibliográfico e documental, entrevistas não padronizadas e estudos de caso".

Num primeiro momento construiu-se o referencial teórico (capítulo 2), no qual foi analisada a evolução tipológica das vias urbanas dentro do recorte

delimitado no item 1.4, adotando como procedimento a pesquisa bibliográfica. Nesta etapa pretendeu-se levantar os aspectos gerais que embasam o surgimento de novos tipos de via urbana, o que possibilitou a definição das categorias de análise utilizadas posteriormente na pesquisa, que consistiu no estudo de caso da pedestrianização da rua XV de Novembro, na cidade de Curitiba (PR), e de suas implicações físicas e sociais (capítulo 3). Esta estratégia foi adotada em conjunto com a pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e com uma série de entrevistas qualitativas semiestruturadas, utilizando, desta maneira, múltiplas fontes de evidência numa investigação empírica sobre um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real (YIN, 2001). A descrição detalhada de como foram realizados cada procedimento está exposta adiante, no capítulo 3, item 3.2.

O estudo do calçamento da rua XV de Novembro foi escolhido por ser um importante exemplo de implantação de um novo tipo de via urbana no contexto em que esta pesquisa foi elaborada. É um dos mais importantes logradouros da capital paranaense e tornou-se a primeira via pública de uso exclusivo para pedestres do Brasil, no ano de 1972. Sua implantação teve um grande impacto no dia a dia da cidade, influenciando os costumes e o modo de vida dos cidadãos curitibanos. Outro motivo para a sua escolha é a possibilidade de acesso não só a documentos, como também a indivíduos que tiveram papéis importantes em sua implementação.

O estudo de caso foi escolhido como procedimento de pesquisa pois trata-se do exame de um acontecimento contemporâneo, no qual indivíduos relevantes para o processo estudado ainda estão vivos - diferenciando-o de uma pesquisa histórica - e em que, no entanto, não é possível manipular os comportamentos relevantes, direta, precisa e sistematicamente, o que o difere de um experimento (YIN, 2001). Segundo Yin (2001), a essência de um estudo de caso é que, através dele, tenta-se esclarecer uma decisão ou um conjunto de decisões: o motivo pelo

qual foram tomadas, como foram implementadas e com quais resultados, o que vai de encontro aos objetivos do presente trabalho.

Seguindo a sugestão de Yin (2016), devido à adoção do estudo de caso, que possui caráter incerto em relação aos limites entre o fenômeno e o contexto, foi importante adotar aspectos de qualidade de pesquisa, relativos a:

- a) validade do constructo: determinar medidas operacionais precisas para os conceitos que estão sendo estudados.
- b) validade externa: determinar o âmbito ao qual as descobertas de uma pesquisa podem ser generalizadas.
- c) confiabilidade: explicitar que os procedimentos de uma pesquisa - como os de coleta de dados - podem ser repetidos, demonstrando os mesmos resultados.

Como trata-se aqui de uma pesquisa exploratória, as questões referentes a validade interna, como o estabelecimento de uma relação causal, por exemplo, não se aplicam a este estudo (YIN, 2001). Ainda assim, foi possível identificar estratégias utilizadas no processo de análise de dados referentes a este âmbito. De maneira geral, as estratégias adotadas com o intuito de auferir qualidade ao estudo de caso subsequente e à presente dissertação foram explicitadas na Figura 3, que relaciona os aspectos de qualidade supracitados, as estratégias adotadas, e a fase de pesquisa em que estas foram utilizadas.

FIGURA 3 - QUESTÕES DE QUALIDADE DO ESTUDO DE CASO

---

**Validade do constructo (coleta de dados)**

- Utiliza entrevistas de autores relevantes para o processo, pesquisa documental e histórica para compreensão do estudo de caso (múltiplas fontes de evidência)
- Define as categorias de análise utilizadas no estudo de caso com base na pesquisa bibliográfica realizada no estudo tipológico (encadeamento de evidências)
- Define recorte específico de tempo e dos conteúdos pesquisados.

---

**Validade interna (análise dos dados)**

- Procura identificar causa e efeito dos fenômenos estudados no referencial teórico e observados no estudo de caso.

---

**Validade externa (projeto de pesquisa)**

- Cria metodologia generalizável a outros estudos de caso.

---

**Confiabilidade (coleta de dados)**

- Cria protocolo de condução das entrevistas e define com clareza as unidades e categorias de análise e sua organização em conjuntos de temas substantivos;
- Documenta os processos de coleta de dados permitindo replicação dos procedimentos;
- Assume flexibilidade do estudo, sem manipulação dos entrevistados, dos dados e dos resultados.

FONTE: O autor (2020).

De maneira geral, a validade desta pesquisa é aferida, em relação à construção do referencial teórico, através da diversidade de fontes bibliográficas, de autores relevantes, e da amarração lógica dos conteúdos; em relação ao estudo de caso, através da relevância do objeto de estudo no seu contexto local e regional; das diversas fontes bibliográficas e documentais utilizadas, da relevância dos entrevistados em relação ao fenômeno estudado, do estabelecimento do protocolo de coleta de dados para a condução das entrevistas; e por fim, em relação à dissertação como um todo, através da amarração lógica entre o referencial teórico, estudo de caso e as conclusões.

## 1.7 Estrutura do trabalho

A estrutura da dissertação é apresentada de maneira a acompanhar as etapas desenvolvidas durante sua elaboração. O primeiro capítulo introduz o tema de pesquisa, apresentando a problematização, os pressupostos, hipótese, os objetivos - geral e específicos -, a delimitação do trabalho, sua justificativa e a estratégia de pesquisa adotada.

A compreensão dos processos que influenciam o surgimento de novos tipos de via urbana ao longo da história é de suma importância para o auxílio na busca de evidências de como este encadeamento ocorreu no caso estudado nesta pesquisa. Desta maneira, o segundo capítulo abrange a construção do referencial teórico através de um estudo tipológico das vias urbanas dando enfoque ao surgimento de novos tipos de via. No item 2.1 foram delimitadas as principais características e atributos das vias urbanas de maneira geral. Em seguida, no item 2.2, é elaborada a análise da evolução histórica da tipologia estudada, passando pelos seus principais momentos e descrevendo, em cada um deles, como se dá a relação entre objeto (cada tipo de via urbana) e seu contexto. No item 2.3 introduz-se o contexto atual das vias urbanas para por fim, no item 2.4 sintetizar o estudo tipológico e mapear as categorias de análise que serão utilizadas na exploração do estudo de caso, contribuindo metodologicamente para a validade externa, criando formas de generalização possíveis de aplicar em outros estudos.

O terceiro capítulo consiste na apresentação do estudo de caso da pedestrianização da Rua XV de Novembro, na cidade de Curitiba (PR). De início, no item 3.1, o objeto de estudo é apresentado e contextualizado. Em seguida, no item 3.2 são definidas as categorias de análise utilizadas como estrutura para a análise de dados e para a apresentação dos resultados e pormenorizados os procedimentos adotados para coleta e análise de dados, sendo estes a pesquisa

bibliográfica, documental e as entrevistas semiestruturadas. No item 3.3 são apresentados e discutidos os resultados obtidos na elaboração deste estudo.

Por fim, o quarto e último capítulo apresenta as conclusões.

## 2 ESTUDO TIPOLÓGICO

Neste capítulo perpassaremos por alguns momentos importantes da antologia histórica das vias urbanas, com enfoque nos tipos de via urbana criados pela civilização ocidental, com o intuito de explorar o processo de evolução tipológica, em especial o surgimento de novos tipos, resultando na elaboração das categorias de análise (item 2.4) utilizadas pelo autor no estudo de caso (capítulo 3).

### 2.1 Vias urbanas

Primeiramente, cabe a discussão do emprego dos termos “via urbana” e “rua” no âmbito desta pesquisa. Estamos mais habituados a utilizar o último em nosso cotidiano, muitas vezes como a generalização de todas as vias de comunicação predominantemente lineares dos assentamentos humanos. “As ruas da cidade” referem-se tanto aos becos e vielas, quanto às avenidas, autopistas e variações de toda sorte. No entanto, a rua pode ser considerada como uma das variações dentre as explicitadas, ou seja, um tipo de via urbana. Desta forma, com a intenção de estabelecer rigor científico e evitar ambiguidades, considerou-se o emprego do termo “via urbana” para caracterizar a tipologia estudada nesta pesquisa.

De todo modo, devido à conotação explicitada da palavra “rua”, ao longo deste trabalho ela irá aparecer diversas vezes como um sinônimo de via urbana, mesmo porque esta é a forma como a maioria dos autores referenciados utilizam o termo, reportando-se a esta generalização.

A rua, de forma geral, é definida pelo *Global Designing Cities Initiative* (2018, p. 4) como “a unidade básica do espaço urbano através da qual as pessoas

vivenciam a cidade". Com frequência é mal interpretada como um plano bidimensional pelo qual trafegam os veículos ao se deslocarem de um ponto a outro. Na realidade, as ruas são recintos multidimensionais constituído de diversas superfícies e estruturas. Prolongam-se entre as fachadas das propriedades que as bordeiam, incluindo as margens dos edifícios, seus usos e recuos que determinam cada um de seus lados. Proporcionam área para tráfego e acesso, possibilitando usos e atividades diversificados. Elas são espaços dinâmicos que se adequam ao longo do tempo a fim de aprimorar a sustentabilidade ambiental, a saúde pública, práticas econômicas e o valor cultural. Cada um dos planos que as constituem - o piso; os planos laterais compostos pelas construções, as extremidades do leito carroçável; o firmamento - é composto por diversos componentes particulares que são, muitas vezes, originados ou regulamentados por um conjunto de políticas, códigos, diretrizes e procedimentos de construção diversificados (GDCl, 2018).

Para o historiador Joseph Rykwert (1982, p. 105), a rua é "movimento humano institucionalizado". Um indivíduo pode limpar ou traçar um caminho na natureza selvagem, mas, a menos que seja seguido por outros, seu caminho nunca se tornará uma estrada ou rua, porque estas são instituições sociais e é sua aceitação pela comunidade que lhes dá seu nome e função. Para o autor, na língua inglesa, as duas palavras usadas com maior frequência - *street* e *road* que significam rua e estrada, respectivamente - indicam uma polaridade. A palavra *street* é derivada do latim *sternere*, pavimentar, e assim se relaciona com todas as palavras derivadas do latim com a raiz "str" conectada a edifício, à construção. Isso sugere que uma superfície se distingue de seus arredores de alguma maneira física ou pelo menos nocional. É recorrente em muitas línguas europeias: a *strada* italiana, por exemplo, ou a *strasse* alemã sugerem uma área separada para uso público e podem incluir espaços com demarcações simples e limitadas, sem conexões necessárias com outras ruas. Portanto, não necessariamente leva a lugar



algum em particular, mas pode terminar em uma praça ou em um beco sem saída (RYKWERT, 1982).

A palavra *road*, por outro lado, sugere movimento para um destino e - aliás - o transporte de pessoas e mercadorias a pé, por animal de carga ou veículo. *Ride* é sua raiz anglo-saxônica e denota passagem de um lugar para outro. Nesse sentido, é idêntico à palavra francesa *rue*; *via* em latim e italiano, que está relacionado à palavra latina *ire* e deriva da palavra indo-europeia para trazer, *lead*. Existem muitas outras palavras para denotar formas de passagem em inglês, como existem em outros idiomas. Tudo isso, no entanto, seja individualmente descrito ou classificado em categorias mais amplas, elabora a dualidade essencial sugerida pelas duas palavras principais. Beco, por exemplo, sempre implica uma passagem estreita; avenida, uma rua larga com uma ou mais linhas de árvores; o bulevar novamente sugere uma rua arborizada e é derivado do costume generalizado de adaptar as muralhas defensivas dos séculos XVI e XVII dentro do padrão de ruas em expansão das cidades dos séculos XVIII e XIX (RYKWERT, 1982).

Rykwert (1982) isola três grupos de palavras para sugerir maneiras diferentes de considerar a rua. Em primeiro lugar, *terrace* (terraço), *row* (fileira), *arcade* (arcada), *embankment* (aterro) ou *gallery* (galeria) exibem a maneira pela qual a rua é fisicamente constituída através de seu contexto.

Um segundo grupo inclui palavras como *path* (caminho), *track* (pista), *parade* (parada, desfile, passeata), *promenade* (passeio, esplanada) e *mall* (passeio, alameda), todas conectadas a maneiras de prosseguir a pé, desde a escolha de uma rota em terreno não marcado (*track*) até o passeio ao longo de um caminho bem definido, sugerido pela palavra *promenade*; incluindo também a caminhada por um caminho batido devido à deambulação recorrente: o *mall*; ou a rua pela qual as corridas são realizadas regularmente: *corso* (RYKWERT, 1982).

O terceiro e último grupo refere-se inteiramente ao tráfego de veículos e aos assuntos legais e de engenharia relacionados: *street* (rua), *highway* (rodovia),

*artery* (artéria), *thoroughfare* (via, estrada) (RYKWERT, 1982). Conforme o autor, variações nas maneiras pelas quais as faixas de trânsito são descritas se multiplicaram: e continuarão a se multiplicar enquanto o volume de tráfego e as complicações legais que o acompanham aumentarem. Tanto a tecnologia de construção quanto a de transporte contribuíram para transformar as noções fiscais e legais ligadas às ruas. O que ficou como legado, no entanto, é o nosso entendimento da rua como um veículo essencial de comunicação, algo criado deliberadamente para esse fim. Um atributo essencial é que ela é o componente mais importante da malha urbana: “uma malha que só é consumida, aprendida e reconhecida através do uso da rua. Todas as suas qualidades apontam para ser um canal de comunicação<sup>4</sup>” (RYKWERT, 1982, p. 105, tradução livre).

Para o arquiteto, professor e historiador Spiro Kostof (1992), a rua é uma entidade composta de um leito, geralmente um caminho de pedestres, e edifícios laterais. Como cada uma delas é articulada, como elas interagem, de que maneira seus alinhamentos são controlados e guiados, são questões de forma, pura e simplesmente. Envolve também outros assuntos: as calçadas; o mobiliário urbano; a pavimentação; a vegetação - cada qual com sua própria história, que o autor considera ainda muito pouco exploradas.

Em termos de forma, pode-se especificar tipos de ruas, como se pode distinguir tipos de construção. Temos, para citar alguns: as vias colunatas (das cidades helenísticas), avenidas, becos, ruas cobertas (passagens, galerias), bulevares, eixos cerimoniais, vias canais, passeios das orlas marítimas e ribeirinhas e assim por diante. Além de sua identidade arquitetônica, toda rua tem uma função econômica e um significado social (KOSTOF, 1992).

O cronista carioca João do Rio elabora:

---

<sup>4</sup> (...) a pattern which is only consumed, learned, acknowledged by street use. All its qualities point to its being a channel for communication.

“Os dicionários dizem: ‘Rua, do latim ruga, sulco. Espaço entre as casas e as povoações por onde se anda e se passeia’ (...) A rua era para eles apenas um apinhado de fachadas, por onde se anda nas povoações... Ora, a rua é mais que isso, a rua é um fator da vida das cidades, a rua tem alma!” (RIO, 1987, p. 3 e 4).

Para ele, a rua é a nossa própria existência. “Nela se fazem negócios, nela se fala mal do próximo, nela mudam as idéias [sic] e as convicções, nela surgem as dores e os desgostos, nela sente o homem a maior emoção” (RIO, 1987, p. 14).

### **2.1.1 Características das vias urbanas**

O que é uma rua? Para François Ascher (2010), ela é uma via urbana utilizada, de forma específica ou simultânea, para transpassar uma zona de um aglomerado urbano; para dar acesso à locais lindeiros ou contíguos a essa via; e para originar um espaço comunitário propício a atividades de diversos tipos.

Desta maneira, uma rua garante minimamente uma dentre as três funções a seguir: de trânsito, de acesso (distribuição) e de recepção. Para o autor, algumas ruas são monofuncionais – como as localizadas em bairros residenciais ou em subúrbios, ou mesmo as vias de trânsito rápido – enquanto outras exercem uma multiplicidade de funções, como as que ele se refere como as ruas da cidade pré-moderna, que admitiam todo tipo de funções: a grande rua do burgo, com suas lojas e comerciantes; o bulevar, com atividades de lazer e recreação, passeios largos onde se misturavam residentes, mercadores e transeuntes. A simultaneidade dessas atividades tem, na maioria das vezes, causado problemas que trazem consigo soluções técnicas, organizativas e sociais de toda sorte (ASCHER, 2010).

Não se pode analisá-las como uma entidade separada de outros elementos urbanos, pois estão intimamente relacionadas ao traçado urbano e à forma dos edifícios. Lamas (2004, p. 96) decompõe estes elementos e analisa o seu papel na

formação da morfologia urbana. Para ele, “é através das fachadas dos edifícios (e dos seus volumes) que se definem os espaços urbanos”. A fachada, segundo o autor, é a envoltória aparente do volume construído, além do cenário definidor do espaço urbano.

O que Lamas (2004) define como traçado urbano (e que também podemos chamar de malha urbana ou tecido urbano), é um dos elementos mais discerníveis, “tanto na forma de uma cidade como no gesto de a projetar” (LAMAS, 2004, p. 99). Conforme o autor, o traçado acomoda a cidade “num suporte geográfico preexistente, regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga vários espaços e partes da cidade, e confunde-se com o gesto criador” (LAMAS, 2004, p. 100), referindo-se à maneira pela qual eram originadas as cidades romanas da antiguidade, a partir do traçado de duas vias ortogonais principais, o *cardus* e o *decumanus maximus*, imbuídas, devido à sua orientação e configuração, de atributos cósmicos e religiosos; e também ao traçado de Brasília, por exemplo (LAMAS, 2004). O traçado urbano possui uma qualidade de permanência que lhe possibilita resistir às mudanças urbanas e que permite, por exemplo, encontrarmos ainda perceptível em diversas cidades da idade média o traçado romano da qual originaram-se (LAMAS, 2004).

Segundo Lamas, o traçado determina um claro vínculo de justaposição entre a cidade e o território e é associado diretamente com a constituição e desenvolvimento da cidade de maneira hierarquizada. O autor enfatiza que a rua e o traçado urbano existem como componentes morfológicos nas diversas dimensões e graduações da forma urbana: “desde a rua de peões [pedestres], à travessa, à avenida, ou à via rápida, encontra-se uma correspondência entre a hierarquia dos traçados e a hierarquia das escalas da forma urbana” (LAMAS, 2004, p. 100). Para ele, há coesão, integração e subordinação mútua entre os variados componentes da morfologia que constituem um espaço. Assim, pode-se dizer que, tanto a forma física, como a forma de uso e apropriação das vias

urbanas relacionam-se diretamente com a maneira em que os diversos elementos da morfologia urbana interagem. A rua é, portanto, definida por estes elementos com os quais constitui uma unidade em que as várias partes são indissociáveis.

Uma das características mais marcantes das vias urbanas é a de serem a interface entre a cidade e indivíduo, tornando-a palco de uma luta constante entre interesses públicos e privados. Como patrimônio público, é fundamental que o espaço da via seja mantido aberto, acessível a todos e equipado para suas funções. Ao definir explicitamente um espaço externo para uso comum, a comunidade se compromete com esse princípio. Quando o controle público falha, o abuso privado se torna endêmico (KOSTOF, 1992).

Segundo Kostof (1992) a rua se legitima apenas quando espaço público, sem o qual não há cidade, enfatiza. Necessidades práticas, como o acesso a propriedades adjacentes e a passagem de tráfego, vêm à mente de início porque são óbvias. Mas a realidade fundamental das ruas, como em todo espaço público, é política:

Se a rua foi uma invenção, pretendia designar um domínio público que tivesse precedência sobre os direitos individuais, incluindo o direito de construir o que se quer onde se quer e o direito de tratar o espaço aberto como seu quintal. A rua, além disso, estrutura a comunidade. Ele exibe o funcionamento da cidade e fornece um pano de fundo para seus rituais comuns (...) Este aspecto político e comunitário das ruas é melhor atestado por suas celebrações populares (KOSTOF, 1992, p.194, tradução livre).<sup>5</sup>

É precisamente em momentos de transformação política que a rua renova sua moeda como meio de afirmações cerimoniais de poder. Nos tempos

---

<sup>5</sup> If the street was an invention, it set out to designate a public domain that would take precedence over individual rights, including the right to build what one wants where one wants and the right to treat the open space as one's front yard. The street, furthermore, structures community. It puts on display the workings of the city, and supplies a backdrop for its common rituals (...) This political and communal aspect of streets is best attested to by popular street celebrations.

modernos, esta característica é mais visível em sociedades forjadas pela revolução. Nelas, a procissão secular é deliberadamente cultivada como uma afirmação em massa de papéis e valores sociais alterados (KOSTOF, 1992).

Nos estados totalitários, a natureza temporária da decoração dos cortejos e procissões colide com a busca de regras imutáveis; o espírito de carnaval com a necessidade de uma conformidade sóbria. Exemplos de vias com esta finalidade ocorreram na transformação da Rua Gorky / Tverskaya, em Moscou, em 1937-39 e no grandioso plano de Hitler para o grande eixo norte-sul de Berlim, com um *Unter den Linden* remodelado como uma avenida axial (KOSTOF, 1992).

No cotidiano das ruas, o equilíbrio relativo entre a liberdade de ação do proprietário e a identidade do domínio público, independentemente de qualquer influência reguladora das leis, é, em última análise, uma questão cultural. Depende das necessidades e atitudes tradicionais da sociedade, que naturalmente mudam com o tempo (KOSTOF, 1992).

Segundo Kostof, o elemento privado, no cabo-de-guerra entre a natureza pública e privada das ruas, é representado pelas residências e pelas lojas. Em certos momentos da história, esse elemento privado é fundamental. Foi assim na Mesopotâmia, na Grécia antiga, nas cidades de Islã. O denominador comum aqui é uma prevalência de residências de pátios introvertidas. Considerações práticas tem, certamente, sua influência nesta questão, como por exemplo, o grau em que as residências dependem da rua para iluminação e ventilação naturais, que está relacionado à densidade da ocupação existente: na medida em que os lotes urbanos vão sendo totalmente ocupados, sua capacidade de incluir espaços abertos vai sendo limitada. Na Roma antiga, em contraste com a *domus* unifamiliar e introvertida, as *ínsulas* (residências assobradadas ou apartamentos) abriam suas fachadas através de grandes janelas e varandas, a fim de iluminar as unidades individuais e ampliar seu espaço restrito (KOSTOF, 1992).

Mas essas considerações práticas são apenas um lado da história. Para o autor, o fator determinante é a cultura. Algumas sociedades são demonstrativamente extrovertidas, outras não. No Islã, a reclusão das mulheres aos olhos do público e a santidade da privacidade da família são motivos suficientes para selar a extensão inferior das fachadas ou obstruir a visão do transeunte. Mesmo assim, a função da rua como teatro para mulheres e crianças reclusas é essencial. Varandas e janelas são mirantes, e assim a casa islâmica perfura a extensão superior, com o cuidado, no entanto, de proteger o ocupante / observador através de anteparos minuciosamente detalhados: os *muxarabis* (KOSTOF, 1992).

As questões de classe são, também, determinantes. Antigamente, nas vias que possuíam ocupações densas e verticalizadas o status social era estabelecido através da altura. O conceito do *piano nobile*<sup>6</sup> era familiar às antigas ínsulas romanas, aos palácios renascentistas e aos prédios de apartamentos parisienses do século XIX. Nas habitações medievais, com o estabelecimento comercial ao nível do solo e em contato direto com a rua, o caráter residencial era relegado aos andares superiores (KOSTOF, 1992).

Conforme o autor, é evidente que os costumes socioculturais imprimem suas características na morfologia das vias urbanas. Entretanto, muitos dos padrões espaciais de domínio público não são estabelecidos nem por um "liberalismo benigno" nem pela força cultural do hábito: com frequência, trata-se de um processo ditado por lei. O controle público, constantemente negociado, é exercido em nome da segurança e da circulação, como também para dar distinção estética e unidade à paisagem urbana. Na sua forma mais básica, os códigos de obras e os regulamentos municipais procuram proteger contra incêndios e outros

---

<sup>6</sup> Pavimento logo acima do nível da rua que poderia proporcionar privacidade e um certo alívio das pressões das atividades que aconteciam no exterior.

desastres, garantir a saúde e a segurança pública e melhorar o fluxo do trânsito. As leis relacionadas à saúde pública eram geralmente estimuladas pelo surto de epidemias (KOSTOF, 1992).

A correlação entre largura da rua e o tráfego criou uma série de hierarquias viárias. No Brasil, o Código de Trânsito as separa em vias de trânsito rápido, arteriais coletoras e locais (BRASIL, 1997). A previsão da quantidade de tráfego tem sido o principal objetivo na decisão da largura das vias, mas, a lógica da circulação nem sempre orientou a sua criação. Ruas residenciais em áreas ocupadas por classes mais abastadas eram dotadas de grandes dimensões, incompatíveis com seu modesto fluxo de tráfego. Caminhos munidos das principais atividades comerciais eram frequentemente gargalos quase intransitáveis, tolerados de bom grado na premissa de que multidões em locais apertados seriam a chave para compras contagiantes (KOSTOF, 1992).

A mobilidade - o fluxo de pessoas, bens e serviços - pode ser tratada a partir do binômio: longas e curtas distâncias. Requer um entendimento das necessidades de transporte público de massa e, ao mesmo tempo, atenção às calçadas e aos passeios. Muitas vias urbanas são projetadas a partir dessa condicionante. Cidades mais saudáveis, com melhor qualidade de vida, são aquelas em que o carro não é a única opção qualificada de deslocamento e onde caminhar ao longo das ruas e avenidas é encorajado.

A acessibilidade tem sido cada vez mais importante. Remete diretamente ao acesso aos lugares ou às condições de acesso que estes proporcionam. A mobilidade relaciona-se ao indivíduo, enquanto a acessibilidade remete ao território. Relaciona-se, portanto, à conectividade e à conformação do traçado urbano e da geografia do local: áreas de alta declividade ou áreas isoladas por grandes limitantes como rios e rodovias, por exemplo, oferecem menor acessibilidade.



A vitalidade é um componente essencial para a configuração de vias urbanas voltadas ao pedestre e às pessoas. Pode ser traduzida como o convite a desfrutar a vida na cidade. A vitalidade urbana pode ser entendida como a alta intensidade, frequência e riqueza de apropriação do espaço público, bem como à interação deste com as atividades que acontecem dentro das edificações.

## 2.2 Tipos de vias urbanas

Mais do que um mero canal de tráfego instalado dentro da malha sólida da cidade, a rua é uma instituição cívica complexa, culturalmente específica e capaz de deslumbrar variações formais e nuances calculadas. O Islã cultivou as reviravoltas recônditas e a escala íntima dos becos sem saída. Veneza e suas homólogas holandesas elaboraram caminhos e vias navegáveis como sistemas interdependentes de comunicação. De origem italiana e francesa, o vocabulário grandioso do estilo "*Grand Manner*", de avenidas amplas e de perspectivas em linha reta ganhou aceitação internacional como condição indispensável de requinte na urbanidade (KOSTOF, 1992).

As vias urbanas diferenciam-se através de variações expressivas na combinação dos elementos e características que as compõem. A consolidação destas diferenças, resultante da recorrência destas combinações, configura o surgimento de múltiplos tipos de vias.

Esta reincidência parece estar relacionada à emergência de novas formas de sociabilidade e de apropriação do espaço público. A partir destas premissas, buscou-se, a seguir, elucidar o decurso do surgimento de novos tipos de vias urbanas, a fim de evidenciar quais os motivos e fundamentos embasam este processo.

### 2.2.1 A invenção da rua

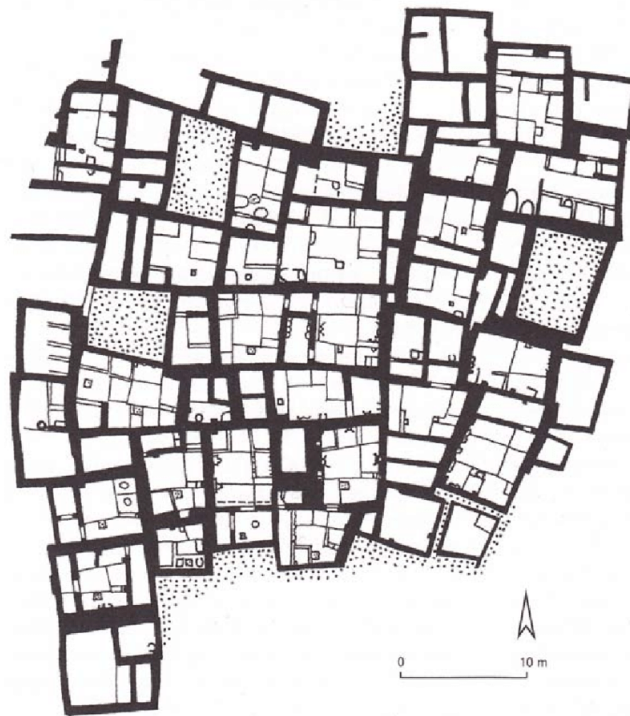
Conforme afirma Kostof (1992), a história da rua precisa ainda ser escrita – tanto como forma urbana, quanto como instituição. No sentido estrito dos fatos físicos, a rua pertence claramente à história da arquitetura e do desenho urbano. Entretanto, a rua como instituição é um assunto igualmente crítico. Tradicionalmente, os propósitos da rua têm sido o tráfego, a troca de mercadorias, a comunicação e troca social, todos inseparavelmente relacionados à sua forma – as configurações materiais pelas quais estas atividades são praticadas e amparadas. Existem níveis intrincados de engajamento social incentivados e hospedados por sua estrutura, e por isso, pode-se dizer que a história da rua refere-se tanto ao contentor quanto ao seu conteúdo – se a correspondência entre ambos não pode ser perfeitamente sincrônica, é porque a estrutura da rua é mais permanente do que os usos feitos dela.

A ideia de que a rua surge com a primeira cidade não parece adequada. Mumford (2004, p. 11) aponta para a evidência de que antes do surgimento da cidade “houve a pequena povoação, o santuário e a aldeia”; e de que antes desta, “o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso, houve certa predisposição para a vida social”. Segundo o autor, a estrutura embrionária da cidade já existia na aldeia: residência, templo, poço, via pública, ágora, todos estes elementos tomaram forma ali (MUMFORD, 2004). No entanto, a estrada (ou caminho) pode muito bem ter preexistido conceitualmente à permanência de assentamentos humanos. Rykwert (1982) parte desta afirmativa ao entender as rotas comerciais como um importante canal de troca: a transmissão de certos bens localizados, como âmbar, conchas de obsidiana ou búzios, sugere rotas que se estendem por milhares de quilômetros, espalhadas por todo o mundo, antes mesmo de surgir qualquer tipo de construção permanente na antiguidade. Desta maneira, o autor cita a preexistência de uma rua nocional à rua

como superfície e, portanto, como objeto, cuja evolução de uma à outra, especialmente dentro de assentamentos mais permanentes e explícitos, foi um processo milenar.

Aldeias pré-urbanas tinham edifícios, mas seus caminhos nem sempre eram ruas. Mesmo no ambiente pré-urbano da Ásia Ocidental, houve um tempo antes das ruas. Spiro Kostof cita o exemplo de Çatal Hüyük (Figura 4), assentamento neolítico da Anatólia, na Ásia Menor, entre o 7º e 6º milênios a.C.: um complexo edificado intrincadamente montado onde as ruas eram inexistentes. Todo o movimento de pedestres era feito nos telhados dos edifícios e a interação social parece ter ocorrido nos pátios (KOSTOF, 1992). A prevalência de grupos de casas sobre espaços públicos persistiu no mundo pré-industrial, aplicando-se aos iglus esquimós e a outros assentamentos indígenas americanos, aos compostos de aldeias africanas e aldeias tradicionais no Oriente Médio e na Ásia.

FIGURA 4 - PLANTA ARQUEOLÓGICA DE ÇATAL HÜYÜK



FONTE: POKORNA (2017).

A rua é, portanto, uma invenção humana. Segundo Kostof (1992), a primeira delas parece ter surgido de forma consciente na história em Khirokitia, assentamento neolítico datado do 6º milênio a.C., no atual Chipre:

Essa espinha de comunicação (...) era construída de calcário e elevada consideravelmente acima do nível do solo, com rampas de pedra descendo a intervalos regulares entre as casas amontoadas de cada lado. O primado de Khirokitia pode ser questionado em futuros estudos. Mas que a instituição da rua se desenvolveu em algum lugar, de forma indiscriminada ou em partes, não se deve duvidar. Certamente, é errado tomar a rua como garantida (KOSTOF, 1992, p.190, tradução livre).<sup>7</sup>

Um pouco mais tarde, em Hacilar, também na Ásia Menor, aparecem faixas estreitas para pedestres a partir da abertura de áreas entre grupos habitacionais, possibilitadas, muito provavelmente, pelo fato de a cidade estar agora fortificada. Surgem, portanto, as primeiras vias com limites claramente definidos através do alinhamento predial.

A presença de pavimentação é um fator importante. A implicação de uma superfície delimitada, um espaço aberto artificialmente marcado, já reconhecido em Khirokitia, torna-se central para o desenvolvimento inicial da rua e para a concepção de suas hierarquias (KOSTOF, 1992). Kostof (1992) cita fragmentos de evidências iniciais de vários locais de onde hoje é a Turquia moderna, como em Beycesultan, onde foram desenterrados restos de uma rua pavimentada de cascalho pertencente ao período entre 1900 a 750 a.C. Ao contrário de Hacilar, onde todas as ruas possuíam a mesma feição, há aqui uma diferenciação entre as vias: uma artéria principal separa os dois montes que compõem o sítio

---

<sup>7</sup> This spine of communication (...) was built of limestone and raised considerably above ground level, with stone ramps leading down at regular intervals among the houses huddled on either side. The primacy of Khirokitia may be challenged in future scholarship. But that the institution of the street developed somewhere, wholesale or in part, is not to be doubted. It is surely wrong to take the street for granted.

arqueológico, enquanto as ruas presentes em áreas residenciais são vias locais (KOSTOF, 1992).

Ao longo do tempo, conjuntos de vias foram se diferenciando devido à presença ou ausência de elementos e características em comum. Em Moenjodaro (Figura 5), cidade da civilização harapeana do Vale do Indo, há uma diferenciação hierárquica entre as vias largas que formavam a malha urbana, e os becos, paralelos ou perpendiculares a estas, nos quais as casas defrontavam-se (KOSTOF, 1992).

FIGURA 5 - PRIMEIRA RUA EM MOENJODARO



FONTE: FIRST (2015).

Num exemplo muito precoce de travessia entre duas ruas principais, encontrado na cidade baixa de Kültepe (cerca de 2000 - 1900 a.C.), a via de orientação norte-sul é mais larga e possui calçadas ou pavimentos diferenciados para os pedestres em ambos os seus lados. Kostof (1992) considera que esta

possa ser uma possível primeira aparição deste recurso do desenho urbano. O mundo antigo certamente estava ciente das calçadas, mas estas permaneceram excepcionais até tempos mais recentes. Segundo o autor, a etrusca Marzabotto possuía uma malha de ruas largas e pavimentadas, com até 15 m de largura (as ruas secundárias tinham uma média de 4,9 m), igualmente divididas entre as faixas de rodagem e um par de calçadas elevadas. A palavra romana para calçada era *semita*, e as referências a esse recurso remontam ao século III a.C (KOSTOF, 1992).

Segundo Rykwert (1982), desde o seu surgimento, a rua deve ter tido que tomar importância metafórica e cognitiva além de seu uso mais óbvio. Segundo o autor, a própria sociedade é uma entidade, uma paisagem através da qual se pode, metaforicamente, prosseguir. O movimento ao longo de um caminho fixo e, até mesmo a delimitação do caminho como um espaço público estendido estão profundamente enraizados na experiência humana (RYKWERT, 1982).

## 2.2.2 Evolução tipológica

A seguir será exposto parte do processo de evolução dos tipos de via pela história, analisado especialmente a partir dos prismas das formas de apropriação do espaço público e das formas de sociabilidade, a fim de elucidar as maneiras em que as recorrências das combinações dos elementos que compõem cada tipo de via analisado refletem ou influenciam a maneira de se viver na cidade.

Não se pode tratar das vias urbanas de maneira isolada, desvinculadas da malha urbana, da vida das cidades em que se inseriram e das pessoas que as utilizaram em seu dia a dia. Desta forma, nos estudos que seguem, além da análise dos elementos de cada tipo de via, far-se-á observações relativas aos contextos geográficos e socioculturais em que estavam presentes.

Com os exemplos apresentados pretende-se explorar os contextos e acontecimentos que influenciaram o processo de diferenciação tipológica e que tiveram maior influência no desenvolvimento das vias urbanas no ocidente. Para tal, apresentam-se os tipos mais importantes dentro deste recorte.

### **2.2.2.1 Ruas da antiguidade**

Depois que o ser humano aprendeu a se adaptar ao seu meio ambiente, houve o desenvolvimento das primeiras comunidades em grande escala, cujo sistema produtivo ultrapassou os limites da mera subsistência e possibilitou a produção de um excedente, a diversificação das atividades culturais e a vida em números cada vez maiores numa nova forma de comunidade coletiva: a cidade (LEICK, 2003).

A invenção das cidades, enquanto conceito heterogêneo, complexo, desordenado e em permanente mudança, parece ser o legado mais longo da Mesopotâmia, onde dezenas delas controlavam, cada uma, seu próprio território rural e pastoril e sua própria rede de irrigação (LEICK, 2003). Para Leick (2003, p. 17) "a mais notável inovação da civilização mesopotâmica é o urbanismo".

Escavações no sítio arqueológico de Ur - importante cidade-estado da antiga Suméria, evidenciam que, a rua, como um meio aberto e articulado de circulação, era exceção nas cidades mais antigas: "a viela estreita e tortuosa, bem protegida por sombras contra o tórrido sol, era o canal comum de tráfego, mais bem adaptado ao clima do que uma artéria de largas dimensões" (MUMFORD, 2004, p.87). Em "A cidade na história", Mumford (2004) refere-se à presença de um tipo de "Rua Larga", que fazia as vezes da clássica "Rua Central", cuja largura era suficiente para as multidões e possibilitava, conforme revela um antigo documento, "dar-se ao passeio ao anoitecer, ver as plantas, ouvir música, ou encontrar-se para os mexericos" (MUMFORD, 2004, p. 87). Essa distinta via surge

antes mesmo da invenção dos veículos de roda, sugerindo que, de início, deve ter sido traçada para procissões sagradas ou para soldados em marcha. Esse traçado por vezes fugia às considerações mais práticas (tais como a de atenuar as altas temperaturas ou de comedir os ventos predominantes) e sua frequente orientação para os pontos cardeais parece derivar de motivações religiosas.

Não obstante, de maneira geral, a cidade compacta forneceu ruas com temperaturas mais amenas e becos sem saída, protegidos contra ventos quentes e poeirentos durante o dia (GOLANY, 1995). Mumford (2004) também cita uma referência à "rua do mercado de Ur" numa das traduções de S. N. Kramer, indicando que essa configuração urbana já era existente por volta de 2000 a.C., a mais tardar.

Embora possa parecer estranho, algumas destas cidades exibiam certas características físicas em áreas residenciais que foram perdidas no subsequente desenvolvimento da cidade. Nas ruínas de Moenjodaro (Figura 6), como também em Ur e Lagash, o escavador encontra o desenho uniforme das vias com canaletas de drenagem revestidas de tijolos e sarjetas para o escoamento das águas pluviais, as fileiras de casas, os banheiros e sanitários internos às residências e as manilhas cerâmicas (MUMFORD, 2004).



FIGURA 6 - RUA COM DRENAGEM EM MOENJODARO



FONTE: MOHENJO-DARO (2017).

Numa fase mais tardia, nas lotadas cidades ancestrais, a sujeira e o lixo das residências eram simplesmente lançados às ruas de maneira tão contínua que o nível das vias foi sendo elevado aos poucos, exigindo a construção de novas casas acima da cota anterior (MUMFORD, 2004). Segundo o autor, a aparência das antigas cidades da Mesopotâmia deve ter sido demasiado similar à de cidades muradas do norte africano na atualidade, composta pela mesma trama de ruas e vielas estreitas, dotadas de residências de um a três pavimentos, com coberturas ou terraços utilizáveis e pela íngreme pirâmide zigurate, que dominava completamente a paisagem, como hoje o fazem as torres da mesquita na cidade muçulmana (MUMFORD, 2004).

Ao julgar pelos termos usados, a antiguidade clássica parece ter reconhecido uma grande variedade de tipos de vias urbanas. Fontes latinas

mencionam a *via* e a menor *vicus*, *clivus* ou subida íngreme, *semita* ou caminho em ziguezague (a mesma palavra significava também calçada), a *fundula* ou beco sem saída, *scalae* (um *clivus* com degraus) e *platea*, algo similar a uma avenida. *Angiportus* significava uma passagem estreita, muitas vezes curva, entre fileiras de casas. Estas são principalmente distinções físicas relacionadas à largura e à topografia do local (KOSTOF, 1992).

Na Grécia Antiga, a lógica da formação do espaço urbano se dava através da colocação de monumentos e edifícios de caráter especial em arranjo aberto e irregular, relacionados entre si por intervalos e vazios, e em condição preeminente na estrutura urbana, organizando-a. Os equipamentos eram muito zelados e condicionados para abrigar as funções públicas, como a *ágora*, envolvida pelo mercado e o teatro, para citar alguns, enquanto as áreas residenciais, mais despojadas, estruturavam-se em contraposição a estes. O tecido habitacional, bastante simples e uniforme, era composto por ruas de grande modéstia, dispostas, num primeiro momento, em traçados irregulares e orgânicos, e posteriormente, em traçados rígidos e repetitivos (LAMAS, 2004).

Segundo Lamas (2004), a prioridade dos espaços e edifícios públicos sobre as áreas habitacionais deriva do sistema social. Na Grécia, o tratamento espacial dos espaços públicos é voltado à religião e ao poder “democrático” e não à glória e enaltecimento de um poder, uma família ou um rei. As áreas de caráter público são muito cuidadas e convergem grande empenho comunitário e artístico, ao passo que o tecido residencial é subordinado a uma grande regulamentação, mantendo um caráter humilde, chegando-se, por exemplo, a impedir a utilização de ornamentos nas portas das residências em Esparta. Para Benevolo (1999), a simplicidade das residências advém das restrições da vida privada. Vivia-se ao ar livre durante a maior parte do dia, no espaço público estruturado segundo decisões tomadas pela comunidade em assembleia. “Os monumentos espalhados

por todos os bairros recordam, em qualquer lugar, os usos e as cerimônias da cidade como casa de todos” (BENEVOLO, 1999, p. 105).

Num período tardio, as cidades gregas passam a ser traçadas a partir de um desenho reticulado. Segundo Benevolo (1999), Aristóteles faz menção a Hipódomo de Mileto como o inventor da “divisão regular da cidade” (Política, II, 1267b). Foi ele que projetou a nova disposição da cidade de Pireu e possivelmente as plantas de Mileto e Rodes. Estas e outras cidades fundadas no mesmo período, como Olinto, Agrigento, Nápoles, Pesto e Pompéia, possuem ruas traçadas em ângulo reto, sendo que as vias dispostas no sentido transversal são secundárias, com seções medindo de 3 a 5 metros de largura, enquanto as suas perpendiculares, cuja largura varia de 5 a 10 metros, são as vias principais e dividem a cidade em faixas paralelas. Desta combinação resulta uma malha homogênea de quadras retangulares, que podem sofrer ajustes para adaptar-se ao terreno e a outras exigências específicas. Estas quadras possuem algo entre 30 e 35 metros de largura - o tamanho necessário para acomodar uma ou duas residências -, e em torno de 50 a 300 metros de comprimento, medida adequada para uma fileira de habitações. As ruas principais não entram nas áreas especializadas, civis e religiosas da cidade, tangenciando-as. Estas últimas se adaptam à malha comum e por vezes são locadas em uma ou mais destas quadras (BENEVOLO, 1999).

Lamas (2004) descreve como a subdivisão do quarteirão grego se dava em lotes residenciais de diferentes tamanhos resultantes de um parcelamento que repartia uma porção de terra a cada família. As quadras são separadas das vias públicas através de muros ou da fachada dos edifícios, que constituem membranas de separação entre o público e o privado (LAMAS, 2004).

No período helenístico, as cidades alcançam maior suntuosidade e é reservada maior atenção ao tratamento da paisagem urbana. As perspectivas são aprimoradas e buscam o espetáculo, culminando, em Pérgamo, em apurados

efeitos dramáticos. A ágora passa de espaço social e político a espaço alegórico. O palácio torna-se o lugar do Poder e a rua ganha importância ornamental. Ao longo delas, são concebidos pórticos e colunatas, como adereços, e no centro das perspectivas são colocados esculturas e arcos (LAMAS, 2004). Para Lamas (2004, p. 144), este “é o princípio da perspectiva axial monumental, que os romanos utilizariam mais tarde e o Barroco interpretará de modo singular. Em Pérgamo, a colunata é também cenário”.

Posteriormente, os romanos vão copiar estes exemplos da Ásia Menor, transportando para Roma essas formulações urbanas, grandiosas e espetaculares e nas quais há forte associação entre a arquitetura e o desenho urbano.

O planejamento urbano romano fundamentou-se em procedimentos rituais herdados dos etruscos e intimamente relacionados à equipartição do Cosmos de acordo com as direções cardeais (GONZÁLEZ-GARCÍA; MAGLI, 2015). A cidade romana se orienta do nascente ao poente, conectando-se a uma ordem cósmica e universal. Os dois eixos principais se cruzam em seu centro - o *Decumanus maximus*, O/E; e o *Cardus*, N/S (LAMAS, 2004) -, os quais estão relacionados ao *axis mundi*, segundo o qual o cosmos - e consequentemente as cidades - eram dispostos em quatro direções cardeais (RABABEH et al., 2014). Na maioria dos casos, estas ruas eram ladeadas por fileiras de colunas em ambos os lados, sendo chamadas de vias colunatas (do inglês *colonnaded streets*). Elas podem ser definidas como “ruas com colunatas ao longo de toda a sua extensão que se prolongam em ambos os lados (...) e geralmente correm em linhas retas e ininterruptas ao longo do comprimento e largura da cidade, conectando os diferentes centros urbanos<sup>8</sup>” (SEGAL, 1997, p. 5, tradução livre). Este par de vias

---

<sup>8</sup>“(...) streets with colonnades along their full length extending on either side (...) and generally ran in straight, uninterrupted lines across the length and breadth of the city, connecting the different urban centers”.

axiais evoluiu como o principal eixo de passagem na cidade romana (SEGAL, 1997).

São encontradas em diversas cidades do leste, como Palmira, Bosra e Apameia (Figura 7), na atual Síria, Gérasa (Jerash) e Petra na Jordânia, e Filadélfia na Turquia. Embora elas difiram amplamente de um lugar para outro em tamanho, planta, orientação e grau de complexidade urbana, todas elas são morfologicamente e conceitualmente relacionadas (RABABEH et al., 2014).

FIGURA 7 - RUÍNAS DA GRANDE COLUNATA EM APAMEIA, NA SÍRIA



FONTE: SKLIFAS (2018).

Diferentes hipóteses foram desenvolvidas para determinar as possíveis origens e genealogia das vias colunatas. Ao discuti-las, a maioria das ruas tem sido mencionada como quase inteiramente limitada às províncias orientais. Para vários estudiosos (HAVERFIELD, 1913; ROSTOVITZ, 1926; WOLOCH, 1983; PREGILL; VOLMAN, 1999), o planejamento urbano romano no Oriente é considerado uma

extensão natural da escola grega e está sujeito a influências helenísticas. Os gregos fundaram várias novas cidades no Oriente e, quando seu poder enfraqueceu, suas cidades acabaram sendo dominadas pelos romanos que restabeleceram e conservaram a continuidade do planejamento helenístico. Desta maneira, os romanos herdaram e construíram sobre as tradições grega e helenística previamente estabelecidas. As cidades reticuladas continuaram sendo uma característica generalizada do mundo greco-romano. Paralelamente à forma da cidade, argumentou-se que os romanos emprestaram outras características urbanas da Grécia Clássica, especificamente a *stoa* grega. Em consequência disto, argumenta-se que as vias colunatas romanas atuam como uma *stoa* alongada. Além da forma, os romanos tomaram emprestado deste elemento urbano sua função como um abrigo contra o sol e como um espaço urbano que incorpora a zona de mercado (RABABEH et al., 2014).

Além desta influência grega, Segal (1981, apud RABABEH et al., 2014) alega que as normas da arquitetura clássica nas cidades romanas da província da Arábia poderiam ter sido influenciadas pelo planejamento urbano nativo da região. As cidades não estavam necessariamente confinadas às limitações do urbanismo helenístico e romano. É uma suposição que nos permite associar as cidades do leste romano à longa história de cidades antigas estabelecidas nesta região, onde uma vida urbana antecede por vários séculos o surgimento de cidades no mundo grego e romano. Casos relevantes são encontrados nas civilizações mesopotâmica e egípcia, com vias semelhantes identificadas em Babilônia (Aj-ibur-shapu, principal via cerimonial, que corria em direção ao portão de Ishtar) e em Luxor (avenida Phoenix).

Alternativamente, uma interpretação sociocultural surgiu na literatura posterior e aborda as ruas colunatas como uma representação metafórica do povo romano que reside fora de Roma, isto é, como um meio de "romanização" (RABABEH et al., 2014) das regiões colonizadas. Essencialmente, a hipótese se

baseia em duas premissas: de que os romanos foram capazes de modificar os planos existentes das cidades colonizadas de acordo com os módulos urbanos das cidades romanas, a fim de enviar mensagens políticas sobre sua existência e poder imperial (STIRLING, 2006); e de que construir as ruas colonatas com essa escala monumental e expressão visual direta criava uma metáfora de fluxo e conexão com a cidade natal de Roma (ZANKER, 2000).

Outra interpretação parte do fenômeno da padronização no urbanismo romano, que utilizava padrões correntes e convencionais de estruturas e ornamentos da cidade, repetindo-os em diferentes cenários para gerar cenas urbanas padronizadas (RABABEH et al., 2014). Starte (2005, p. 183, tradução livre) sugere que “[as] ruas em colonatas tendiam a mascarar os prédios públicos por trás delas e a padronizar a paisagem”<sup>9</sup> das cidades.

Em Roma, a regulamentação urbanística ganha força e torna-se veemente. Devido à carência de espaço e de água, às necessidades de defesa e às grandes dimensões, o aparelho jurídico sistematiza e codifica minuciosos regulamentos, que produzem um rígido controle sobre edificações, demolições, deslocamento, distribuição de água ou expansão urbana. A cidade é zoneada em consequência de estrutura social e de procedimentos de ordenança urbana. Devido ao espaço limitado, as construções crescem em altura: as *insulae* atingem os seis andares e substituem os *domus* - de um único piso (LAMAS, 2004).

O quarteirão romano estrutura-se em continuidade ao modelo grego. É sobretudo residencial e subdivide-se em lotes que são ocupados, cada qual, por uma *domus* ou por uma *insulae*. Aqui também as fachadas dos edifícios ou os muros são os limiões entre a rua e os espaços privados. No interior das parcelas, os espaços livres correspondem a pátios, não sobrando espaços residuais ou intersticiais. No entanto, “o aparato da habitação é muito maior em Roma do que

---

<sup>9</sup> “(...) colonnaded streets tended to mask the public buildings behind them and to standardize the landscape”.

na Grécia, o que resulta da diferente organização social: da existência de muitas famílias poderosas e também de um maior requinte e conforto no habitar” (LAMAS, 2004, p. 150).

#### **2.2.2.2 Rua medieval**

Na Idade Medieval, a rua ocupou no desenho da cidade uma posição muito divergente da que exerceu posteriormente como cenário da vida urbana. Adjacente à igreja, era a praça do mercado que instigava e abrigava o ir e vir dos indivíduos. Na rudimentar cidade medieval, as ruas caracterizavam-se mais como linhas de comunicação do que como corredores de transporte. Exíguas e tortuosas, inúmeras vezes acabavam em gargalos sem saída (MUMFORD, 2004).

Segundo Lamas, (2004) as cidades medievais eram formadas organicamente a partir da evolução das antigas estruturas romanas ou através da formação de novas cidades organizadas segundo um plano regulador, as chamadas *bastides*.

Na primeira opção, o arranjo romano original perdeu-se devido aos séculos de negligência. Quando foram ocupadas novamente, este arranjo não apresentava grande utilidade e não foi retomado integralmente. A aparência derradeira é de desordem, auxiliada pela topografia local que desfavorece os traçados geométricos (LAMAS, 2004).

Com o tempo surgem novos conceitos de desenho que renegam a escala grandiosa das cidades romanas em prol de uma morfologia intimista, que resulta na configuração e proporção das modestas cidades medievais. Praticamente todas as cidades dispunham de defesas formadas por muros, torres, fossos e muralhas, compondo um perímetro defensivo que separa o mundo urbano do rural. Devido ao espaço exíguo dentro destas defesas, a cidade vai ganhando densidade até que, eventualmente, é construído um novo limite fortificado, onde



passam a ser erigidos novos edifícios, formando uma sucessão de anéis de construções e sistemas defensivos (LAMAS, 2004). Segundo Lamas (2004, p. 152), "a muralha delimita a cidade e caracteriza a sua imagem e forma".

A rua é o componente primordial do espaço urbano na idade média. Idealizadas para a locomoção a pé ou com animais de carga, serviam à circulação e ao acesso aos edifícios. A pavimentação começa a ser empregada com regularidade a partir dos séculos XI e XII. Os edifícios, ligados diretamente às vias, possuíam fachadas de grande valor comercial, com os pisos térreos ocupados por lojas. A rua é, ademais, uma continuação do mercado e nela os habitantes negociam, compram e vendem. As ruas dão forma às quadras, que se subdividem em edifícios e em espaços abertos sobressalentes (LAMAS, 2004). Lamas (2004, p. 154) sugere que a ideia de que as cidades medievais eram insalubres e excessivamente densas deve ser vista com cautela, pois "a estreiteza das ruas seria compensada pela existência de hortas, jardins e espaços livres no interior dos quarteirões".

Conforme Sennet (2003, p. 163), "nem o rei, nem o bispo, nem os burgueses faziam a mínima ideia do que fosse urbanismo". As únicas cidades que aparentavam ter seguido um planejamento geral eram aquelas cujo estabelecimento reportava-se aos tempos romanos (SENNET, 2003). "A natureza tolhida e fragmentada da esfera pública refletia, na topografia da cidade, sua própria debilidade, carência de recursos e falta de interesse", afirma o historiador Philippe Contamine (1989, p. 439).

Os edifícios configuram o pano de fundo do espaço urbano e em períodos de expansão, invadem os espaços livres, acometendo em balanços sobre as ruas (Figura 8), sendo construídos por todo e qualquer canto, até nas pontes (LAMAS, 2004).

Segundo Contamine (1989), a malha urbana parisiense decorre deste processo, constituindo um labirinto de cortiços, becos e vielas estreitas e

tortuosas, onde a visibilidade era dificultada pela carência de espaços livres ou edifícios recuados, e onde o tráfego encontrava-se constantemente bloqueado. Para Sennet (2003), o espaço público era o que restava após a construção dos edifícios, enquanto a rua, marcada pela agressividade, consistia no que permanecia após todos os exercícios de poder e reivindicações de direitos.

FIGURA 8 - ANTIGAS RESIDÊNCIAS NA RUA WYCH, LONDRES, CERCA DE 1876



FONTE: BOOL (ca. 1876).

Segundo o autor, a economia urbana medieval tornou os muros e fachadas permeáveis. As vias urbanas incitavam a competição econômica e eram o cenário de agressivas e violentas demandas: durante a Idade Média, a criminalidade assolava as ruas (SENNETT, 2003). Frequentemente, essa violência assumia uma conotação política. "Revoltas nasciam, se propagavam e cresciam na rua" (LEGUAY, 1984, p. 198).

### 2.2.2.3 A avenida barroca

Antes de se tornar a rua moderna (pós-revolução industrial), a via de comunicação medieval fez-se avenida nas mãos dos arquitetos barrocos (PECHMAN; KUSTER, 2007). Com a generalização do uso de carroças e coches, para cujo tráfego as estreitas e tortuosas vielas medievais não se encontravam preparadas, a rua renascentista e as suas variações mais elaboradas, como a avenida, têm seu traçado retilíneo. Isto decorre também de razões estéticas. “A rua renascentista será um importante sistema de circulação, até se tornar, no barroco, um cenário - corredor para as grandes movimentações, procissões, cortejos e paradas” (LAMAS, 2004, p. 172).

No Renascimento, além de manter sua função de acesso aos edifícios, a rua passa a ser pensada como eixo de perspectiva, unindo e valorizando os diversos componentes urbanos (Figura 9). Deixa de ser apenas um trajeto funcional, para ganhar importância visual e decorativa, de aparato, propícia à locomoção das carruagens e arranjadora de efeitos cênicos e estéticos, analisa Lamas (2004).

Segundo o autor, a burguesia e a nobreza, que utilizavam as fachadas dos seus palácios para demonstrar todo seu poder e magnificência, encontraram na rua renascentista o suporte para um sistema social que se valia da arquitetura como instrumento de ostentação (LAMAS, 2004).

FIGURA 9 - VISTA DA PIAZZA DEL POPOLO, PINTURA DE GASPAR VAN WITTEL DE 1718



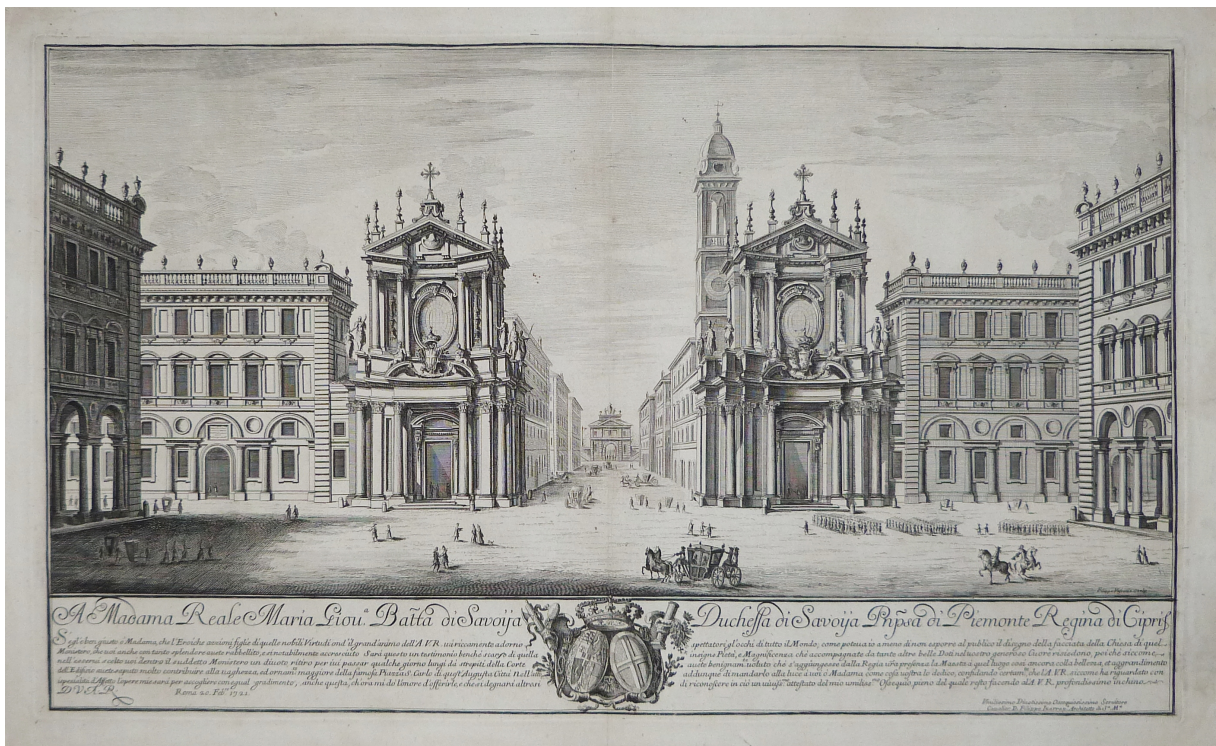
FONTE: WITTEL (1718).

A avenida foi o símbolo mais significativo da cidade barroca (MUMFORD, 2004). Conforme Pechman (1994), pela primeira vez todo o caos originado de misticismos, mitologias e crenças populares, ou seja, pelo pensamento entendido como irracional, foi ofuscado ante a visão cartesiana que buscava suprimir o mágico e o divino para conceber um universo racional, liberto dos enganos dos sentidos. É, portanto, a partir do sujeito cartesiano que a concepção cartesiana de estruturação do espaço é instituída e, de fato, implementada, resultando na concepção do espaço abstrato e na geometrização das cidades (PECHMAN, 1994).

A larga e reta avenida acolhia o novo movimento do tráfego sobre rodas e facilitava o movimento das tropas (Figura 10): uma “linha de marcha ininterrupta contribuía muito para a demonstração de força” (MUMFORD, 2004, p. 401). Para Pechman (1994) a avenida era também, em sua essência, uma encenação, uma estética palaciana. Com o desenvolvimento deste tipo de via urbana, “a dissociação entre as classes superiores e inferiores toma forma na própria cidade (...) A parada cotidiana dos poderosos torna-se um dos dramas capitais da cidade

barroca” (MUMFORD, 2004, p. 402). Segundo Mumford (2004), na cidade medieval, todas as classes sociais tinham de conviver amontoadas nas ruas, no mercado e na Catedral. No barroco, as avenidas surgiram no interior das cidades como o mais expressivo exemplo do afastamento entre as classes sociais. Era para as classes dominantes - a nobreza, a burguesia e a realeza - que as avenidas eram abertas; era para deixar mais veloz e aprazível o tráfego nos coches e carruagens que estas foram traçadas e pavimentadas. “Os ricos rolam pelo eixo da grande avenida; os pobres estão afastados do centro, na sarjeta; e, finalmente, uma faixa especial é destinada ao pedestre comum, a calçada” (MUMFORD, 2004, p. 402).

FIGURA 10 - VISTA REPRESENTANDO A PIAZZA SAN CARLO EM TORINO



FONTE: JUVARRA; VAVASCONI (1721).

No período clássico será estabelecida uma grande continuidade entre a rua e as fachadas dos edifícios que as margeiam. A partir do desenho ordenado e repetitivo das fachadas, as ruas adquirem uniformidade e pujança plástica e se tornam os elementos de maior importância na definição da forma das cidades,

sendo, por fim, hierarquizadas de acordo com sua importância funcional e perfil. A arborização começa a ser empregada por motivos funcionais, climáticos e estéticos (LAMAS, 2004).

Desta forma, a cidade clássica adquire forte unidade estética e visual. A configuração dos edifícios torna-se um instrumento de composição urbana e o desenho urbano perpassa para a composição das fachadas, exigindo um planejamento minucioso e o domínio sobre a indisciplina dos construtores, compelindo-os a obedecer às normas rigorosas. Até mesmo em circunstâncias onde o projeto era inexistente, o emprego reiterado de elementos e detalhes construtivos concede uniformidade plástica à paisagem urbana (LAMAS, 2004). Segundo Kostof (1992), o clímax da regulamentação estética das ruas é o orgulho do desenho urbano barroco.

#### **2.2.2.4 A rua pós-revolução industrial**

Entretanto, afirmam Pechman e Kuster (2007), a avenida barroca, ofuscada pelo brilho dos salões da corte, ainda não exprime a cidade. A rua, por sua vez, não possui ainda densidade urbana satisfatória para ser metonímia da cidade. Para os autores, é só no final do século XVIII e, principalmente, no século XIX, que a rua se transforma num dos cenários fundamentais da vida urbana, a partir do extraordinário crescimento urbano, devido ao aumento de indivíduos migrantes do campo pela evolução do capitalismo na Europa, que as cidades experimentaram o completo extremismo da vida urbana, culminando em sua reestruturação com o objetivo de albergar as novas forças dominantes (PECHMAN; KUSTER, 2007).

A cidade deixa de ser o lugar de consumo da corte. A rua, por sua vez, deixa de ser um simples caminho de comunicação ou uma deslumbrante avenida para o desfile de tropas e carruagens, para tornar-se a rua das multidões

(PECHMAN; KUSTER, 2007). Engels, em "A situação da classe operária na Inglaterra em 1844", transmitiu consternada impressão sobre a rua:

O próprio burburinho das ruas tem algo de repulsivo, algo contra o qual a natureza humana se rebela. As centenas de milhares de pessoas de todas as classes e condições que passam umas pelas outras na multidão, não serão todas elas seres humanos com as mesmas qualidades potenciais, e com o mesmo interesse em ser felizes? (ENGELS, 1892, apud WILLIAMS, 1990, p. 292)

A rua mostrava-se sob os estigmas do vício e do perigo, sendo necessário refrear suas ameaças: as doenças e epidemias, a libertinagem, a prostituição, a miséria, os tumultos, a selvageria, a barbárie, a revolta, os motins e a revolução. Tortuosa, estreita, suja, mal pavimentada, escura e úmida: retratada como sucessora da rua medieval (Figura 11), a rua é entendida pelas autoridades como o principal impedimento à modernização das cidades (PECHMAN; KUSTER, 2007).

Conforme Alliez (1988, apud PECHMAN; KUSTER, 2007), para os higienistas, engenheiros, autoridades públicas e a imprensa, mostrava-se necessário transformar a mentalidade sórdida que fazia parte do cotidiano medieval. Esta ruptura, no entanto, só se daria a partir da eliminação de certas atividades da vida pública e a instituição de uma nova maneira de se viver no espaço urbano, definida pela linha reta e seus corolários (PECHMAN; KUSTER, 2007).

FIGURA 11 - DUDLEY STREET, SEVEN DIAL DE 1872



Fonte: DORÉ (1872).

Segundo Lamas (2004), ao longo do século XIX a cidade deixa de consistir numa entidade física demarcada para espalhar-se pelo território, dando início ao processo de espraiamento urbano e à indefinição dos perímetros urbanos. Em razão da emergência de uso de solo pela industrialização e do crescimento demográfico, a cidade ocupa o campo e se esparrama descontroladamente para o exterior das muralhas e fortificações. Num segundo momento, ocorre a destruição destas muralhas, cujas áreas desocupadas são aproveitadas para a implantação de anéis viários envolventes, que dão origem aos bulevares (LAMAS, 2004).



De início, o bulevar foi uma fronteira entre a cidade e o campo. Sua estrutura repousa sobre as muralhas defensivas das cidades, que no período barroco eram geralmente feitas de terra. A prática de plantar árvores nestes baluartes<sup>10</sup> remonta ao final do século XVI, e era recomendada a partir do argumento de que muralhas arborizadas ocultariam a extremidade precisa da cidade do inimigo que se aproximava, especialmente em áreas planas e com pouca vegetação. Para os engenheiros militares, as raízes das grandes árvores eram um meio de fortalecer os aterros contra o fogo concentrado de canhões durante uma tentativa de invasão. Quando a visibilidade se tornava um problema, as árvores eram cortadas ou podadas. Os cidadãos, no entanto, viram a possibilidade da implantação de um agradável passeio sombreado com belas vistas do campo partindo do alto. Foi essa noção que prevaleceu onde quer que os muros dos baluartes perdessem sua urgência como meio de defesa (KOSTOF, 1991).

Em 1670, com a destruição das muralhas medievais de Paris e o preenchimento dos antigos fossos, estes locais foram transformados em amplos passeios elevados, plantados com duplas fileiras de árvores e acessíveis a carruagens e pedestres. Eram atravessados apenas por algumas ruas onde existiam os antigos portões da cidade, substituídos por grandes arcos triunfais. Essas muralhas arborizadas acabaram tornando-se um sistema de passeios públicos conectados, uma zona de lazer na periferia da cidade, não tendo sido idealizados, num primeiro momento como artérias de transporte. De início, foram chamados de "*cours*" ou "*remparts*" (muralhas), mas logo o termo que pegou foi bulevar, nome de um baluarte existente ao norte de portão *Saint Antoine*, o *Grand Boulevard*. No final do século XVIII, as avenidas do extremo oeste de Paris estavam repletas de lojas de luxo, cafés e teatros (KOSTOF, 1991).

---

<sup>10</sup> Do provençal *baloart* e do holandês *bolwerk*.

No início do séc. XIX, Paris era um tormento do ponto de vista da mobilidade. Passados mil anos de história, a cidade era conformada por uma trama de ruas tortuosas e irregulares. Até a segunda metade do século, levava-se duas horas para realizar um trajeto de carruagem do Campo de Marte ao Jardim das Plantas, gastando mais tempo do que a pé. O barão Haussmann, nomeado por Napoleão III como diretor de planejamento na década de 1850, rearranjou a cidade durante duas décadas, unindo suas diferentes regiões através de um sistema de tráfego baseado no traçado de três redes de bulevares que a cortavam de um lado ao outro, e que trazia consigo uma série de implicações políticas (SENETT, 2018).

Os insurgentes das duas últimas revoluções que antecederam a nomeação de Haussmann (1830 e 1848) ocuparam as ruas tortuosas montando barricadas, bloqueando o acesso de soldados e da polícia. O traçado retilíneo de Haussmann dificultava a implantação destas barreiras. As ruas largas possibilitavam a entrada de canhões puxados por cavalos, atirando por cima e por trás dos edifícios alinhados dos dois lados da via, o que refletia uma transformação na relação entre as engenharias civil e militar (SENETT, 2018).

Segundo Haussmann (1893, p. 54, tradução livre), “tratava-se do *éventrement* [abertura, estripamento] da Velha Paris, do bairro dos motins, das barricadas, por uma larga via central, perfurando [atravessando] de ponta a ponta esse labirinto [de ruas] quase impraticável<sup>11</sup> (...)” (Figura 12). Era “Paris cortada a golpes de sabre, suas veias abertas (...) atravessada por esplendidas vias militares, que colocarão os fortes [construções militares] no coração dos velhos bairros<sup>12</sup>”

---

<sup>11</sup> C'était l'éventrement du Vieux Paris, du quartier des émeutes, des barricades, par une large voie centrale, perçant, de part en part, ce dédale presque impraticable (...).

<sup>12</sup> Paris slashed with sabre cuts, its veins opened (...) traversed by splendid military roads which will bring the forts into the heart of the old neighbourhoods.

constatava Emile Zola no seu romance "La Curée" (ZOLA, 2004, p. 69, tradução livre).

FIGURA 12 - ABERTURA DA AVENIDA L'OPÉRA, EM DEZEMBRO DE 1876



Fonte: MARVILLE (1876).

No entanto, esta seria uma redução muito simplista do caráter específico do boulevard. Atendida esta demanda defensiva, Haussmann pretendia que sua rede de boulevares cumprisse objetivos sociais mais positivos, abrindo os parques do centro da cidade aos parisienses. Com este intuito, criou ainda outros três parques, na extremidade ocidental da cidade e ao nordeste e sudeste do centro (SENNET, 2018).

Segundo Sennet (2018, p. 45), tendo sido criados, Haussmann alinhou nas calçadas dos boulevares edifícios destinados às novas classes médias parisienses – estes cidadãos dificilmente fenestriariam seus bens a fim de erguer barricadas. Estas moradias tinham seus pátios ocupados por lojas e oficinas, atendendo ao

bairro. O primeiro pavimento era ocupado pelos ricos, sendo os andares superiores organizados sistematicamente de maneira que, subindo as escadas, encontravam-se os moradores “respeitáveis, mas menos abastados”, sendo os sótãos relegados aos criados. As gigantescas multidões de trabalhadores eram também escondidas detrás destas linhas de edifícios, em bairros decadentes. “A ecologia econômica da nova cidade parecia roupa íntima suja por baixo de um vestido de baile” (SENNET, 2018, p. 45).

Arrasada a Paris medieval e abertos os bulevares onde antes a plebe das ruas nutria seus vícios, a cidade de Paris tornou-se algo como um centro do mundo urbano. Esta transformação causou reações positivas e negativas na população e nos artistas da época (PECHMAN; KUSTER, 2007). Victor Hugo (1910) lamentou a destruição das ruas medievais: “A velha hidra Lutécia [antigo nome de Paris] está morta; não mais ruas anárquicas correndo em liberdade, rudes (...) Alinhamento! essa é a palavra da ordem atual.<sup>13</sup>” (HUGO, 1910, p. 451). Balzac, no entanto, se desfaz de amores por este novo espaço urbano em sua obra “*Histoire et physiologie des boulevards de Paris*”:

Toda capital tem seu poema onde ela se exprime, onde ela se resume, onde ela é mais particularmente ela mesma. Os bulevares são hoje em dia para Paris aquilo que foi o grande canal para Veneza, aquilo que é a Corsia dei Servi em Milão, o Corso em Roma, a Perspectiva em Petersburgo (...) Lá está a liberdade da inteligência, lá está a vida! Uma vida extravagante e fecunda, uma vida comunicativa, uma vida quente..., uma vida alegre, uma vida de contrastes<sup>14</sup> (BALZAC, 1845, s. p., tradução livre).

---

<sup>13</sup> La vieille hydre Lutèce est morte ; plus de rues Anarchiques, courant en liberté, bourruées (...) Alignement ! tel est le mot d'ordre actuel.

<sup>14</sup> Toute capitale a son poème où elle s'exprime, où elle se résume, où elle est plus particulièrement elle-même. Les Boulevards sont aujourd'hui pour Paris ce que fut le Grand Canal à Venise, ce qu'est la Corsia dei Servi à Milan, le Corso à Rome, la Perspective à Pétersbourg (...) Là est la liberté de l'intelligence, là est la vie ! une vie étrange et féconde, une vie communicative, une vide chaude, (...) une vie amusante, une vie à contrastes.

O bulevar representa Paris, que por sua vez simboliza a modernidade urbana no âmbito mundial. Ao longo do 2º Império (1852-1870) o bulevar vai progressivamente adquirindo importância (PECHMAN; KUSTER, 2007), destacando-se como o lugar do luxo exagerado, do dinheiro, da frivolidade e do acaso, opondo-se à rua, associada ao povo, a pobreza e a revolta (GEORGEL, 1986, apud PECHMAN; KUSTER, 2007). Segundo Pechman e Kuster (2007), a disputa entre a rua e o bulevar atua como uma metáfora da luta de classes. A rua manifesta a força popular e passa a ser vista como um vestígio do passado inconveniente da cidade, enquanto o bulevar personifica o poder da elite, sendo expresso como um retrato da modernidade (PECHMAN; KUSTER, 2007) (Figura 13).

FIGURA 13 - BOULEVARD SÉBASTOPOL, ENTRE 1853 E 1870



Fonte: MARVILLE (entre 1853 e 1870).

Ao longo do tempo, as fachadas comerciais dos pisos térreos dos bulevares passaram a abrigar um grande número de cafés, que espalhavam suas mesas nas amplas calçadas, separadas dos leitos carroçáveis por fileiras de árvores (Figura 14), atuando como um feliz contraponto aos desígnios iniciais de Haussmann, tendo sido transformados em estabelecimentos populares, e não excludentes, pela cidade. As massas que ocupavam estes cafés não correspondiam às perigosas multidões temidas anteriormente pela burguesia (SENNET, 2018).

FIGURA 14 - EDMOND-GEORGES GRANDJEAN, "LE BOULEVARD DES ITALIENS" DE 1876



Fonte: GRANDJEAN (1876).

Com o bulevar surge o *flanêur*, termo cunhado pelo poeta Charles Baudelaire, para indicar um novo sujeito que troca os atributos de sua vida burguesa por símbolos da vida pública das ruas (PECHMAN; KUSTER, 2007) e que "(...) entre os muros dos prédios, vive, experimenta, reconhece e inventa tanto quanto os indivíduos ao abrigo de suas quatro paredes" (BENJAMIN, 1989, p. 194).

Segundo Sennet (2018), com o bulevar surge também um novo tipo de comércio: a descomunal loja de departamentos, que, por sua vez, dependia, em certa medida, de uma novidade construtiva: a janela envidraçada. Devido ao seu custo elevado, o vidro era raramente utilizado até o final da idade média, tendo seu uso sido generalizado aos poucos, com o emprego de lâminas pequenas, de fácil instalação e manuseio. É só a partir da década de 1840 na França e na Holanda, que são produzidas em escala industrial as primeiras grandes vidraças, cujas lâminas eram fixadas em esquadrias de ferro que as envolviam com maior rigidez do que os batentes de madeira tradicionais (SENNET, 2018).

Localizadas no térreo dos edifícios, as lojas de departamentos criaram o que Marx chamou de “fetichismo da mercadoria”, pois, ao invés de exibir o máximo de itens possível, nas vitrines emolduradas no fundo e nas laterais, como num cenário de teatro, eram expostas apenas uma ou duas mercadorias, retirando-as da categoria de pura e simples utilidade (SENNET, 2018).

As lojas de departamentos contrastavam nesta suntuosidade teatral com as passagens: galerias com cobertura de ferro e vidro talhadas na trama das grandes ruas, possuindo em sua parte interna uma sequência de pequenas lojas. Na passagem do século XVIII para o XIX, vão surgindo em Paris intrincadas tramas destas veias comerciais protegidas das intempéries (SENNET, 2018), como a do Cairo, de l'Opéra (Figura 15), a Vivienne ou a Véro-Dodat, várias delas hoje já demolidas. Walter Benjamin (2005) considerava que o comércio e o tráfego eram os dois componentes da rua. Segundo ele, nas passagens, o tráfego é rudimentar, estando parcialmente extinto:

(...) A passagem é apenas rua lasciva do comércio, só afeita a despertar os desejos. Mas como nessa rua os humores deixam de fluir, a mercadoria viceja em suas bordas, entremeando relações fantásticas como um tecido ulcerado. - O flâneur sabota o tráfego. Ele também não é comprador. É mercadoria (BENJAMIN, 2005, p.85).

Em sua obra intitulada *Passagens*, Benjamin (2005) observa a implementação de uma nova sociabilidade burguesa nestas galerias, onde casa e rua se confundem. Segundo o filósofo era possível encontrar “diante da entrada de uma passagem uma caixa de correio - uma última oportunidade de enviar um sinal ao mundo que se abandona” (BENJAMIN, 2005, p. 127).

FIGURA 15 - PASSAGE DE L'OPÉRA FOTOGRAFADA POR CHARLES MARVILLE POR VOLTA DE 1868



Fonte: MARVILLE (ca. 1868).

De início, muitas passagens foram criadas através da conexão entre edifícios existentes através das coberturas de vidro com armação de ferro. Ao longo dos anos, os limites e caminhos entre os prédios foram sendo retificados, levando-as atualmente a aparentarem redes, o que é, na verdade, uma impressão retrospectiva. A rede de bulevares era provida de transporte público rápido e em grande escala, que abastecia as lojas de departamentos, enquanto as galerias



eram abastecidas pelos pedestres e se expandiam em pequena escala, paulatinamente (SENNET, 2018). Segundo Benjamin (2005, p. 127) “em 1839, era elegante levar consigo uma tartaruga quando se passeava. Isto dá uma ideia do ritmo do flunar nas passagens”.

### **2.2.3 Morte (precoce) da rua**

Conforme o bulevar foi ganhando importância como sinônimo da cidade e do progresso, a rua, cada vez mais, era mal vista pelas autoridades. Contê-la, enquadrá-la, refrear seus abusos e sua sociabilidade são assuntos que perpassaram o século XIX e se espalharam pelo século XX (PECHMAN; KUSTER, 2007).

A expansão urbana das cidades europeias para o subúrbio causou a ampliação da ocupação do solo com alteração dos padrões espaciais e urbanísticos. Segundo Lamas (2004), no subúrbio, a rua transforma-se em um simples percurso. O quarteirão é extinguido, ao passo em que a baixa densidade e a residência unifamiliar não possuem a estrutura e o vigor necessários para constituir um autêntico espaço urbano, que tem sua relação com o edificado sobreposta pela vegetação e pela arborização. O cuidado que denotavam os espaços coletivos é direcionado aos espaços privados. As construções são individualizadas, situando-se em meio aos lotes, envoltas por jardins, deixando de se relacionarem diretamente com a rua (LAMAS, 2004).

As fachadas recuadas não atuam mais como a interface entre os espaços público e privado, papel que passa a ser desempenhado pelo fechamento do lote, a grade ou muro. Num primeiro momento, os lotes conservam seu caráter individual, porém, tendem a desaparecer a partir do início do século XX, devido à

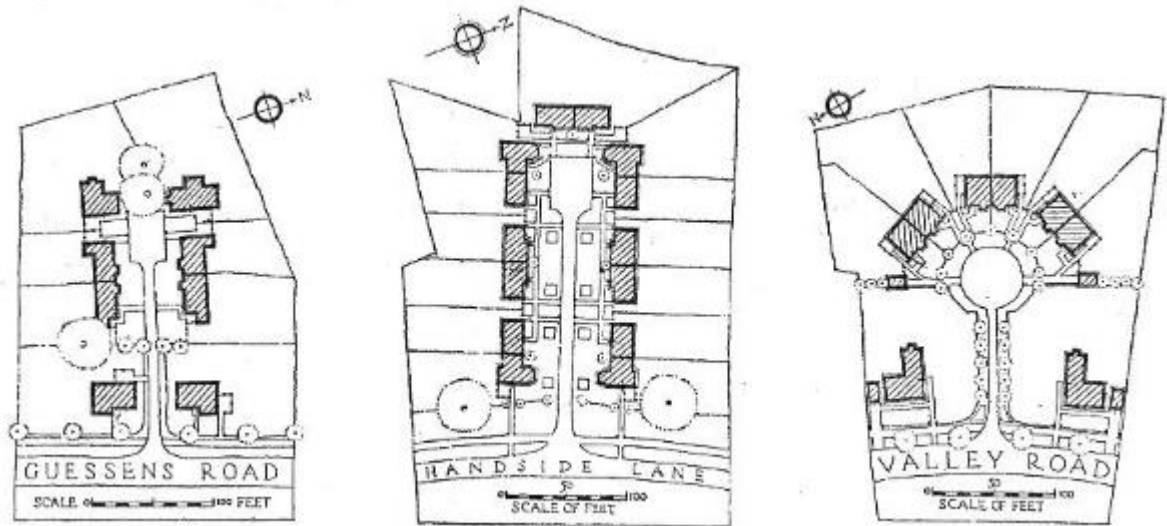
desprivatização do solo e à implantação de edificações no terreno de forma livre (LAMAS, 2004).

Os subúrbios do séc. XIX introduzem um novo padrão de ocupação urbana que apresenta algumas alternativas à morfologia tradicional, culminando em uma significativa ruptura a partir do surgimento da cidade-jardim. Estes novos modelos constituem uma compreensão distinta do habitar, que prepara e precede as rupturas morfológicas da cidade moderna (LAMAS, 2004). Segundo Lamas,

o conceito da "cidade-jardim" forma-se no ambiente britânico do último quartel do século XIX, na procura de soluções para o crescimento das grandes cidades, e consubstancia-se no livro de Howard, publicado em 1898, "*Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform*". No texto de Howard, a cidade-jardim constituía um diferente modelo de organização social, económica e territorial. A sua concretização implicaria um novo ambiente residencial de baixa densidade com predominância de espaços verdes (LAMAS, 2004, p. 311).

A paisagem da cidade-jardim seria dominada por áreas arborizadas e ajardinadas que concederiam o estrito acesso visual e físico a todos os espaços. Raymond Unwin, célebre arquiteto das cidades-jardim, inseriu modificações à morfologia tradicional das cidades, premeditando algumas das ideias modernistas. Prenunciando a unidade de vizinhança, Unwin busca compor pequenas comunidades de pessoas, explorando novas tipologias de organização como o agrupamento (Figura 16), que consistia num conjunto de edificações residenciais dispostas em torno de um ramo de rua sem saída (*cul-de-sac*), sistema que vai obrigatoriamente dar acesso ao interior do quarteirão, dando início ao seu processo de dissolução (LAMAS, 2004). Conforme Lamas (2004,) o agrupamento vai deslocar para si algumas das funções da rua como lugar de práticas sociais, de convivência e de acesso às residências, tornando-a somente espaço de circulação. O agrupamento dá origem a uma classe intermediária entre o espaço público da via e o espaço privado das moradias, ofertando um espaço semipúblico que dá suporte às relações sociais de vizinhança.

FIGURA 16 - VARIAÇÕES TIPOLOGICAS DO TEMA DO AGRUPAMENTO PARA A CIDADE-JARDIM WELWYN, POR UNWIN



FONTE: Adaptado de PANERAI, CASTEX, DEPAULE (2013).

O antigo beco é ressignificado e imprime distinção ao acesso às residências, que deixam de ter contato direto com a rua barulhenta e agitada, dotando o local de tranquilidade. O quarteirão tem sua forma fechada e maciça dissolvida através da inserção das ruas sem saída interiores. Para aproveitamento dos terrenos, em seu perímetro ainda serão implantadas residências unifamiliares que defrontam a via pública (LAMAS, 2004).

A partir dos exemplos da cidade-jardim ocorre uma progressiva dissolução do quarteirão tradicional e, com isso, também da rua. As experiências holandesas e alemãs são fundamentais para a compreensão deste processo, que culmina na cidade moderna.

O urbanismo holandês do início de séc. XX é marcado por desígnios progressistas e procedimentos incomuns para o período, como preocupações com questões sociais; municipalização do solo; planejamento a longo prazo; produção seriada e construção em massa de habitações (LAMAS, 2004).

Paralelamente, o alojamento, os edifícios e o quarteirão são objetos de uma intensa exploração, em que este último vai sendo modificado gradativamente, até parar de existir, configurando um dos encadeamentos mais significativos na transformação da morfologia urbana rumo à cidade moderna (LAMAS, 2004).

No plano elaborado para Amsterdã por Berlage - arquiteto e urbanista holandês, considerado o pai da arquitetura moderna no país -, os quarteirões não se comportam como elementos independentes, pois resultam do sistema viário e das malhas urbanas. A integridade do tratamento arquitetônico é concentrada na rua ou na praça, permitindo que edifícios projetados de maneira diversa estejam presentes num mesmo quarteirão, como consequência das particularidades de cada rua que o ladeia (LAMAS, 2004).

Transformações mais importantes se dão no centro do quarteirão. Na Holanda, tradicionalmente, as habitações térreas e de contato direto com a rua possuem um pequeno jardim em seus fundos. Inicialmente é introduzida uma rua de serviço que permite o acesso aos jardins privados pelo interior da quadra. Num segundo momento, a dimensão destes jardins privados diminui com o respectivo aumento da largura desta via interna, a qual se transforma em espaço semicoletivo, sendo dotada de áreas voltadas ao lazer infantil e jardins. Mais tarde, este espaço irá acolher equipamentos como a biblioteca e a escola, sendo também acessível da rua (LAMAS, 2004).

Esta transformação chega ao ápice depois de 1930, quando uma das laterais do quarteirão deixa de existir, reduzindo sua forma a um simples "U". A rua é prolongada direta e visivelmente no interior da quadra, que se torna espaço público arborizado e ajardinado. Posteriormente, atinge-se a dissolução da quadra: "o espaço retangular entre quatro ruas é ocupado por blocos paralelos ou por um único bloco (...), desaparecendo a identificação com o quarteirão" (LAMAS, 2004, p. 326).

Entre 1918 e 1930, após a Revolução Alemã, Frankfurt torna-se um núcleo de investigação da arquitetura e urbanismo. A conjuntura política e econômica do período, em conjunto com o apoio dos sindicatos, assegurou uma produção habitacional em massa perante as capacidades técnicas da indústria da construção nacional. Destacam-se, no período entre 1925 e 1930, relacionadas ao conjunto de ideias e conceitos da cidade-jardim, a construção das *Siedlungen* (Figura 17), que consistiu na edificação de 15.000 unidades habitacionais em resposta à vasta demanda por moradia do operariado (ZAPATEL, 2017).

FIGURA 17 - FOTOGRAFIA AÉREA DO SIEDLUNG WESTHOUSEN, PROJETADO ENTRE 1929 E 1931

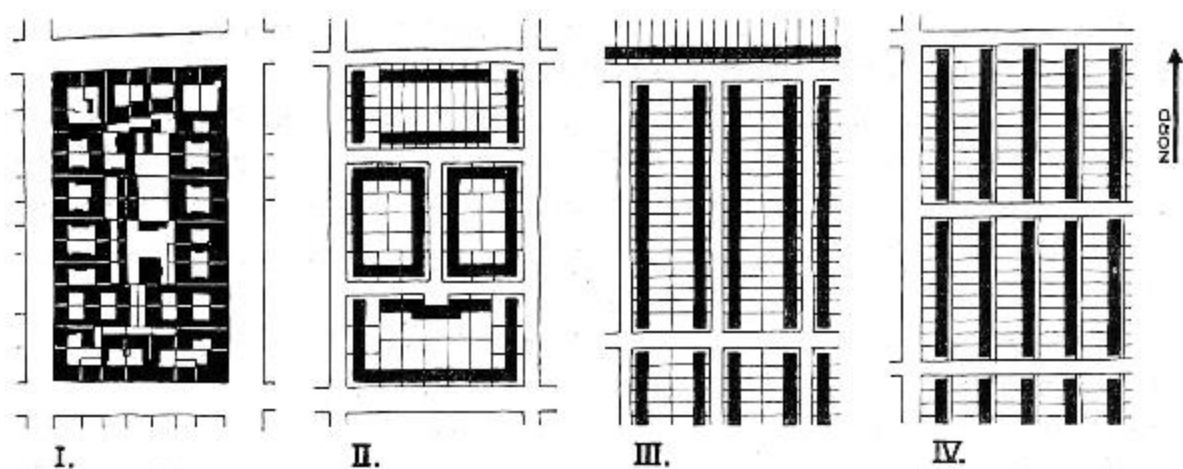


FONTE: MCKAY (2016).

Este processo decorre da vinda do arquiteto Ernst May (1886-1970) a Frankfurt em 1925, onde ocupou o cargo de diretor da Oficina de Planejamento Urbano, sendo encarregado pelos segmentos de planejamento habitacional, padronização da construção e administração de recursos, o que o tornava peça chave na delimitação da política habitacional (BORNGRÄBER, 1979).

May sintetiza a transformação do quarteirão, partindo da cidade tradicional até às experiências de Frankfurt, num artigo que publica em 1930, na revista *Das Neue Frankfurt*, criada pelo arquiteto com o intuito de informar a população. Num esquema composto por quatro desenhos (Figura 18), ele delinea a história do tecido urbano até 1930 (LAMAS, 2004).

FIGURA 18 - ILUSTRAÇÃO DE ERNST MAY PARA O ARTIGO "DAS NEUE FRANKFURT: INTERNATIONALE MONATSSCHRIFT FÜR DIE PROBLEME KULTURELLER NEUGESTALTUNG"



FONTE: MAY (1930)

Segundo o arquiteto, esta transformação ocorre, inicialmente, com a libertação da parte interna do quarteirão, tornando-a espaço público ou semicoletivo. Num segundo momento, perde-se a continuidade do perímetro fechado, embora seja mantido ainda o alinhamento e a unidade dos edifícios. Num outro momento, é diminuída a densidade e são eliminados dois lados da quadra, restando duas fileiras de edifícios paralelos à rua, resultando em duas fachadas principais: a frontal, de maior importância e de caráter público, sendo voltada para a rua, e a posterior, de caráter privado, abrindo-se para o interior da quadra (LAMAS, 2004).

Conforme Lamas (2004), mantêm-se ainda jardins privados, subordinados ao térreo dos edifícios, e que posteriormente serão substituídos por jardins e

espaços públicos. Nas palavras do autor: “mais alguns ‘progressos’ e os edifícios abandonarão a direção das ruas, passando a orientar-se pelo movimento solar na planta livre” (LAMAS, 2004, p. 334).

Enxergando o desenho urbano a partir do alojamento, os técnicos defrontaram-se de imediato com tópicos relativos a higiene, salubridade e desempenho, avançando em direção à cidade moderna. A relação entre o alinhamento predial e a rua era reprovada por incômodos derivados do trânsito automotor - como ruídos, gases e poeira - e pela emergência de luz solar (LAMAS, 2004).

Em 1929, no início de seu livro intitulado “Urbanismo”, Le Corbusier declara: “a cidade já não pode subsistir, a cidade já não mais convém. A cidade está velha demais” (CORBUSIER, 1976, p. 9). Segundo Lamas (2004, p. 346), “é contra a morfologia da cidade tradicional que a urbanística moderna assenta as suas baterias e trava um combate sistemático. Nessa batalha, o quarteirão e a rua serão alvos principais, na medida em que constituem a sua expressão essencial”. No delineamento que o modernismo traça para a nova cidade (voltada ao tráfego de automóveis) não há espaço para as ruas do século XIX, tomadas pela multidão. A divisão funcional da cidade, um dos objetivos deste novo ordenamento, propunha eliminar a miscelânea de atividades que configuravam o espaço urbano até então, eliminando também, desta maneira, o expressivo número de pessoas que circulavam a pé nas ruas. Eliminar a rua era uma forma eficiente de atingir este objetivo (PECHMAN; KUSTER, 2007).

“Precisamos matar a rua!”<sup>15</sup>, brada Le Corbusier. Inspirados por ele, influentes autores que irão ditar os rumos da arquitetura funcionalista, confirmam este ponto de vista: “não há mais lugar para a rua urbana, com tráfego pesado

---

<sup>15</sup> Le Corbusier, na nona conferência “Amis des Arts” em Paris, em 18 de outubro de 1929. Citado em: MOHOLY-NAGY, 1968, p. 274-275.

correndo entre fileiras de casas; não se pode permitir que isto persista” declara Sigfried Giedion, na conclusão de “Tempo, espaço e arquitetura” (GIEDION, 1978, p. 823).

A rodovia, que se destina exclusivamente à passagem do trânsito automotor, substitui a rua, mudança que configura um dos principais atributos da cidade modernista - concebida para o incremento de espaços e fluxos e não para hospedar a pluralidade de seus usuários (PECHMAN; KUSTER, 2007).

A morfologia da cidade moderna, conforme constata Lamas (2004), consiste em volumes e objetos pousados no território e não em espaços urbanos, praças, largos, ruas e avenidas. Estrutura-se em conjuntos de edifícios isolados, orientados em relação ao sol, arejados e distanciados uns dos outros; que albergam dentro de si as funções da cidade de maneira geral (Figura 19).

FIGURA 19 - LE CORBUSIER, UNITÉ D'HABITACIÓN (CITÉ RADIEUSE) DE MARSELHA



FONTE: BACON (2015).



Ao longo da história, o trânsito foi ocupando um papel cada vez mais importante, tendo sido a circulação priorizada sobre outras funções urbanas. Paulatinamente, as calçadas foram diminuindo. Cruzamentos entre vias tornaram-se cada vez mais complexos e perigosos, sendo somados aos conflitos entre funções os conflitos entre pedestres, automóveis, e veículos não-motorizados, panorama que se complica ainda mais com o desenvolvimento de diferentes modais de transporte. Multiplicaram-se os acidentes de trânsito, devido, primeiramente aos bondes, que surgiram numa cultura urbana que não possuía experiência alguma com transportes mecanizados, e depois com os automóveis, cuja velocidade permitida na cidade chega a ser dez vezes superior à do pedestre. As respostas iniciais a estas transformações resumiam-se em organizar a coexistência, tendo sido necessário projetar novos espaços destinados à mobilidade (ASCHER, 2010).

Segundo Ascher (2010), foi nessa conjuntura de transição de escala das aglomerações e do aumento da mobilidade que os urbanistas se esforçaram em conceber a rua moderna. Seguindo o entendimento da época, em especial o taylorismo e a divisão do trabalho como forma de ampliar a produtividade, foram concebidas maneiras de especializar múltiplas funções no espaço. De início, surgiu o zoneamento, destinando cada setor da cidade a um ou outro uso específico. Posteriormente, Le Corbusier e a Carta de Atenas anunciaram que as vias urbanas teriam de ser destinadas à circulação e hierarquizadas conforme as velocidades. Enfim, Buchanan<sup>16</sup> evidenciou inovadores métodos de separação e de associação entre as diversas ruas especializadas (ASCHER, 2010).

A formulação das vias urbanas, como também das cidades - dado sua íntima correlação - vem sendo progressivamente marcada pelas lógicas de

---

<sup>16</sup> Colin Buchanan (1907 - 2001) foi um arquiteto, engenheiro civil e urbanista britânico, cuja obra "*Traffic in Towns*", publicada no Reino Unido em 1963, moldou o desenvolvimento da paisagem urbana pelas décadas seguintes.

estruturação da mobilidade, com ênfase na maximização do tráfego. As cidades se organizaram em função da física dos fluidos: partia-se de vultosos eixos que asseguraram os principais volumes, complementados com ramais secundários e terciários, responsáveis pela distribuição de pessoas e bens aos seus destinos. Consistia no mesmo sistema utilizado em redes sanitárias, de distribuição de gás, água e eletricidade, cujas redes sobrepunham-se, ditando um modelo urbano de fluxos e tramas (ASCHER, 2010).

Com o crescimento urbano, a conurbação e a metropolização das cidades, as grandes artérias de tráfego ganharam importância cada vez maior. Substituindo as ruas como estrutura vertebral da metrópole, as rodovias foram configuradas contra o espaço público tradicional da rua, tornando-se a negação de sua essência (MONTANER, 2014). Este contexto se alastra até a atualidade. “A rua morreu”, afirma Rem Koolhaas (2014, p. 34), confirmando o presságio de Le Corbusier, ao considerar a cidade contemporânea, genérica e desprovida de identidade. Segundo o autor “essa descoberta coincidiu com as frenéticas tentativas da sua ressurreição” (KOOLHAAS, 2014, p. 34).

#### **2.2.4 A rua reivindicada e reinventada**

Ao mesmo tempo em que a rua deixa de ser metonímia de cidade, ela passa também a ser reivindicada e ressignificada como espaço urbano peatonal em meados do século XX, no pós-guerra, com experiências de reconstrução de cidades desoladas na Europa.

A separação entre os fluxos de pedestres e de veículos remonta à delimitação das calçadas, no início dos assentamentos urbanos. Vias peatonais estiveram sempre presentes nas cidades ao longo da história. No entanto, a ideia

da instituição de ruas de pedestres como uma maneira de requalificar os centros urbanos surge no início do século XX e tem seu ápice no pós-guerra.

Segundo Gil (2015) a pedestrianização surge quando se torna necessário separar o pedestre de outras formas de transporte com as quais ele compartilhava o espaço, como cavalos, coches, carroças, e posteriormente, os automóveis. Naquele momento, as autoridades agem neste sentido, com o intuito de garantir a segurança dos pedestres e, acima de tudo, obter condições ideais de circulação para os meios de transporte mais rápidos e pesados. Muitos urbanistas começaram a considerar também os problemas derivados do trânsito rodoviário, incluindo a poluição e deterioração do meio ambiente (GIL, 2015).

A pedestrianização irá ocorrer através de dois processos: através da criação de novos planos urbanísticos com áreas de pedestres; e da elaboração de projetos de urbanização peatonal em espaços consolidados.

Primeiramente, cabe destacar os planos urbanísticos das novas cidades que incluíam elementos peatonais específicos. É possível encontrar evidências de ruas exclusivas para pedestres e separadas do trânsito nas cidades-jardim. Em Letchworth, na Inglaterra<sup>17</sup>, as vias eram separadas por sua largura e por seu uso independente para pedestres. Exemplos similares irão ocorrer no subúrbio de Essen, na Alemanha, onde serão construídas ruas estreitas e confortáveis nas quais o tráfego de automóveis é inexistente; e na cidade-jardim de Radburn, em Nova Jérsei, Estados Unidos, construída em 1929, dotada de espaços verdes públicos interligados por uma rede de percursos peatonais onde eram locadas escolas e lojas (GIL, 2015).

Outros casos importantes são os das chamadas “*New Towns*” inglesas, projetadas entre 1946 e 1955, cujo desenho era baseado na separação dos

---

<sup>17</sup> Primeira cidade-jardim, fundada em 1903 e projetada pelos arquitetos Richard Barry Parker e Raymond Unwin.

modos de transporte. Seu resultado consiste, de maneira geral, em áreas comerciais parcialmente pedestrianizadas e dotadas de convenientes acessos para veículos, salvo o caso da cidade de Stevenage, onde, em 1953, é construída uma área de pedestres que consiste no partido de todo o projeto e que se torna responsável por consolidar seu centro como o mais visitado da Grã-Bretanha (GIL, 2015).

Ao longo das décadas de 1940 e 1950 a criação de novas cidades planejadas com áreas destinadas aos pedestres é amplamente discutida pelos urbanistas, que colocam estas ideias em prática de forma pioneira em Coventry, Grã-Bretanha, em 1939, na qual são implementadas área de pedestres nas ruas comerciais, convertendo-a em um modelo de nova configuração de centros de cidades planejados, e na já mencionada Stevenage (GIL, 2015).

Em áreas urbanas consolidadas, as primeiras ruas delimitadas como espaços exclusivos para pedestres surgiram no início do século XX nos centros das cidades dos Estados Unidos. Na cidade de São Francisco, por volta de 1906, propõe-se restringir o tráfego de automóveis nas avenidas e a sua proibição total em algumas ruas (Burnham, 2007; GIL, 2015). No município de Chicago, durante a semana, o trânsito era restrito nas avenidas comerciais e em outras áreas, até o ano de 1920. No contexto latino-americano, no ano de 1911 em Buenos Aires, na Argentina, proíbe-se o trânsito de veículos na Rua Florida, importante via comercial da cidade, processo que se consolida com sua requalificação total como via de pedestres no ano de 1971 (GIL, 2015) - ver capítulo 3, item 3.3.1.

Na Europa, é no período entre guerras que as ruas começaram a ser fechadas ao tráfego de veículos - geralmente ruas principais e comerciais localizadas no centro das cidades e que, devido às suas características socioeconômicas e à sua estreiteza, não podiam abrigar simultaneamente o tráfego de pedestres e de veículos motorizados. Na Alemanha, um exemplo é o fechamento temporário ao trânsito automotor em 1904, na cidade de Essen, das

Kettwiger Straße e Limbecker Straße. Ambas as ruas foram permanentemente fechadas ao trânsito em 1929 e o sucesso da Limbecker Straße incentiva que essa mesma operação seja aplicada a outras ruas comerciais da cidade (RUBENSTEIN, 1992; GIL, 2015).

Após a Segunda Guerra Mundial, a pedestrianização das cidades prosseguiu rapidamente e em pequena escala, alimentando a polêmica entre os urbanistas - comprometidos com a implementação de áreas de pedestres - e os engenheiros de trânsito - que consideravam que a retirada dos carros das cidades as transformaria em subúrbios. Somado a isso, havia o temor por parte dos comerciantes locais de que a pedestrianização faria o comércio decair (GIL, 2015).

FIGURA 20 - RUA COMERCIAL LIJNBAAN, EM ROTERDÃO, NA HOLANDA, EM 1953, LOGO DEPOIS DE ABERTA AO PÚBLICO



FONTE: ZEE (2018).

Em resposta aos processos de reconstrução de cidades do Reino Unido, Holanda e Alemanha, é proposta a pedestrianização de seus centros históricos e sua adaptação como centros comerciais, como é o caso da cidade de Roterdão, na Holanda, com a rua comercial de Lijnbaan (Figuras Figura 20 e Figura 21), aberta em 1953 e convertida em subcentro (GIL, 2015).

No pós-guerra, o crescimento populacional se ampliou nas periferias, surgindo assim novos centros comerciais que competiam com áreas de comércio já consolidadas. Houve uma fuga populacional das áreas centrais, ao mesmo tempo que o crescimento do tráfego trouxe consigo os congestionamentos. A criação de áreas de pedestres no centro das cidades integrou um plano mais amplo que tinha como objetivo equilibrar as transformações pelas quais as cidades passavam, que incluíam mudanças no tráfego de veículos e modificações nas práticas de consumo (GOSLING & MAITLAND, 1984 apud JANUZZI, 2006).

FIGURA 21 - LIJNBAAN VISTA DO ALTO



FONTE: FOTOTECHNISCHE (1956-1966)

Estas iniciativas foram esforços para conciliar os parâmetros de crescimento, revitalizando a estrutura da região central, com o intuito de encorajar as cidades em meio as novas formas de competição do mercado. A quantidade numerosa de projetos do tipo na segunda metade do século passado - em 1966 a Alemanha possuía 63 ruas de pedestres, passando para 370 em 1977 (KARSSENBERG et al., 2015) -, consiste em tentativas de recompor parcelas da área central, compondo unidades urbanas congruentes tanto material como administrativamente, a fim de incentivar a atividade econômica (JANUZZI, 2006).

Esse novo entendimento da cidade redescobre os espaços públicos como áreas de encontro. Depois de passar pelos horrores da guerra os cidadãos voltam a usufruir da cidade como espaço de lazer, comércio e passeio. A cidade e a rua são reivindicadas como espaço para pessoas em detrimento ao veículo.

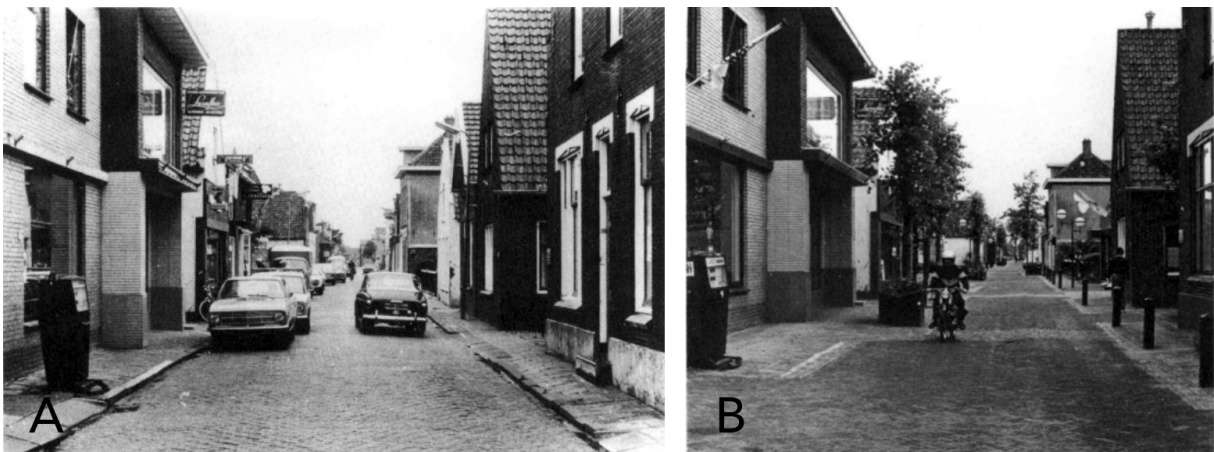
Vinculado ao processo de pedestrianização, surge, no início dos anos 1970 na Holanda, o conceito de "*Woonerf*" que visava melhorar a qualidade de vida dos moradores dos bairros a partir da abordagem da rua residencial como local de preferência para pedestres, com tráfego de veículos em baixa velocidade. Este conceito surge pela primeira vez na cidade de Delft, com o objetivo de obter-se um espaço público que encoraje a convivência entre o tráfego de automóveis, ciclistas e pedestres, dando prioridade aos últimos através da redução da velocidade dos veículos, com o incremento da paisagem e da qualidade ambiental e a garantia da conciliação entre os diferentes meios de transporte e da segurança dos transeuntes (GIL, 2015).

O *woonerf*, termo que pode ser traduzido como "área residencial", foi utilizado tanto nas ruas dos centros das cidades, como nas dos bairros. Consistia na remodelação de ruas através da delimitação de áreas pavimentadas, áreas de convivência, estacionamentos, passeios e zonas ajardinadas, dispostas de maneira tal que os veículos percorriam um caminho sinuoso e cheio de obstáculos,

reduzindo assim a sua velocidade em favor da segurança dos pedestres (GIL, 2015) (Figura 22).

Difere de como seria normalmente estruturada uma rua residencial, pois sua área pavimentada pode ser (parcialmente) usada para tráfego, bem como para brincar, caminhar e estacionar, com a inexistência de meios-fios para separação entre faixas de rodagem e áreas de pedestres. O *woonerf* possui, antes de tudo, as funções de uma residência, local de encontro, parque infantil e zona de passeio. Obviamente, possui também a função adicional de circulação, excetuando o tráfego pesado (KRAAY, 1986).

FIGURA 22 - WOONERF EM ZEVENHUIZEN, NA HOLANDA, (A) ANTES E (B) DEPOIS DA REMODELAÇÃO (B)



FONTE: Adaptado de KRAAY (1986).

A escolha das vias era realizada com base no número de automóveis que as percorriam, sendo escolhidas aquelas com número inferior a 200 veículos nos horários de maior movimento, descartando as vias de tráfego intenso (GIL, 2015).

Devido ao grande sucesso das primeiras obras, em 1976 o *woonerf* obteve status legal, constando nos artigos a permissão do passeio e da brincadeira por toda a sua largura e extensão, e que os condutores de qualquer tipo de veículo não poderiam circular nestas áreas a uma velocidade superior à dos pedestres (KRAAY, 1986; GIL, 2015).



O *woonerf* ganhou tamanho destaque que, neste mesmo ano, na Alemanha e na Dinamarca, foram iniciadas ações com características e conceitos semelhantes. Um ano depois, a cidade suíça de Basileia, teve sua primeira "*rue résidentielle*" inaugurada. Em 1990 havia mais de 3.500 ruas fechadas na Holanda e na Alemanha (GIL, 2015).

A principal dificuldade encontrada nesta experiência foi econômica, devido à necessidade de reformatar extensas áreas urbanas, mostrando-se essencial a revitalização de toda a superfície pavimentada, canteiros e jardineiras, arborização, mobiliário e outros elementos, o que era inviável para diversas administrações locais. Desta forma, a expansão desta prática para outros países durante a década de 1980, como Inglaterra, Alemanha, França, Áustria, Suíça e Japão, deu-se de forma contida, através da chamada "moderação de tráfego", mais conhecida pelo termo em inglês "*traffic calming*", cujo objetivo principal é o de reduzir a velocidade dos automóveis para valores entre 20 e 30 km/h, mais compatíveis ao caminhar dos pedestres (GIL, 2015).

Esta é uma fórmula que foi estendida a muitos outros países ao longo das últimas décadas em função de seu custo baixo, sendo geralmente limitada a incorporação de redutores de velocidade, como travessias elevadas, estreitamento da via, obstáculos, entre outros (GIL, 2015).

### **2.3 Vias urbanas emergentes**

Segundo Pechman (2009), ao longo da história a rua foi frequentemente vista como o lugar da perversão e do perigo. Não é sem razão que a rua moderna surge com o urbanismo, pois os urbanistas batalharam sem descanso no empenho de acabar com a rua ou, ao menos domá-la, enquadrá-la, ditar-lhe uma nova maneira de ser, naturalmente, menos permeável às paixões humanas e urbanas.

Usadas como via pública e local de reunião residencial, mercado linear e trajeto veicular, as ruas exigem transigências delicadas entre funções contraditórias - um ato de equilíbrio que foi complicado pelo advento do automóvel e, posteriormente, rejeitado pelos planejadores modernistas insistentes na separação das funções. A partir da segunda metade do século XX uma nova geração de projetistas tentou resgatar a rua dos extremos da segregação, lembrando formas anteriores, pesando a balança em favor dos pedestres (KOSTOF, 1992).

A multiplicação de modais de transporte se tornou um entrave aos urbanistas que tentavam encontrar espaço para a organização os fluxos. Mesmo com a criação de autopistas ou com a construção de estacionamentos subterrâneos, os obstáculos não eram apenas físicos ou econômicos, passando pela aceitação social dos perigos do aumento do tráfego e dos incômodos da destruição da paisagem.

As ruas voltadas exclusivamente à circulação de veículos representam também um transtorno ao comércio. Segundo Ascher (2010), os comerciantes perceberam que era necessário aumentar o público, revinculando o comércio ao trânsito e às pessoas que circulam pelo seu entorno para, finalmente, aumentar o rendimento de seus centros comerciais e ruas de pedestres. Uma parcela considerável da clientela é composta por transeuntes que não fixaram um estabelecimento comercial específico para realizar uma determinada compra. Considerando a importância crescente que a compra impulsiva detém num consumo marcado pelo aumento dos produtos de lazer, o comércio tem de conectar-se aos fluxos de circulação, atrair as pessoas que por ali transitam e, eventualmente, detê-las (ASCHER, 2010).

Em paralelo, retorna-se a ideia de que a urbanização tende à mistura, à diversidade, ao fortuito, à celebração da complexidade do lugar. Imaginário que parte da história da cidade como lugar do conflito, da diferença, do encontro com

o outro (ASCHER, 2010). Segundo Ascher (2010) a cidade oferta dois importantes atributos: a quantidade, que possibilita toda sorte de economias de escala; e a diferença, que proporciona a descoberta do que não buscamos. A especialização funcional fez bom proveito do atributo da quantidade, tanto na indústria, quanto no urbanismo. No entanto, numa sociedade que vem ganhando complexidade paulatinamente, em que a inovação e a criatividade desempenham papéis relevantes, os modelos de performance atuais vêm gradativamente revelando a possibilidade que ofertam os encontros não planejados, os imprevistos, as trocas casuais e arbitrárias de ideias e de conhecimento (ASCHER, 2010). Neste cenário, “crescem as virtudes das ruas multifuncionais, dado que são lugares de encontro, quando não de confrontação com o outro” (ASCHER, 2010, p. 20).

O nascer de ruas multifuncionais, em conjunto com as ruas multimodais, não é o decreto do desaparecimento das vias de especialização funcional, como as ruas de pedestre e as autopistas, reservando-as a determinadas situações, como parte de um conjunto da malha viária. No entanto, a criação deste tipo de via integrada permite a restituição de alguns espaços que passaram a constituir entraves urbanos, como é o caso do soterramento de grandes infraestruturas de autopistas urbanas, que permitiu criar na superfície espaços que reconciliam o trânsito, a distribuição e atividades variadas (ASCHER, 2010).

O inchaço urbano e as conurbações, o aumento e diversificação dos atores sociais e a variação de interesses espaciais impossibilita que as cidades sejam fruto de um plano urbano estático, de uma malha espacial pré-concebida e engessada a um tecido, ou um conjunto de soluções de ruas hierarquizadas. Assim aparecem duas grandes soluções sistêmicas, a primeira sob uma lógica de especialização, já presente no modernismo, chamada de “hipermoderna” e a segunda, que contraria este entendimento de setorização espacial, chamada de pós-moderna (ASCHER, 2010).

Na opção hipermoderna distingue-se três tipos de especialização de ruas. Um destes consiste nas ruas de proximidade, caracterizadas pela função de distribuição residencial, onde se circula a baixa velocidade e todos os modos de transporte compartilham o mesmo espaço, com calçadas inexistentes ou apenas pintadas no chão. Um segundo tipo é definido por eixos metropolitanos que permitem aglomeração, deslocamento em larga escala, velocidades elevadas e fluxo intenso. O terceiro tipo consiste nas ruas dos comerciantes, possuindo características variáveis apesar de sujeitarem-se às funções comerciais, especialmente a distribuição, devendo propiciar estacionamento contíguo (ASCHER, 2010).

A posição pós-moderna caracteriza-se pela volta à cidade compacta e multifuncional, com ruas tão multifuncionais e multimodais quanto possível, buscando coexistir todos os modais em todos os lugares, como, por exemplo, faixas exclusivas compartilhadas por ônibus e bicicletas ou grandes avenidas dotadas de ciclovias. Outra versão desta opção sugere um tipo de cidade multifuncional onde é possível que muitos dos deslocamentos sejam feitos a pé. No entanto, ambas as versões necessitam de um sistema de transporte que cruze um vasto território já que sem uma rede metropolitana de transporte seria inviável fornecer os fluxos comerciais e econômicos necessários a população destes centros urbanos (ASCHER, 2010).

O que se pode observar é que estes conceitos, de malha viária “hipermoderna” e “pós-moderna”, são utilizados em conjunto por diversas cidades ao construir seu tecido urbano, já que são cada vez mais heterogêneas em relação à composição de sua população e modos de vida (ASCHER, 2010).

Conforme Ascher (2010), nesta conjuntura, os especialistas em urbanismo e em transportes não falam mais em encontrar a solução, e sim em empregar seu conhecimento na negociação entre os vários atores, auxiliando na elaboração acordos aceitáveis pela maioria, combinando disposições locais e o

funcionamento do sistema urbano em seu todo. O mosaico cultural, social, econômico, ambiental e político das sociedades proporciona novas incumbências aos técnicos responsáveis pela concepção e pela gestão de ruas, visto que “as soluções pré-fabricadas, os modelos ideológicos e os dogmas urbanísticos são cada vez menos acertados” (ASCHER, 2010, p. 21).

Atualmente, no ocidente de maneira geral, pode-se perceber, cada vez mais, a presença de anseios contemporâneos pela retomada da cidade e a ideia crescente da rua não só como espaço de passagem, mas como um lugar, uma extensão das nossas casas. Procura-se desesperadamente pela boa vida urbana.

O sujeito que habita a rua contemporânea já não é o mesmo flâneur da Paris do Segundo Império, que deambula flanando pelas ruas em seu cotidiano. Também não quer ser mais o sujeito suburbano, isolado em sua cidadela, nem o sujeito periférico, ao qual a cidade é negada. Não é tampouco simplesmente o pedestre, que trafega sem desfrutar da vida urbana; nem o cidadão, que nada mais é que o habitante da cidade. Não foi ainda cunhado o termo que define este sujeito que desfruta da vida da cidade, que tem a rua como destino, como lugar onde pode estender suas atividades cotidianas. Mas sua aparição, junto à rua vivida intensamente, não tarda.

## **2.4 Síntese do estudo tipológico**

Ao longo deste capítulo observamos alguns dos principais pontos de interesse da evolução tipológica das vias urbanas, tendo como recorte sua relevância e influência na civilização ocidental. Durante o estudo, além de explicitar algumas das diferenças entre tipos de vias urbanas, tanto em relação ao seu aspecto físico, quanto à maneira em que são apropriadas pelos usuários, foi possível evidenciar os contextos em que surgem e alguns dos motivos por trás

destes acontecimentos. Em alguns casos, pôde-se mostrar também a maneira pela qual alguns destes exemplos acabam influenciando ou até mesmo determinando a maneira de se viver nas cidades onde são empregados.

Nas vias das cidades ancestrais, evidenciou-se o papel determinante dos fatores ambientais e geográficos na criação das primeiras cidades e na configuração de suas vias, que de maneira geral, eram estreitas vielas que buscavam proporcionar temperaturas mais amenas e proteção contra os fortes ventos. Questões culturais e sociais parecem ter sido determinantes no surgimento das primeiras vias mais largas, que podiam ser usadas para atividades de lazer e encontro, além de fins cerimoniais e de demonstração de poder, como procissões e marchas. Algumas vias já adotavam também uma função comercial. As questões sanitárias tiveram importante relevância, assim como o surgimento dos primeiros veículos a roda.

Vimos que, na Grécia antiga, já existiam variações de tipos de via que derivavam de questões funcionais e topográficas, havendo um termo próprio para cada uma delas. A simplicidade das vias nas áreas residenciais era relacionada ao sistema social, resultando das restrições da vida privada e da tipologia das habitações, que, por sua vez, possuíam caráter introspectivo e eram organizadas em torno de pátios internos.

No período helenístico, algumas ruas ganham importância ornamental, e ao longo destas são dispostos - como adereços - pórticos e colunatas. No império romano, estas vias ganham conotações cosmológicas, como eixos centrais das novas cidades nas colônias orientais. Eram o lugar do mercado, das procissões cerimoniais, e da representação do poder romano. Sua estrutura servia de abrigo às intempéries, homogeneizava o aspecto dos edifícios, dotando-os de feições romanas, e criava grandes efeitos cênicos.

As ruas das cidades romanas, de maneira geral, derivam das gregas, mas, no entanto, são submetidas a um grande aparato legal e ao zoneamento. Com o

aumento da densidade das cidades, as habitações crescem em altura e abrem-se para as ruas, cujas fisionomias sofrem grande alteração.

As vias medievais funcionavam mais como linhas de comunicação do que vias de tráfego, devido a sua natureza embaraçada e fragmentada. A cidade adota uma morfologia mais intimista, derivada da falta de espaço no interior das muralhas de proteção existentes, com ruas concebidas para se andar a pé ou com animais de carga, sobre as quais os edifícios avançavam em balanço. Serviam à circulação, ao acesso aos edifícios e como extensão do mercado, e eram palco de grande criminalidade e frequentes insurgências.

Em contraposição, a avenida renascentista é um importante sistema de circulação, que, mantendo a função de acesso aos edifícios, torna-se também um eixo de perspectiva, traço de união e de valorização entre elementos urbanos, transformando-se, no barroco, num cenário para as grandes movimentações, procissões, cortejos e paradas, dando suporte ao sistema social nobre e burguês que serve-se da sua arquitetura como meio de ostentação.

Depois da revolução industrial, com o excepcional crescimento urbano devido ao aumento das populações que migram do campo pelo avanço do capitalismo na Europa, a rua torna-se o local das multidões. Ela deixa de ser uma mera passagem de comunicação ou uma magnífica avenida para o desfile de tropas e carruagens, para apresentar-se sob a aura da perversão e do perigo, passando a ser considerada pelos especialistas como o maior obstáculo à modernização das cidades.

A expansão das cidades para além das muralhas medievais fez com que, em seu lugar, surgissem os primeiros bulevares. Mas foi apenas com o plano do barão Haussmann para Paris que os bulevares passaram a ser um dos principais cenários da vida urbana na cidade. Depois de três revoluções, propôs-se um plano para a cidade de Paris, partindo de diretrizes militares, de abertura de uma rede de largas vias urbanas que atravessavam o impraticável labirinto de ruas existentes,

de norte a sul e de leste a oeste. Além de melhorar a circulação e evitar futuras barricadas de insurgentes, os bulevares traziam também implicações sociais mais positivas, abrindo os parques do centro da cidade aos parisienses, criando novas redes de transporte público, novas habitações para as classes médias, e nova vitalidade urbana, devido à apropriação de seus cafés e lojas por toda a população. Suas largas calçadas arborizadas convidavam o flâneur a viver a cidade.

Nesta mesma época surge uma rede interna de vias de pedestres cobertas e de vocação comercial que atravessam os quarteirões de Paris, impulsionadas pelo crescimento da indústria e das novas tecnologias de construção em aço e vidro. As passagens (ou galerias) contrastavam com os bulevares devido ao seu ritmo lento e caráter interiorizado.

Com a expansão urbana das cidades europeias para o subúrbio, a rua passa a ser um mero percurso, o quarteirão é abandonado e a baixa densidade em conjunto com a residência unifamiliar revelam não possuírem nem a intensidade nem a estrutura necessárias para produzir um espaço urbano genuíno. A vegetação e a arborização tomam o lugar do construído nas relações com o espaço urbano. O zelo pelo espaço coletivo é substituído pela qualificação do espaço privado. As edificações serão locadas no meio dos lotes, sendo individualizadas e envolvidas por jardins, perdendo o contato direto com a rua.

As fachadas, recuadas, perdem para os muros sua posição de limite entre espaço público e privado, culminando, no início século XX, na tendência de desaparecimento dos lotes devido à implantação livre de edifícios no terreno.

Pautados pelo crescimento acelerado das cidades, o advento do automóvel, pelo zoneamento funcional, o higienismo, e as novas técnicas construtivas e de produção em massa, os urbanistas relegam o tecido tradicional das cidades ao passado. Com Le Corbusier e a Carta de Atenas, considerou-se que as ruas deviam ser dedicadas à circulação e hierarquizadas de acordo com as



velocidades. Novos sistemas de separação e de articulação entre as diferentes ruas especializadas surgiram, marcando a concepção das ruas pelas lógicas de organização dos transportes e, mais especificamente, pela maximização dos tráfegos. A rua é, então, substituída pela rodovia, que se oferece à passagem do trânsito, não das pessoas.

A partir das décadas de 1940 e 1950, vê-se uma tendência de voltar os centros das novas cidades planejadas aos pedestres. No pós-guerra, estas ideias são aplicadas na reconstrução das áreas centrais de diversas cidades europeias, criando ruas de pedestres voltadas principalmente ao comércio e ao lazer urbano.

#### **2.4.1 Definição das categorias de análise**

A partir desta leitura, foi possível relacionar os motivos que influenciaram o surgimento de novos tipos de vias e as mudanças no modo de uso e de apropriação do espaço público decorrentes destes acontecimentos em categorias de análise. Depois de um minucioso exame, estas categorias foram definidas com o intuito de direcionar a busca de evidências realizada no estudo de caso a partir das unidades de análise coletadas. Desta maneira, foram definidos dois grupos de categorias de análise: as relativas ao surgimento de novos tipos de vias urbanas, aqui definidas como pertencentes ao Grupo I; e as relativas às influências destes novos tipos no modo de vida na cidade, pertencentes ao Grupo II.

Em relação ao Grupo I, foi possível identificar que o surgimento de novos tipos de vias urbanas deriva de fatores ocorridos em diversas esferas, que estão definidas e exemplificadas nas categorias de análise a seguir:

- a) Fatores geográficos - subordinação a estímulos ambientais (clima, topografia, relevo), acesso a recursos;

- b) Fatores técnicos - novos modais de transporte, infraestruturas, materiais construtivos, processos construtivos, pré-fabricação, questões técnicas, obsolescência e ociosidade de infraestruturas, meios de comunicação e de produção;
- c) Fatores regulatórios - leis, normas, regulamentação, padronização;
- d) Fatores sociais - formas de sociabilidade, desigualdade, diferença de classes, diferenças étnicas, ideologias sociais;
- e) Fatores culturais - costumes, formas de expressão popular e artísticas, procissões, formas de apropriação do espaço, estilos de vida, visões filosóficas, teológicas ou espirituais e estéticas;
- f) Fatores econômicos - ideologias econômicas, poder econômico, disponibilidade ou falta de recursos;
- g) Fatores políticos - demonstração de poder, representação cidadã, abertura política, decisões unilaterais, participação popular, manifestações políticas populares, revoluções, ideologias políticas;
- h) Fatores éticos - valores sociais, direitos coletivos, ecologia.

A Tabela 1 relaciona os tipos de via urbana estudados e as categorias de análise supracitadas:

TABELA 1 - TIPOS DE VIA E CATEGORIAS DE ANÁLISE

TIPOS DE VIA URBANA	CATEGORIAS DE ANÁLISE - Seu surgimento foi influenciado por fatores:							
	Geográficos	Técnicos	Regulatórios	Sociais	Culturais	Econômicos	Políticos	Éticos
Vias das cidades ancestrais	X	X		X		X		
Vias residenciais da Grécia		X	X	X				
Vias colonatas	X	X	X		X	X	X	
Rua				X		X		

TIPOS DE VIA	CATEGORIAS DE ANÁLISE - Seu surgimento foi influenciado por fatores:							
	Geográficos	Técnicos	Regulatórios	Sociais	Culturais	Econômicos	Políticos	Éticos
medieval								
Avenida Barroca			X	X	X	X		
Rua pós-revolução industrial		X		X	X	X		
Bulevar		X	X	X	X	X	X	
Passagens		X	X	X	X	X		
Ruas internas das cidades-jardim			X	X	X			
Autopista		X		X	X			
Ruas de pedestre				X	X	X	X	X

FONTE: O autor (2020).

As categorias de análise do Grupo II compreendem (i) mudanças socioculturais, como alterações na forma de sociabilidade, de apropriação do espaço, no perfil social, e na dinâmica entre apropriação e negação do espaço, entre outras; e (ii) mudanças físico-programáticas, como alterações na morfologia urbana dos lotes adjacentes às vias e no seu respectivo uso do solo, como também nos padrões de fluxo e de permanência no local, por exemplo; ambas derivadas do aparecimento de um novo tipo de via urbana.

A Tabela 2 relaciona as categorias de análise em seus respectivos grupos:

TABELA 2 - CATEGORIAS DE ANÁLISE

<b>GRUPO I</b> relativas ao surgimento de novos tipos de via urbana	<b>GRUPO II</b> relativas as influências destes novos tipos no modo de vida na cidade
<ul style="list-style-type: none"><li>• Fatores geográficos</li><li>• Fatores técnicos</li><li>• Fatores regulatórios</li><li>• Fatores sociais</li><li>• Fatores culturais</li><li>• Fatores econômicos</li><li>• Fatores políticos</li><li>• Fatores éticos</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mudanças socioculturais</li><li>• Mudanças físico-programáticas</li></ul>

FONTE: O autor, 2020.

### **3 ESTUDO DE CASO: O CALÇAMENTO DA RUA XV DE NOVEMBRO EM CURITIBA**

Neste capítulo foi abordado o estudo de caso da pedestrianização da rua XV de Novembro, na cidade de Curitiba (PR), com o intuito de investigar o processo de gênese de um novo tipo de via urbana - o calçamento de pedestres -, a partir do fechamento da via para o trânsito de veículos motorizados, e de sua repercussão no modo de vida da cidade.

#### **3.1 Contextualização**

Curitiba nasceu ao redor da praça da matriz, atual Praça Tiradentes, no outeiro que divide o rio Ivo do Belém. Em seu entorno alinharam-se os poucos moradores iniciais: a maior parte dos habitantes pioneiros vivia em sítios distantes. O povoado é ainda uma herança rural e as residências são muito despojadas. Na realidade, o povoado anima-se apenas aos domingos, quando todos juntam-se na praça e na matriz, para participar de festividades ou das cerimônias religiosas (PINTO, 2010).

Conforme o historiador Rui Cavallin Pinto (2010), com a construção do pelourinho o assentamento ganhou a alcunha de Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, no ano de 1693. À medida em que o povoamento se alastra, as poucas ruas de então separaram-se da praça central a partir de caminhos que acompanham toscamente o alinhamento das poucas casas, ou das estradas que ligam ao litoral ou ao interior. Ao longo dos séculos seguintes Curitiba sempre exprimiu um cenário urbano parco, mesmo depois de tornada cidade e capital da Província, vivendo da produção agropecuária. Em 1720 a cidade possuía 200 casas e cerca de 1.400 habitantes. Cem anos depois, contava com mais que 220

casas, em geral pequenas e térreas, com coberturas de telha (PINTO, 2010). Segundo Pinto (2010) em 1836 Romário Martins assinala ainda as mesmas 220 casas e nove ruas partindo da praça central: Rua do Fogo, do Louro, do Chafariz, Direita, Alegre, Balizada, da Entrada, das Flores e do Comércio, algumas já inteiramente calçadas.

À época, identificavam-se as principais ruas como a Rua do Jogo da Bola (hoje alameda Dr. Muricy); a dos Lisboas (Riachuelo) e das Flores (hoje XV de Novembro), nome cuja origem não é bem determinada. A Rua das Flores tinha somente três quarteirões, da atual Dr. Muricy à Barão do Rio Branco, sendo o segmento entre a primeira e a Monsenhor Celso o mais abastado e agitado (PINTO, 2010).

Segundo Pinto (2010), a Rua das Flores possuía apenas um acesso para a Praça da Matriz, através de um antigo beco que corresponde hoje à Rua Monsenhor Celso. A residência da D. Ana Rosa Paixão, construída no leito da via, bloqueava o outro acesso buscado pelos cidadãos, que, por volta de 1860, pleitearam o prolongamento da Rua do Rosário, acatado pela Câmara, obtendo-se assim a primeira quadra da Av. Marechal Floriano. Houve ainda outras duas ocasiões em que o erário municipal precisou despende quantias significativas para desobstruir a Rua das Flores e estendê-la.

A atenção à urbanização da cidade teve início “ainda no tempo da Colônia, com a presença e as determinações adotadas pelo Ouvidor-Geral Raphael Pires Pardiniho que, a serviço do governo da Metrópole, veio promover uma devassa geral na vila” (PINTO, 2010, s. p.), entre 1720 e 1721. Nesta ocasião foram impostas normas administrativas que estabeleciam que residências novas não poderiam ser edificadas sem a prévia autorização da Câmara, devendo possuir cobertura de telhas e as mínimas benfeitorias, além de terem que respeitar o alinhamento urbano para que a vila crescesse de maneira uniforme.

De todo modo, é após a criação da Província, em 1853, que tem-se início o planejamento urbano de Curitiba, com a contratação do engenheiro francês Pierre Taulois, em 1855, como Inspetor-Geral de medição de terras públicas, com o intuito de recomendar reformas para a modernização da infraestrutura da cidade, especialmente em relação à malha das vias e as retificações que se mostrassem precisas. A esta altura, a Rua das Flores já era a principal da cidade (Figura 23), dotada com o maior número de edifícios e sobrados, tendo sido a primeira a ser calçada. Possuía moradores de maior poder econômico e político e era sede de repartições da Polícia e de Terras e de “um hotel ostentando o luxo de um lampião à porta” (PINTO, 2010, s. p.). No entanto, era enviesada e irregular, tendo sido nivelada apenas posteriormente, quando recebeu um suave e contínuo declive de uma ponta a outra. Conforme o historiador,

na segunda metade do século XIX, Curitiba passa a revelar os primeiros sinais positivos de progresso e a assumir ares mais modernos. Chegam as primeiras levas de imigrantes de diferentes etnias e a cidade passa a sentir o influxo da riqueza e do desenvolvimento provocado pelo incremento do comércio e a exportação do mate para a região do Prata, como consequência da Guerra do Paraguai, que teve os seus ervais abandonados (PINTO, 2010, s. p.).

FIGURA 23 - RUA DAS FLORES EM 1870



FONTE: NOGUEIRA (2013).

No final do século a cidade passa por uma série de melhorias. A Rua das Flores é a primeira a ser calçada e passa a contar com a iluminação de lampiões a gás, no trecho entre a Dr. Muricy e a Barão do Rio Branco. Em 1876 é dada continuidade a via na direção da atual Presidente Faria e do potreiro municipal, onde hoje é a praça Santos de Andrade. Em 1880, com a visita da família imperial, a rua das Flores tem seu nome modificado para rua da Imperatriz e a praça da Matriz para praça D. Pedro II, em homenagem ao imperador e sua esposa. Entre 1885 e 1886, o outro extremo da rua da Imperatriz é estendido para além da praça Osório, abrindo as duas primeiras quadras da atual Vicente Machado (PINTO, 2010).

Na época também foram construídos o Theatro São Theodoro e o Passeio Público, inaugurado em 1886, que transformou o extenso charco do rio Belém



num espaço de lazer para a população. Conforme Pinto (2010, s. p.) “uma linha de bonde a burro faz o trajeto do Boulevard 2 de julho (Avenida João Gualberto) até o bairro do Batel, cujo serviço será substituído em 1913 pelo do bonde elétrico”. A construção de casas de madeira na rua das Imperatriz, da Liberdade (Barão do Rio Branco) e na praça Tiradentes foram proibidas pelo Código de Posturas e Obras de 1905, que previa também que as novas casas de alvenaria deveriam ter dois ou três andares (Figura 24).

FIGURA 24 - BONDES DE TRAÇÃO ANIMAL NA RUA XV DE NOVEMBRO EM 21 DE SETEMBRO DE 1912



FONTE: JARWOSKI (2018)

Em manuscrito que faz parte do acervo da Biblioteca Pública do Paraná, datado do ano de 1921, Bráulio César descreve a rua das Flores no ano de 1879, como uma via de pouco movimento, na qual era possível reconhecer facilmente qualquer pessoa que se avistasse, devido ao conhecimento mútuo de seus

habitantes. Não possuía calçamento, tornando-se um lamaçal impraticável em tempos de chuva. Detinha “passeios de lajes lisas e irregulares ou de pedras pequenas e pontiagudas” (CÉSAR, 1921, s. p.) que constituíam um martírio para indivíduos que possuíssem dificuldades de locomoção. Suas “casinhas” eram térreas e mal alinhadas, com telhados sem platibanda nem calha. Lampiões a querosene iluminavam a via. Segundo César (1921, s. p.) “as oito horas da noite, tudo era silêncio, fechavam as casas particulares e negócios, todos tratavam de repouso, era uma vida patriarcal”!

Quarenta e dois anos depois, em 1921, a rua XV de Novembro possuía calçamento de paralelepípedos, prédios “vistosos” de dois a quatro pavimentos, iluminação e bondes elétricos, e passeios retificados e calçados com ladrilhos e mosaicos (César, 1921). A rua possuía “casas de modas, de vitrines *chics*” (CÉSAR, 1921, s. p.) cujo interior derramava sobre as calçadas “a luz de seus focos possantes”, além de cinemas que ostentavam em suas portas grandes cartazes de cores berrantes. “Uma transformação radical”, constata César (1921, s. p.).

Em 1920 o censo registra mais de 79 mil habitantes na cidade. A partir desta década, a Rua XV de Novembro projeta-se como “passarela moderna e elegante que dá vida à cidade e inaugura o *footing*<sup>18</sup> nos domingos e feriados” (PINTO, 2010, s. p.) (Figura 25). Na administração de Cândido de Abreu são alargadas as ruas Barão do Rio Branco e a XV de Novembro. O centro é pavimentado de paralelepípedos e os passeios revestidos de ladrilhos e mosaicos (*petit-pavet*).

---

<sup>18</sup> O *footing* pode ser entendido como “passeio a pé, para espairecer” ou “passeio das jovens da alta sociedade”. É um fenômeno com tendências a se localizar no espaço da cidade, ocorrendo em ruas centrais, onde se concentra o comércio mais refinado. No passado, a institucionalização do *footing* foi um indicador da modernização das grandes cidades brasileiras, sobretudo pela introdução de novas práticas de namoro (COSTA; TEIXEIRA, 1990).

FIGURA 25 – RUA XV DE NOVEMBRO EM 1920



FONTE: JARWOSKI (2018).

São abertas as “casas de moda e lojas chiques” (PINTO, 2010, s. p.), cujos artigos para mulheres e homens eram expostos em generosas vitrines. Surgem os cafés onde artistas locais e intelectuais se reúnem e discutem; os restaurantes, confeitarias, cinemas, agências bancárias e redações de jornais. Pinto (2010) compara a agitação e o burburinho da rua XV de Novembro aos da Rua do Ouvidor do Rio de Janeiro e da Avenida Paulista em São Paulo. Segundo o historiador, a rua é celebrada por poetas locais e estrangeiros que vêm para visitá-la. A rua XV de Novembro passa então “a representar a rua curitibana por excelência: guarda da alma da cidade” (PINTO, 2010, s. p.).

Surgem os primeiros automóveis em Curitiba. As ruas da cidade haviam sido projetadas para o tráfego de carroças e, quando chovia os carros se atolavam

no barro. Em outubro de 1926, durante a gestão de Moreira Garcez, prefeito de Curitiba de 1920 a 1928, tendo cumprido dois mandatos, a rua XV de Novembro é alargada e asfaltada, inicialmente no trecho entre as atuais av. Luiz Xavier e alameda Dr. Muricy. As vias Ébano Pereira e Cândido Lopes também recebem pavimentação de asfáltica, que passa a ser “um instrumento de modernidade e de transformação democrática do espaço de convivência, com prioridade para os carros” (PINTO, 2010, s. p.). Segundo o historiador, para a opinião pública dos curitibanos, o asfaltamento da via veio coroá-la em seu reinado como a principal rua da cidade “centro da vida urbana e motivo de orgulho do povo curitibano, em que o automóvel aparecia como símbolo de riqueza e de uma visão de futuro” (PINTO, 2010, s. p.).

Em 1940, com o objetivo de conceber um plano diretor para Curitiba, o então prefeito Rozaldo de Mello Leitão contratou a empresa Coimbra Bueno & Cia. Ltda. e representante do urbanista francês Alfred Agache, para a elaboração de um estudo de ordenação da cidade. Em sua proposta, Agache baseia-se na ideia da cidade como um conjunto arquitetônico dividido em zonas funcionais: centros comercial (centro tradicional), administrativo (Centro Cívico), universitário (Politécnico); militar (Bacacheri); industrial (Capanema e Rebouças) e de abastecimento (Mercado Municipal), conectados por vias destinadas ao trânsito rápido, com preferência pelo automóvel. O plano também propunha à construção de galerias térreas na Rua XV, o que chegou a ser implantado parcialmente. Devido à sua rigidez e em virtude do crescimento imprevisto da cidade, o Plano Agache “envelheceu rapidamente” (PINTO, 2010, s. p.), sendo que grande parte de suas diretrizes não vieram a ser implementadas, ou o foram apenas de maneira parcial.

A partir da década de 1960, a Rua XV de Novembro seria ainda objeto de grandes mudanças conceituais que ocorreriam em relação ao pensamento urbanístico da cidade e que culminaria, em 1972, na sua conversão em via

exclusiva de pedestres, fundando o primeiro calçadão de pedestres do Brasil. No contexto latino-americano, parece ter sido antecedida apenas pelo calçamento da *Calle Florida*, em Buenos Aires, Argentina.

O presente estudo busca entender como se deu este processo de surgimento de um novo tipo de via urbana no país. Neste intuito, é importante analisar o encadeamento de fatos responsáveis por esta mudança de mentalidade em relação à cidade. O nascimento da primeira escola de arquitetura e urbanismo da cidade em 1962, a criação de um novo Plano Diretor, em 1965, e em sua decorrência a criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), associados a um cenário político favorável ao planejamento, e a posterior entrada de um arquiteto como prefeito – formado na primeira turma deste curso recém-criado –, colocou a figura do arquiteto e urbanista como um grande agente transformador do espaço e da cidade, propiciando o cenário necessário para que ocorresse a implantação do calçadão de pedestres.

Antes da criação da escola de Arquitetura e Urbanismo na UFPR, Curitiba tinha alguns poucos profissionais atuantes, vindos de outros estados ou com formação em engenharia civil. Isto resultou na vinda de uma série de arquitetos de fora – convidados a dar aula – e na formação de um primeiro núcleo de profissionais empolgados com a efervescência cultural pela qual o país passava, com a bossa-nova e a construção de Brasília. Os primeiros anos deste curso são marcados por uma grande agitação intelectual, constituindo uma fase de grande atuação dos arquitetos de Curitiba e de discussão da cidade.

Apenas dois anos depois de egressa a primeira turma de arquitetura na universidade paranaense, é lançada uma concorrência para o novo Plano Diretor Municipal, a partir da iniciativa do então prefeito Ivo Arzua. Apesar da participação de uma equipe de Curitiba – da qual fizeram parte Luiz Forte Netto, Domingos Bongestabs, Lubomir Ficinski, Jaime Lerner e José Maria Gandolfi –, vence a concorrência o arquiteto Jorge Wilhelm, natural de Trieste na Itália e radicado em

São Paulo, em colaboração com a Sociedade Serete de Estudos e Projetos. Isto dá origem ao Plano Preliminar de Urbanismo, em 1965, o qual estipulava os vetores de crescimento da cidade - aliando mobilidade com adensamento populacional -; a preservação do centro histórico através de sua pedestrianização e da criação de um anel viário de circulação; a criação de um grupo local de acompanhamento - que posteriormente deu origem ao IPPUC, do qual parte da equipe curitibana foi convidada a fazer parte -; e que inovava por seu caráter dinâmico, prevendo a sua revisão a cada dez anos. O Plano Serete-Wilhelm, como ficou conhecido, foi determinante para Curitiba, pois estabeleceu as diretrizes principais que guiariam as futuras mudanças pela qual a cidade passou nos anos seguintes, estando este ainda em vigor na atualidade.

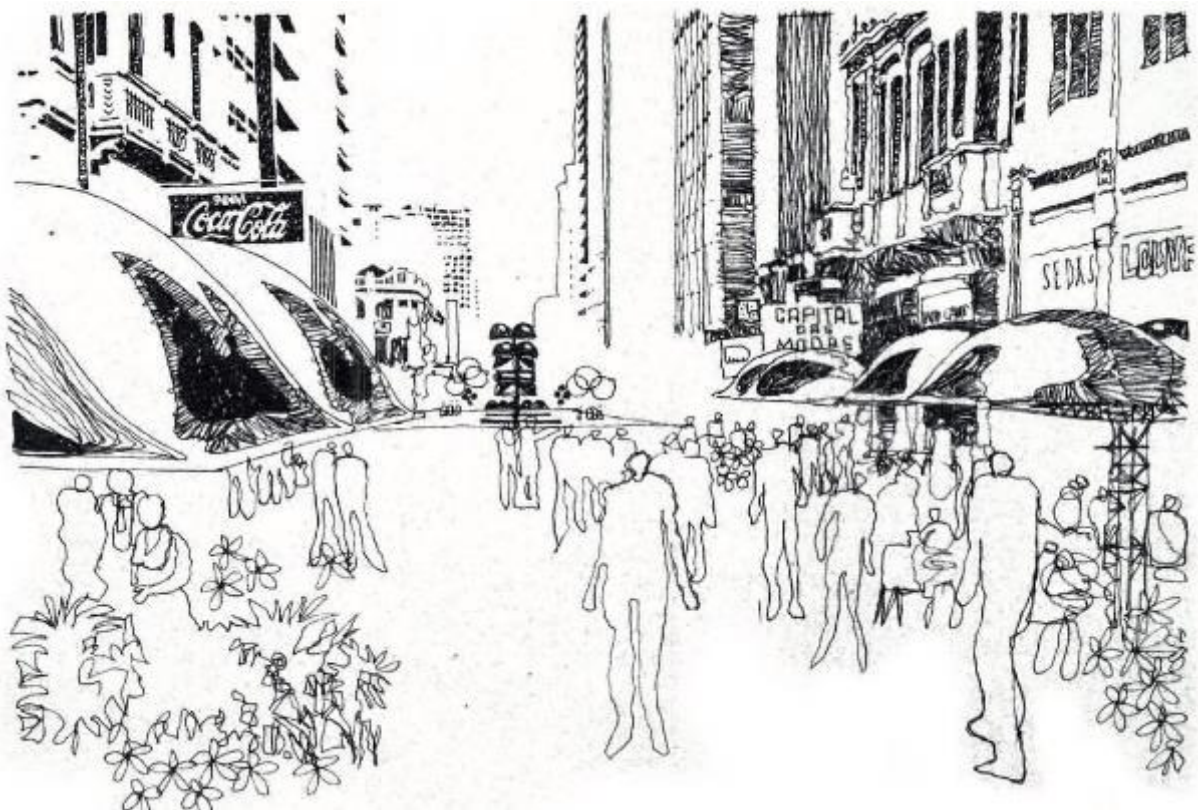
Com o intuito de implementar e desenvolver o novo Plano, o grupo local de acompanhamento logo começa a trabalhar em diversos projetos para a cidade. No entanto a efetiva implantação destas ideias só se concretizou a partir de 1971, quando Jaime Lerner, ex-presidente do IPPUC, foi indicado prefeito pelo governador da época, devido à sua capacidade técnica e conhecimento sobre as diretrizes do município. Isto possibilitou a afirmação do Plano Serete-Wilhelm, dando início a uma série de transformações urbanas que marcariam definitivamente a capital paranaense.

Lerner, formado na primeira turma do primeiro curso de arquitetura de Curitiba, foi, junto a Jorge Wilhelm, uma peça-chave nesta trama. Com o apoio de uma equipe competente e decisiva, foi responsável por grandes transformações físicas, culturais e econômicas na cidade, uma das quais é o calçamento da rua XV de Novembro. Sua transformação em via de pedestres já era prevista no plano

diretor e foi implantada corajosamente em sua primeira gestão<sup>19</sup>, instaurando a visão da cidade para o pedestre.

Outro personagem importante foi o arquiteto e urbanista Abrão Anis Assad, autor do projeto de requalificação da via, para a qual desenha um mobiliário urbano particular que acaba se tornando parte integral da identidade de Curitiba (Figura 26). O arquiteto foi responsável também pelo projeto do Teatro Paiol, um pouco anterior ao calçadão, que é, junto à Rua das Flores, um dos símbolos da transformação cultural de Curitiba, dando o pontapé inicial para a revolução urbana que a cidade passou a partir daí.

FIGURA 26 - CROQUIS DO PROJETO DA RUA DAS FLORES



FONTE: ASSAD (1972?a)

---

<sup>19</sup> Lerner for prefeito de Curitiba outras duas vezes (1979-83, 1989-92) e governador do Estado do Paraná por dois mandatos (1995-99, 1999-2003).

Num momento de grande instabilidade política no Estado do Paraná, devido ao curto mandato de Leon Peres no governo do estado (ver p. 173), estas duas obras consolidaram a gestão de Jaime Lerner e sua equipe no poder municipal e criaram uma atmosfera positiva em relação ao que se propunha para a cidade, o que possibilitou que as ideias que as seguiram pudessem ser implementadas.

Nos capítulos que seguem, o estudo de caso do calçamento da Rua XV de Novembro foi esmiuçado, explicitando os procedimentos adotados, a coleta de dados e os resultados obtidos no trabalho.

### **3.2 Procedimentos adotados**

A coleta de dados foi realizada através de procedimentos diversificados a fim de construir uma narrativa que se aproximasse ao máximo de como o fenômeno estudado ocorreu na vida real. Foram utilizadas múltiplas fontes de evidências com o intuito não só de corroborar os fatos através da triangulação dos dados, como também preencher lacunas existentes no encadeamento dos dados obtidos através de um ou de outro procedimento isoladamente. Desta forma, os procedimentos adotados foram a pesquisa bibliográfica em conjunto com a pesquisa documental - valendo-se de fotos históricas, documentos dos planos diretores de Curitiba (Plano Agache, Plano Preliminar de Urbanismo de 1965 e Plano Diretor de 1966), boletins, notícias e artigos de jornais, livros de atas de clubes, leis e decretos municipais, manuscritos e projetos urbanísticos, dentre os quais o da revitalização da rua XV de Novembro - e de uma série de entrevistas semiestruturadas.



Conforme sugerido por Yin (2016), a análise dos dados qualitativos obtidos ocorreu em cinco fases: (1) compilação, (2) decomposição, (3) recomposição (e arranjo), (4) interpretação e (5) conclusão.

Na primeira fase, os dados coletados a partir das unidades de análise foram compilados de acordo com os seus respectivos procedimentos. Sendo assim, os dados derivados da pesquisa bibliográfica foram compilados em fichamentos específicos para cada fonte de dados utilizada; os dados derivados da pesquisa documental foram compilados de acordo com o tipo de documento do qual procedem, tendo sido indexados - no caso de fotografias históricas e dos desenhos técnicos e artísticos dos projetos urbanísticos - ou fichados - no caso de documentos textuais como as notícias e artigos de jornais e os planos urbanísticos, por exemplo. Os dados provenientes das entrevistas, por sua vez foram transcritos.

Na fase de decomposição, os dados compilados foram fragmentados em elementos menores (excetuando aqui as fotografias históricas e os desenhos técnicos e artísticos) e submetidos a uma rotulação a partir das categorias de análise, com o objetivo de identificar as evidências mais relevantes para os problemas investigados nesta pesquisa.

Com o intuito de estruturar e dar lógica à análise dos dados, na fase de recomposição, estes fragmentos foram reorganizados a partir de quatro (04) temas substantivos, relativos: a) aos antecedentes; b) à implantação do calçadão da rua das Flores; c) ao contexto sociocultural da época; e d) às mudanças decorrentes da pedestrianização da via. Estes conjuntos organizam os dados (e os resultados de sua análise) a partir de afinidades temáticas. Os fragmentos cuja categorização pertence ao grupo I, ou seja, cujas categorias de análise são relativas ao surgimento ou implantação do calçadão de pedestres, acabaram se encaixando nos conjuntos de afinidades temáticas "a", "b" e "c", pois evidenciam fatores que tiveram - ou podem ter tido - alguma influência sobre processo estudado. Os fragmentos cujas categorias de análise são pertencentes ao grupo II

enquadram-se nos conjuntos de afinidades temáticas “c” e “d”, pois evidenciam mudanças decorrentes deste mesmo processo.

A quarta fase, de interpretação dos dados recompostos, consistiu no emprego de duas estratégias analíticas. Utilizou-se o método de “adequação ao padrão” (YIN, 2001) que partiu da comparação de um padrão fundamentalmente empírico, observado a partir da coleta de dados - que corresponde, portanto, ao encadeamento de fatos que levaram à implantação do calçadão de pedestres da rua XV de Novembro e a sua posterior influência no modo de vida no espaço público no contexto local e regional -, a um padrão de base prognóstica, pautado nos pressupostos elencados, vinculados a hipótese formulada no capítulo 1 e no estudo tipológico realizado no capítulo 2. Outro método analítico empregado foi a “construção da explanação” (YIN, 2001), no qual buscou-se “explicar” os fenômenos estudados (o processo de pedestrianização da rua XV de Novembro e suas influências no modo de apropriação e utilização do espaço) estipulando, em relação a estes, um conjunto de elos causais, consistindo num primeiro exame das evidências coletadas no estudo de caso, seguido pela revisão do referencial teórico, e pelo subsequente reexame das evidências, atuando como um processo de geração de hipóteses. A partir destas interpretações foram extraídas as conclusões que integram a quinta e última fase.

### **3.2.1 Pesquisa bibliográfica**

Este procedimento, utilizou fontes primárias e secundárias de dados, que foram responsáveis por criar uma base inicial de informações, estabelecendo o tom da narrativa elaborada e evidenciando lacunas e possíveis elos causais a serem testados e complementados a partir dos dados coletados através dos outros procedimentos adotados. Serviu também como etapa da estratégia

analítica de “construção da explanação”, na qual, a partir da revisão do referencial teórico, sujeitou-se as evidências encontradas ao longo da pesquisa a um reexame. Vale ressaltar que este procedimento nada tem a ver com a pesquisa bibliográfica realizada no capítulo 2, constando de uma etapa elaborada especificamente para o estudo de caso.

As principais fontes bibliográficas utilizadas foram as publicações de Dudeque (2010), que perpassa por toda a história do urbanismo da cidade de Curitiba; Dely & Oikawa (2016), que consiste no depoimento do arquiteto Rafael Dely sobre a história da transformação urbana de Curitiba a partir da década de 1960; e o conjunto de publicações realizadas pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC, 1989-92), intitulado “Memória da Curitiba urbana”, que consistiu em uma série de depoimentos de diversos atores que vivenciaram e tiveram influência significativa no processo de transformação urbana pelo qual Curitiba passou a partir de 1964, dividido em 8 volumes. Fontes complementares consistiram em teses, dissertações, artigos científicos, boletins e outras publicações.

### **3.2.2 Pesquisa documental**

A pesquisa documental é um procedimento que possibilita o conhecimento do passado, já que, devido ao fato de terem sido elaborados no período em que se pretende estudar, os dados documentais podem ofertar uma compreensão mais objetiva da realidade. Permite também a investigação dos processos de mudança social, apresentando importantes fontes para detectar mudanças nos valores e atitudes sociais, além de favorecer a obtenção de dados evitando o constrangimento dos sujeitos da pesquisa (GIL, 2008). Segundo Yin (2001), a

maior importância dos dados obtidos a partir de documentos é em corroborar e valorizar as evidências oriundas de outras fontes.

Desta maneira, a sua adoção neste trabalho possibilitou o entendimento do pensamento por trás de propostas e projetos na época em que foram concebidos; a identificação de como os indivíduos e o público enxergavam ou descreviam o objeto de estudo ou outros objetos relevantes à compreensão do fenômeno estudado, e a verificação de evidências observadas tanto no procedimento bibliográfico, quanto nas entrevistas.

Os principais documentos obtidos foram os dos planos urbanísticos elaborados para Curitiba, dentre eles o Plano Agache, o Plano Preliminar de Urbanismo de 1965 e as Lei do Plano Diretor de 1966, o Projeto de Revitalização da Rua XV de Novembro, disponível no acervo do arquiteto Abrão Assad, bem como o Memorial Descritivo da Rua das Flores, projetos elaborados para outros calçadões de pedestres no Brasil pelo escritório Jaime Lerner Planejamento Urbano (JLPU), um manuscrito do acervo da Biblioteca Pública do Paraná, no qual é descrita a evolução da rua XV de Novembro de 1879 a 1921, um registro do Livro de Atas do Centro Paranaense Feminino da Cultura (CPFC) de 1966, relativos à visão da população sobre a inauguração da pérgula da travessa Oliveira Bello; além de notícias e artigos de jornais.

Também foram coletados dados a partir da análise de 282 fotografias históricas, tanto da rua XV de Novembro (e de suas variações ao longo do tempo), quanto do seu entorno imediato, desde 1870 até a década de 1990. Estas imagens foram compiladas e organizadas por data e tema, tendo auxiliado no âmbito da compreensão das modificações físicas e no modo de uso da rua XV de Novembro ao longo do tempo; além da corroboração de fatos e evidências coletados a partir de outros procedimentos. Uma amostra reduzida desta relação de imagens pode ser encontrada no Apêndice J desta dissertação.

### 3.2.3 Entrevistas

Como fonte primária, foram conduzidas entrevistas qualitativas semiestruturadas com dois indivíduos cuja participação no fenômeno estudado é de extrema relevância, tendo atuado como peças-chave, autores e agentes políticos desta transformação, sendo eles os arquitetos e urbanistas Abrão Anis Assad e Jaime Lerner.

Assad, arquiteto e urbanista formado pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), é o autor do projeto de requalificação da rua XV de Novembro - em que esta foi convertida em calçadão de pedestres - e de diversos outros projetos urbanos na cidade como o Teatro Paiol (1971), restauro do Paço Municipal (1974), Estação tubo (1989), Rua 24 Horas (1990), entre outros.

Lerner, arquiteto e urbanista formado pela mesma instituição, foi prefeito de Curitiba à época e responsável pela idealização e implementação do calçadão da rua das Flores, além de ter participado da elaboração do Plano Diretor de Curitiba de 1966, que estabeleceu as diretrizes de pedestrianização do Centro Histórico do município, prevendo o fechamento da rua XV de Novembro ao trânsito de automóveis, e ter feito parte da equipe do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), que presidiu pouco antes de aceder ao cargo de chefe do poder municipal, órgão responsável pelo detalhamento e implantação do plano. Foi prefeito de Curitiba por outros dois mandatos e duas vezes governador do Paraná. Em 2002 foi eleito presidente da União Internacional de Arquitetos (UIA). Premiado com o *United Nations Environmental Award* (1990), o *Child and Peace Award* da UNICEF (1996), entre outros, e atualmente atua no escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados e preside o Instituto Jaime Lerner.

Devido à pandemia de Covid-19, doença causada pelo vírus SARS-Cov-2, que acometeu o mundo no início de 2020, houve uma grande dificuldade em conseguir realizar as duas entrevistas diretas. O início da quarentena apresentou

desafios de adaptação relativos a estratégias de isolamento social, principalmente a camada da população de idade mais avançada, da qual ambos os participantes fazem parte. As entrevistas foram realizadas em dois dias consecutivos. A primeira delas, com o arquiteto Abrão Assad, foi conduzida as 15:00h da terça-feira, dia 26 de maio de 2020. O entrevistado preferiu que a conversa fosse realizada por vídeo-chamada, através do *software* "Skype", devido ao risco de contágio. A entrevista teve duração de 01h e 49 min e foi gravada em vídeo através de função nativa do programa, e foi posteriormente transcrita integralmente (APÊNDICE B).

Na quarta-feira, dia 27 de maio de 2020, as 14h foi conduzida a entrevista com o arquiteto e urbanista Jaime Lerner. O entrevistado preferiu realizá-la frente-a-frente e, portanto, nos encontramos em seu apartamento, utilizando protocolos de distanciamento social, no caso, o uso de máscaras de proteção cirúrgicas, higienização das mãos com uso de álcool em gel e o distanciamento de pelo menos dois metros entre os indivíduos. Lerner, aos 83 anos de idade na data da entrevista, encontrava-se com a saúde um pouco debilitada, apresentando dificuldade em respirar e fala arrastada. Por isso, a entrevista foi conduzida de forma pausada, a fim de deixá-lo confortável e responder as perguntas com naturalidade. A duração foi de 35min e 25s, tendo sido gravada em áudio e vídeo, e posteriormente transcrita na íntegra (APÊNDICE C - Entrevista de Jaime Lerner realizada em maio de 2020).

Outras cinco entrevistas inéditas foram utilizadas como fontes primárias de dados neste trabalho, tendo sido realizadas em período anterior ao início da presente pesquisa, no âmbito de produção do documentário intitulado "Além do Modelo - 50 anos da arquitetura em Curitiba", obra audiovisual que encontra-se até o momento de defesa desta dissertação em fase de finalização. Foram conduzidas pelos integrantes da equipe de produção do longa-metragem, integrada pelo autor deste trabalho em conjunto com Brunno de Melo Meirelles Douat, Felipe Santos Gomes, Fernando Flores Moleta, Isabela Maria Fiori, Moacir

Zancopé Junior e Vitor Jun Takahashi (ver APÊNDICE D - Termo de autorização de uso das entrevistas).

Estas fazem parte de um conjunto maior de entrevistas abertas e semiestruturadas que abordavam, de maneira geral, os rumos da arquitetura e urbanismo na cidade de Curitiba a partir da criação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Nesta pesquisa foram utilizadas parcialmente as entrevistas concedidas por Abrão Anis Assad, Hugo Segawa, Irã Taborda Dudeque, Jaime Lerner e Jorge Wilhelm.

Jorge Wilhelm (1928 - 2014), arquiteto e urbanista ítalo-brasileiro, foi o autor do Plano Preliminar de Urbanismo de 1965, e representante brasileiro na Comissão de Urbanismo da União Internacional dos Arquitetos, órgão assessor da UNESCO, na época de implantação do calçamento da rua XV de Novembro.

Hugo Massaki Segawa é arquiteto e urbanista com graduação, mestrado e doutorado pela Universidade de São Paulo (USP), autor de diversos livros e artigos em periódicos científicos relacionados à história da arquitetura e urbanismo brasileiros, professor Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, do Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto.

Irã Taborda Dudeque é formado em história pela Universidade Federal do Paraná e em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR), mestre e doutor pela Universidade de São Paulo e autor de diversos livros sobre a história da arquitetura e urbanismo em Curitiba.

Neste contexto a entrevista com Lerner ocorreu no escritório do arquiteto, em Curitiba, no dia 04 de novembro de 2013, com duração de 48min e 56s. A entrevista de Assad ocorreu em sua casa, em Curitiba, no dia 18 de abril de 2014, com duração de 01h e 21min. As entrevistas de Segawa e Wilhelm foram conduzidas na cidade de São Paulo (SP). A primeira foi concedida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), no dia 23

de agosto de 2013, tendo durado 1h e 30min, enquanto a última ocorreu no escritório do arquiteto, no dia 24 de agosto de 2013, com duração de 1h e 44min. A entrevista de Dudeque foi concedida no campus da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR) onde lecionava à época, no dia 27 de setembro de 2012, tendo durado: 58min e 28s, sendo esta conduzida apenas por Douat, Gomes, Moletta e Zancopé Junior, sem a participação do autor da presente pesquisa.

As entrevistas de Lerner, Assad, Segawa e Wilhelm seguiram roteiros específicos para cada uma delas, contendo perguntas previamente elaboradas pela equipe. A entrevista de Dudeque teve uma abordagem aberta, sem a elaboração prévia das questões elencadas. Todas estas cinco entrevistas foram gravadas em áudio e vídeo, e foram transcritas integralmente, compiladas e categorizadas utilizando o *software* "Zotero". Destas, utilizou-se neste trabalho apenas os trechos de interesse para a pesquisa, que constam nos Apêndices de E, F, G, H e I.

Por se tratar de uma pesquisa exploratória e qualitativa, a amostragem das entrevistas foi intencional e reduzida, com o propósito de selecionar unidades de estudo específicas (participantes) a fim de dispor daquelas que gerariam os dados mais relevantes e fartos, considerando o tema estudado (YIN, 2016). Assim, a escolha dos participantes deu-se a partir de seu fundamental envolvimento na implantação do calçadão da Rua XV de Novembro - o objeto de estudo - e de seu protagonismo neste processo.

Desta maneira, o conjunto das entrevistas aborda um panorama do contexto da época, tanto social como técnico, pela voz dos responsáveis pelo conceito, concepção e implantação do processo de pedestrianização da rua XV de Novembro, respectivamente: Jorge Wilhelm, Abrão Assad e Jaime Lerner. As entrevistas de Dudeque e Segawa lançam um olhar externo para todo este



processo que levou à transformação da rua XV de Novembro em calçadão de pedestres, e suas implicações sociais no comportamento da população.

### 3.2.3.1 Protocolo para a condução das entrevistas

Seidman (2006, p.9 apud YIN, 2016, p.143) define o objetivo básico da entrevista qualitativa como perseguir “o interesse na compreensão da experiência vivida de outras pessoas e o significado que elas dão àquela experiência”, ou seja, compreender os participantes “em seus próprios termos e como eles dão sentido a suas próprias vidas, experiências e processos cognitivos” (Brenner, 2006, apud YIN, 2016, p. 143). Neste intuito, seguindo as sugestões observadas por Yin (2016), na condução das duas entrevistas semiestruturadas realizadas no âmbito desta pesquisa, procurou-se:

- Falar moderadamente, evitando falar mais do que a outra pessoa. Fazer perguntas que gerem diálogos prolongados por parte do entrevistado;
- Ser não diretivo. Iniciar a entrevista com perguntas de ampla abrangência;
- Manter-se neutro, evitando tendenciosidades ostensivas. Posteriormente, esforçar-se para revelar e discutir como estas “tendenciosidades” poderiam ter reflexo em seus resultados;
- Usar um protocolo de entrevista, contendo um pequeno subgrupo de temas considerados pertinentes às entrevistas.
- Analisar durante a entrevista, ou seja, decidir quando sondar à procura de mais informações pormenorizadas, quando alterar o assunto e quando adaptar seu protocolo original para acolher novas descobertas.

Seguindo as definições de Cannel e Kahn (1974), para as duas entrevistas semiestruturadas realizadas no âmbito desta pesquisa foi concebida uma composição de roteiro com tópicos selecionados e elaborados de forma a serem

abordados com ambos os entrevistados. Desta maneira, definiu-se núcleos de interesse do pesquisador vinculados diretamente aos pressupostos teóricos e aos contatos prévios com a realidade sob estudo, ou seja, com os dados obtidos através dos outros procedimentos adotados e através da experiência empírica de vivência diária com o artefato, estabelecendo assim uma direção, ainda que não de forma totalmente declarada, para o conteúdo que vai ser obtido nas entrevistas e garantindo, ao mesmo tempo, a adequação do roteiro ao universo de vida dos sujeitos, conforme apontado por Queiroz (1987). Estes núcleos de interesse correspondem:

1. Ao contexto sociocultural da época;
2. Ao processo que levou a criação do calçadão da Rua XV de Novembro;
3. À proposta implementada: seus conceitos, soluções e elementos-chave;
4. Às diferenças nas formas de convívio, percepção e apropriação da Rua das Flores, antes e depois da sua revitalização, como também atualmente;
5. À importância desta revitalização no processo de transformação urbana pelo qual a cidade passou nas décadas seguintes;
6. O surgimento/criação de um novo tipo de via urbana - o calçadão (uma derivação da rua de pedestres).

A partir destes tópicos foram formuladas algumas breves sondagens e perguntas de seguimento, apresentadas no roteiro para condução das entrevistas realizadas no âmbito desta pesquisa (Apêndice A). Este roteiro não deve ser entendido como um questionário, e sim como uma estrutura mental sujeita a mudanças conforme o desenrolar das entrevistas. As perguntas que foram efetivamente verbalizadas a cada entrevistado podem ser observadas na transcrição das entrevistas (Apêndices B e C).

As entrevistas que foram realizadas no período anterior tiveram sua estrutura delineada para outro contexto, com perguntas mais abrangentes e não

limitadas ao objeto de estudo desta pesquisa. Como apenas alguns trechos destas foram selecionados e analisados, este delineamento não foi incluído como parte do método. Desta forma podem ser encaradas como uma fonte de dados primária preexistente.

### **3.3 Apresentação e discussão dos resultados**

Os resultados da análise de dados foram dispostos de acordo com os conjuntos de afinidades temáticas elencados no item 3.2 (p. 111), estando assim organizados em quatro seções homólogas a estas: Antecedentes; Implantação do calçadão da rua das Flores; Contexto sociocultural; e Mudanças decorrentes da pedestrianização da via.

#### **3.3.1 Antecedentes**

O processo que culminou no surgimento do calçadão de pedestres da rua das Flores tem início com a elaboração do Plano Serete-Wilhelm, que, dentre as suas diretrizes, estabelece a pedestrianização do centro histórico e o calçamento da rua XV de Novembro. Dessa maneira, a fim de compreender quais os fundamentos por trás do surgimento deste novo tipo de via urbana na cidade de Curitiba, foi necessário compreender quais foram os motivos que levaram a sua elaboração.

Em 1940, Curitiba contrata para o desenvolvimento do primeiro Plano Diretor da cidade, a empresa carioca Coimbra Bueno & Cia Ltda, representante no Brasil do urbanista francês Alfred Agache (1875/1959), urbanista renomado responsável pela planificação das cidades de Dunquerque (1912), Casablanca

(1913), Creil (1925), Poitiers (1926) e também algumas cidades brasileiras, destacando-se o 1º plano diretor do Brasil, implantado no Rio de Janeiro (1930) e, posteriormente, o plano para Porto Alegre (1938).

O Plano Agache, como passou a ser chamado em 1943, ano em que foi entregue, estruturava-se a partir da leitura daquilo que seriam os três principais problemas do município: saneamento (o solo), que consistia na drenagem dos banhados, canalização dos rios e ribeirões, esgotos pluviais, rede de abastecimento d'água, etc.; descongestionamento (o homem), compreendendo o tráfego urbano e as vias de acesso externo (circulação da produção, abastecimento urbano, etc.); e as necessidades de órgãos funcionais (o meio), que constava da centralização de edifícios apropriados para sede do Governo do Estado (Centro Cívico) e de vários centros de irradiação da vida comercial e social (BOLETIM PMC, 1943).

A solução apresentada por Agache para a questão do congestionamento do centro, no entorno da Praça Tiradentes, foi apresentada no Plano de Avenidas da Cidade, aprovado pelo Decreto n.º 23, de 5 de fevereiro de 1942, que instituiu a Rua Quinze de Novembro como uma via diametral que atravessava o Centro - prevendo sua planificação a partir do seu alargamento, a fim de regularizar o alinhamento, e da previsão de galerias do lado sul da via, no trecho compreendido entre as ruas Ébano Pereira e barão do Rio Branco -, e que dividiu a cidade em quatro avenidas perimetrais (AP-0, AP-1, AP-2 e AP-3), em quatro radiais principais e dez radiais secundárias (DUDEQUE, 2010; BOLETIM PMC, 1943).

Para Dudeque (2012), o Plano Agache era pouco realista pois não apontava meios para obtenção de recursos para realizar aquilo que estava propondo. Dotado de determinados aspectos simbólicos muito expressivos, ele denotava um poderio executivo forte, correspondente à visão do Estado Novo, que termina dois

anos depois, em 1945. Por isso, o historiador o considera um plano que “nasce em crise”, já deixando de existir.

No Brasil, a partir do começo dos anos 1950, vai sendo formada uma ideologia do planejamento que fica evidente no ano de 1958, “no momento em que a escola superior de guerra, com a figura do General Golbery do Couto e Silva, promove seminários a respeito de planejamento Nacional” (DUDEQUE, 2012, s. p.). e que parte da ideia da necessidade de planejar o futuro e os vários aspectos que compõem, seja um país, um estado ou uma cidade, num plano unificado. Dentro desta linha de pensamento, a partir de 1964, com os militares no poder, o Estado do Paraná cria meios de financiamento para que suas principais cidades tivessem seus planos urbanos, como foi o caso de Londrina, Umuarama, Maringá, Paranaguá e Curitiba, e a criação Curso de Arquitetura da Universidade Federal do Paraná coincide com esta ideologia (DUDEQUE, 2012).

O arquiteto, urbanista e historiador Hugo Segawa, em depoimento tomado em 2013, sugere que os anos 1960 foram um momento de fermentação, de nascimento duma arquitetura Curitibana. Antes desta data, havia na capital paranaense poucos arquitetos, formados em outros estados, circunstância que muda com a criação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná, em 1962.

Criar cursos de arquitetura foi um motivo, foi uma razão pela qual arquitetos se deslocaram, o que foi um processo de migração interna. E vamos dizer que nesse início dos anos 60 com Brasília sendo um marco, não só sendo um marco simbólico para o País, mas um marco simbólico para a Arquitetura enquanto realização, também foi o início da disseminação de arquitetos e de arquiteturas pelo país. Curitiba está dentro desse contexto de migrações e Curitiba, vamos dizer, até esse momento, não estava propriamente no mapa da Arquitetura (SEGAWA, 2013, s. p.).

Em seu depoimento ao autor, Lerner (2013, s. p.) responsabiliza o curso de arquitetura “por muita coisa boa que aconteceu nessa cidade e, também, uma

influência grande na arquitetura do Brasil”. Relata que nos anos iniciais do curso, a discussão sobre arquitetura era grande.

Esse clima trouxe uma visão nova que é a discussão da cidade. Eu me lembro que uma série de propostas para a cidade nos fizemos no curso, no quarto ano. Me lembro de um trabalho de equipe, o Lubomir Ficinski, eu, o Domingos Bongestabs, nós chegamos a propor uma ideia em relação ao centro da cidade, que era uma ideia de transformação do centro em área de pedestres [proposta de transformação da rua XV de Novembro em rua de pedestres].

Esse clima de discussão da cidade se reforçou quando nós, de uma certa maneira, tivemos uma atuação questionando o que estava acontecendo na cidade. Havia um prefeito naquela época [Ivo Arzua], que acreditava que o importante era alargar ruas para o automóvel. Estava destruindo a história da cidade. Não era um mal prefeito, era um bom prefeito, honesto. Mas a visão era a visão do automóvel, e nós começamos a questionar isso, com os estudantes, com os professores e dessa pressão nasceu um concurso para o plano preliminar de urbanismo, aqui em Curitiba (LERNER, 2013, s. p.).

Conforme Segawa (2013, s. p.) com o curso de arquitetura cria-se todo um contexto novo, que coincide ou acompanha o surgimento de uma consciência urbana que era também geral no Brasil: a necessidade de organizar as cidades. Há, então, uma “discussão sobre planos diretores, sobre financiamentos públicos que deveriam derivar de planos elaborados previamente para que estes financiamentos tivessem clareza para a sua destinação”. Para ele e, como vimos, para Dudeque (2012), isso leva a criação da concorrência para o plano de Curitiba.

Segundo Ivo Arzua (1990), assim que assumiu como prefeito, em 1962, percebeu que uma das principais necessidades que pode sentir da população era a de revisão do Plano Agache, que conforme ele, não acompanhou o crescimento da cidade: “O Plano Agache ficou obsoleto. Foi com estas ideias na cabeça que pensamos não só em revisar o plano de Curitiba, mas em criar um instrumento de acompanhamento da evolução” (ARZUA, 1990, p. 5).

Em entrevista ao autor no ano de 2013, Jorge Wilhelm cita que, nesta época, a prefeitura de Curitiba estava enfrentando indicadores de crescimento

considerável, e que apesar de ser uma “capital provinciana”, uma cidade de aproximadamente 350 mil habitantes, tinha uma indicação clara de que estava crescendo bastante e que precisava organizar seu crescimento. Desta maneira, foi feita uma concorrência para contratação de consultoria para elaboração de um plano básico para o município, para o qual Ivo Arzua obteve financiamento junto à Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (Codepar).

Wilheim (2013) relata que, na ocasião, Isaac Milder - um engenheiro curitibano que morava em São Paulo - tinha uma grande firma de engenharia (a Serete) e estava interessado em participar da concorrência. A arquiteta e paisagista Rosa Kliass, amiga em comum entre eles, os pôs em contato para que organizassem e oferecessem uma proposta em conjunto. Daí surgiu a associação entre a Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda e Jorge Wilheim Arquitetos Associados, que acabou vencendo a concorrência. Participaram também outras equipes incluindo uma formada por integrantes curitibanos, dentre eles Jaime Lerner, Luiz Forte Netto, Lubomir Ficinski e outros (LERNER, 2013).

O Plano Preliminar de Urbanismo, como passou a ser chamado, foi desenvolvido entre 1964 e 1965. Wilheim (2013) destaca que o contrato firmado estipulava que haveria excursões locais com a equipe da prefeitura, cujo Departamento de Urbanismo estava precisando de uma “sacudida” e mostrava-se avesso à ideia de se contratar um consultor para o plano diretor. Segundo ele, mexer na estrutura de urbanismo municipal foi uma das razões pelas quais Ivo Arzua procurou fazer a licitação.

Logo no início do trabalho, o arquiteto diz ter estipulado a necessidade de um grupo local de acompanhamento que, segundo ele, não foi uma imposição da prefeitura, e sim do bom senso: “era um arquiteto que não morava em Curitiba (...) e que não permaneceria lá depois de elaborado o plano”. Além disso, seria preciso “checar as suas propostas com pessoas que vivessem no local”, que quanto mais amplo, diversificado e dedicado fosse este grupo, “tanto melhor,

menos erros seriam feitos e as discussões poderiam vir a ser bastante interessantes” (WILHEIM, 2013, s. p.).

Da equipe de acompanhamento constavam nomes como de Jair Leal, Francisca Rischbieter, Jaime Lerner, Almir e Marlene Fernandes, Reinhold Stephanes, Lubomir Ficinski Dunin, Domingos Bongestabs, Marcos Prado, Luiz Forte Netto, os irmãos Gandolfi e Dulcia Auríquio. Considerada por Arzua (1990) e por Wilhelm (2013) uma equipe de extremamente competente, este grupo acompanhou a elaboração do plano, propondo-lhe, inclusive, sugestões.

Wilhelm (2013, s. p.) relata que no grupo dos arquitetos havia um recém-formado que se destacava pelo empenho e pelo anseio em envolver-se: “Foi quando eu conheci o Jaime e eu logo fiz muita liga com ele porque realmente, ele estava muito interessado em acompanhar em discutir os problemas da cidade”.

De maneira inerente, estabelecida pela proposta do plano, surgiu a ideia da criação, primeiro da APPUC - Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, que, pela pressa exigida, pôde ser criada por decreto pelo prefeito, sem impedimentos legais, e que posteriormente originou o IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (WILHEIM, 2013, ARZUA, 1990). Esta assessoria era constituída por uma equipe multidisciplinar, composta de arquitetos, engenheiros civis, sociólogos, economistas - especialistas de diversas áreas. Era uma entidade de planejamento, criada pela prefeitura, mas independente da estrutura de urbanismo existente.

A ideia era a de que não valeria nada encomendar um plano a profissionais competentes sem que houvesse o acompanhamento do pessoal que vai executá-lo. “Por esta falta é que muitos planos ficam engavetados, porque os encarregados de executá-los não os conhecem e não acreditam neles” (ARZUA, 1990, p. 6).

Dessa forma, foi elaborada uma maneira de trabalhar que era enriquecida pelas discussões que os planejadores faziam com o grupo de acompanhamento (WILHEIM, 2013). A proposta seguiu uma montagem não tradicional, elaborada



por Jorge Wilhelm para a concorrência: a visão do que fazer, de ter um diagnóstico, de elaborar e discutir cenários, é algo de que ele mesmo não tinha muita experiência, tendo feito logo depois de formado o projeto de Angélica, uma cidade inteiramente nova no Mato Grosso, durante a década de 1950, além de ter participado do Concurso de Brasília. Curitiba, no entanto, era a primeira cidade já existente para a qual desenvolvia um trabalho de planejamento. O Plano Diretor nascia, portanto, nas palavras de Jorge Wilhelm (2013, s. p.) “de pouca experiência, mas de muita percepção do que eram os fenômenos urbanos”. Essa metodologia para elaboração de planos diretores acabou virando o modelo adotado posteriormente durante décadas no Brasil.

Além dos dados existentes à época, que eram bastantes escassos (o censo de 1960 era muito incompleto e não respondia à todas as questões numéricas necessárias), Wilhelm (2013, s. p.), que afirma “ir mais pela antropologia do que pela estatística”, usou como subsídio suas andanças por Curitiba:

Andar pelo Centro, andar pela rua XV [de Novembro], ver alguns restos históricos importantes, percorrer o Boqueirão e ver a relação com o aeroporto. E aí aconteceu em Curitiba uma coisa que me aconteceu a vida inteira, sobre como que são inventadas as coisas, como que as ideias aparecerem, e as ideias mais inovadoras que eu pude dar no campo do urbanismo, são meras percepções de coisas óbvias. As coisas estão aí, é que a gente não as enxerga e não costura, não constrói sobre elas (WILHEIM, 2013, s. p.).

Ver como é que são os estilos de vida, como a população usa as estruturas, é para ele, às vezes, mais importante que “ler uma tabela e ver quais são os números, qual é a população e assim por diante” (WILHEIM, 2013, s. p.). Em seu depoimento no livro *Memória da Curitiba Urbana*, Wilhelm (1990, p. 29) relata que o trabalho de descobrir a cidade e ver quais eram as tendências, para então fazer uma proposta, foi muito gratificante. Esta consistia, basicamente, em implementar duas vias estruturais tangenciando o centro, rodeado por um sistema viário que o contornaria, inicialmente chamado de ‘perimetral de tráfego lento’ e que,

posteriormente foi denominado de “anel central de tráfego”, permitindo sua ampliação à medida em que este se expandisse em direção ao bairro Batel. Este esquema elástico, que permite que o centro se alargue sem cortar as vias estruturais, e “algumas coisas de zoneamento, aspectos muito inovadores, foram muito ricos em termos de novidades urbanísticas” (WILHEIM, 2013, s. p.). A discussão em torno das ligações entre os bairros, da maneira como se chegava ao centro e se saía deste, acabaram configurando-se no desenho das vias estruturais, e ulteriormente, no desenho do plano propriamente dito (WILHEIM, 2013).

Outro ponto importante do plano de Curitiba foi a proposta de pedestrianização do centro. Wilhelm identificou que a rua XV de Novembro era a mais importante da cidade, e o principal local de encontro. Apesar disso, sua localização não era importante do ponto de vista do trânsito: podiam ser tirados os veículos que sua circulação geral na cidade não se afetaria. Em seu depoimento ao autor, diz que “havia verificado que a rua XV não servia para o trânsito, de forma alguma: ela servia para concentração de pedestres, algo muito importante” (WILHEIM, 2013, s. p.). Assim, como “ninguém se encontra de automóvel, mas a pé” (WILHEIM, 1990, p. 30), Jorge Wilhelm propôs, durante reunião com o grupo local de acompanhamento, a eliminação do automóvel e a montagem de todo um sistema de pedestrianização contínua no centro (WILHEIM, 1990; WILHEIM, 2013).

Eu me lembro que eu estava no aeroporto, já pra voltar pra São Paulo, quando eu vejo o prefeito Ivo Arzua chegando esbaforido pra falar comigo e ele disse: “Olha Jorge, me disseram que, na reunião de ontem no grupo local, você propôs de tirar os carros da rua XV”. E eu disse: “É, de fato!”. Expliquei que essa era a proposta, de pedestrianizar a rua XV. Ele disse: “Mas eu estou alargando a rua!”, e eu disse: “Ótimo! Então, em vez de uma calçada nós vamos ter um calçadão!”. Quer dizer, a palavra calçadão nasce nesse momento e depois é usada até hoje para qualquer lugar de pedestrianização. E isso de fato foi feito (WILHEIM, 2013, s. p.).

Segundo Wilhelm (1990), o prefeito percebeu que isto não seria visto como uma crítica ao trabalho que vinha fazendo, mas queria que tudo fosse debatido

com a população, a fim de saber se haveria apoio popular aos detalhes do plano. Arzua (1990) relata que, quando o plano retornou às suas mãos, em junho de 1965, resolveu dar-lhe uma característica inteiramente democrática. Pautada pelo pensamento de John Friedmann (s. d.; apud ARZUA, 1990, p. 6-7) de que “O planejador está longe de ser Deus, conduzindo os mortais para seus fins inescrutáveis. O interesse público deve ser encontrado no público. O público tem de aprovar o seu próprio futuro”, a prefeitura promoveu o seminário “Curitiba de Amanhã”, para o debate do planejamento em toda a cidade. Para Arzua, era necessário ouvir do povo qual caminho este queria trilhar, evitando a imposição de ideias. Participaram dos debates profissionais liberais, estudantes, jornalistas, associações de bairros, entidades assistenciais, sindicatos, professores e a população em geral. A cada encontro do Seminário Curitiba do Amanhã, o Plano Preliminar de Urbanismo recebia novas críticas e sugestões.

Em seu depoimento, Wilhelm (2013, s. p.) enaltece a posição política adotada por Ivo Arzua, a qual julgou adequada. A abertura para debate público convidava quem quisesse apresentar outras propostas a fazê-lo, o que, de certa forma, validou o trabalho exposto, pois isto configurava um desafio para quem se opunha, de vir a público e exibir suas ideias e críticas. Segundo Wilhelm, quando convocada a reunião, os opositores não apareceram porque estes “não tinham uma ideia muito mais amadurecida”. Aproveitando a ocasião, Wilhelm atribuiu ao grupo local de acompanhamento a apresentação pública do plano. Com isto, buscava atender uma outra estratégia de segmento: ele iria embora, aquele era o plano básico e a equipe local tinha que pegá-lo para si, detalhá-lo e assumi-lo a partir de então. Isto seria fundamental para a implementação das estratégias propostas para a cidade. Lerner (2013) afirma que a elaboração do plano preliminar aliado a uma equipe que deveria acompanhar o planejamento da cidade mostrou-se a fórmula certa:

O problema não é [elaborar] um plano diretor, o problema é [elaborar] um processo de planejamento. Esse processo de planejamento começou a acontecer com a equipe local, desenvolvendo e detalhando as propostas do plano preliminar de Jorge Wilhelm e da Serete, abrindo uma página nova, a assessoria de planejamento a Cidade. Até então o planejamento de Curitiba era estático, era uso do solo, sistema viário - só se definia o que não se podia fazer, mas não dizia o que a cidade devia fazer, o que a prefeitura devia fazer. Mesmo [a próxima gestão da prefeitura] não ouvindo muito (...), a criação da APPUC, assessoria, depois do IPPUC, abriu um caminho grande, importante (LERNER, 2013, s. p.).

Em 1º de dezembro de 1965, a APPUC foi transformada no Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba (IPPUC). Meses depois, em maio de 1966, o Plano Preliminar de Urbanismo foi encaminhado para a Câmara Municipal de Curitiba. O documento foi submetido a análises em diversas reuniões técnicas até obter a aprovação dos vereadores. Finalmente, em junho, o Plano Preliminar de Urbanismo foi transformado no Plano Diretor de Curitiba, e ao IPPUC foi incumbida a sua manutenção.

Curitiba parecia estar prestes a ser recriada, entretanto, com a indicação de Omar Sabbag para a prefeitura de Curitiba, em 1967, pelo então governador Paulo Pimentel, o IPPUC ficou no ostracismo. Sabbag não acreditava nas potencialidades da instituição e relutava em relação à aplicação do Plano Diretor de 1966. O IPPUC então hibernou, mas não deixou de trabalhar, mesmo sem ser solicitado. Nesta época, Jaime Lerner era o seu presidente. Ele e sua equipe passaram a desenhar e a fazer o detalhamento do plano (DUDEQUE, 2010; DELY, OIAKAWA, 2016).

Somente a partir de 1971 é que a implantação do Plano Diretor vai deslançar, no momento em que Lerner assume o poder municipal, indicado pelo novo governador, Aroldo Leon Peres. Várias coincidências parecem ter influenciado para que isto ocorresse. Leon Peres era carioca e tinha feito carreira política no norte do Paraná e parecia não conhecer muito bem Curitiba. Para ele era importante indicar um técnico para o cargo da administração municipal, para resolver os problemas da cidade (DUDEQUE, 2012). Lerner, que tinha um

currículo bastante interessante, possuía seu escritório de arquitetura no mesmo prédio que Leon Peres. Era engenheiro civil - título de excelência para cargos públicos na ditadura militar - e arquiteto, com experiência internacional, tendo conseguido uma bolsa de estudos em Paris, no ano de 1962, e trabalhado no escritório Candilis, Josic & Woods, de representantes do *Team X*, o que o aproximou da vanguarda do urbanismo internacional (LERNER, 2013). Possuía projetos publicados na revista *Acrópole*, havia participado da elaboração do Plano Diretor e presidido, até recentemente, o IPPUC, do qual pediu demissão após desentendimento com Omar Sabbag, pelo qual Leon Peres partilhava o desgosto. Jaime Lerner parecia ter todas as prerrogativas para ocupar o cargo (DUDEQUE, 2010; 2012; DELY; OIAKAWA, 2016).

Com Lerner como prefeito o IPPUC poderia finalmente desengavetar os projetos que estavam guardados e implementar as diretrizes do Plano Diretor. O arquiteto e historiador Hugo Segawa (2013, s. p.) afirma que “ao ser alçado a prefeito, indicado pelo governador, (...) [Lerner] implanta aquilo que se dizia que era a fábrica de sonhos, fábrica de projetos, que o IPPUC constituía”, e que, do ponto de vista do urbanismo, do planejamento urbano e da administração municipal, configura algo que talvez no Brasil não houvesse paralelo: a oportunidade e a circunstância de um prefeito que é arquiteto vinculado à produção de ideias no órgão de planejamento municipal e com a possibilidade de implementá-las.

A relação entre arquitetura e política, neste momento, torna-se algo muito forte no contexto de um país dentro de uma ditadura. Para Segawa (2013, s. p.), é muito curioso que, estando em uma situação em que os arquitetos, de uma maneira geral, lutam contra um estado de exceção, vão identificar na experiência de Curitiba, com Lerner como prefeito, um exemplo do que poderia ser uma gestão municipal dentro de princípios defendidos pelos arquitetos, como uma categoria profissional, como um conhecimento técnico, uma disciplina. “Este é o

destaque de Curitiba nesse momento em que aparece no mapa arquitetônico do Brasil”, afirma.

O Lerner aparece como (...) uma alternativa técnica que dá certo, atribui uma racionalidade, atribui uma eficiência à gestão, aparentemente solto de questões ideológicas. Eu estou dizendo isto como uma certa ironia, porque essa ideologia estava muito clara em uma situação de prefeitos indicados, de um estado de exceção, e o Lerner se torna a figura que, mesmo com esse figurino tão complexo de um prefeito indicado, era bem visto. Era bem visto porque trouxe resultados: era um governo de resultados (...) O Lerner, nesse sentido, inaugura essa imagem de administrador eficiente (SEGAWA, 2013, s. p.).

Ainda na gestão de Ivo Arzua, a prefeitura calçou a pequena travessa Oliveira Bello, que ganhou também uma pérgula de concreto (Figura 27). A via tem início na esquina onde a rua XV de Novembro vira avenida Luiz Xavier, e termina tangenciando a praça Zacarias, ocupando apenas uma quadra do Centro de Curitiba. A sessão de 21 de setembro de 1966 do Livro de Atas do Centro Paranaense Feminino da Cultura - CPFC, faz menção à obra. Na ata consta que a Travessa Oliveira Bello é um exemplo representativo da cidade, “com funções ressignificadas ao longo do tempo”. A “primeira Rua Jardim de Curitiba” (CPFC, 1966, s. p.) teve este e outros centros culturais como paraninfos na inauguração de sua pérgula.

Ostentando iluminação moderna, o calçamento da via e a implantação de sua famosa pérgula parecem ter ocorrido em 1965 (DESTEFANI, 2010). A pérgula foi objeto de muita discussão. No dia 14 de agosto de 1967 em sessão na Câmara dos Vereados de Curitiba, foi debatido o requerimento apresentado pelo sr. Arlindo Ribas de Oliveira, que declarou desejar “a extinção da mal entendida pérgula” (PLEBISCITO, 1967). Depois de vários oradores se fazerem ouvir na sessão, abordando os prós e contras da medida, os vereadores chegaram à conclusão, extraoficialmente, de realizar um plebiscito entre motoristas

profissionais e amadores para decidir se estavam satisfeitos com a interdição da travessa Oliveira Bello ou se preferiam que a mesma fosse reaberta ao tráfego.

Em artigo publicado na Revista Ideias, Luiz Geraldo Mazza (2016, s. p.) diz que na travessa da Oliveira Bello, ponto original da Boca Maldita<sup>20</sup>, “um dos arquitetos do tempo de Ivo Arzua montou o que chamava de uma pérgula com estrutura de cimento armado, alvo de bronca por parte dos bombeiros que não sabiam como agir se seus veículos tivessem que atuar naquela área. Mazza (2016) cita que o povo apelidou a inovação de ‘churrasqueira’ e de ‘quebra-chifre’” e que ali foi “cenário de um comício poético em que, à moda provençal”, em que um artista (Liberalino Estevam) “aparecia puxando um burro em cujo tronco havia um cartaz proclamando detestar poesia”. Para Mazza a explicação era óbvia: “não a suportava porque era essencialmente aquilo, um burro” (MAZZA, 2016, s. p.).

---

<sup>20</sup> A Boca Maldita é o apelido dado ao trecho da avenida Luiz Xavier, contíguo à praça General Osório e ao início da rua XV de Novembro. Ali, reúne-se diariamente um grande número de pessoas nos cafés defronte a rua para conversar. O nome Boca Maldita justificava-se porque os debates de seus frequentadores costumavam antecipar muitos dos assuntos e opiniões que os jornais divulgariam na manhã seguinte (DUDEQUE, 2010).

FIGURA 27 - TRAVESSA OLIVEIRA BELLO EM 1969



FONTE: DESTEFANI (2010).

Ao que possa parecer, o calçamento desta via poderia ser considerado um dos primeiros indícios de aplicação das diretrizes do novo plano diretor. No entanto, na gestão de Omar Sabbag, que relutava a aceitar tais diretrizes, a prefeitura aproveitou o calçamento da travessa, ocorrido na gestão anterior, para declarar os trabalhos de pedestrianização do Centro encerrados. “Em vez de preparar a Rua Quinze de Novembro para receber calçamento, a prefeitura revestiu-a com uma espessa camada de asfalto, a fim de suportar tráfego de ônibus” (DUDEQUE, 2010, p. 175).



A pérgula de concreto acabou sendo retirada, mas o calçamento da via permaneceu. Quando do fechamento da rua XV de Novembro, a travessa recebeu novo mobiliário e luminárias - as mesmas utilizadas na via que então passaria a ser chamada novamente de rua das Flores.

O arquiteto Abrão Assad (2020), autor do projeto do calçamento da rua XV, em depoimento conferido ao autor, ao ser indagado sobre esta experiência de pedestrianização anterior a rua XV de Novembro, diz ter vivenciado a cidade no período em que a travessa havia sido fechada para o tráfego de automóveis e que a pérgula era ainda existente. Descreve o projeto, cujo autor não soube informar, da seguinte forma:

Eram pórticos, tipo um alpendre feito de concreto, quer dizer: dois pilares, uma travessa. E a ideia, me parece que era plantar alguma trepadeira, uma glicínia, alguma coisa assim, criando um espaço bucólico. Ou seja, a rua, não sei se ela tem uns 10-12 metros de largura, num trecho de 6 metros (mais ou menos) de largura, no centro, tinha esse pergolado de concreto, repetido direto, sem nenhum equipamento, apenas esse pergolado, como se fosse um alpendre, um caramanchão. Era um caramanchão feito de concreto. Não dava um aspecto romântico como todo pergolado poderia sugerir. Não sei de quem é o projeto, mas enfim, o aspecto não dava essa possibilidade de tornar aquele espaço mais romântico, mais aconchegante. E eu soube, na época, que ele foi retirado - ele era todo pré-moldado, portanto foi facilmente retirado - porque impedia o acesso do corpo de bombeiros. Foi por isso. E que realmente era um calçamento anterior aos anos 1970 (ASSAD, 2020, s. p.).

O caso da travessa Oliveira Bello coloca em xeque a primazia da Rua XV de Novembro como a primeira rua reconvertida ao tráfego exclusivo de caminhantes no país. Entretanto, seu caráter difere intensamente do que será atribuído à Rua das Flores. Suas diferenças morfológicas, funcionais e sociais, além de seu processo conturbado de implantação, com a retirada da pérgula proposta, a fazem um exemplo ainda muito tímido de via peatonal. Arrisca-se propor que os dois exemplos são tipos diferentes de vias urbanas, contidos num mesmo grupo, o de vias de pedestres. A importância inegável da travessa Oliveira Bello reside em seu pioneirismo, roubando, talvez, o título até o momento conferido a rua XV, e

em seu papel de experimento para a consolidação do calçadão com a apoteose da revitalizada Rua das Flores.

Em 1971, ano em que se projetava a transformação da rua XV de Novembro em rua de pedestres, em Buenos Aires, capital da Argentina, foram executada as obras da primeira rua de pedestres latino-americana, a *Calle Florida* (GIL, p.30, 2015), inaugurada dia 1º de julho pelo prefeito Saturnino Montero Ruiz. A pedido dos comerciantes locais, as autoridades já haviam proibido o tráfego de veículos na rua, das 11 às 21 horas, desde 1911 (Figura 28), para possibilitar a configuração de um centro comercial e trajeto de lazer. Em 1971, tendo a via ganhado grande foco turístico e se tornado a principal rua de comércio da cidade, o seu calçamento foi a cristalização de um processo que já se configurava desde o início do século.

FIGURA 28 - CALLE FLORIDA EM 1904



FONTE: LA CALLE (s.d.)

Os casos da *Calle Florida*, da travessa Oliveira Bello, e da rua XV revelam que a tendência, já presente em outras cidades do mundo, de revalorizar as passagens de pedestres havia atingido a América Latina no início dos anos 1970. Porém, apesar de ambas serem contemporâneas e possuírem caráter peatonal, a

*Calle Florida* e a rua XV de Novembro são produtos de processos urbanos completamente opostos: enquanto o exemplar argentino foi a solidificação de uma forma de apropriação espacial já existente, a rua curitibana foi gerada por um processo de ruptura - houve a transformação do modo como aconteciam as atividades comerciais e das formas de lazer que a via propiciava.

### **3.3.2 Implantação do calçadão da Rua das Flores**

Em março de 1971, Jaime Lerner assumiu a prefeitura de Curitiba, encerrando uma fase de ostracismo do IPPUC (DELY; OIKAWA, 2016; DUDEQUE, 2010). Iniciada uma nova etapa, o primeiro grande teste da gestão foi, sem dúvida, o calçamento da rua XV de Novembro e sua transformação na rua das Flores, exclusiva para os pedestres. Era uma diretriz do Plano Preliminar de 1965 e uma aspiração dos gestores municipais. Contudo, não se interviria em um pequeno trecho ou em uma via secundária: tratava-se do fechamento da mais importante rua da cidade aos veículos (DELY; OIKAWA, 2016).

Previa-se que um anel de tráfego contornaria o centro histórico, desviando o trânsito 'rápido' para sua periferia com o intuito de desincentivar a circulação de automóveis, liberando grande parte do centro para os pedestres e para o lazer urbano (DUDEQUE, 2010).

Meses antes da obra, já se falava da possibilidade de a prefeitura implantar um projeto e fechar a via (ASSAD, 2020). A mídia local criou um verdadeiro reboliço entre a população, os comerciantes e a municipalidade. O receio era natural, sobretudo por parte dos comerciantes, pois tratava-se de uma proposta inédita, que nada tinha de familiar, e que lhes gerava incerteza. Na época, a ideia corrente nas cidades brasileiras era alargar as vias e em Curitiba a prefeitura

objetivava fazer o contrário. Meses foram gastos neste embate, sem efeito (DELY; OIKAWA, 2016).

A prefeitura contratou, então, o arquiteto Abrão Assad para elaborar o projeto que transformaria a via em calçada. Enquanto o IPPUC e a Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba - URBS se desdobravam em estudos, elaborados por Assad, a rua foi bloqueada ao tráfego de veículos e transformada em estacionamento (ASSAD, 2014; 2020; DUDEQUE, 2010). No entanto, mesmo com a saída do automóvel, as pessoas continuaram confinadas aos passeios, congestionadas nas calçadas, enquanto o leito carroçável permanecia vazio. Conforme o arquiteto, o brilho e a cor dos automóveis davam, ao menos, "um certo alento a essa rua que, sem eles, se tornou ainda mais decadente no sentido visual" (ASSAD, 2020, s. p.) (Figura 29). Esta medida acirrou ainda mais os ânimos: os comerciantes da região se imaginavam isolados pelos passeios e supunham que haveria inevitáveis e abruptas falências, enquanto os automobilistas condenavam o impedimento da principal rua do Centro. De dia, o poder público montava barricadas nas esquinas para bloquear a passagem de veículos, somente para que estes fossem retirados durante a noite pelos motoristas e comerciantes locais (DUDEQUE, 2010).

FIGURA 29 – COLORIDO DOS CARROS NA AVENIDA LUIZ XAVIER EM MEADOS DOS ANOS 1960



FONTE: PAULIN (196-).

A proposta de pedestrianização do centro era muito polêmica. Os comerciantes possuíam a visão de que as pessoas vão fazer compras de automóvel. Wilhelm rebatia este pensamento, afirmando que: “elas podem ir ao centro de automóvel, mas não entram na loja com ele, a não ser que se trate de posto de gasolina.” (WILHEIM, 1990, p. 33).

Jorge Wilhelm representava o Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB, na Comissão de Urbanismo da União Internacional dos Arquitetos - UIA, e, depois de ter elaborado o plano de Curitiba, propôs que a próxima reunião desta comissão ocorresse em Curitiba (WILHEIM, 2013). Para a ocasião combinou com Jaime Lerner a estratégia de preparar o calçamento da Rua XV - portanto, o início da pedestrianização - como um ato de homenagem da Prefeitura à comissão. Ele prepararia os urbanistas estrangeiros a aplaudir, elogiar e dar todo o amparo de

suas experiências ao ato. Iniciado o calçamento, a imprensa inteira o promoveu como algo amplamente aplaudido pelos maiores luminares do urbanismo, que deram entrevistas “sobre o significado de pedestrianizar (que é uma coisa que depois da guerra se fez muito na Europa), [sobre] casos típicos na Holanda, Dinamarca, todos casos muito conhecidos e muito bem sucedidos (WILHEIM, 2013, s. p.). Desta maneira “havia uma disposição muito favorável que a mídia não podia deixar de registrar”.

Em meio a isso tudo, o prefeito engendrou ainda outra manobra, a de realizar uma operação relâmpago:

A Rua XV sempre foi a rua principal da cidade. Então, o processo de transformação que ela passou foi único. Era uma rua que cruzava o centro e nós entendemos, na época, que nós devíamos tangenciar o centro e que a Rua XV seria uma rua de pedestres. Era uma mudança muito grande e a população resistiria (...) Era o principal ponto de encontro, mas ela estava tomada pelos carros (...) Devido à resistência, era necessário que a transformação fosse rápida, porque a aceitação seria difícil. Então, nós decidimos fazer o projeto da Rua XV em três dias para evitar que uma ação judicial interrompesse. Nós tínhamos que ser rápidos! (LERNER, 2020, s. p.)

Em entrevista, Lerner (2020, s. p.) afirma que “a Rua XV, com os carros, representava uma maneira de viver a cidade” e que “era difícil imaginar transformá-la em rua de pedestres. Mas, foi a determinação - a execução rápida - que possibilitou”. A rua teve de ser fechada em 72 horas. A obra teve início na noite de sexta-feira, e na segunda-feira à noite, dia 20 de maio de 1972, a rua estava calçada (Figura 30).

FIGURA 30 - CALÇAMENTO DA RUA XV DE NOVENBRO, EM 1972



FONTE: JARKOWSKI (2019).

Cem operários trabalharam noite e dia se acotovelando, colocando *petit-pavé* na faixa de rolamento da via, material escolhido por ser de colocação rápida, marcar presença nas ruas da cidade, e por fazer parte da identidade de Curitiba. A operação não consistia em realizar a obra apenas em duas quadras - entre as ruas Barão do Rio Branco e Marechal Floriano Peixoto - trecho considerado possível de executar no prazo estabelecido.

Dentre as múltiplas finalidades, este artifício tinha em vista atuar como efeito demonstrativo; garantir à população em geral e, especificamente aos comerciantes locais, o debate sobre algo tangível, implantado, permitindo tomar conclusões; e impedir que fosse impetrado na Justiça um mandado de segurança, suspendendo a obra. Caso a experiência falhasse e houvesse sua rejeição por parte da população, a municipalidade comprometia-se a desmanchá-la (DELY; OIKAWA, 2016).

No sábado, resguardados pela polícia, os urbanistas da União Internacional dos Arquitetos - UIA percorreram as obras. As atividades concluíram-se, discretamente, na madrugada seguinte: os trabalhadores plantaram árvores adultas, fixaram floreiras e sumiram. Não houve inauguração (DUDEQUE, 2010).

Segundo Assad,

(...) [foi feita] então, aquela loucura mesmo de começar uma obra numa sexta-feira, quando o comércio fechava as portas. Nós começamos a obra e na segunda-feira já tínhamos um trecho da rua pronto, não com todos os equipamentos, mas, já com um desenho do mobiliário próprio, que eram as floreiras, as luminárias, os quiosques (ASSAD, 2014, s. p.)

Nos dias que seguiram o calçamento, os protestos atingiram seu ápice, culminando num "buzinaço" de protesto organizado por um clube de automobilistas para a manhã do sábado seguinte ao calçamento. Automóveis antigos adentrariam a via calçada pretendendo convencer outros motoristas passantes a acompanhá-los. A prefeitura agiu rapidamente. Preparou um acontecimento voltado às crianças, esticando, pouco antes da hora prevista, um rolo de papel em meio ao calçamento e distribuindo tinta para as crianças que iam passando. Assim que o primeiro automóvel subiu na calçada, deparou-se com dezenas de crianças agachadas, desenhando, dando fim ao protesto (DUDEQUE, 2010) (Figura 31).



FIGURA 31 – CRIANÇAS DESENHANDO NA RUA DAS FLORES



FONTE: RUA (19--)

A despeito do ocorrido, as pretensões foram alcançadas e os curitibanos passaram a saborear a ideia, agora fisicamente construída, e a tirar suas conclusões (Figura 32). A tensão foi se dissipando e os efeitos positivos não demoraram a aparecer. Nos meses seguintes, a pedido dos próprios comerciantes, nos trechos restantes da Rua XV como também em outros locais do centro, os calçadões foram sendo implementados (DELY; OIKAWA, 2016).

O povo recebeu muito bem, principalmente porque a Rua XV foi entregue com mobiliário novo... Ela teve aceitação porque tudo que fazia crer que não seria possível aconteceu bem. Então, ela foi uma prova duma equipe de que é possível fazer. E nós ganhamos muita confiança com a população, que aprovou e nos deu um empurrão para fazer as coisas (LERNER, 2020, s. p.).

Essa façanha tornou-se um emblema de Curitiba, que passou a ser enxergada como “a cidade pensada para as pessoas, para o coletivo, e não para o automóvel, o individual” (LERNER, 2011, p. 28). Assad (2014, s. p.) também considera a Rua XV emblemática, “foi ali que o Jaime conseguiu colocar uma posição, (...) e ali se consagrou Curitiba”.

FIGURA 32 - TRECHO DA RUA DAS FLORES, ENTRE A R. MONSENHOR CELSO E A R. BARÃO DO RIO BRANCO, DEPOIS DO CALÇAMENTO EM 1972



FONTE: DESTEFANI (2012)

Procurou-se, neste trabalho, buscar evidências de quais foram as ideias, conceitos, motivos e fundamentos que influenciaram ou induziram o surgimento do calçadão de pedestres da rua das Flores. Nas entrevistas, parte das perguntas foi orientada a este intuito. Outras fontes de indícios relevantes foram os

documentos elaborados no desenvolvimento do projeto de revitalização da via, na época. Consta no memorial do projeto urbanístico que o partido consistia na:

(...) retirada dos veículos motorizados e a ligação dos pisos de um lado ao outro e de uma extremidade a outra, unindo a rua central às praças vizinhas, num único piso. Com isso, reavemos um grande espaço destinado ao homem, justamente na área mais densa. Numa primeira análise constatamos a necessidade de criar ou mesmo recriar locais de estar. Lugares de permanência e não apenas de circulação. Pontos habituais. A Rua XV apresentava-se congestionada, diria mesmo "aflita". Foi necessário retirar totalmente o veículo, reduzir obstáculos físicos e psicológicos. Implantar adequadamente equipamentos urbanos, mobiliá-la, criar espaços e reaver símbolos humanos, num processo para franquear ao homem o uso pleno e satisfatório do espaço urbano. Procurou-se tornar legível a paisagem urbana, criando-se pontuações estáticas no espaço dinâmico: o espaço físico da Rua XV é um corredor, essencialmente dinâmico. Socialmente é necessário torná-la mais estática. *É necessário torná-la mais humana, menos máquina* [grifo do autor]. Um bom ambiente é bem diversificado: suas partes têm caráter distinto, identificável (ASSAD, 1973, p. 115).

Este trecho supracitado apresenta diversos conceitos e argumentos que parecem embasar e fundamentar a proposta, ao mesmo tempo em que resume algumas de suas principais características, como veremos adiante. A sentença em destaque - "É necessário torná-la mais humana, menos máquina" - é talvez a de maior apelo conceitual e sintetiza os fundamentos que amparam o projeto.

O arquiteto assemelha a função da histórica "rua principal" à ágora dos gregos:

Ali as coisas aconteciam. E era muito mais importante a cidade do que a própria casa, do que a própria habitação. Baseado nisso, sabendo que toda cidade exige uma série de funções, eu elenquei (...) aquelas que eu achei que seriam importantes e que já existiam (mas, de uma forma muito tímida): as funções de um centro de cidade (ASSAD, 2020, s. p.).

Assim, era fundamental motivá-la a desempenhar suas funções primordiais:

1) social - como local de lazer, do encontro e da troca de ideias; 2) econômica - local de negócios, do comércio e de operações financeiras; 3) política - como

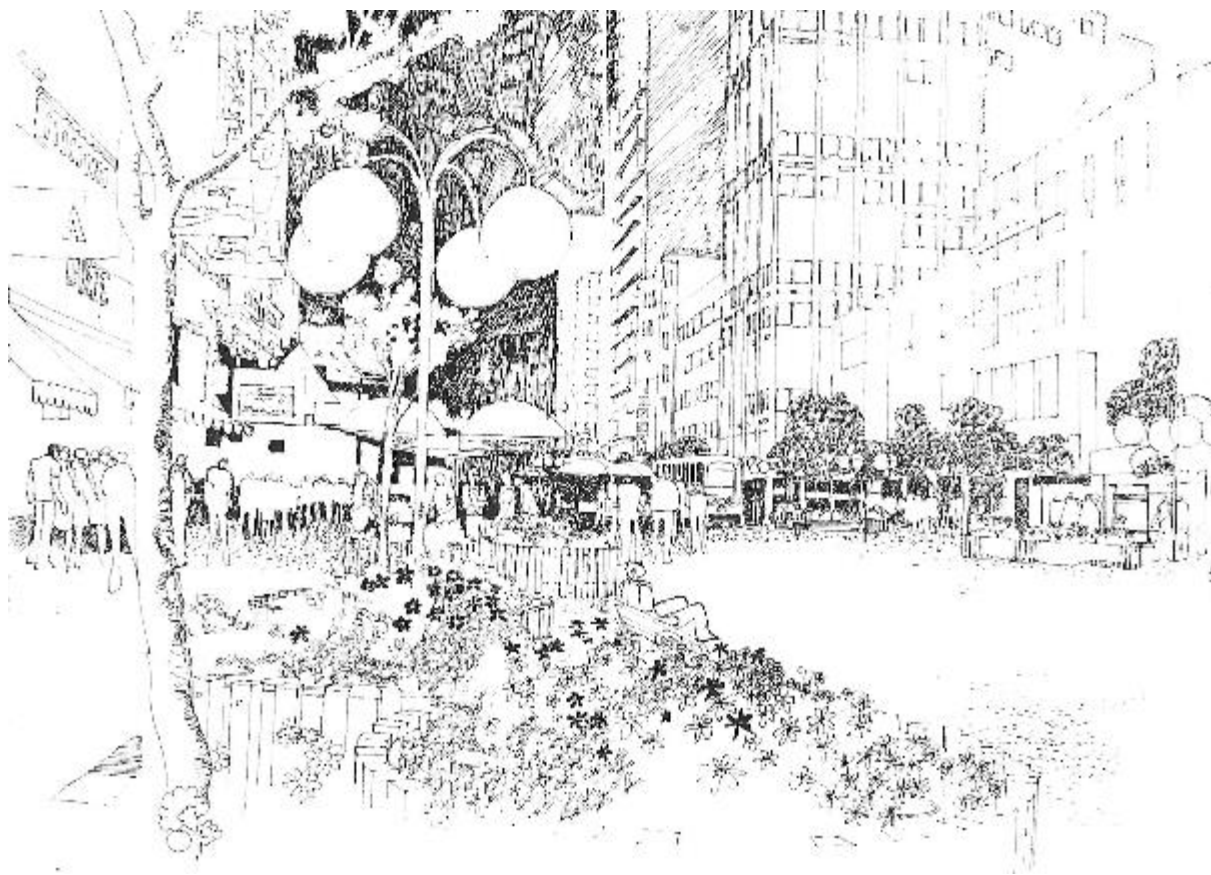
campo de debates dos grupos que diariamente se reúnem em “assembleias públicas”; 4) cultural - local de manifestações, exposições e festivais; sendo esta última considerada a mais fecunda e menos praticada.

Neste tocante, defendia que a massificação da cultura não se daria em espaços herméticos e tradicionais. Acreditava numa forma de cultura “encarnada” num “recipiente” urbano que proporcionaria todas as interações possíveis para que se majorasse a condição cultural, a fim de proporcionar novos estágios na procura e no encontro das satisfações humanas. Este novo lugar de aprendizado teria o tamanho da própria cidade: “aqui o ponto de encontro já existe e nele palpita o espírito da cidade”. Era preciso criar hábitos culturais! A simples comunhão em torno de uma mesa ou num banco de praça era um começo (ASSAD, 1973, p.115).

Os urbanistas de Curitiba acreditavam que uma cidade é feita de encontros: locais em que as pessoas foram escolhendo ao longo da história e que acabaram se consolidando como autênticos locais de confluência entre as pessoas. Esta era para eles a verdadeira vocação da rua XV de Novembro, que ia se perdendo com as condições existentes (DELY, OIKAWA, 2016).

Apesar de se discutir o calçamento desde 1965, em 1972 ainda não se dispunha de um termo para defini-lo. Apareciam expressões como rua-jardim, rua-praça, bulevar-logradouro (DUDEQUE, 2010). O nome Rua das Flores (Figura 33), que pertenceu à via no final do século XIX, acabou adotado pelos autores devido à intenção de humanizá-la (ASSAD, 2020; DUDEQUE, 2010).

FIGURA 33 – CROQUIS DO PROJETO DA RUA DAS FLORES



FONTE: ASSAD (1972?b).

Assad (2020) contextualiza a elaboração do projeto: no ano de 1971, Curitiba possuía por volta de 600 mil habitantes<sup>21</sup>, a Rua XV, apesar de ser a principal rua de comércio e de outras atividades, vinha sofrendo com o congestionamento e os comerciantes locais reclamavam de uma deterioração das atividades. Após algumas observações empíricas - comparando o seu deslocamento a pé pelas calçadas ao tráfego dos automóveis -, o arquiteto constatou que alguma coisa estava errada no que dizia respeito à circulação de

---

<sup>21</sup> Segundo dados do IBGE a população de Curitiba em 1970 era de 609.026 habitantes. Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1950/2010. Disponível em: <<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=CD77#P1>>. Acesso em 27 jun. 2020.

veículos na via. A partir disso, teve a certeza de que este espaço não era um lugar apropriado para os automóveis.

Ao mesmo tempo, constatou que a rua principal de Curitiba não tinha “cara”. Nos anos anteriores sua identidade vinha se perdendo e ela estava sendo desfigurada. O elemento que poderia proporcionar uma paisagem coerente - que era a arquitetura dos edifícios, principalmente dos de importância histórica - estava escondido atrás dos modernos revestimentos de “chapas de alumínio composto” das fachadas (ASSAD, 2020). “O cenário da rua XV era um cenário vulgar, sem expressão” (ASSAD, 2014, s. p.).

Nós temos prédios como o Louvre, por exemplo, que tem até um vitral na sua fachada, e que é uma obra de arquitetura que merece estar ali como anteparo, como participante principal do próprio espaço urbano. O Palácio Avenida é outro exemplo, e tantos outros que estão lá, e que muitos se perderam (ASSAD, 2020, s. p.).

Deste modo, além de proteger o Centro, liberando-o para uso pleno do cidadão através da remoção dos automóveis, era preciso recuperar a sua paisagem, evidenciando a arquitetura dos edifícios que compunham o espaço urbano, criando um novo cenário para a via.

A partir desta ideia seria proposta uma família de equipamentos com a qual era possível guarnecer aquele espaço urbano, a fim de que este pudesse exercer plenamente àquelas atividades consideradas fundamentais para um centro de cidade. Era composta por floreiras, bancos de praça, quiosques e luminárias, dotados de uma linguagem singular e apropriada ao local. Esta mobília-urbana, como foi chamada, foi muito importante num primeiro momento, pois serviu como ponto de inflexão, criando muito rapidamente uma nova paisagem. O público aderiu imediatamente à solução e a cidade passou a ter seus habitantes usando o calçadão. A rua já não era mais apenas um lugar de passagem: passou a ser também um lugar de permanência.

(...) a Rua das Flores não é só um calçadão. Ela, além do espaço próprio para o cidadão, para o ser humano, tem também a função de propiciar ao cidadão aquele lugar onde ele possa exercer plenamente a sua cidadania (ASSAD, 2020, s. p.).

A variedade de usos ao longo da Rua das Flores foi estimulada através da proposição de áreas de diferentes vocações: nas áreas de estar ou lazer eram dispostos bancos, floreiras, mesas, cadeiras e coberturas defronte aos bares e restaurantes; nas de serviços encontravam-se elementos como torres de informação, bancas de jornal e revistas, cafés, telefones públicos, e assim em diante.

O mobiliário foi locado com a intenção de criar ambientes distintos, permeados por espaços vazios que dariam amparo às diversas manifestações culturais. Os assentos, de maneira geral, foram locados em grupos, gerando pequenas áreas de convívio e espaços de permanência, localizados próximos às árvores. Floreiras completariam o ambiente. Bancos isolados foram dispostos ao longo da via com o intuito de proporcionar ambientes destinados à contemplação, descanso e leitura (LIMA, 2008).

O trecho entre a alameda Dr. Muricy e a avenida Marechal Floriano Peixoto, foi alargado nos primeiros anos da gestão de Ivo Arzua na prefeitura. Ali a caixa da via possui trinta (30) metros, contrapondo aos doze (12) metros que a rua possui da avenida em diante. Devido à configuração dos bancos dispostos no local, a população passou a chamá-lo de “sala de estar” (Figura 34).

FIGURA 34 - SALA DE ESTAR DA RUA DAS FLORES EM 1972



FONTE: BOREKI (2009).

Os quiosques podem abrigar usos diversos: banca de revistas, telefones públicos, venda de flores, bar, e sanitário infantil. Seu desenho, que se assemelha a uma araucária - um dos símbolos da cidade - é composto de domos de acrílico colorido. Assad (2020) explica que escolheu este material por se tratar de peças facilmente encontradas no mercado. Ele inflaria as chapas quadradas de dois metros de lado (tamanho máximo encontrado) a fim de obter a forma estrutural.



Imaginou-as como um guarda-chuva, devido ao clima da cidade. O acrílico azul foi escolhido por oferecer maior proteção em relação aos raios solares e pela qualidade da luz que proporciona, com seu matiz lilás. O arquiteto brinca: “nós polacos, curitibanos, pálidos, nos tornávamos gatos de Ipanema, porque aquela luz torna as cores mais vibrantes” (ASSAD, 2020, s. p.).

A luminária foi desenhada com a intenção de criar efeitos cênicos. Através dela, Abrão Assad poderia propor pontos de maior ou menor importância, de mais ou menos luz, como num palco de teatro, criando narrativas no espaço urbano.

Todas as atividades preexistentes foram preservadas e encorajadas, excetuando o tráfego de automóveis. Com a intenção de facilitar as compras de pessoas acompanhadas por crianças pequenas, um bondinho desativado que havia sido doado à cidade, foi transformado num “ambiente protegido” onde as crianças teriam acompanhamento de educadores (LIMA, 2008) (Figura 35).

(...) junto ao café Ouro Verde é que as pessoas se encontravam, o pessoal de uma geração mais antiga, e que formou a Boca Maldita. Mas, algumas coisas já existiam. Por exemplo, existia a Confeitaria das famílias, que parece que até hoje existe, a [confeitaria] Schaffer já existia, em frente a [livraria] Ghignone já existia. Estes elementos, estes pontos já existentes nós procuramos propiciar a eles uma atividade mais plena. O bar Triângulo estava ali já. Então, por que tem aquele quiosque em frente ao bar? Porque era, justamente, para torná-lo mais democrático ainda, extrapolando para o calçadão (ASSAD, 2020, s. p.).

De forma geral o complexo da Rua XV de Novembro, que abrangia desde a praça Osório até a Santos Andrade, englobando também algumas ruas e praças do entorno,

(...) era um conjunto que tinha um tratamento diferenciado do restante da cidade, ou seja, ali não haveria o trânsito de automóveis, ali seria proibido estacionamento, ali seria plantado árvores, seria colocado um mobiliário urbano (...) e isso tudo tinha um certo ordenamento, ou seja, na parte central haveria um fluxo mais intenso, junto às vitrines das lojas teria um espaço livre, e duas faixas, que eram os espaços indicados para

que se colocassem os equipamentos, as floreiras, as árvores (ASSAD, 2020).

FIGURA 35 - FAMÍLIA DE MOBILIÁRIO URBANO - FLOREIRA, LUMINÁRIA E QUIOSQUE - AO LADO DO BONDINHO NA RUA DAS FLORES



FONTE: Adaptado de DESTEFANI (2012).

Alguns elementos do projeto original (Figura 36) tiveram de ser adequados ao longo da obra; outros não foram executados, mas, de maneira geral, o projeto alcançou os principais objetivos aos quais se propunha, de criação de um espaço destinado às pessoas, dotado de locais de permanência e de suporte a uma importante gama de funções além da circulação.

FIGURA 36 – PLANTA DO PROJETO ORIGINAL PARA O TRECHO ENTRE A ALAMEDA DR. MURICY E A PRAÇA OSÓRIO



FONTE: Modificado de ASSAD (197-).

O calçadão da rua XV de Novembro desencadeou um interesse da população em relação ao Centro de sua cidade e a rua das Flores ficou consagrada como um ponto de encontro dos curitibanos.

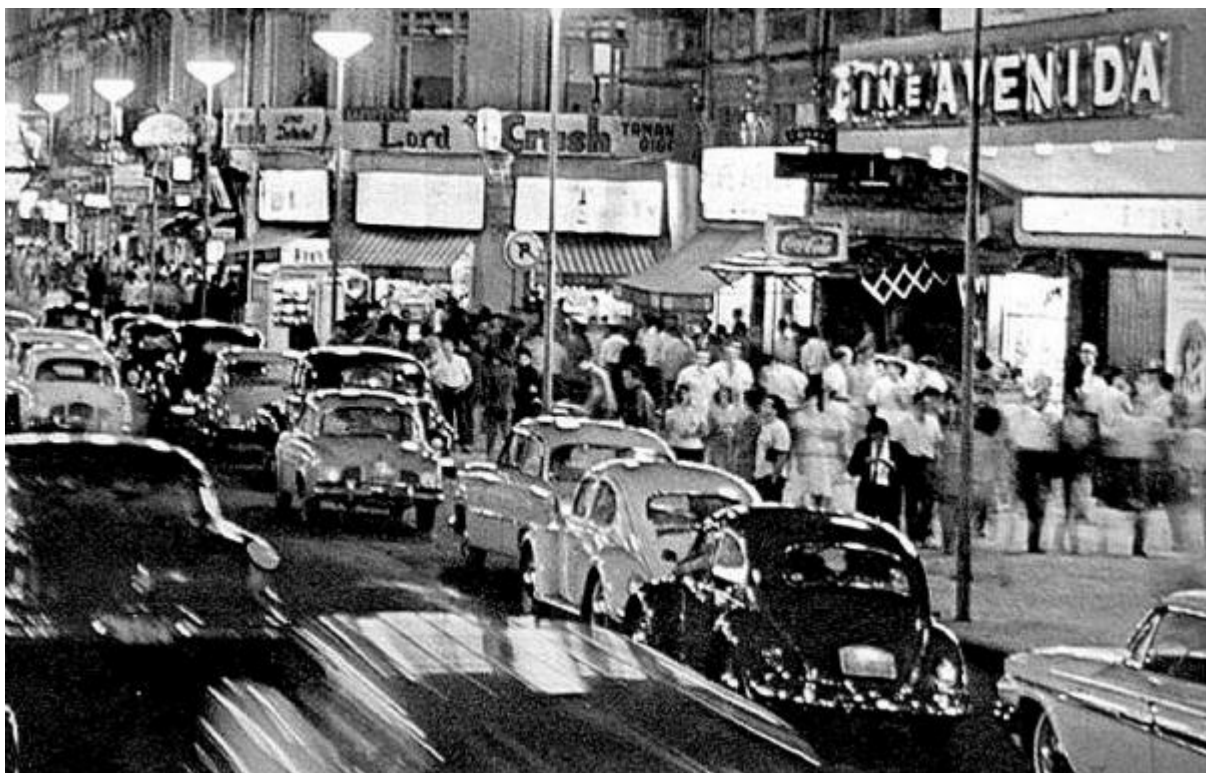
### 3.3.3 Contexto sociocultural

A primeira gestão de Jaime Lerner marca um ponto de inversão cultural muito marcante. Em pouco mais de um ano no poder municipal, entre março de 1971, e maio de 1972, a prefeitura havia concretizado as principais obras que seriam responsáveis por grandes mudanças no comportamento sociocultural do curitibano: o teatro Paiol e a rua das Flores.

Abrão Assad (2020), em seu depoimento, descreve que no início da década de 1970, a cidade era considerada provinciana, acanhada quando comparada a São Paulo ou ao Rio de Janeiro. Curitiba não possuía muitos atrativos relevantes e dispunha de uma formação cultural diversa, composta por grandes afluxos de imigrantes europeus, árabes e asiáticos, à qual atribui-se o temperamento retraído de seu povo.

Em relação ao seu comportamento no espaço urbano, Assad (2020) relata que as pessoas iam ao Centro para ir ao cinema, pois existia ali na rua XV de Novembro e na avenida Luiz Xavier a Cinelândia<sup>22</sup> (Figura 37), e principalmente para ir às compras. Essa atividade levava muitas pessoas a se encontrarem, principalmente na Rua XV de Novembro. No fim de semana acontecia o *footing* ao longo da rua XV. Existia também o Passeio Público - todos os outros parques da cidade foram implantados a partir da gestão de Lerner.

FIGURA 37 - CINELÂNDIA À NOITE EM 1966



FONTE: Modificado de NOGUEIRA (2011).

---

<sup>22</sup> Cinelândia é o nome pelo qual ficou conhecido o trecho da avenida Luiz Xavier, contíguo à Praça General Osório, entre o Palácio Avenida e o Edifício Garcez, onde, a partir dos anos 1920, um complexo de cinemas foi sendo construído. Teve origem com a construção do Palácio Avenida, onde foi inaugurado o Cine Avenida em 1929. Outros cinemas aí se instalaram, como o Ópera, inaugurado em 1941, o Cine Palácio e o Cine Odeon. O apelido dado à esta área perdurou durante o período áureo do cinema, até a primeira metade dos anos 1970.

O curitibano não tinha muitas opções. A cidade possuía como atrações os cinemas, o comércio, e alguns clubes, vários deles na Rua XV de Novembro, como o Clube Curitibano. As praças eram utilizadas de uma forma mais contemplativa e para alguns eventos (ASSAD, 2020). A rua XV de Novembro era também o palco dos carnavais de rua da cidade, principalmente no início do século XX.

Até então, o encargo das questões culturais era responsabilidade do governo do estado. Aos prefeitos curitibanos, com pequenas exceções, cabia a tarefa de dar prosseguimento às obras e gerenciar as infraestruturas existentes. Leon Peres, no seu pouco tempo de mandato, não demonstrou interesse em assuntos culturais. Pedro Parigot de Souza, que o sucedeu, ajudou a organizar a “Semana de Mineralogia”, da qual participava quando foi indicado a governador. As políticas culturais que se arriscou a criar eram frequentemente constituídas por sentenciosas comissões compostas por integrantes das academias de letras, dos Institutos Históricos-Geográficos e outras instituições de viés cultural que, de maneira geral, eram autocomplacentes, solenes e engrandeciam datas, atos oficiais e governantes, sempre com toda pompa que entendiam necessária. Até a década de 1960, as poucas ações culturais da prefeitura de Curitiba limitavam-se a esse pedantismo, como os acadêmicos do “Conselho Técnico do Plano da Cidade de Estética Urbanística e de Educação e Cultura” (DUDEQUE, 2010).

A equipe que assumiu o poder municipal em 1971 desdenhou a sumptuosidade e a afetação das instituições culturais da prefeitura. Segundo Irã Dudeque (2010), os temas mais debatidos no dia a dia dos arquitetos curitibanos eram o jazz, a bossa-nova, a Música Popular Brasileira (MPB), o Cinema Novo, a *Nouvelle Vague*. A construção de Brasília e a vinculação destes profissionais ao recente Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná alentavam as discussões do grupo.

A escola de arquitetura era nossa casa, nós discutimos arquitetura, mas não só arquitetura, música (...) Nós fazíamos debates. Onde surgiu a

discussão do Paiol?! Tem como origem a gente fazendo concurso até gastar o vinil. Eu me lembro uma vez, no início da bossa nova, início de 62, nós estávamos fazendo concurso e gastou o vinil do Vinicius e da Odete Lara. Chegou a gastar, de tanto que a gente ouvia. Nós vivíamos a cidade, um vernissage de um bom pintor, todo mundo estava lá (...) Mais tarde, isso influenciou o planejamento da cidade (LERNER, 2013, s. p.).

Estas discussões permeavam os arquitetos e urbanistas por todo o país, não sendo uma exclusividade curitibana. Mas, em Curitiba, estes profissionais possuíam os meios para criar sua própria política cultural, pois ocupavam alguns dos principais cargos do poder municipal (DUDEQUE, 2010). O movimento cultural da primeira gestão Jaime Lerner foi marcado por uma abundância de novas ideias e atividades, que abriram diversas frentes (DELY; OIKAWA, 2016).

Em dezembro de 1971 a prefeitura de Curitiba inaugura o teatro Paiol a partir da recuperação de um paiol de pólvora abandonado, cuja estrutura era de 1874. O paiol foi transformado num teatro de arena com 225 lugares, segundo o projeto assinado pelo arquiteto Abrão Assad. Lerner (2011, p. 36-37) relata que, como prefeito, pôde dar prioridade à obra, “pois sabia da importância que ela teria para a vida cultural da cidade”. Quando o teatro estava quase pronto, convidou Vinicius de Moraes para a inauguração, que se apresentou acompanhado de Toquinho, o Trio Mocotó, e Marília Medalha (Figura 38).

FIGURA 38 - VINÍCIUS DE MORAES E MARÍLIA MEDALHA EM APRESENTAÇÃO DE INAUGURAÇÃO DO TEATRO PAIOL EM DEZEMBRO DE 1971



FONTE: MOSER (2018).

A inauguração do teatro Paiol foi um florescimento cultural para Curitiba. Dali em diante a prefeitura tornou-se intermediária dos espetáculos de música e não parou por aí. Depois do teatro Paiol, foi iniciada a obra do Centro de Criatividade de Curitiba (no parque São Lourenço), seguida da reforma da Casa Romário Martins, e depois pela Cinemateca e pelo Museu Guido Viaro. Devido a todos esses novos espaços de animação cultural da cidade, como os parques da Barreirinha e do Barigui, que estavam sendo implantados e desapropriados, sentiu-se a necessidade de um órgão destinado a comandar e gerir todos os assuntos referentes à área cultural, e, em 1973 a prefeitura instituiu a Fundação Cultural de Curitiba (FCC), órgão que concentrou sua atuação na animação da

cidade e na descentralização da cultura (DUDEQUE, 2010; DELY; OIKAWA, 2016; PACIORNIK, 1991).

Nem a arquitetura e nem os arquitetos sozinhos podem mudar a sociedade. Charles Jencks registrou o máximo que se pode admitir é que “quanto mais pobre e limitado for o meio cultural, maior será o efeito da arquitetura”. Em meados da década de 1960, os arquitetos chegados em Curitiba tendiam a considerá-la um meio cultural pobre, limitado e provinciano (era, todavia, a capital do estado...). Os arquitetos possuíam uma formação abrangente (mas não necessariamente profunda), que ampliou as possibilidades do meio. Ao longo da década de 1970, eles formavam não apenas a vanguarda urbanística de Curitiba, mas também parte da vanguarda cultural (DUDEQUE, 2010, p. 239-240).

A imprensa chocava-se com a indumentária do prefeito e de seus secretários, com suas calças bocas-de-sino e gravatas borboleta, cabelos compridos, costeletas e outros elementos da moda da primeira metade da década de 1970. Estavam acostumados à sisudez e formalidade dos prefeitos anteriores. Lerner e sua equipe envergonhavam-se com os títulos de “excelentíssimo senhor”, “vossa senhoria”, “egrégios secretários” e outros parecidos, preferindo que os dirigissem a palavra com um coloquial “você” (DUDEQUE, 2010).

A década de 1970 foi marcada por diversos movimentos culturais, como a Bossa-nova, a contracultura e o movimento hippie. Estes movimentos começaram a impregnar-se na atmosfera cultural de Curitiba. Numa reportagem da Gazeta do Povo, Mariana Domakoski (2016, s. p.) percebe que, de forma consciente ou não, salta aos olhos “o fato de a estética psicodélica ter ornamentado um dos símbolos da mudança de comportamento do curitibano: o fechamento da Rua XV para carros, em 1972” (Figura 39). Sobre isso, Abrão Assad relata:

Eu nunca havia me tocado disso, mas há um tempo atrás, falando eu com o Geraldo Pougy, (...) nós fizemos uma comparação, sem que tivesse havido esta intenção, da Curitiba psicodélica, porque ela tinha os acrílicos roxos, os táxis laranjas, os ônibus amarelos... enfim. E era o momento, os anos 1970 eram os anos psicodélicos (...) Talvez estivesse no ar uma maneira de ver as coisas, porque... não que a bossa-nova tenha influenciado o projeto, os planos, mas certamente no ar havia um certo



movimento de rebeldia e de transgressão, porque eu acho que a Rua XV foi uma transgressão. Quer dizer: aquilo que todos estavam acostumados a ver, uma calçada, um meio-fio e uma caixa de rolamento, automóveis andando nos dois sentidos, as pessoas tendo que respeitar o domínio do automóvel... no momento em que você pega e joga isso tudo para o alto e diz assim: "aqui não entra mais o automóvel!", (...) você pode utilizar o sistema de transporte, você pode viver, não só no centro, como nos parques... Eu acho que a época dos anos 1970 foi uma época de rebeldia e de transgressões e eu me considero um transgressor mesmo (...) (ASSAD, 2020, s. p.).

FIGURA 39 - RUA DAS FLORES NA DÉCADA DE 1970



FONTE: DAMAKOSKI (2016).

O calçadão da rua XV de Novembro foi parte importante em tudo isso. Nos depoimentos que concedeu ao livro *Memória da Curitiba Urbana*, Maria Elisa Ferraz Parciornick (1991, p. 171-172), que foi diretora executiva da Fundação Cultural de Curitiba de 1974 a 1976, relata que aquele foi um momento muito interessante, pois, até aquele período, o cidadão curitibano não se envolvia com a cidade. "Com essa nova postura, o fechamento da Rua XV, o Paiol, o sistema

trinário<sup>23</sup>, houve uma mudança radical, no comportamento inclusive”. Segundo ela, este momento foi muito importante culturalmente, “porque em qualquer lugar que você fosse, qualquer reunião familiar, social, ou festa, se discutia Curitiba, acaloradamente”. Todos tinham opinião sobre a cidade.

### 3.3.4 Mudanças decorrentes da pedestrianização da via

De 1972 até os dias atuais muita coisa mudou na paisagem urbana de Curitiba. Em apenas uma década, a cidade quase duplicou a sua população, passando de 609.026 habitantes em 1970, para 1.024.980 na década seguinte, chegando aos anos 2010 com aproximadamente 1,75 milhão de habitantes, sem contar com a região metropolitana. Nossa análise, no entanto, ficará restrita às mudanças decorrentes ou vinculadas de alguma forma a criação do calçadão da Rua XV e suas implicações.

Na época de sua implantação, os comerciantes da rua XV de Novembro tinham o receio de que o calçamento fadasse a região ao abandono. No entanto, as pessoas que percorriam o Centro redirecionaram seus trajetos com o único motivo de percorrê-la. Com a presença das floreiras e das calçadas, os curitibanos consentiram que a rua XV de Novembro adotasse o apelido de rua das Flores. Os comerciantes, que outrora desfaziam as barreiras montadas pela prefeitura, calaram-se, confirmando que as novas ideias urbanísticas possuíam certas virtudes (DUDEQUE, 2012).

---

<sup>23</sup> O Sistema Trinário, criado por Rafael Dely, consiste num sistema hierarquizado de vias que conferiu ganhos significativos para a velocidade operacional das linhas expressas e foi a base para a criação do sistema BRT (Bus Rapid Transit), que Curitiba posteriormente exportou para o mundo. É constituído por uma via central composta por uma canaleta exclusiva para a circulação de linhas expressas (transporte de massa) e duas vias lentas para acesso às atividades lindeiras - e pelas Vias Estruturais - duas vias paralelas, de sentido único, situadas a uma quadra de distância do eixo, destinadas às ligações centro-bairro e bairro-centro -

Esta transformação teve grande influência na vida cidadina. Jaime Lerner (2020) afirma que, enquanto muitas cidades estavam destruindo ruas, alargando-as para os automóveis, Curitiba as estava transformando em áreas de pedestres, o que, de uma certa maneira, afastou o automóvel do dia a dia do morador da cidade. Para Abrão Assad (2020, s. p.) as mudanças foram comportamentais:

O curitibano, de um modo geral, é mais recatado. Dizem que é por causa do clima, outros que é por causa da cultura europeia. Mas, quando foi implantado aqueles quiosques dos bares, ali do bar Triângulo, da própria Schaffer, (...) o curitibano passou a usar o centro da cidade não só como lugar de passagem, mas como lugar de permanência. Você encontra curitibano tomando chope em pleno inverno (...) Os usos destes equipamentos foram plenamente aceitos e isso modificou o temperamento do curitibano [ver Figura 40].

FIGURA 40 - MESAS E CADEIRAS SOB OS DOMOS COLORIDOS NA RUA DAS FLORES NA DÉCADA DE 1980



FONTE: PUGLIESI (2015).

O arquiteto observa também o desaparecimento de alguns costumes considerados benéficos, como o footing. Segundo ele, “as pessoas pegavam seus carros e circulavam pela Rua XV, saindo ali da Voluntários da Pátria, no sentido da Barão do Rio Branco, (...) voltavam pela Marechal Deodoro e ficavam circulando, isto em fins de semana, era uma atividade positiva, sadia inclusive, porque era o lugar onde as pessoas se encontravam”, Por outro lado, observa que “este encontro se deu de uma forma muito mais plena e com muito mais fundamentos quando as pessoas se encontraram sem o automóvel” (ASSAD, 2020 s. p.).

A Boca Maldita, convertida agora em largo, teve seu potencial democrático ampliado. Ali se reuniram artistas, profissionais liberais, juízes, repórteres, políticos, mendigos, músicos, pintores, mímicos e tipos de toda sorte, a despeito da vigilância da ditadura. Segundo Dudeque (2010), a partir da requalificação da rua XV em 1972, ficou evidente que o verdadeiro centro cívico da cidade era a Boca Maldita. A rua das Flores ganhou nova dimensão social: um dos objetivos de quase todos os movimentos de protesto ou reivindicação em Curitiba seria atravessá-la em passeata, chegar à Boca Maldita e ali realizar um comício (DUDEQUE, 2010).

Após a redemocratização do país, a rua das Flores permaneceu como o lugar de convergência das mais recentes às mais antigas personalidades urbanas: malabaristas disfarçando-se de estátua, loucos declamando profecias, palhaços imitando passantes alheios, andinos tocando flautas, hippies comercializando bijuterias, religiosos citando provérbios, travestis promovendo o fim da discriminação (DUDEQUE, 2010).

Com o projeto da rua das Flores “o desenho do mobiliário urbano passou a ser importante” (LERNER, 2020, s. p.). Os equipamentos da rua XV a extrapolaram e tornaram-se padrão por toda a cidade. Abrão Assad utilizou seus domos, desta vez em fibra de vidro, na cobertura de cinco terminais de ônibus utilizando a verba destinada à construção de três. O mobiliário podia ser encontrado em outras

idades por aí. Foram copiados em municípios do interior do estado. Uma vez, assistindo ao noticiário, reparou nas luminárias que projetou para a rua XV implantadas nas ruas de um lugar qualquer do mundo (ASSAD, 2020).

Assad (2020, s. p.) afirma que o que se propunha como projeto foi alcançado num primeiro momento: a resposta ao sucesso das implantações foi positiva e serviu de referência para outros equipamentos da cidade. Sugere que depois, com o tempo, faltou o cuidado da prefeitura. O arquiteto atenta para uma questão importante: os shoppings fizeram com que a qualidade das lojas decaísse, mantendo atividades de comércio de um padrão que não correspondia ao anterior (ASSAD, 2020 s. p.). As lojas perderam um pouco do seu glamour, tornando a via mais acessível e democrática.

Ainda na década de 1970, foram transformadas em rua de pedestres as ruas Saldanha Marinho, nas suas duas primeiras quadras, Senador Alencar Guimarães, interligando a praça Osório à praça Rui Barbosa, a Dr. Claudino dos Santos, que configura o largo da Ordem, e a Monsenhor Celso, que faz parte do complexo da rua XV de Novembro.

Apesar das experiências positivas, a tentativa de tornar o centro de Curitiba um local destinado às convivências e aos encontros através da criação de áreas de pedestres não foi tão bem sucedida. Acompanhando movimentos similares que ocorreram nas principais cidades brasileiras, a região central de Curitiba passou por um processo de abandono.

Para Pilotto (2010) e Gadens (2010), o processo de esvaziamento do centro teve início nos anos 1980, quando, na contramão dos índices de crescimento do município (que manifestaram aumento na população), no Centro, o número de habitantes diminuiu: em 1980 a região possuía uma população de 42.371 pessoas; nos anos 2000 este número baixou para 32.623 habitantes (GADENS, 2010; PILOTTO, 2010).

Este processo de abandono e degradação do centro histórico ocorrido nas últimas décadas origina-se de um conjunto de mudanças na própria sociedade, como, por exemplo, a falta de segurança e o aumento da oferta de locais privados para comércio e lazer, que fizeram com que estes locais deixassem de ser o principal lugar das experiências sociais, responsáveis por imprimir vitalidade ao espaço urbano. Ademais, o grande aumento do número de automóveis no município acentuou a necessidade de circulação nas vias centrais.

Entretanto, têm-se percebido a reapropriação de algumas ruas centrais pela população, principalmente durante os horários de lazer, quando estas passam a figurar como espaços de convivência. Alguns exemplos são as ruas São Francisco, Trajano Reis, Paula Gomes e Inácio Lustosa, localizadas nos bairros Centro e São Francisco, os mais antigos da cidade (GESSER, 2018).

Lerner (2020, s. p.) afirma que a Rua das Flores teve grande influência na maneira de se viver na cidade, não só em Curitiba. Tem certeza de que “o processo que aconteceu na rua XV foi um exemplo bom para outras cidades brasileiras”. Para ele, essa experiência foi determinante para a transformação pela qual a cidade passou a partir daí:

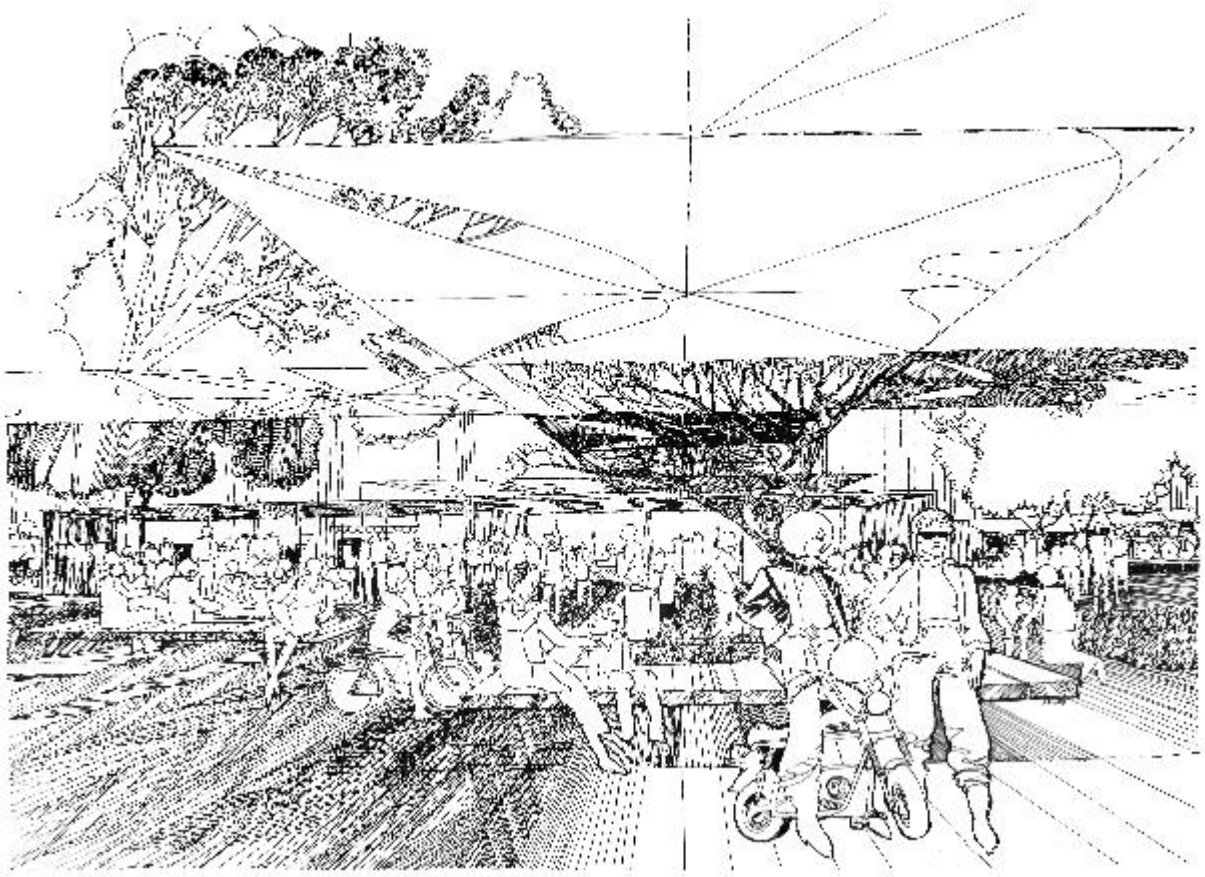
Todas as coisas que eram de difícil aceitação no começo, a Rua XV provou que poderiam acontecer, que seriam viáveis. Então, toda a mudança cultural veio depois disso (...) As reciclagens em prédios passaram a ser consideradas viáveis. O medo deixou de ser um pretexto para a burocracia, para o planejamento (...) Depois [do calçamento], a população começou a usar a Rua XV! A área de pedestres passou a fazer parte da vida da cidade e isso foi muito importante! (...) A gente passou a não ter receio, porque a democracia é melhor e nós tínhamos uma equipe que não tinha medo dela. Enfim, isso foi muito importante para o restante dos projetos, para toda a visão de cidade: a transformação das estruturais, as reciclagens. Isso foi essencial (LERNER, 2020, s. p.).

Para Assad (2020), a rua das Flores deu ao IPPUC e à administração municipal uma legitimação de que coisas novas são boas para a cidade.

Posteriormente, Lerner foi prefeito de Curitiba em outras duas ocasiões e governador do Paraná por dois mandatos. Sua carreira política teve grande influência na evolução física e sociocultural da cidade de Curitiba, como também do estado. Segundo Dudeque, “os urbanistas considerariam o calçadão da rua das Flores como uma experiência tão bem sucedida que a copiariam em várias cidades do Brasil, até transformá-la em moda” (DUDEQUE, 2010, p. 233).

Em intervalos de sua carreira política, Lerner e a equipe do seu escritório, (Jaime Lerner Planejamento Urbano - JLPU), elaboraram propostas similares para diversas cidades do Brasil, como Londrina (PR), Campo Grande (MS) e Guarujá (SP), em 1977 (Figura 41), Dourados (MS) em 1978, Rio de Janeiro (RJ) em 1987, Natal (RN) e Ponta Grossa (PR), ambas em 1988. Alguns dos projetos foram executados total ou parcialmente. Abrão Assad cita a proposição de ideias semelhantes em trabalhos elaborados para São José dos Pinhais (PR), Aracaju (SE) e São Paulo (SP).

FIGURA 41 - PERSPECTIVA DA PROPOSTA ELABORADA PELO ESCRITÓRIO JLPV PARA O GARUJÁ, 1977.



FORTE: JAIME LERNER PLANEJAMENTO URBANO (ca. 1977).

O exemplo da rua XV foi importante também na trajetória de Jorge Wilhelm, que reutilizou a ideia de pedestrianização em outros trabalhos, como na proposta para a cidade de Nova Augusta, em 1973, e na proposta vencedora do concurso nacional para a reurbanização do vale do Anhangabaú, em 1981, elaborada em parceria com Jamil Kfoury e a paisagista Rosa Kliass. Segundo Wilhelm:

O plano de Curitiba e o sucesso de Curitiba sim, ele foi aplicado, não só o esquema de análise do plano, mas mesmo algumas das soluções. O problema de ligar transporte com habitação, uma porção de coisas. Eu utilizei muitas vezes, né? Eu devo ter feito mais de vinte planos na década de 70 e mesmo de 80, e claro que é um aprendizado muito importante. A existência do IPPUC era um exemplo muito importante, ele foi utilizado em alguns momentos, em outras cidades e isso também foi copiado por assim dizer. Então, ele [o plano de Curitiba] teve influência sim na



urbanística nacional. E, do ponto de vista internacional, era sempre um exemplo muito bem citado. Tanto a pedestrianização, como essa ligação com o transporte e outras coisas pontuais que passaram a colocar Curitiba no mapa do mundo do urbanismo (WILHEIM, 2013, s. p.).

## 4 CONCLUSÕES

O estudo de caso da rua XV de Novembro, em Curitiba (PR) perpassou todo o processo que levou à criação do calçadão da rua das Flores e suas consequências. O conjunto de dados examinados revelou a trama contextual que envolveu esta experiência. A análise elaborada através das pesquisas documental e bibliográfica evidenciou o encadeamento dos fatos históricos que levaram ao calçamento da via em 1972, e que sucederam esta transformação. A análise das entrevistas também colaborou para esta construção factual, além de ter mostrado uma grande quantidade de evidências relativas às motivações, propósitos e conceitos detrás desta obra de requalificação urbana.

Desta forma, pôde-se elencar quais foram os elementos contextuais, conceituais e históricos determinantes para este processo, e estabelecer qual foi o seu legado, sua relevância e influência no modo de vida dos habitantes de Curitiba e outras cidades.

Na exploração dos antecedentes (item 3.3.1), ficou clara a importância que a criação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná, tanto em trazer arquitetos e urbanistas de outros estados para serem professores, quanto em formar novos profissionais que atuariam na cidade e a tornariam objeto de reflexão. Os relatos também indicam que a pedestrianização da rua XV de Novembro foi discutida em trabalho universitário pelos então estudantes, Jaime Lerner e Domingos Bongestabs, antes mesmo da sua proposição nas reuniões do grupo local de acompanhamento do Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, em 1965.

Pode-se fazer conjecturas sobre o quão determinante foi o trabalho desenvolvido na universidade por Lerner e Bongestabs. Em seus relatos, Wilhelm (1991; 2013) diz que o fechamento da rua XV foi proposta dele, numa destas

reuniões, e não faz menção às influências que o levaram a fazê-lo. Mais à frente retomo este tópico.

Outro ponto importante relativo ao curso de arquitetura, e que não foi inteiramente elucidado na pesquisa, é o argumento de ter havido uma pressão para a revisão do plano diretor por parte de um grupo de professores e estudantes do curso da UFPR (LERNER, 2020 - ver p. 124 do presente trabalho), que é também citada por outras fontes (NETTO, 2014). Ivo Arzua (1990) não faz menção ao fato, e credita a decisão de elaboração da concorrência para a revisão do Plano Agache ao atendimento de uma demanda popular.

Ficou evidente que a elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo foi fundamental. Nele Jorge Wilhelm propôs a pedestrianização do centro de Curitiba e a transformação da rua XV de Novembro em área de pedestres, com o seu fechamento para o trânsito de automóveis.

Mostra-se também a importância do envolvimento de Lerner na elaboração do plano - através do grupo local de acompanhamento - e da criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, do qual foi presidente, ocasião em que, junto à equipe de urbanistas da instituição, detalhou as diretrizes e projetos do Plano Diretor de Curitiba de 1966, as quais passa a implementar quando assume a prefeitura em março de 1971, culminando na requalificação da rua das Flores em 1972.

Explicitou-se a ocorrência, no contexto latino-americano, de casos anteriores ao da rua XV de Novembro, que aconteceram em Curitiba, em 1966, com o calçamento da travessa Oliveira Bello, e em Buenos Aires, com a transformação da *Calle Florida* em via de pedestres, no ano de 1971. O caso curitibano põe em xeque a primazia da rua das Flores como a primeira rua de pedestres do Brasil e, por anteceder o exemplo argentino, figura como a primeira via de pedestres da América Latina. Vale destacar que ela é um exemplo ainda muito tímido de via peatonal e que sua importância reside principalmente em seu

papel de experimento para a consolidação do calçadão com a revitalização ocorrida na rua XV de Novembro.

Na análise do contexto sociocultural, percebe-se uma forte interferência das mudanças culturais existentes entre os anos 1960 e 1970, época em que houve uma grande revolução comportamental, não apenas em Curitiba, mas em boa parte do mundo.

A influência dos costumes existentes no processo de surgimento do calçadão da rua XV é uma questão de grande relevância para a pesquisa. Pôde-se perceber que, ao menos num processo indutivo, esta influência não ocorreu. Ao ser indagado sobre ter havido algum tipo de demanda ou apelo popular em relação à criação da área de pedestres, Assad (2020) alega que isso não ocorreu. Ao mesmo tempo, diz não ter sido uma imposição da prefeitura e dos técnicos:

Foi uma transgressão. Nós sabíamos que nada disso estava sendo pedido, mas que, para que o centro da cidade pudesse reviver, revigorar, revitalizar, nós tínhamos que criar um apelo, alguma coisa que trouxesse ou desse uma motivação para que o centro da cidade não fosse apenas um lugar de passagem, fosse um lugar de permanência. Então, pelo contrário, o curitibano não estava pedindo isso. Ele aceitou como um equipamento novo, uma novidade (ASSAD, 2020, s. p.).

Na realidade, constatou-se que no período que antecedeu a obra houve bastante resistência por parte da população, principalmente dos comerciantes locais e dos automobilistas.

Deste modo, é possível afirmar que a ideia da pedestrianização da rua XV surge junto à elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba e deriva de da proposta de Jorge Wilhelm de criação de áreas de pedestres na região central. Restam dúvidas quanto a referências anteriores de Wilhelm e ao que o motivou a propor esta diretriz. Devido ao falecimento de Wilhelm em fevereiro de 2014, apenas alguns meses depois de conceder-nos o seu depoimento, não foi

possível conduzir uma nova entrevista com o arquiteto, o que poderia ter-nos sanado a dúvida.

Quanto a isso, apresentamos evidências de que o urbanista identificou a vocação da rua XV de Novembro como local de encontro e verificou que esta não servia de forma alguma para o trânsito, e sim para a concentração de pedestres (WILHEIM, 1990; 2013). Sabe-se também que ele foi representante do Instituto de Arquitetos do Brasil na Comissão de Urbanismo da União Internacional de Arquitetos entre 1962 e 1967, o que pode tê-lo colocado em contato com exemplos de pedestrianização de vias internacionais, pois o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) passou a cumprir regularmente seus compromissos no exterior - com prioridade dada à União Internacional de Arquitetos (UIA) - comparecendo em congressos internacionais, conquistando cargos, participando de reuniões de comissões de trabalho e organizando eventos localmente (DEDECCA, 2019). É possível também que sua infância em Trieste, na Itália, possa tê-lo colocado em contato com exemplos de vias de pedestre, que vinham aparecendo pela Europa em grande quantidade, como visto no item 2.2.4.

Analisando o depoimento de Assad foi possível perceber que este desconhecia referências ou exemplos anteriores:

Eu sabia que havia uma rua, a *Calle Florida*, em Buenos Aires, já parece que existia (...) Eu não me baseei em nada, porque eu nem conhecia essas vias. O fato de fechar uma rua para o automóvel, na Idade Média era tudo assim, não é? Portanto, não é novidade, mas eu não me baseei em nada (ASSAD, 2020).

Houve diversas transformações na forma de utilizar e se apropriar do espaço público em Curitiba, decorrentes do surgimento do calçadão da XV, como evidenciou-se no item 3.3.4, principalmente na sua caracterização de espaço democrático de convívio e de práticas sociais. A forma de deslocamento na região também foi influenciada, havendo aumento do tráfego de pedestres na via, que serve também de corredor para os que passeiam a pé pela região.

Pode-se que concluir que o fechamento da rua XV para o tráfego de automóveis foi determinante para a transformação urbana de Curitiba, como exemplo positivo e como afirmação do prefeito. O incidente mostrou aos habitantes que novas ideias podiam ser boas para a cidade, dando credibilidade à prefeitura. A gestão de Jaime Lerner se assegurou no poder municipal entre os shows de Vinícius de Moraes e o calçamento do trecho inicial da rua XV de Novembro. Usufruído diariamente por milhares de pessoas, o calçamento representou uma conquista de repercussão urbanística (DUDEQUE, 2010). Para Lerner (2020, s. p.) o fechamento da rua XV

foi o ponto de inversão, quando nós começamos a entender que tinha que se fazer - fazer rápido - e não esperar o consenso. Eu trabalhava com uma equipe de bons profissionais, mas que tinham resistência a mudanças. Mas, a partir daí, a mudança passou a fazer parte do nosso vocabulário e da nossa práxis, e passei a não ter mais medo de nenhuma decisão (...) Ela hoje é uma referência para muitas cidades brasileiras e no mundo, de que as coisas podem ser feitas, e foi muito bom. Ela foi uma influência muito boa na vida da cidade e de outras cidades.

Assad e Lerner afirmam que tanto a inauguração do Paiol quanto o calçamento da Rua XV de Novembro foram fundamentais para o desencadeamento das transformações pelas quais a cidade passaria posteriormente. Lerner afirma que se a requalificação da rua das Flores não houvesse acontecido “teríamos que voltar tudo ao começo” e que todas as obras posteriores não teriam acontecido se a equipe da prefeitura “não tivesse ganho a coragem de fazer as coisas” (LERNER, 2020, s. p.). Segundo ele, o calçamento “foi o primeiro passo de audácia da cidade”, “o primeiro passo da transformação”. Abrão Assad confirma esta visão:

Não que ela tenha sido a peça fundamental, mas ela reforçou a possibilidade de serem implantadas todas as outras coisas. Muitas das outras coisas que estavam para ser implantadas dando credibilidade a uma gestão, que foi do Jaime e que se repetiu mais de uma vez. Porque na verdade, a rua XV, a rua das flores como calçamento e como um local de

encontro na área central, ela está vinculada a uma série de outras atitudes que foram tomadas: o anel central, as vias expressas, os parques (...) Se não tivesse ocorrido esse projeto da rua XV certamente outras coisas teriam acontecido independente dela, mas que ela foi um ponto de partida, foi. Ela quase que deu, assim, um aval, deu um certo prestígio ao prefeito e à prefeitura e ao IPPUC, dizendo assim: "ideias novas são bem-vindas e são necessárias". Eu acho que este foi o melhor recado que a rua XV proporcionou (ASSAD, 2020, s. p.).

A implantação do calçadão da rua das Flores pode ser considerada o grande desafio do início da primeira gestão de Jaime Lerner. O governador Leon Peres teve um mandato curto e conturbado. Indicado em março de 1971 pelo presidente Emílio Médici (na época, não havia eleições diretas para o cargo), ele logo entrou em conflito com os dois principais grupos políticos da época, dos ex-governadores Ney Braga e Paulo Pimentel. A isso somou-se uma acusação grave de corrupção. A crise política forçou que o governador renunciasse em dezembro do mesmo ano (MARÉS, 2015). Todo o seu secretariado foi substituído, excetuando Jaime Lerner, que permaneceu no cargo de prefeito. Se a experiência tivesse fracassado, as chances de que seu mandato terminasse ali eram grandes (ASSAD, 2020; DUDEQUE, 2010; 2012).

Demonstramos que a rua XV figurou como exemplo replicado em diversas propostas urbanísticas para as cidades brasileiras inspiradas no êxito do calçadão curitibano. O mobiliário urbano proposto para a via também foi uma referência, tendo sido copiado extensivamente.

Ademais, conclui-se que o calçadão da rua das Flores figura como um tipo específico de via urbana, sem precedentes no contexto latino-americano. Mais do que fazer uma calçada, encarou-se este espaço de um centro de cidade numa forma mais completa, dotando-o de equipamentos e mobiliário.

As categorias de análise apresentadas pelo autor na seção 2.4 auxiliaram no direcionamento da busca por, e na corroboração de evidências, ou seja: elas foram importantes na determinação das características dos elementos que poderiam figurar indícios, vestígios, indicadores e evidências a serem utilizadas na

pesquisa, mostrando onde estas poderiam ser encontradas; além de verificar, sua validade e relevância para o estudo.

Desta maneira, conclui-se que a pesquisa alcançou seus objetivos geral e específicos, tendo explorado os motivos que impulsionaram o surgimento do calçadão de pedestres da rua XV de Novembro, bem como sua influência nas formas de convívio, de apropriação do espaço público e no desenvolvimento das vias urbanas nos contextos local e regional.

Em relação à hipótese formulada no item 1.2 deste trabalho, pode-se afirmar que o primeiro pressuposto, de que mudanças no estilo de vida e nas formas de sociabilidade estão relacionadas ao surgimento de novos tipos de via urbana, ocorre no caso da rua XV de Novembro de forma indireta, pois os elementos que suscitam sua transformação em rua de pedestres parecem decorrer de pensamentos intelectualizados dos profissionais envolvidos no planejamento e na gestão da cidade de Curitiba, e não de uma mudança preexistente no comportamento de seus habitantes.

O segundo pressuposto, de que novos tipos de via urbana podem, por sua vez, suscitar mudanças na forma de sociabilidade e de apropriação do espaço público, é facilmente percebido no caso estudado. A rua das Flores induziu grandes modificações comportamentais nos curitibanos e foi um exemplo bastante replicado no Brasil, intervindo no modo de vida de diversas cidades. Além disso, ao consolidar a gestão de Jaime Lerner na prefeitura, possibilitou o surgimento de uma série de outras inovações consideradas bons exemplos pelo mundo afora.



## REFERÊNCIAS

ALLIEZ, E. **Contratempo: Algumas metamorfoses do capital**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988.

ASCHER, F. As duas formas de compartilhar uma rua. Em: BORTHAGARAY, A (Org.). **Conquistar a Rua! Compartilhar sem Dividir**. São Paulo: Romano Guerra, 2010. p. 18-21.

ASSAD, A. A. **[Planta original do projeto da rua das Flores para o trecho entre a alameda Dr. Muricy e a praça Osório]**. Curitiba: [197-]. Acervo do Instituto Jaime Lerner. Disponível em: <<https://jaimelerner.com.br/pt/galeria-de-imagens/>>. Acesso em: 26 jun 2020.

ASSAD, A. A. **[Croquis do projeto da rua das Flores]**. Curitiba: [1972?a]. Acervo do Instituto Jaime Lerner.

ASSAD, A. A. **[Croquis do projeto da rua das Flores]**. Curitiba: [1972?b]. Acervo pessoal de Abrão Anis Assad.

ASSAD, A. A. Curitiba. **Revista CJ. Arquitetura**, n. 2, ago/set/out, p. 112-119, 1973.

ASSAD, A. A. Entrevista concedida a SINGESKI, L. G. G.; FIORI, I. M.; DOUAT, B. M. M.; GOMES, F. S.; MOLETA, F. F.; TAKAHASHI, V. J.; ZANCOPE JR. M. Curitiba: 18 abr. 2014. [A entrevista encontra-se transcrita parcialmente no APÊNDICE "C" desta dissertação]

ASSAD, A. A. Entrevista concedida a Luiz Gustavo Grochoski Singeski. Curitiba: 26 mai. 2020. [A entrevista encontra-se transcrita no APÊNDICE "A" desta dissertação]

BACON, M. Le Corbusier and Postwar America: The TVA and Béton Brut. Em: **Journal of the Society of Architectural Historians**, vol. 74, n. 1, p. 13-40, 2015. Disponível em: [www.jstor.org/stable/10.1525/jsah.2015.74.1.13](http://www.jstor.org/stable/10.1525/jsah.2015.74.1.13). Acesso em: 23 nov. 2020.

BALZAC, H. **Histoire et physiologie des boulevards de Paris**. 1845. Disponível em: <<http://www.bmlisieux.com/curiosa/balzac02.htm>>. Acesso em: 30 jun. 2020.

BENEVOLO, L. **História da Cidade**. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 1999.

BENJAMIM, W. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.

BENJAMIN, W. **Passagens**. Editora UFMG. 2005.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1986.

BOLETIM PMC. **Plano de Urbanização de Curitiba**. Curitiba, novembro/dezembro, ano II, n. 12, 1943. 136 p.

BOOL, A.& J. **Old Houses in Wych Street, formerly a continuation of Drury Lane**. Londres, ca.1876. 1 fotografia. Disponível em: <https://www.royalacademy.org.uk/art-artists/work-of-art/old-houses-in-wych-street-formerly-a-continuation-of-drury-lane>. Acesso em: 19 ago. 2019.

BOREKI, V. De problema a marco urbanístico. **Gazeta do Povo**. Curitiba: 16 maio 2009. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/de-problema-a-marco-urbanistico-bktyvbbdd5xjy3l1xjz32qtq/>. Acesso em: 25 mai. 2020.

BORNGRÄBER, C. **The social impact of the New Architecture**. Em: Architectural Association Quarterly, v.2, n. 1, 1979.

BRASIL. Lei Nº 9.503. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 23 set. 1997.

CÉSAR, B. **A evolução de uma rua** - Manuscrito Acervo da Biblioteca Pública do Paraná. Curitiba, 1921.

COSTA, M. C. S.; TEIXEIRA, E. T. A CIDADE E O FOOTING: estudo de um ritual de camadas médias. Em: IPPUC. **Memória da Curitiba urbana**. Curitiba: IPPUC, v. 4, p. 101-118, 1990.

CONTAMINE, P. Peasant Hearth to Papal Palace: The Fourteenth and Fifteenth Centuries. Em: DUBY, G.; ARIES, P. **A History of the Private Life, Vol. II: Revelations of the Medieval World**. General Editors, 1989.

CPFC - Centro Paranaense Feminino da Cultura. **Livro de Atas**. Curitiba, Sessão de 21 set. 1966.

DAMAKOSKI, M. A explosão de cores de uma Curitiba que já foi psicodélica. **Gazeta do Povo**. Caderno Haus. Curitiba, 18 out. 2016. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/a-explosao-de-cores-de-uma-curitiba-que-ja-foi-psicodelica/>. Acesso em: 26 jan. 2020.

DEDECCA, P. G. Operações transnacionais: Jorge Wilhelm na Comissão de Urbanismo da UIA (1963-1967). Em: **Anais do IV Seminário urbanismo e urbanistas no Brasil**. Belo Horizonte, 2019.

DELY, R.; OIKAWA, M. **Curitiba, o fazimento de uma cidade**. Curitiba: Banquinho, 2016.

DESTEFANI, C. Coisas da Rua XV. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 11 ago. 2012. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/coisas-da-rua-xv-23t3ddaljsmjestsm9uualiku/>. Acesso em: 30 jun. 2020.

DESTEFANI, C. Muda Curitiba! **Gazeta do Povo**, Curitiba, 17 jul. 2010. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/muda-curitiba-2sgzhe1yfybr1dejiedls3m8e/>. Acesso em: 23 jun. 2020.

DORÉ, G. **Dudley Street, Seven Dials**. 1872. 1 gravura. Disponível em: [https://www.britishmuseum.org/collection/object/P\\_1979-0407-16-46](https://www.britishmuseum.org/collection/object/P_1979-0407-16-46). Acesso em: 12 abr. 2020.

DUDEQUE, I. T. Entrevista concedida a SINGESKI, L. G. G.; FIORI, I. M.; DOUAT, B. M. M.; GOMES, F. S.; MOLETA, F. F.; TAKAHASHI, V. J.; ZANCOPÉ JR. M. Curitiba: 27 set. 2012. [A entrevista encontra-se transcrita parcialmente no APÊNDICE "G" desta dissertação]

DUDEQUE, I. T. **Nenhum dia sem uma linha: uma história do urbanismo de Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

FIORI, I; ROSSI, F; SCHMID, A; SINGESKI, L. **Rua, atmosfera e lugar**. Em: Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído, 2018, Foz do Iguaçu. ENTAC, 2018.

FIRST Street of Mohenjo-daro: Revisited. **Harappa**. [S. l.], 29 jan. 2015. Disponível em: <<https://www.harappa.com/blog/first-street-mohenjo-daro-revisited>>. Acesso em: 16 jun. 2020.

FOTOTECHNISCHE DIENST ROTTERDAM. **4273-L-6215**. Roterdão: Stadsarchief Rotterdam, [1956-1966]. 1 fotografia. Disponível em: <https://stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/archieven/zoekresultaat-archieven/?mizig=299&miadt=184&miaet=14&micode=4273&minr=39474003&miview=ldt>. Acesso em: 21 jun. 2020.

GADENS, L. N. **O Processo de degradação Física das Áreas Centrais e sua Relação com a Dinâmica Urbana: Estudo de Caso em Curitiba, Paraná**. Dissertação de mestrado. Curitiba: PUCPR, 2010.

GDCI – Global Designing Cities Initiative. **Guia Global do Desenho de Ruas**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEORGEL, C. **La rue**. Paris: Editions Hazan, 1986.

GESSER, J. H. **Se essa rua fosse minha: um estudo sobre a (re)apropriação das ruas centrais de Curitiba**. Dissertação de mestrado. Curitiba: UFPR, 2018.

GIEDION, S. **Espaço, tiempo y arquitectura**. Madrid: Dossat, 1978.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GIL, H. J. M. **Elementos peatonales de las ciudades medias españolas : tipos, orígenes, relaciones y articulaciones**. Tese de doutorado. Madri: E.T.S. Arquitectura (UPM), 2015.

GOLANY, G. S. **Ethics and Urban Design: Culture, Form, and Environment**. Nova Iorque: John Wiley & Sons, 1995.

GONZÁLEZ-GARCÍA, A.; MAGLI, G. Roman city planning and spatial organization. Em: **Handbook of archaeoastronomy and ethnoastronomy**. Nova York: Springer, p. 1644–1650, 2015. Disponível em: <[http://dx.doi.org/10.1007/978-1-4614-6141-8\\_164](http://dx.doi.org/10.1007/978-1-4614-6141-8_164)>. Acesso em: 15 mar 2020.

GOOR, R. **[Sem título]**. 1 fotografia, [197-?]. Disponível em: <https://www.photo-stories-by-rongoor.com/pompeii.html>. Acesso em: 31 mai. 2019.

GOSLIN, D.; MAITLAND, B. **Concepts of Urban Design**. Londres: Academy Editions, 1984.

GRANDJEAN, E-G. **Le Boulevard des Italiens**. 1876. 1 pintura, óleo sobre tela. Disponível em: <<https://www.sothebys.com/en/articles/a-paris-boulevard-then-and-now>>. Acesso em: 19 ago. 2019.

HAVERFIELD, F. **Ancient town planning**. Oxford: Clarendon Press, 1913.

HAUSSMANN, G. E. **Mémoires du Baron Haussman**. Grands Travaux de Paris. Vol.III. Paris: VictorHavard Editeur, 1893. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k220530f>>. Acesso em: 10 jan. 2020.

HOWARD, E. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Hucitec, 1996. 211p

HUGO, V. **L'Année terrible: Les années funestes, 1852-1870**. Paris: Nelson, 1910. 512 p. Disponível em: <<https://archive.org/details/lanneterriblel00hugo>>. Acesso em: 12 jan. 2020.

IPPUC. **Memória da Curitiba urbana**. Depoimentos. 8 volumes. Curitiba: Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba, 1989-92.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JAIME LERNER PLANEJAMENTO URBANO. **[Croquis do projeto do calçadão de Guarujá]**. Curitiba: [ca. 1977]. Acervo do Instituto Jaime Lerner.

JANUZZI, D. C. R. **Calçadões: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais**. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2006.

JARWOSKI. Rua XV de Novembro. Em: **Curitiba e Paraná em fotos antigas**. Curitiba: 31 mar. 2018. Disponível em: <http://curitibaeparanaemfotosantigas.blogspot.com/2018/03/rua-xv-de-novembro.html>. Acesso em: 27 mar. 2019.

KARSSENBERG, H.; LAVEN, J.; GLASER, M.; HOFF, M. V. **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

KOOLHAAS, R. **Três textos sobre a cidade: Grandeza, ou, O problema do grande ; A cidade genérica ; Espaço-lixo**. Tradução: Luís Santiago Baptista. 1. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

KOSTOF, S. **The city shaped: urban patterns and meanings through history**. Londres: Thames and Hudson, 1991.

KOSTOF, S. **The city assembled: the elements of urban form through history**. Londres: Thames and Hudson, 1992.

KRAAY, J. H. **Woonerven and Other Experiments in the Netherlands**. Built Environment, vol. 12 - n. 1/2, p. 20-29. 1986, Disponível em: <[www.jstor.org/stable/23286772](http://www.jstor.org/stable/23286772)>. Acesso em: 18 out 2020.

KUSTER, E.; PECHMAN, R. M. **Da ordem. Da cidade. Da literatura: personagens à beira do "ruim do mundo"**. Sociedade e Estado, Brasília, v. 22, n. 3, p. 593-620, set./dez. 2007.

KUSTER, E.; PECHMAN, R. M. **O chamado da cidade: Ensaios sobre a urbanidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

LA CALLE Florida em Buenos Aires. **El arcón de la historia Argentina: cronología histórica de Argentina (1492-1930)**. [S. l.]: [s.d.]. Disponível em: <<https://elarcondelahistoria.com/la-calle-florida-en-buenos-aires>> Acesso em: 26 de junho de 2020.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3. ed. Porto: Galouste Gulbenkian, 2004.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976.

LEGUAY, J. H. **La rue au Moyen Age**. Rennes, França: Ouest-France, 1984.

LEICK, G. **Mesopotâmia: a invenção da cidade**. Tradução: Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Imago, 2003.

LERNER, J. Reviving cities. Em: GOLDSMITH, S.A; ELIZABETH, L. **What We See: Advancing the Observation of Jane Jacobs**. Oakland, CA: New Village Press, p. 184-191, 2010.

LERNER, J. **O que é ser urbanista [ou arquiteto de cidades]: memórias profissionais de Jaime Lerner**. Rio de Janeiro: Record, 2011.

LERNER, J. Entrevista concedida a SINGESKI, L. G. G.; FIORI, I. M.; DOUAT, B. M. M.; GOMES, F. S.; MOLETA, F. F.; TAKAHASHI, V. J.; ZANCOPE JR. M. Curitiba: 04 nov. 2013. [A entrevista encontra-se transcrita parcialmente no APÊNDICE "D" desta dissertação]

LERNER, J. Entrevista concedida a Luiz Gustavo Grochoski Singeski. Curitiba: 27 mai. 2020. [A entrevista encontra-se transcrita parcialmente no APÊNDICE "B" desta dissertação]

LIMA, V. M. F. **Desenho urbano: uma análise de experiências brasileiras. Estudo de casos nas áreas centrais de Curitiba, do Rio de Janeiro e do Recife**. Tese de Doutorado. Recife: UFPE, 2008.

MOHENJO-DARO Street with Drains. **Harappa**. [S. /], 26 mai. 2017. Disponível em: <https://www.harappa.com/blog/mohenjo-daro-street-drains>. Acesso em: 12 mar 2020.

MCKAY, G. Architecture Misfit #25: Ernst May. Em: **misfits' architecture**. 20 set. 2016. Disponível em: <https://misfitsarchitecture.com/2016/09/20/architecture-misfit-25-ernst-may/>. Acesso em: 23 ago. 2019.

MARÉS, C. TCE rejeitou contas do governo do Paraná só uma vez. **Gazeta do Povo**. Curitiba, 31 out. 2015. Disponível em: < <https://www.gazetadopovo.com.br/politica/parana/tcerejeitou-contas-do-governo-do-parana-so-uma-vez-4bt1u8kcs0lzleinjgsd3ez05/>>. Acesso em: 25 jun. 2020.

MARVILLE, C. **Passage de l'Opéra (Galerie de l'Horloge) (ninth arrondissement)**. [ca. 1868]. 1 fotografia. Disponível em: < <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/307374>>. Acesso em: 20 ago. 2019.

MARVILLE, C. **Boulevard Sébastopol**. [entre 1853 e 1870]. 1 fotografia. Disponível em: <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Charles\\_Marville,\\_Boulevard\\_%C3%A9bastopol,\\_ca.\\_1853%E2%80%93370.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Charles_Marville,_Boulevard_%C3%A9bastopol,_ca._1853%E2%80%93370.jpg)>. Acesso: 16 ago. 2019.

MARVILLE, C. **Percement de l'avenue de l'Opéra**. 1876. 1 fotografia. Disponível em: <<https://www.metmuseum.org/art/collection/search/307390>>. Acesso em: 22 jun. 2019.

MAY, E. Das neue Frankfurt: internationale Monatsschrift für die Probleme kultureller Neugestaltung. Em: **Das neue Frankfurt**. jan. 1930. Disponível em: <[http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/neue\\_frankfurt1930/0067](http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/neue_frankfurt1930/0067)>. Acesso em: 5 jun. 2020.

MAZZA, L. G. O vendedor de trovas. **Revista Ideias**. Curitiba, edição 176, coluna, 5 jun. 2016.

MOHOLY-NAGY, S. **Matrix of man: an illustrated history of urban environment**. Praeger, 1968.

MONTANER, J. M; MUXI, Z. **Arquitetura e política: Ensaios para mundos alternativos**. São Paulo: G. Gili, 2014.

MOSER, S. Batizado por Vinícius, Teatro do Paiol é símbolo cultural de Curitiba. **Gazeta do Povo**. Curitiba: 10 set. 2018. Disponível em: <<https://clube.gazetadopovo.com.br/noticias/outros/teatro-paiol-e-simbolo-cultural-de-curitiba/>>. Acesso em: 02 jul. 2020.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução: Neil R. da Silva. 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

NOGUEIRA, M. Cinemas de Curitiba. Em: **Blog do Nogueira**. [S. /]: 15 abr. 2011. Disponível em: <http://marcosnogueira-2.blogspot.com/2011/04/cinemas-de-curitiba.html>. Acesso em: 19 mar. 2020.

NOGUEIRA, E. Rua XV de Novembro em 1870. Em: **Curitiba Antiga**. Curitiba, 10 fev. 2013. Disponível em: <https://www.curitibaantiga.com/fotos-antigas/16/rua-xv-de-novembro-em-1870.html>. Acesso em: 20 ago. 2019.

NETTO, L. F. Entrevista concedida a SINGESKI, L. G. G.; FIORI, I. M.; DOUAT, B. M. M.; GOMES, F. S.; MOLETA, F. F.; TAKAHASHI, V. J.; ZANCOPE JR. M. Curitiba: 15 fev. 2014.

PACIORNIK, M. E. F. Depoimento Maria Elisa Ferraz Paciornik. Em: IPPUC. **Memória da Curitiba urbana**. Curitiba: IPPUC, v. 7, p. 161-172, 1991.

PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, J. **Formas urbanas: a dissolução da quadra**. Tradução: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

PAULIN, M. **[Rua XV de Novembro em meados dos anos 60 perto da Boca Maldita]**. Curitiba: [196-]. 1 fotografia. Disponível em: < <https://www.curitibaantiga.com/fotos-antigas/419/Rua-XV-de-Novembro-em-meados-dos-anos-60-perto-da-Boca-Maldita.html>>. Acesso em: 25 jan. 2020.

PECHMAN, R. M. **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.

PECHMAN, R. M.; KUSTER, E. **Maldita Rua**. XII Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém, 2007.

PECHMAN, R. M. **Cenas, algumas obs-cenas, da rua**. Fractal: Revista de Psicologia, v. 21 – n. 2, p. 351-368, Maio/Ago. 2009.

PILOTTO, A. S. **Área Metropolitana de Curitiba: um estudo a partir do espaço intraurbano**. Dissertação de mestrado. São Paulo: USP, 2010.

PINTO, Rui Cavallin. A Rua XV de Novembro: Patrimônio Cultural do Estado. **Boletim do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná**, v. 62, p. 183-198. Curitiba: Instituto Memória, 2010.

PLEBISCITO Para Pérgula Erguida na Oliveira Belo. **O Diário do Paraná**. Curitiba, n. 3.626, 15 ago. 1967. Caderno 1, p. 3.

POKORNA, A. **Tracing the history of synanthropic flora and vegetation in the Czech Republic**. Tese (Department of Botany). Praga: Charles University, 2017. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/325038395\\_TRACING\\_THE\\_HISTORY\\_OF\\_SYNANTHROPIC\\_FLORA\\_AND\\_VEGETATION\\_IN\\_THE\\_CZECH\\_REPUBLIC](https://www.researchgate.net/publication/325038395_TRACING_THE_HISTORY_OF_SYNANTHROPIC_FLORA_AND_VEGETATION_IN_THE_CZECH_REPUBLIC). Acesso em: 22 ago. 2019.

PREGILL, P.; VOLMAN, N. **Landscapes in history: design and planning in the Eastern and Western traditions**. New York: John Wiley, 1999.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **Placemaking and the future of cities**. 2012. Disponível em: <<https://www.pps.org/article/placemaking-and-the-future-of-cities>>. Acesso em: 29 jul 2019.

PUGLIESI, A. 91 fotos de Curitiba nos anos 80. **Gazeta do Povo**. Curitiba: 30 jul. 2015. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vozes/memoria-futebol-clube/91-fotos-de-curitiba-nos-anos-80/>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

RABABEH, S.; RABADY R. Al; ABU-KHAFAJAH, S. **Colonnaded streets within the Roman cityscape: a "spatial" perspective**. *Journal of Architecture and Urbanism*, 38:4, p. 293-305, 2014. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.3846/20297955.2014.992168>>. Acesso em: 19 abr 2020.

RIO, J. **A alma encantadora das ruas**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1987.

RIVERA, E. F. N. **Contribución para la reinterpretación del concepto de diseño arquitectónico de la Gran Calzada de Teotihuacán**. Tese de doutorado. Oaxaca: Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura, UTM, 2007.

ROSTOVITZ, M. **The social and economic history of the Roman empire**. Oxford: University of Oxford Press, 1926.

RUA XV de Novembro : Curitiba, PR. Curitiba: [19--]. 1 fotografia: p&b. Acervo dos municípios brasileiros. Biblioteca do Instituto Brasileiro de Geografia. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=442388&view=detalhes>>. Acesso em: 26 jan. 2020.

RYKWERT, J. Learning from the Street. Em: RYKWERT, J. **The necessity of Artifice**. Nova York: Rizzoli International Publications, p. 103-114, 1982.

SEGAL, A. Colonnaded streets. Em: **From function to monument: urban landscape of Roman Palestine, Syria and provincial Arabia**. Oxford: Oxbow Books, p. 5-54, 1997.

SEGAWA, H. M. Entrevista concedida a SINGESKI, L. G. G.; FIORI, I. M.; DOUAT, B. M. M.; GOMES, F. S.; MOLETA, F. F.; TAKAHASHI, V. J.; ZANCOPE JR. M. Curitiba: 23 ago. 2013. [A entrevista encontra-se transcrita parcialmente no APÊNDICE "F" desta dissertação]

SENNETT, R. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. 3ª ed. Tradução: Marcos Aarão Reis. São Paulo: Record. 2003.

SKLIFAS, S. Apamea Syria, Majestic hellenistic ancient city. Em: **Steven Sklifas**. [S. /], 12 jun. 2018. Disponível em: <http://www.stevensklifas.com/apamea-syria-hellenistic-ancient-city/>. Acesso em: 17 jun. 2020.

STARTE, M. **The Middle East under Rome**. Cambridge: Harvard University Press, 2005.

STIRLING, L. Art, architecture, and archeology in the Roman empire. Em: D. S. POTTER (ed.). **A companion to the Roman empire**. Malden, USA: Blackwell Publishing Ltd., p. 75-97. 2006.

UN-HABITAT. **Sustainable Urbanization in the Paris Agreement - Comparative review for urban content in the Nationally Determined Contributions (NDCs)**. Nairobi, 2017.

VANHAUW, L. **[Calzada de los Muertos]**. 20---?. 1 fotografia. Disponível em: [https://pbase.com/big\\_five62/image/38439772](https://pbase.com/big_five62/image/38439772). Acesso 31 mai. 2019.



JUVARRA, F.; VAVASCONI, F. **A Madama Reale Maria Giov.<sup>a</sup> Batta di Savoya**. 1721. 1 gravura. Disponível em: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%22A\\_Madama\\_Reale\\_Maria\\_Giov.%C2%AA\\_Batta\\_di\\_Savoya%22.\\_Torino,\\_Filippo\\_Juvarra\\_-\\_Filippo\\_Vasconi,\\_1721.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%22A_Madama_Reale_Maria_Giov.%C2%AA_Batta_di_Savoya%22._Torino,_Filippo_Juvarra_-_Filippo_Vasconi,_1721.jpg). Acesso em: 12 jan. 2020.

WILHEIM, J. Depoimento Jorge Wilhelm. Em: IPPUC. **Memória da Curitiba urbana**. Curitiba: IPPUC, v. 5, p. 25-38, 1990.

WILHEIM, J. Entrevista concedida a SINGESKI, L. G. G.; FIORI, I. M.; DOUAT, B. M. M.; GOMES, F. S.; MOLETA, F. F.; TAKAHASHI, V. J.; ZANCOPÉ JR. M. Curitiba: 24 ago. 2013. [A entrevista encontra-se transcrita parcialmente no APÊNDICE "E" desta dissertação]

WILLIAMS, R. **O campo e a cidade na história e na literatura**. São Paulo: Cia. Das Letras, 1990.

WITTEL, G. V. **Veduta di Roma con piazza del Popolo**. 1718. Pintura, óleo sobre tela, 56 x 109 cm. Disponível em: <https://www.teggelaar.com/rome/images/imagesub/imrome/R300120.jpg>. Acesso em:

WOLOCH, G. **Roman cities**. WI: The University of Wisconsin Press, 1983.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e método**. Tradução: Daniel Grassi. 2ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

YIN, R. K. **Pesquisa qualitativa do início ao fim** [recurso eletrônico]; Tradução de: BUENO, D. Porto Alegre: Penso, 2016. E-book.

ZANKER, P. **The city as symbol: Rome and the creation of an urban image**. Journal of Roman Archaeology, n. 38, p. 25-41, 2000.

ZAPATEL, J. A. **Das neue Frankfurt**. Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo FAUUSP, São Paulo, v. 24, n. 42, p. 64-73, 2017.

ZEE, R. van der. Walk the Lijnbaan: decline and rebirth on Europe's first pedestrianised street. **The Guardian**. [Roterdão, 19 set. 2018]. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2018/sep/19/walk-lijnbaan-europe-first-pedestrian-street-rotterdam>. Acesso em: 20 mai. 2020.

ZOLA. E. **The Kill**. Tradução de: NELSON, B. Oxford: Oxford University Press. 2004. Título original: La Curée.

## **APÊNDICE A - ROTEIRO PARA A CONDUÇÃO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS NO ÂMBITO DA PESQUISA**

Fala inicial, agradecimento e recapitulação dos temas enviados por e-mail:

Primeiramente eu gostaria de agradecer a sua participação nesta entrevista, que é de extrema importância para esta pesquisa que estou elaborando.

Os temas que pretendo abordar nesta entrevista são:

- o contexto sociocultural da época;
- o processo que levou a criação do calçadão da Rua XV de Novembro;
- a proposta implementada, seus conceitos, soluções e elementos-chave;
- as diferenças nas formas de convívio, percepção e apropriação da Rua das Flores, antes e depois da sua revitalização, como também atualmente;
- a importância desta revitalização no processo de transformação urbana pelo qual a cidade passou nas décadas seguintes;
- o surgimento/criação de um novo tipo de via urbana - o calçadão.

A partir destes tópicos foram formuladas algumas breves sondagens e perguntas de seguimento e não devem ser percebidas como um questionário, e sim como a estrutura mental sujeita a mudanças conforme o desenrolar das entrevistas.

Estas perguntas não foram enviadas aos entrevistados para possibilitar respostas mais livres e para que, no decorrer da entrevista, se necessário, haja variações na forma de condução ou no conteúdo dos questionamentos.

- Eu gostaria de começar com a seguinte pergunta: como foi o processo que levou à criação do calçadão da Rua XV de Novembro?
- A pedestrianização de ruas da área central já era prevista no Plano Preliminar de Urbanismo de 1965, incluindo a Rua XV de Novembro. Quão determinante isto foi para a sua efetiva transformação em 1972? Como, tanto os técnicos da prefeitura, quanto a classe política e os cidadãos viam esta diretriz do Plano?
- Você poderia discorrer um pouco sobre o contexto sociocultural que a cidade estava inserida antes do fechamento da Rua XV para os carros?
- Qual contexto permeava a Rua XV de Novembro antes da sua revitalização? Como a população usava a rua, socializava, se comportava e se apropriava do espaço público à época?
- Quais eram os motivos por trás da pedestrianização? Quais eram as demandas do projeto; as razões para a sua elaboração e execução?
- Esta visão do centro voltado aos pedestres e ao lazer urbano estava incutida no Plano de 1964, que pode ser caracterizado como um plano progressista para a época. Na sua opinião, o que influenciou e como se consolidou este pensamento?
- As mudanças culturais que começavam a aparecer pelo Brasil, como a bossa-nova, a MPB, o cinema-novo, a contracultura e o movimento hippie, para citar algumas, tiveram influência neste processo? De que forma?
- Você poderia falar um pouco sobre o projeto da Rua das Flores em si? Qual o conceito, os elementos mais importantes?
- Quais foram as influências e referências do projeto? Na época, foi elaborada alguma pesquisa sobre o tema ou sobre referências e casos existentes, como os exemplos citados pelos urbanistas que participaram da conferência da UIA, que aconteceu junto a implementação do calçamento, por exemplo?

- O modo de vida do cidadão curitibano, seu comportamento no espaço-público, e sua forma de sociabilidade tiveram alguma influência ou foram de alguma forma determinantes para o projeto? Havia algo no comportamento dos curitibanos que influenciou ideias e soluções adotadas?
- Como se dava a discussão entre os técnicos da prefeitura sobre como devia ser o projeto?
- Na época qual era a intenção por trás do projeto elaborado para a Rua XV? Estas intenções foram alcançadas?
- Qual era a reação esperada da população pelos envolvidos no processo e como, na realidade, a população reagiu ao projeto e às obras?
- Como a população passou a enxergar e a usar a rua XV? Para que as pessoas iam à Rua XV de Novembro antes e depois da revitalização e para que as pessoas vão à Rua XV hoje?
- Ao seu ver, a criação do calçadão da Rua das Flores influenciou de alguma forma a maneira de se viver na cidade? Houve alguma mudança no comportamento do cidadão?
- O que a rua XV perdeu e o que ela ganhou?
- De lá para cá, o que mudou?
- Qual a importância da Rua antes e depois da pedestrianização. Qual a sua importância hoje?
- Qual a importância do Calçadão da Rua XV de Novembro na deflagração do processo de transformação urbana pelo qual Curitiba passou a partir da década de 1970?
- Visto que a gestão de Jaime Lerner se consolidou na prefeitura com a inauguração do Teatro Paiol e o calçamento da Rua das Flores, num momento de grande instabilidade política no Paraná, havendo trocas de governantes no estado e uma desconfiança do poder federal, quais seriam as possíveis consequências para este processo de transformação urbana

pelo qual a cidade passou caso não houvesse ocorrido o calçamento da rua XV de Novembro?

- No seu entendimento, pode-se dizer que a criação do calçadão de pedestres da Rua das Flores constitui a criação de um novo tipo de via urbana?
- Antes de ser cunhado o “calçadão” surgiram termos compostos para dar nome a este novo tipo de via, como rua-praça, avenida-jardim, “bulevar-logradouro”, que sugerem uma acepção desta via como um lugar, mais do que um espaço de passagem, voltada ao lazer, às convivências e aos encontros. Como você diferenciaria o calçadão da rua XV de Novembro de uma rua de pedestres “comum” como as que vieram a aparecer posteriormente, ou mesmo da pequena Travessa Oliveira Belo, que foi calçada ainda na gestão de Ivo Arzua?
- No seu entendimento, este projeto influenciou obras semelhantes no país ou no mundo?

## APÊNDICE B - ENTREVISTA DE ABRÃO ASSAD REALIZADA EM MAIO DE 2020

Transcrição integral da entrevista com o arquiteto e urbanista Abrão Anis Assad, conduzida as 15:00h de terça-feira, dia 26 de maio de 2020. O entrevistado preferiu que a entrevista fosse realizada pelo *software* "Skype", através de uma vídeo-chamada, devido ao risco de contágio pelo vírus "SARS-Cov-2".

Duração: 01h 49 min

Entrevista gravada em vídeo e transcrita na íntegra.

**Luiz Singeski (LS):** Primeiro, eu queria agradecer a sua participação, a sua entrevista, eu acho que é essencial para a minha pesquisa. Sem isso eu não iria conseguir chegar em nenhum ponto. Eu acho que os temas eu expliquei para você um pouquinho por e-mail, não sei se você tem alguma dúvida, se não a gente já pode começar.

**Abrão Assad (AA):** Está bom.

**LS:** Eu queria começar com a seguinte pergunta: como foi o processo que levou à criação do calçadão da Rua XV de Novembro?

**AA:** Muito bem. Nós estamos lá nos anos de 1971. A cidade tinha 600 mil habitantes aproximadamente e a Rua XV ela é (e era) a rua principal de comércio e de outras atividades. mas os comerciantes estavam reclamando da dificuldade... de uma certa deterioração das atividades, apesar de não existirem na época ainda os shoppings. Mas eles estavam reclamando que as coisas não estavam indo bem. E eu tive a oportunidade de constatar o seguinte fato: eu saí da Praça Osório no sentido, na direção da [praça] Santos Andrade, e caminhando normalmente (portanto, a 5-6 km/h). Eu marquei um automóvel e eu cheguei antes deste automóvel lá na Praça Santos Andrade. Portanto, alguma coisa estava errada com relação ao uso da via como circulação. Isso já era um dos fatores que os comerciantes reclamavam porque havia muito congestionamento, e aí, esse fato provou que, realmente, o carro não estava no lugar... que não era um lugar apropriado para os automóveis.

Bom, fui contratado então em 1971 para fazer este projeto. Foi um contrato feito pelo IPPUC e pela URBS - tratava-se também de uma via de circulação, portanto, tinha vinculações com o trânsito. E enquanto eu fazia o projeto, o prefeito, o Jaime [Lerner]... o Jaime tinha assumido em 1971 - aliás, o primeiro projeto que ele liberou foi o do Teatro do Paiol, que eu tive a felicidade de fazer este

projeto - e ao mesmo tempo, em 1971, estávamos então, eu contratado e preparando os estudos preliminares da rua que eu chamei de Rua das Flores porque na pesquisa que eu fiz esta rua já havia sido chamada anteriormente de Rua das Flores, e porque havia uma intensão de humanizá-la e, portanto, seria uma maneira de tornar o nome ou pelo menos o apelido de Rua das Flores como uma coisa mais simpática e de acordo com as intenções que pretendíamos na época.

Enquanto eu fazia este projeto, estes estudos, que foram feitos num prazo curtíssimo, o prefeito resolveu fechar a rua para o carro, e aí, foi um desastre maior ainda, porque (eu até no memorial cito isso logo no início) os automóveis ocupavam o espaço do asfalto, da caixa de rolamento, e as pessoas usavam os passeios. Com a saída do automóvel, as pessoas não usavam a caixa dos veículos. Ou seja, eles continuavam congestionados nas calçadas, nos passeios e a rua ficava deserta, sem automóvel. Então, eu lembro que no memorial eu cito que pelo menos o brilho e a cor dos automóveis davam um certo alento a essa rua e que, sem eles, a rua se tornou ainda mais decadente no sentido visual. Aliás, no sentido visual temos outros fatos que vou descrever, que definiram o partido que nós adotamos para este projeto. Ou seja (já vou me antecipar - talvez a gente volte neste ponto), eu constatei também, além deste fato do congestionamento de automóveis, eu constatei o seguinte: a rua principal de Curitiba não tinha cara. Eu até usei essa palavra "cara". É uma palavra dura mas é verdade. Ou seja, aquilo que poderia propiciar uma paisagem coerente com o centro, de uma rua principal de um centro de cidade, que é a própria arquitetura (e algumas de importância histórica relevantes), elas eram escondidas. Os comerciantes achavam que, para dar um ar de modernidade para as suas lojas, eles revestiam estas fachadas dos prédios antigos com placas de alumínio, enfim... fazendo uma espécie de maquiagem... maquiagem negativa, no sentido negativo.

Então, o primeiro ponto que eu proponho no projeto e que foi realizado foi o seguinte: criar um cenário. Porque as coisas tinham que ser resolvidas com uma certa urgência, porque os comerciantes não aceitavam qualquer modificação, e dá para entender. Apesar de eu ter, nos primeiros estudos, apresentado para os comerciantes as ideias, tudo o que é novo... as pessoas têm receio da novidade. Ou seja, a vida deles, o comércio deles poderia estar em jogo, diante duma ideia arrojada e... que não pudesse resolver os problemas deles. Ou seja, qualquer modificação era repudiada. Então, nós tínhamos que agir de uma forma rápida, tanto que foi feito num final de semana um primeiro trecho, mas, o que eu quis mostrar, quer dizer, um dos pontos básicos do projeto, foi que precisávamos criar um cenário novo. E aí, eu chamei de mobília urbana - porque nem existia o termo mobiliário urbano -, criei uma família de equipamentos que pudesse

guarnecer este espaço urbano para que ele pudesse exercer aquelas atividades que são básicas para um centro de cidade.

E, nesse ponto, eu me reportei a ágora dos gregos. Bom, na época eu dava aulas de história... de composição... na Federal, dava aula de planejamento urbano, com o Jaime inclusive, nós dois, e dava aula de história da arte e da arquitetura como o Fernando Carneiro. E lá eu sempre admirei os gregos, o período clássico dos gregos, que tinham como ponto principal da vida deles o centro da cidade, a ágora. Ali as coisas aconteciam. E era muito mais importante a cidade do que a própria casa, do que a própria habitação. Então, baseado nisso, sabendo que toda cidade exige uma série de funções, quer dizer, eu elenquei - não sei se são todas, mas - aquelas que eu achei que seriam importantes e que já existiam, mas de uma forma muito tímida: as funções de um centro de cidade. E quais sejam as questões: as funções sociais, que é o ponto de encontro, o lugar onde as pessoas se encontram; as funções econômicas, onde o comércio, os bancos, os escritórios funcionam. As questões econômicas e sociais também, como ponto de encontro e para que pudesse propiciar ao cidadão eventos no campo da arte, da cultura, enfim, eram as funções básicas de um centro de cidade.

Então, esse equipamento urbano, este mobiliário urbano, que tem uma linguagem apropriada e que depois se perdeu com o tempo uma parte dela, ela tinha uma série de equipamentos que pudessem suprir e propiciar este ponto de encontro. Portanto, a Rua das Flores não é só um calçadão. Ela, além do espaço próprio para o cidadão, para o ser humano, tem também a função de propiciar ao cidadão aquele lugar onde ele possa exercer plenamente a sua cidadania.

**LS:** Aproveitando o gancho, que você falou da ágora, já ouvi dizer que a boca maldita era considerada a ágora de Curitiba. Você acha que isto teve um peso neste projeto?

**AA:** Olha, eu acho que ainda não existia a Boca Maldita em 1971... eu acho que não. O que existia, quer dizer, algumas coisas, nada pode se fazer de forma plena sem que algum sacrifício possa acontecer. E eu agora vou te dizer, eu acho que eu nunca toquei neste assunto mas, duas coisas nós perdemos com a implantação deste projeto de urbanização do Centro de Curitiba. Uma delas era o tal do *footing*. As pessoas pegavam seus carros e circulavam pela Rua XV, saindo ali da Voluntários da Pátria, no sentido da Barão do Rio Branco, e chegavam até a Barão do Rio Branco, voltavam pela Marechal Deodoro e ficavam circulando, isto em fins de semana, era uma atividade positiva, sadia inclusive, porque era o lugar onde as pessoas se encontravam, e isto se perdeu, mas por outro lado, este encontro se deu de uma forma muito mais plena e com muito mais fundamentos quando as pessoas se encontraram sem o automóvel. Mas eu tenho a impressão de que a Boca Maldita não existia. Dá para conferir, mas eu acho que ela não existia ainda. De



qualquer forma, a Boca Maldita... bom, quando eu falo da função social e da função cultural, nós vamos notar que já existia no local algumas coisas que nós tínhamos de preservar e torná-la mais ainda viável. É o caso, por exemplo, da Boca Maldita, que se ela existia ela teve então um cenário muito mais adequado. Tinha um outro ponto de encontro de políticos que era o Senadinho, que é num trecho em frente a uma galeria, acho que a Galeria Minerva. Tinha um café, o Café Ouro Verde era ali na Boca Maldita, aliás eu acho que a Boca Maldita já existia porque já existia o Café Ouro Verde, e ali, junto ao café Ouro Verde é que as pessoas se encontravam, o pessoal de uma geração mais antiga, e que formou a Boca Maldita. Mas, algumas coisas já existiam. Por exemplo, existia a Confeitaria das famílias, que parece que até hoje existe, a [confeitaria] Schaffer já existia, em frente a [livraria] Ghignone já existia. Estes elementos, estes pontos já existentes nós procuramos propiciar a eles uma atividade mais plena. O bar Triângulo estava ali já. Então, por que tem aquele quiosque em frente ao bar? Porque era, justamente, para torná-lo mais democrático ainda, extrapolando para o calçadão.

**LS:** A pedestrianização destas ruas centrais, da área central da cidade, já era prevista no Plano Preliminar de Urbanismo de 1965, incluindo a Rua XV de Novembro. Quão determinante você acha que isto foi para a sua efetiva transformação em 1972? E também, como, tanto os técnicos da prefeitura, quanto a classe política e os cidadãos viam esta diretriz do Plano Diretor, esta diretriz da pedestrianização da Rua XV?

**AA:** Olha, havia já nesse Plano também um engano - quer dizer, um fato, que hoje temos a certeza de que era um engano se isto acontecesse - que era o alargamento das vias. A Rua XV, originalmente, sempre teve 12 metros de largura e em função do Plano Diretor anterior, o Agache (eu acho que lá estava previsto 30 metros, tanto que num trecho da Rua XV que fica entre a Marechal Deodoro [balbuciando]... enfim aquele trecho onde tem a C&A (não sei se ainda tem a C&A), aquele trecho que depois - porque a Rua XV foi feita em várias etapas, numa das etapas nós fizemos um paisagismo com aquele espelho d'água -, naquele trecho tem 30 metros. Então, o fato de imaginar que uma cidade, para crescer, ela precisa alargar as suas vias para aumentar o fluxo de automóveis, foi constatado que era um engano. Então, a Rua XV tem trechos, como o da Boca Maldita, com 30 metros, depois passa para 12, vai para lá onde a C&A existe (ou não), está lá, 30 metros também. Bom, o fato é que, se existia já uma intenção de se fazer um calçadão para os pedestres, eu não sei... eu não entrei em detalhes nesta parte anterior histórica, mas o fato é que nós encontramos a rua, numa forma, como eu expliquei: ela não apresentava as condições que deveriam existir num centro de uma cidade e que, neste projeto, nós complementamos, implementamos.

**LS:** Beleza. Agora vou mudar um pouquinho o tema, se você pudesse discorrer um pouco sobre este contexto sociocultural que a cidade estava inserida antes do fechamento da Rua XV para os carros. Qual era este contexto - não necessariamente o processo, mas o contexto - em que isso ocorreu?

**AA:** Entendi. Eu até toquei neste ponto no início. Nós estávamos com a cidade de 600 mil habitantes, considerada uma cidade provinciana, o que não tem mal nenhum. Ela era considerada uma cidade acanhada, se puder comparar com outras cidade como São Paulo e Rio de Janeiro, enfim. Então, esta cidade, ela não tinha nenhum atrativo, assim, relevante como por exemplo o Rio de Janeiro tem uma paisagem maravilhosa, São Paulo é uma metrópole pujante, Salvador é uma cidade com uma arquitetura colonial importante. Então nós encontramos uma cidade que tinha uma cultura, essa formação cultural europeia curitibana foi boa a em boa parte do desenvolvimento... da formação cultural e do apego as nossas coisas. Mas tinha um outro lado muito retraído, tanto que nunca, até então, um cidadão curitibano tinha a possibilidade de, até em pleno inverno, estar tomando um chopp numa calçada num espaço aberto, quer dizer, a cidade não propiciava isso e nem, tampouco, o cidadão era propenso a fazer assim, a agir dessa forma, pela sua formação cultural.

Então, nós encontramos uma cidade que crescia, que tinha o seu centro urbano já congestionado e era uma cidade que tinha todas as tendências de ser uma cidade concêntrica, como muitas cidades são, quer dizer, a cidade nasce de um núcleo, ela se expande de forma como anéis de óleo, quer dizer aquela forma central, tem um termo pra isso... enfim. E com o Plano da cidade e com o planejamento global da cidade de torna-la linear, fez com que o centro não fosse um só centro, o centro poderia ser repetido ao longo dos eixos estruturais. Quer dizer, o que aconteceu em Curitiba lá nos anos 1970, através do IPPUC e com a chance de ter um arquiteto como prefeito foi que foi possível estabelecer padrões de planejamento urbano que até então não tinha sido pensado. O próprio Plano Agache é um plano concêntrico. Então, esse novo modo de ver a cidade, para que ela não acabasse sendo uma cidade como Belo Horizonte, como Paris, como todas estas que tem um ponto central e irradiam dali todas as vias, ela teve essa intenção de se tornar linear.

Bom isto fez com que o congestionamento, também, de automóveis, não ficasse... Quer dizer, amenizou-se um problema de congestionamento no centro. E, junto com isso vem o sistema de transporte urbano - que faz com que as pessoas pudessem utilizar outros meios de se locomover - e outros fatores, como a criação dos parques, mas aí é um outro amplo [ininteligível].

**LS:** Acho que você já falou um pouco, mas acho que podemos falar um pouquinho mais sobre como a população usava a rua, socializava, se comportava e se apropriava do espaço público à época (antes da revitalização, vamos dizer assim). Você falou sobre o *footing*, e é até interessante que o *footing* ele acontecia muito durante os finais de semana, e acho que isso é uma coisa que inverteu um pouco da Rua XV.

**AA:** É isso mesmo, é verdade. O Centro, basicamente, era o local... quer dizer, o curitibano ia ao centro, ou para ir ao cinema, porque já existia a Cinelândia, ali no trecho onde é a Boca Maldita, quer dizer, naquele trecho - que aliás, não é nem Rua XV, ali é Av. Luiz Xavier, que era dita até a menor avenida do mundo, por que ela tem no máximo 100, 90 metros, por 30 de largura, quer dizer, era aquele engano da largura. Enfim, as pessoas iam ao centro para principalmente fazer as compras, para ir ao cinema, porque tinha a Cinelândia, e nos fins de semana tinha o *footing*, mas durante o dia, quando as pessoas iam às compras, existia também esse encontro das pessoas, quer dizer, quando alguém queria encontrar alguém e muitos, certamente, se conheceram na Rua XV, porque alguém ia fazer as compras e alguém estava lá, fazendo os seus negócios, fazendo, enfim... mas o curitibano tinha nessa época poucas opções. Já existia o passeio público, os parques, todos aconteceram nessa época, e por outros motivos nós temos, por exemplo, o Parque Barigui, que não é só uma forma de preservar o verde, mas era uma forma de conter as cheias, e enfim, aí é um outro assunto.

Mas o curitibano não tinha muitas opções, tanto que existe até um fato - que é real - que quando o curitibano ia para uma determinada cidade, pro Rio de Janeiro, por exemplo, e alguém perguntava de onde você é, ele dizia, eu sou de Curitiba, ele falava de Curitiba como uma coisa negativa, por que não tínhamos muito o que dizer, se bem que na época, eu lembro, Curitiba era chamada cidade sorriso, alias eu não sei porque que era chamada cidade sorriso, porque o clima não propiciava tanto sorriso assim [sorrisos]. Um clima úmido, frio. Tanto que, quando eu fiz um dos equipamentos, que é aqueles quiosques de domus, eu até te mandei uma foto do meu escritório, acho que com aqueles protótipos, a primeira cor que eu, quer dizer, o acrílico que eu escolhi - eu usei o acrílico porque era uma peça que já existia no mercado 2x2 era um tamanho máximo de uma chapa de acrílico, eu moldei aquilo, dei a forma estrutural, formal, plástica e imaginei um guarda-chuva porque o curitibano apanhava muita chuva, e a cor que eu escolhi e que, escolhi não, que eu primeiro imaginei, foi o cinza, quer dizer, aquele fumê, o fumê-cinza. Mas aí quando eu fiz aquele *mock-up*, o protótipo, no jardim lá do meu escritório, eu notei que não dava, primeiro que não dava muita proteção do sol, segundo, tornava a cidade ainda mais cinza, portanto, não porque a cidade era sorriso se ela era tão carrancuda. Aí eu adotei o azul, que é aquele lilás,

aquele roxo, mas a cor é chamada de azul, e que não é pela cor. Muitos dizem: “ué, mas porque tanto roxo?”. O Dante Mendonça fez uma charge uma vez, assim, o Moisés, ele tirou uma imagem - uma gravura - da Bíblia que tem o Moisés levantando os braços para o céu e ele põe um balão dizendo: “meu Deus, porque tanto roxo em Curitiba!” [sorrisos]. Não era pela cor, era pela luz, porque essa luz lilás ela tornou tudo mais vibrante, então as rosas - porque este equipamento tinha várias funções, uma por exemplo, era venda de flores - então as flores ficavam mais vibrantes. Os curitibanos, os polacos, nós polacos, curitibanos, pálidos, tornávamos gatos de Ipanema, porque aquela luz torna as cores mais vibrantes, né. Enfim. Então, voltando ao ponto, Curitiba, quando surgiu essa oportunidade, e houve uma resistência muito grande, principalmente daqueles que estavam mais preocupados com a implantação deste projeto, que eram os comerciantes, e eles então... eles relutaram muito - aliás, não aceitaram. No dia em que nós começamos, um dos comerciantes, era para entrar com uma ação para embargar a obra, porque eles não admitiam que pudesse haver algum acontecimento. Bom, essa briga aconteceu, antecipadamente já se falava que haveria uma possibilidade de se fazer o fechamento e a implantação de um projeto. Havia uma expectativa do curitibano com relação a isso, tanto que eu atribuo de uma forma brincalhona, mas de certa forma verdadeira, a briga era tão grande, que no dia, na segunda feira, quando abriu-se o primeiro trecho, o curitibano foi pra ver o que estava acontecendo, e o fato dele ter ido lá, naquela segunda feira de manhã fez com que a rua se animasse e que o comércio retomasse, tivesse mais sucesso. Então, muitas vezes um fato negativo tornou-se, e de forma, sem que houvesse essa preocupação, se tornou um ponto positivo. Mas eu não sei se eu respondi a questão do curitibano, o contexto. Quer dizer, este contexto era o seguinte: Curitiba tinha como atrações, não existia shopping, mas tinha os cinemas, falando do centro da cidade tinham os cinemas, o comércio, talvez alguns clubes, como o Curitiba, aliás tinham outras coisa, por exemplo, os estudantes de engenharia tinham um clube ali na Rua XV, tinha o clube do Xadrez ali na Rua XV, mas eram coisas muito fragmentadas.

**LS:** As praças eram bastante utilizadas? A Santos Andrade...

**AA:** É verdade, a Osório... Mas eram usadas de uma forma mais contemplativa e alguns eventos aconteciam. Eu, por exemplo, assisti um evento na Praça Santos Andrade dum - ele era um acrobata, ele lançou um cabo de aço, acho que do Edifício Marumbi até o outro lado da praça, num daqueles prédios ali. Então foi um espetáculo a noite, um acrobata andando num cabo de aço atravessando a Praça Santos Andrade. Havia também um chafariz luminoso na Praça Santos Andrade. Não é? Era um efeito na época - aliás, todo prefeito na época pensava sempre em fazer uma fonte luminosa.

**LS:** Até hoje [risos]!

**AA:** Até hoje [risos]... Então eram essas coisas assim, de cidade provinciana, não que seja ruim não. Aliás, tinha um coreto na Praça Osório também. E tinham coisas fantásticas que eu ficava admirado quando criança. Por exemplo, bem na entrada da praça Osório, vindo da Rua XV no sentido da praça Osório, existia um arco [faz gestos de arco com as mãos] feito em neon da Caixa Econômica, e era o seguinte: era uma moeda dourada que saía de uma extremidade [faz gestos de arco com as mãos] e caía no cofrinho do outro lado do pórtico e as pessoas passavam por baixo deste pórtico luminoso em neon, numa propaganda da Caixa Econômica. Pra mim, foi uma coisa marcante, até hoje eu não esqueço disso. Bom, então, são fatos pequenos.

Com o novo plano da cidade, a partir de 1965 o IPPUC, e a partir de 1971 a implantação de um estoque de projetos para a cidade, então a cidade se tornou aquela que era a última da fila, se tornou a modelo para todo o mundo, enfim, tudo isso que nós vimos aí.

**LS:** Quais eram os motivos por trás da pedestrianização (você já falou um pouco disso), mas também, quais eram as demandas do projeto, as razões para a sua elaboração e execução? Você já falou um pouco sobre o congestionamento, mas havia outros motivos?

**AA:** Aí é uma questão de conceito. Nós sabíamos, e aí tem todo o IPPUC, como uma equipe bem afinada, e tendo um prefeito como o Jaime [Lerner], que era arquiteto e urbanista e que tinha uma consciência do que é uma cidade humana... existiam vários fatores, por exemplo: a escala humana é importante, tanto que as luminárias, que depois foram tiradas por motivos que são banais, quer dizer, concorrências desleais, mal uso... [gaguejando] má qualidade do... e foi retirada. Eu fui obrigado a aceitar e eu fui que escolhi aquela, chamada de luminária republicana, porque já na praça Osório existia anteriormente, eu conhecia isso, e que ainda restava na época, ainda e até hoje está lá, na [avenida] Cândido de Abreu, as luminárias existiam lá. Então, já que é para mudar uma coisa que tinha sido feita especialmente para aquele cenário da Rua das Flores, que se passasse para uma luminária tradicional, mas a luminária, ela tinha um comportamento, como se fosse de um palco de teatro. Eu criava um teto com a luz e criava pontos de maior importância, de menor importância, de mais luz, de menos luz, como se fosse um cenário de teatro, porque a cidade é um teatro. Bom, então, este mobiliário urbano é que permitiu que pudéssemos já implantar uma paisagem urbana descente, coerente com um objetivo de fazer de Curitiba uma cidade que se tornaria então um bom exemplo de planejamento. Por que o projeto da Rua das Flores, eu considero o ícone que propiciou o desencadeamento e a possibilidade de ser aceito todos os outros planos que vieram em seguida, porque se tivesse dado errado - e podia ter acontecido de ter dado errado - o Jaime teria caído da sua posição, porque ele tinha sido indicado

pelo governador Leon Peres e que estabeleceu e instituiu todo o seu secretariado, e junto com o secretariado, o prefeito, que é um caso a parte, e com a derrubada dele - por motivos que não interessam agora, mas ele foi destituído - todo o seu secretariado também caiu. E o Jaime ficou, porque ele era o administrador de uma cidade, e que, se tivesse dado errado, ele teria caído também, e se ele tivesse caído, certamente, muitas, todas estas outras coisas não teriam acontecido. Então foi muito importante aquele momento de ter tido essa oportunidade de pegar uma cidade ainda não muito grande, que ainda poderia corrigir defeitos que aconteceriam se não houvesse estas intervenções num plano de linearização, de transporte urbano, enfim, eu acho que a cidade teria perdido a oportunidade e... não sei se eu respondi a sua pergunta.

**LS:** Esta é uma pergunta que eu iria fazer posteriormente, essa questão da importância desta rua - junto com o Teatro Paiol -, a intervenção da Rua XV. Isto consolidou o governo do Jaime e deu esta possibilidade de isso continuar. Uma das perguntas que tenho aqui é justamente essa...

**AA:** Mas volte então à primeira...

**LS:** Seria sobre quais eram as demandas de projeto, as razões para a elaboração e execução da Rua XV como uma rua de pedestres. Algo neste sentido. Por que uma rua de pedestres e quais eram as demandas para se fazer isso?

**AA:** Veja - eu até já tinha respondido -, primeiro porque não cabia mais o automóvel naquele trecho. Primeiro, porque também no plano havia um anel central para proteger este centro. Era preciso ter condições de estacionamento dos automóveis para que também... porque não adianta... muitos disseram: "mas dá pra ampliar este calçadão"! Não, tudo tem o seu tamanho, a cidade é um organismo vivo como um corpo humano é vivo, cada membro tem a sua proporção e as suas funções. Então, foi preciso proteger o Centro, liberando para o uso pleno do cidadão. Foi preciso recuperar a paisagem, porque, o urbanismo não é feito só do espaço aberto, o urbanismo é feito de arquitetura no seu entorno, o cenário da arquitetura é que faz com que o espaço urbano seja bom ou ruim, tanto que um bom exemplo é a praça São Marcos [em Roma]. A praça São Marcos não tem nada - aliás, o meu sonho da Rua XV era não ter nada, foi pensada assim, porque foi tudo parafusado no chão, porque o que faz do espaço urbano é a sua arquitetura do entorno. Então, enquanto este cenário prestava a sua função inicial de criar motivos para que as pessoas pudessem usufruir do centro da cidade, ao mesmo tempo nós fomos "limpando" as fachadas escondidas, e foi então propiciando a este cenário a presença da sua própria arquitetura. Então, nós temos prédios como o Louvre, por exemplo, que tem até um vitral na sua fachada, e que é uma obra de arquitetura que merece estar ali como anteparo, como parte participante principal do

próprio espaço urbano. O Palácio Avenida é outro exemplo, e tantos outros que estão lá, e que muitos se perderam.

**LS:** Fantástico. Esta visão do centro voltado aos pedestres e ao lazer urbano, como estávamos falando, ela já está incutida no Plano de 1965, que pode ser caracterizado como um plano progressista para a época dele.

**AA:** Em que ano foi isto?

**LS:** 1965, o Plano Preliminar de Urbanismo, feito lá pelo Jorge Wilhelm, ele já vinha com essa ideia do centro voltado aos pedestres, como a gente falou. Na sua opinião o que que influenciou e como se consolidou este pensamento, como que isto apareceu, até, no Plano Diretor?

**AA:** Bom, o Plano Diretor já existia e já previa. Mas previa só como proposição né. Eu não entendi a pergunta.

**LS:** O que eu quis dizer é: como que a gente saí do Plano Agache, por exemplo, que é um plano voltado para a circulação, vamos dizer, e entra no Plano Wilhelm... o que que você acha - não é tanto a ver com a Rua XV - mas que deu este contexto para que ela [a revitalização] pudesse acontecer, o que você acha que trouxe essa nova visão? Porque é uma mudança muito grande de paradigma de um plano para o outro. Você acha que isso foi uma coisa da cabeça do Jorge Wilhelm ou teve a ver com uma demanda que era existente na cidade, enfim... O que influenciou e consolidou essa visão do centro voltado para o lazer e para o pedestre?

**AA:** Será que o Plano do Jorge Wilhelm já previa a linearização da cidade? Eu acho que sim né?

**LS:** Sim, toda essa questão... Isto na verdade é uma pergunta de apoio...

**AA:** Sim, tanto que ele próprio já institui o IPPU neste plano. O IPPUC nasce em função disto, e na época o prefeito era o Ivo Arzua, não é isto? E o próprio Ivo Arzua estava abrindo as vias, tanto que a Marechal Deodoro também foi alargada, eu acho que foi mais ou menos nessa época. Bom, eu não estou muito a par do Plano do Jorge Wilhelm, mas ele propõe a humanização do centro... [pensativo] mas eu não tenho uma resposta.

**LS:** Tudo bem, sem problemas, é sempre bom explorar estas questões. Esta próxima pergunta eu acho interessante também, para terminarmos esta questão da contextualização, depois a gente vai falar mais sobre o projeto em si. As mudanças culturais que começavam a aparecer pelo Brasil, como a Bossa-nova, a MPB, o cinema novo, a contracultura e o movimento hippie, para citarmos alguns exemplos, eles tiveram alguma influência neste projeto ou no processo de pedestrianização da Rua XV, no sentido de trazer uma nova vitalidade, uma outra ideia para este lugar?

**AA:** Você sabe que você tocou num ponto interessante. Eu nunca havia me tocado disso, mas a um tempo atrás, falando eu com o Geraldo Puggi, que é arquiteto formado no Rio e que veio para cá, saiu até no jornal, nós fizemos uma comparação, sem que tivesse havido esta intenção, da Curitiba psicodélica, porque ela tinha os acrílicos roxos, os táxis laranjas, os ônibus amarelos... enfim. E era o momento, os anos 1970, eram os anos psicodélicos. Então, os táxis eram laranjas né. Enfim, talvez estivesse no ar uma maneira de ver as coisas, porque... não que a bossa-nova tenha influenciado o projeto, os planos, mas certamente no ar havia um certo movimento de rebeldia e de transgressão, porque eu acho que a Rua XV foi uma transgressão, quer dizer, aquilo que todos estavam acostumados a ver, uma calçada, um meio-fio e uma caixa de rolamento, automóveis andando nos dois sentidos, as pessoas tendo que respeitar o domínio do automóvel... enfim. No momento em que você pega e joga isso tudo para o alto e diz assim "aqui não entra mais o automóvel", você tem, quer dizer, você tem não, mas você pode utilizar o sistema de transporte, você pode viver, não só no centro, como nos parques... Eu acho que a época dos anos 1970 foi uma época de rebeldia e de transgressões e eu me considero um transgressor mesmo [sorrindo], aliás, começando pelo [teatro do] Paiol, porque, por exemplo, o Paiol não nasceu de ideias nem do prefeito nem minhas: nasceu de um grupo de teatro. O Araci Jemba, o Maranhão, uma série, não vou lembrar de todos, eles observaram que tinha um prédio muito curioso que era aquele depósito que estava abandonado lá nos anos 1960, e que eles então foram ao prefeito, que foi anterior ao Jaime, que foi o prefeito... que foi meu professor de hidráulica [pensativo]... que morava ali no Capanema, que agora é o Jardim Botânico, enfim...

(45:24) LS: Esqueci o nome dele também, mas depois a gente lembra.

**AA:** Eu já vou lembrar do nome dele. E disseram "olha, tem um prédio aí, abandonado, nós queríamos fazer um teatro". Porque na época o único teatro que existia, que eu conhecia, era o teatro de bolso, na praça Rui Barbosa. Era uma casa comum, no meio da Praça Rui Barbosa, e que acho que era chamado de Teatro de Bolso, e que tinha até um pilar no meio da plateia, eu assistia lá, quem estava atrás do pilar tinha de se movimentar para ver a cena.

Então esse grupo de teatro - que, certamente, tinha uma intenção de fazer um teatro de arena, a ideia de um teatro de arena, porque o prédio já era circular - foi ao prefeito Omar Sabbag e disse "olha, você nos cede este espaço" e ele disse "olha, eu não posso ceder patrimônio público", porque eles queriam fazer as suas atividades particulares de teatro, e ele disse "eu não posso ceder um patrimônio público para uma atividade particular". E eles retornaram quando o Jaime entrou e apresentaram a ideia e o Jaime aceitou, porque era possível fazer isso sem que houvesse nenhuma transgressão legal, tanto que foi dentro do Teatro do Paiol que nasceu a Fundação



Cultural. A logomarca que eu desenhei da Fundação Cultural é o Paiol, porque foi lá que ela nasceu, e que tinha lá o Aramis Millarch, que foi um diretor fantástico, que conseguiu fazer do Paiol uma casa de espetáculos muito maior do que o Guaíra, porque o número de apresentações do Paiol, porque o Guaíra ainda estava numa fase de adequação e de recuperação daquele incêndio. Então, eu nem sei por que eu estou contando isso, mas...

**LS:** Acho que por causa desta demanda popular.

**AA:** Isso.

**LS:** Se você quiser falar um pouquinho mais sobre o projeto da Rua das Flores em si. Não sei se você já esgotou o assunto, mas se quiser comentar alguma coisa sobre o conceito, elementos mais importantes, fica a seu critério.

**AA:** Posso resumir de novo. É o seguinte, você encontra o Centro de uma cidade, com a sua rua principal que é o coração de Curitiba, a Rua XV de Novembro, num processo de decadência, isto segundo os próprios comerciantes, porque as pessoas não conseguiam mais estacionar os seus carros, o fluxo era tão grande de pessoas nas calçadas... enfim, havia uma certa decadência, apesar de termos lá, na época, as melhores lojas de Curitiba, como, por exemplo, a casa Cristal, a casa Cope, as lojas que hoje estariam nos melhores shoppings estavam ali na Rua XV, as joalherias estavam lá, enfim. Mas o comerciante percebia que alguma coisa tinha de ser feita, mas eles não imaginavam que esta coisa seria fechar a rua e plantar árvores e equipamentos, tanto que tem um fato até curioso, um dos comerciantes, quando eu, naquela sexta-feira, estava com uma lata de tinta amarela e um pincel fazendo um círculo amarelo de um metro e meio no asfalto, ele me perguntou o que eu estava fazendo, e antes que eu respondesse, ele disse assim: "seja lá o que for, em frente a Capitol das modas, que é a minha loja, não ponha nada". E eu não pus nada. Depois de muito tempo que passou e deu tudo certo, ele chegou para mim, "pô, você hein... faz todas estas belezuras, mas, em frente a minha loja, você não fez nada disso". O Edmundo Tacla fez isso comigo, parente meu até, e que prova aquilo que eu falei, que qualquer alteração, qualquer novidade não era bem vista. Mas enfim, o projeto da Rua XV, que ia da Praça Osório até a Santos Andrade, cujo calçadão também atingia as laterais, a Praça Zacarias, praça Carlos Gomes, a própria praça Tiradentes, através da Monsenhor Celso, e a praça Borges de Macedo, e a praça Generoso Marques. Este conjunto, que eu chamei na época de complexo - uma palavra meio sem graça - mas era o Complexo da Rua XV, era um conjunto que tinha um tratamento diferenciado do restante da cidade, ou seja, ali não haveria o trânsito de automóveis, ali seria proibido estacionamento, ali seria plantado árvores, seria colocado um mobiliário urbano - é uma família de floreiras, bancos de praça, quiosques, luminárias - e isso tudo tinha um certo ordenamento, ou

seja, na parte central haveria um fluxo mais intenso, junto às vitrines das lojas teria um espaço livre, e duas faixas, que eram os espaços indicados para que se colocasse então os equipamentos, as floreiras, as árvores. Então havia uma certa ordenação da ocupação.

Ah, e ela foi feita em etapas, então, na primeira etapa não tinha todos os equipamentos, na segunda, já com os equipamentos. E constatou-se, do projeto original para a execução da obra, havia algumas questões que tinham de ser adequadas, por exemplo, no trecho ali da Boca Maldita, da [avenida] Luiz Xavier, existiam - e ainda existem - alguns hotéis, era o Brás Hotel, tinha um outro hotel e mais outro... Então, no desenho original eu fazia uns bolsões para que o carro chegasse próximo. Aí foi que eu criei (isso foi depois do projeto pronto) na implantação aquela canaleta que vem da Ébano Pereira, entra pela Luiz Xavier e sai pela Ermelino de Leão, se não me engano. Aquela canaleta ela é importantíssima, primeiro porque se chegasse os ônibus de turismo para os hotéis eles poderiam chegar e as pessoas desembarcariam em frente, só por um período, sem estacionar; e também, aquelas pessoas que chegavam de carro para o Centro da cidade, eles podiam dar uma passada por ali, para ver se estava ali o pessoal no café Ouro Verde, se o pessoal da Boca estava ali. Era uma forma de drenar, de dar um pouco de ânimo, de gás para que o carro pusesse chegar próximo. Então, algumas coisas foram se adequando. Algumas coisas não se realizaram. Por exemplo, um dos meus sonhos era ligar a leiteria Schaffer, pela parte de cima, com a livraria Ghignone, criando como se fosse uma passarela onde as pessoas podiam tomar o seu chá e ler um livro, por exemplo, quer dizer, pela coincidência de ter duas coisas coerentes entre si, uma defrente a outro, pudesse acontecer. Isso não aconteceu. Por exemplo, a distância entre os quiosques era de tal maneira medida, de 2, de 4 em 4 metros, para que se fosse necessário ampliar a parte de sombreamento e de cobertura, era pudesse ir se agregando, como se fosse um joguinho de lego, como também ela pudesse ser retirada, tanto que ela é parafusada. Alguns equipamentos que na época foram importantes, por exemplo, nós fizemos uma central de turismo ali, você podia chegar no Centro da cidade e tomar todas as informações sobre a programação da cidade. Tinha uma torre de informações e era tudo feito manual, então por exemplo, a programação de teatro e cinema era colocado, letra por letra, o nome da peça, horário e tal. Tinha a venda de bilhetes junto a torre de informações. Na sequência, quando eu imaginei a Rua XV evoluindo nos seus equipamentos, e quando surgiu a ideia de fazer o eixo metropolitano do metro, e que encontrava a rua XV na altura da barão do Rio branco, naquele entroncamento, eu imaginei ali - porque sendo o metro teríamos uma estrutura mais complexa - uma torre que fosse digital, quer dizer, usando recursos mais contemporâneos.

Teve uma outra ideia, no trecho ali da C&A, de se fazer a “rua de inverno”. Como nós nunca poderíamos interromper o trecho da [avenida] Marechal Floriano e da [rua Doutor] Muricy, então, se a pessoa quisesse ter a opção de mergulhar e passar por baixo, ela encontraria uma rua XV dos anos 1940, com 12 metros de largura e com os 9 + 9 do outro lado, com lojas, como se fosse um shopping - que não existia ainda o shopping, mas ali seria -, e teria um ponto central, como se fosse uma praça de alimentação, que não existia também, e que ali teríamos as informações girando [faz movimentos horizontais circulares com a mão esquerda, olhando para cima e para a direita] como hoje você vê na Nasdaq (as cotações). Isso tudo foram sonhos que não foram realizados. E as pessoas poderiam caminhar do mesmo jeito, pela calçada, e se ela continuasse pela calçada, no piso normal, ela sairia nas varandas daquelas fachadas que eram um cenário criado nesta parte subterrânea. Então, circulando pelo nível da rua XV você sairia na sacada do primeiro pavimento daquela rua que era um cenário. Tem uma árvore lá que iria ser preservada e iria ser mostrado ela na sua raiz. Mas são divagações...

**LS:** Legal. Falando ainda sobre o projeto, eu queria saber se teve alguma influência ou referência que você utilizou. Na época foi elaborada alguma pesquisa sobre este tema, sobre ruas de pedestres ou algo assim? Ou até os exemplos que foram citados pelos urbanistas que participaram da conferência da UIA [União Internacional dos Arquitetos], que foi ao mesmo tempo da implantação da Rua XV e eles trouxeram alguns exemplos de ruas de pedestres de fora [do país], e eu queria saber se isto teve alguma implicação ou se teve alguma referência que você tomou, algum exemplo que já havia acontecido, até pra saber como se formou esta ideia.

**AA:** Olha, eu nem conhecia nenhuma. Eu sabia que havia uma rua, a Calle Florida, em Buenos Aires, já parece que existia. Não, eu não me baseei em nada, porque eu nem conhecia essas vias. Eu até estou ouvindo isso agora, alguma coisa foi parecida com o que fizemos com a Rua das Flores?

**LS:** Na verdade eu não sei. No livro do Irã Taborda Dudeque (Nenhum dia sem uma linha) ele fala um pouco sobre a conferência da União Internacional dos Arquitetos, que aconteceu na mesma época, eles foram até visitar a inauguração da Rua XV. E diz que durante essa conferência eles elogiaram as coisas que aconteciam em Curitiba na época e trouxeram exemplos positivos de coisas similares que aconteciam no exterior, nas suas cidades.

**AA:** Mas estes exemplos são posteriores a Rua XV, não?

**LS:** Eu acho que são anteriores, mas são na Europa, são arquitetos europeus.

**AA:** Eu não conheço e eu acho muito difícil. Seria uma coincidência. Bom, o fato de fechar uma rua para o automóvel, na Idade Média era tudo assim, não é? Portanto, não é novidade, mas eu não me baseei em nada. Aliás, existe tantas coisas que falam, e a própria prefeitura nas suas opções oficiais fala por exemplo que a estufa do Jardim Botânico é inspirada no Palácio de Cristal de Londres. Bobagem [sorrindo]! Eu estive em Londres eu não vi nada parecido com isso. Toda estufa é feita de vidro e ferro, por uma questão de coerência. Aliás, falando nisso, lá nos anos 1970 nós temos essa nossa participação no plano de Curitiba com a Rua das Flores que foi um elemento desencadeador de uma série de outras coisas, tanto que os equipamentos da Rua XV a extrapolaram e se tornaram padrão na cidade toda, tanto que eu mesmo fiz cinco terminais de ônibus - o Cabral, o Campina do Siqueira, o Capão da Imbuia e outros - com a verba que era para três, porque utilizei os domos de fibra de vidro, e a vantagem de se fazer isto é porque eu posso inflar uma chapa de acrílico que vira o modelo - se não teria de ser feito em cedro, imagine fazer um domo, uma fôrma de cedro de 2 x 2 [metros], maciça. Então, olha, aí é que está a sacada das coisas, eu inflo uma chapa de acrílico facilmente, aquecendo, e depois esta forma rígida torna-se a fôrma para se fazer as de fibra de vidro, e fizemos, então. Os equipamentos da Rua XV extrapolaram para a cidade (não que eu quisesse, eu preferia que não fosse assim), e o pior, extrapolou para fora do Brasil. As vezes eu até acho graça, estou assistindo um jornal na TV, por exemplo, aparece lá um cidadão assassinado na calçada - é um *petit-pavet* - ao lado de uma luminária igual a da Rua XV, isto lá em Bogotá, isso lá em Cidade de Leste, isto lá na Cochinchina. É uma loucura isso, mas eu preferia que a Rua XV fosse preservada e que ela se tornasse, em si, um exemplo que não precisasse extrapolar. Tem tantas soluções! Tanto que, isso lá nos anos 1970 fizemos, mas nos anos 1990, com o progresso e a tecnologia que permitia, por exemplo, vidro curvo, que na época não era possível, nós pudemos fazer a Rua 24 Horas, o próprio Jardim Botânico - se bem que a estufa do Jardim Botânico é feita de chapas planas de vidro, mas é possível fazer com chapas curvas -, a estação tubo é um bom exemplo! Por que ela é assim? Um dos motivos é que era possível fazer o vidro laminado curvo. E a forma dela de ser tubular é uma outra história que eu posso te contar em uma outra ocasião.

**LS:** A gente já conversou sobre isso numa outra ocasião, quando eu te entrevistei para o filme "Além do Modelo" nós conversamos um pouquinho sobre isso.

**AA:** Mas, o fato de se ter outros exemplos, pode ser. Agora, eu não vi nenhum deles, não me inspirei. Eu estava me reportando a esta questão do Palácio de Cristal porque não foi lá do Palácio de Cristal que veio esta solução da estufa. Veio da minha concepção e duma intenção que tem respaldo cultural. Eu dei aula de arquitetura e de história da arte e sei muito bem que aqueles

jardins geométricos e do estilo barroco e que poderiam servir a qualquer momento, porque é uma forma de você estabelecer um padrão, uma ordem de paisagismo, uma forma no paisagismo, e que na verdade, olhando a bandeira de Curitiba você vai achar a mesma forma, se bem que a intenção dos jardins barrocos tinham outras razões. A concepção dos jardins barrocos tem outros motivos e é uma questão de dominar a natureza, de impor um poder. É uma outra história. Mas ninguém pode dizer que a estufa do Jardim Botânico é inspirada no Palácio de Cristal de Londres, porque nem é parecida.

Então, lá nos anos 1990, com essa nova maneira de fazer os equipamentos da cidade, sem perder aquilo que nós achamos importantíssimo: todo equipamento urbano tem que ser “transparente”, tem que conviver, tem que fazer parte da paisagem do entorno, e portanto a forma mais elegante, menos invasiva, é usar o ferro e o vidro, para que não se perca aquilo que é o espaço aberto numa cidade. Um mal exemplo são estas trincheiras ali na José Bonifácio, aquela trincheira, por mais que se queira colocar um teatrinho ali embaixo, nunca será um espaço urbano. É um espaço atormentado, porque para que se possa conviver com a paisagem urbana, você não pode perder os atributos da paisagem aberta, de ver o céu, as nuvens, a chuva, enfim.

**LS:** Claro. Dando mais uma ênfase a esta questão, o modo de vida do cidadão curitibano na época, o seu comportamento no espaço público, sua forma de sociabilidade, tiveram alguma influência ou foram, de alguma forma, determinantes para o projeto? Até quando você fala que já existiam alguns comércios e que você queria colocar este espaço externo para os cafés ou confeitarias. Havia algum comportamento dos curitibanos que influenciou ideias e soluções adotadas?

**AA:** Não, não houve. Na verdade, nem os comerciantes, aqueles que nós propiciamos com equipamentos na calçada, eles não imaginavam que isto seria possível, até porque, acho que a própria legislação não permitiria. Mas, o curitibano... Não houve um apelo. Se houvesse uma necessidade do curitibano de chegar e dizer “puxa, que bom se o bar tivesse uma mesa na calçada para eu tomar um suco, um refrigerante, um sorvete, uma bebida”! Não havia. Não é uma imposição, não é mesmo. Foi uma transgressão. Nós sabíamos que nada disso estava sendo pedido, mas que, para que o centro da cidade pudesse reviver, revigorar, revitalizar, nós tínhamos que criar um apelo, alguma coisa que trouxesse ou desse uma motivação para que o centro da cidade não fosse apenas um lugar de passagem, fosse um lugar de permanência. Então, pelo contrário, o curitibano não estava pedindo isso. Ele aceitou como um equipamento novo, uma novidade. Talvez o fato de ser novidade é que tenha permitido que as coisas acontecessem.

**LS:** Você já falou das intenções por trás do projeto elaborado. Você acha que estas intenções foram alcançadas? O que se propôs foi alcançado? O que se propunha como projeto, como intervenção, ao longo do tempo foi alcançado, na sua opinião?

**AA:** Num primeiro momento sim. Algumas coisas não aconteceram, mas o principal aconteceu, e desencadeou todo... Quer dizer, deu ao IPPUC, à administração da cidade uma legitimação de que coisas novas são boas para a cidade, mas com o tempo a própria prefeitura não cuidou destes equipamentos, porque é preciso manter sempre uma vigilância. Por exemplo, existe aquele efeito da "janela de vidro" que é uma referência na área sociológica: se você encontra uma casa com uma janela quebrada, certamente os outros vidros dessa janela serão quebrados, por um efeito de demonstração. Existe uma expressão na economia que é o "efeito de demonstração": se o vizinho arruma o seu jardim, o do lado fará a mesma coisa e assim há um desencadeamento, tanto no sentido positivo quanto negativo. Curitiba não cuidou das suas coisas, tanto que os equipamentos da Rua XV foram desvirtuados. Há coisas, como por exemplo, eu fiz o Shopping Mueller com a intenção de preservar aquilo que foi um elemento histórico, que era a fundição Marumbi, que nasceu de uma fábrica de pregos na esquina da Mateus Leme com a rua.. (não me lembro agora). Aquele conjunto todo, se tivesse que fazer qualquer obra ali, e baseado no Plano Massa da Cândido de Abreu, teria que afastar 10 metros, e aí você cortaria 10 metros numa quadra, e aí você perderia a chance de fazer ali alguma coisa como foi feito, que foi o Shopping Mueller, e eu defendi a preservação das fachadas porque ali contava a história da arquitetura do século passado com as janelas de arco pleno, lá no início da Mateus Leme, junto ali a Inácio Lustosa, aquela fachada ali começa com os arcos plenos, depois, na Barão de Antonina, que eu havia esquecido e agora lembrei, os arcos são abatidos, e na Cândido de Abreu, os arcos são abatidos e retangulares, com esquadrias dos anos 1950, 1960. Essa evolução, só nas janelas eu tenho a história da arquitetura, quer dizer, de um aspecto da arquitetura que são as janelas de arcos plenos, abatidos e retangulares. E esse argumento fez com que o IPPUC aceitasse a ideia de não recuar os 10 metros que fazia parte do plano massa, que aliás, fui eu quem fiz o plano massa da Cândido de Abreu, que tem as suas regras. Com isso nós tivemos, então, uma forma de preservar, só que aí, existia uma altura, que era aquela cobertura, porque tinha que viabilizar um shopping, e aí, sem que ninguém se importasse com o respeito a uma obra que foi tombada, quer dizer, que foi mantida porque tinha as suas qualidades arquitetônicas, foi construído uns encontros na parte superior, que são os cinemas e tal, que desvirtuou totalmente aquela ideia da linearidade, horizontalidade, com uma altura definida, com aquela cobertura tipo mansarda, que eu me inspirei porque eu estava fazendo na mesma época, em 1971, o Paço Municipal, que tinha sido destruída a cobertura e colocado chapas de Eternit onduladas. Eu recuperei as mansardas com aquela ardósia,

que é uma forma de cobertura. Então, aquela cobertura do shopping Mueller foi feita para completar aquele conjunto arquitetônico. Não é uma obra tombado, mas é uma obra que foi feita em função da preservação dum elemento histórico da história das nossas indústrias e que foi desvirtuada assim gratuitamente.

A rua XV também, retiraram os quiosques, foram danificados, quer dizer, não estão sendo bem cuidados. A luminária, que era um elemento importantíssimo, foi substituída.

Voltando a sua pergunta, inicialmente tivemos uma boa resposta com relação ao sucesso das implantações - serviu de referência para ampliações para outros equipamentos da cidade -, mas com o tempo a própria prefeitura deixou de cuidar e aí, se não se cuida de uma coisa ela se perde. E tem um ponto que pesou, ainda, contra [gaguejando]... esta questão da vida do centro da cidade: a criação dos shoppings. Os shoppings fizeram com que aquelas lojas que teriam uma qualidade para que a Rua XV tivesse um certo padrão, que teve anteriormente, fosse se perdendo. Então aquelas lojas com um apelo arquitetônico muito bom são usadas para certas atividades de comercio de um padrão que não corresponde aquilo que foi anteriormente.

**LS:** Eu gostaria que falássemos um pouco sobre a recepção das pessoas. Você já comentou algo sobre o assunto, mas qual era a expectativa da recepção da população na época e como ela realmente reagiu ao projeto e às obras? É mais interessante ainda é como a população passou a enxergar e a usar a Rua XV depois de sua transformação? Para que elas a usavam antes e como passaram a usá-la depois?

**AA:** Veja, quem estava contra eram os próprios comerciantes porque a vida deles estava em jogo, mas a população estava propensa a ter qualquer novidade, quer dizer, é natural que as pessoas tenham na sua cidade coisas novas: chegou o circo, uma nova peça de teatro e tal. A população aderiu imediatamente. Eu digo, brincando, de que foi por curiosidade, mas não. Foi porque tinha ali alguma coisa para ser feita. Só para se ter uma ideia, o bondinho que entrou depois, não foi na primeira etapa e nem estava no plano, mas foi uma intensão de coloca-lo ali porque nós ganhamos este bondinho (não é o original de Curitiba - nós ainda temos o original da linha Batel-Portão, não sei exatamente). O bondinho, por exemplo, era o lugar onde - veja só, assim como num shoppings as mães deixam as crianças em algum lugar para poder fazer as compras - as mães podiam levar os seus filhos ao fazer as compras, elas deixavam os seus filhos ali e teriam orientadoras que estariam ali e havia uma atividade de arte, de desenho, tipo uma escolinha de arte, e isto era um apelo para que as mães pudessem ir às compras e pudessem deixar as crianças. Enfim, a população aderiu plenamente [virando a cabeça de um lado para o outro]. Todas as coisas, tanto que aquele trecho largo ali da C&A, onde, no primeiro projeto, tínhamos ali vários bancos, porque era um espaço

largo e era em torno da torre de informações, no espaço de um quiosque de turismo, de informações turísticas. A população chamou aquele trecho de sala de estar, não fomos nós que inventamos este nome. Alguém da população disse: “vamos lá na sala de estar”! Então, quando chegava uma visita de outra cidade, todos, a primeira coisa que as pessoas faziam era: “olha, vou levar vocês para conhecer a Rua das Flores”. Então, era a nossa sala de estar da cidade. Então, com relação a população, até hoje, tanto que tem lojas - teve uma época em que eu, por algum motivo, estava cuidando destas questões do comércio, e o gerente da loja Bigben da Rua XV disse assim: “olha, nós temos várias lojas em todos os shoppings, mas a que mais vende é a da Rua XV”. Então, veja, a população aderiu sempre, e até hoje está lá.

**LS:** Ao seu ver, a criação do calçadão da Rua das Flores influenciou de alguma forma a maneira de se viver na cidade? Houve alguma mudança no comportamento do cidadão com esta intervenção?

**AA:** Com toda a certeza! Você sabe que o curitibano, de um modo geral, ele é mais recatado, dizem que é por causa do clima, outros que é por causa da cultura europeia. Mas, quando foi implantado aqueles quiosques dos bares, ali do bar triângulo, da própria Schaffer, acho que a Confeitaria das Famílias também tem, não lembro, o curitibano passou a usar o centro da cidade não só como lugar de passagem, mas como lugar de permanência, então, é como eu te falei a pouco, você encontra curitibano tomando chope em pleno inverno. Agora mesmo, se você for na Rua XV, tem lá o pessoal tomando chope, aliás, agora com a epidemia do Covid-19 não sei se vão estar lá, mas os usos destes equipamentos foram plenamente aceitos e isso modificou o temperamento do curitibano. E tanto aqui, como em qualquer outro lugar, quando um curitibano vai para qualquer lugar, por exemplo, ao Rio de Janeiro, se perguntarem para ele de onde ele é e ele disser que é de Curitiba todos vão dizer “olha, eu adoraria morar em Curitiba, eu acho maravilhosa a cidade”, mesmo os que nem estiveram aqui. O que faz com que a gente sinta uma certa alegria, e não é por falta de modéstia, mas, os arquitetos urbanistas de Curitiba fizeram da cidade uma cidade melhor, com mais qualidade, não para o turista, para nós mesmos, mas também para os que vem. E você sabe que este fato de você estar numa cidade que tem estes atributos traz também problemas. A cidade de Curitiba mudou muito e mudou também para o lado negativo.

**LS:** Essa próxima pergunta aqui você já respondeu lá no começo, que seria qual a importância do calçadão da rua XV na deflagração deste processo de transformação urbana pelo qual Curitiba passou a partir da década de 1970, acho que esta já foi respondida. Se não houvesse ocorrido essa obra da Rua XV, quais seriam as possíveis consequências para este processo de transformação? Acho que você já falou um pouquinho sobre isso também.



**AA:** Não que ela tenha sido a peça fundamental, mas ela reforçou a possibilidade de serem implantadas todas as outras coisas. Muitas das outras coisas que estavam para ser implantadas dando credibilidade a uma gestão, que foi do Jaime e que se repetiu mais de uma vez. Porque na verdade, a Rua XV, a rua das flores como calçadão e como um local de encontro na área central, ela está vinculada a uma série de outras atitudes que foram tomadas: o anel central, as vias expressas, os parques. Então, eu não imagino que... quer dizer, se não tivesse ocorrido esse projeto da Rua XV certamente outras coisas teriam acontecido independente dela, mas que ela foi um ponto de partida, foi. Ela quase que deu, assim, um aval, deu um certo prestígio ao prefeito e à prefeitura e ao IPPUC, dizendo assim: "ideias novas são bem-vindas e são necessárias". Eu acho que este foi o melhor recado que a rua XV proporcionou.

**LS:** Passando para uma parte mais conceitual, de tipologias de via, que é um pouco do tema da minha dissertação, no seu entendimento, pode-se dizer que a criação do calçadão de pedestres da Rua das Flores constitui a criação de um novo tipo de via urbana?

**AA:** Você fala do calçadão, não? De alguma forma... Não é só pelo calçadão, porque, fechar uma rua é uma coisa, se bem que não tinha acontecido no Brasil ainda - dizem, e eu acho que é verdade, que foi o primeiro calçadão do Brasil. A única coisa que eu sei é que na época existia a Calle Florida em Buenos Aires, essa imagem eu vi. É uma rua simples, parece que tem algumas floreiras. Nada disso. A diferença, a complexidade e, digamos assim, a abrangência, a conceituação que foi dada na Rua das Flores é toda essa preocupação de equipá-la com elementos que pudessem proporcionar aquelas funções que eu falei (função social, econômica, cultural), e criar este cenário, não só recuperando as fachadas como criando com o mobiliário urbano, com as luminárias, enfim, essa foi, digamos, a diferença - talvez a novidade, a inovação da época tenha sido de encarar este espaço de um centro de cidade de uma forma mais completa do que simplesmente fazer uma calçada. E essa calçada com a preocupação com a história do *petit-pavé*, que muitos alegam que tem que ser retirada, mas não, tem que ser bem feito. A parte central da cidade tem exemplos de *petit-pavé* (do mosaico português) que não podem ser perdidos, faz parte da nossa história. E tivemos ainda a sorte de ter, no desenho deste calçadão, aquelas rosáceas do movimento paranista, enfim, estas coisas todas não foram perdidas e tem que ser preservadas.

**LS:** Antes de ser cunhado este termo "calçadão" surgiram outros termos compostos para este novo tipo de via como "rua-praça", "avenida-jardim", "bulevar-logradouro", foram publicados inicialmente pelo IPPUC quando se falava que se teria esta nova rua. Estes termos eles já sugerem esta ideia desta via como um lugar, não só como espaço de passagem, voltado ao lazer e às

convivências. Como você diferenciaria este calçadão da rua XV de Novembro de uma rua de pedestres comum, vamos dizer, como as que já tinham aparecido no centro, como a Travessa Oliveira Bello, que foi calçada ainda na gestão do Ivo Arzua? Como você diferenciaria estas duas coisas, o calçadão (a rua XV como um espaço) destas outras ruas de pedestres mais comuns.

**AA:** Você sabe que eu nem tinha noção destes detalhes do Plano do Jorge Wilhelm, que falava já destes termos todos que você usou, rua-jardim e tal. Eu nem li e nem soube disso. Agora, a travessa Oliveira Bello realmente foi fechada e foi feita uma pérgula com peças de concreto. E sabe por que não deu certo? Porque impedia a entrada do corpo de bombeiros. Ela foi retirada. A ideia eu não sei de quem é, mas é anterior a 1971. Eu vi isso, eu vivenciei a cidade nesse momento. Era o seguinte: naquele trecho, um pequeno trecho de uma quadra que liga ali na altura da Ébano Pereira, a própria Oliveira Bello, até a Praça Zacarias - uma quadra. Eram pórticos, tipo um alpendre feito de concreto, quer dizer, dois pilares, uma travessa [faz gestos com as mãos mostrando o formato dos pórticos], e a ideia me parece que era plantar alguma trepadeira, uma glicínia, alguma coisa assim, criando um espaço bucólico. Ou seja, a rua, não sei se ela tem uns 10-12 metros de largura, num trecho de 6 metros (mais ou menos) de largura, no centro, tinha esse pergolado de concreto, repetido direto, sem nenhum equipamento, apenas esse pergolado, como se fosse um alpendre, um caramanchão. Era um caramanchão feito de concreto. Não dava um aspecto romântico como todo pergolado poderia sugerir. Não sei de quem é o projeto, mas enfim, o aspecto não dava essa possibilidade de tornar aquele espaço mais romântico, mais aconchegante. E eu soube, na época, que ele foi retirado - ele era todo pré-moldado, portanto foi facilmente retirado - porque impedia o acesso do corpo de bombeiros. Foi por isso. E que realmente era um calçadão anterior aos anos 1970.

**LS:** Tiveram várias outras ruas que foram fechadas no centro, e várias delas acabaram não dando certo. A gente vê ali do lado da Catedral, esqueci o nome da rua...

**AA:** Mas isso é posterior a 1971, não é?

**LS:** Sim, são posteriores. Mas o que diferencia a Rua XV como um tipo de via diferente daqueles, porque eu acho que ela não é simplesmente uma rua de pedestres, até mesmo por essa questão dessa ideia de rua-praça, rua-jardim. Eu acho que ela tem uma visão diferente - não é só o tráfego de pedestres. Não sei se você concorda ou tem algo para compartilhar sobre isso.

**AA:** Concordo. Eu acho que sim. Sabe que eu participei - fui até quem fez o projeto - do setor histórico, que estava totalmente abandonado ali no trecho a onde era a Fundação Cultural, onde tem ali o Solar do Rosário. Aquele trecho era abandonado, parecia caís do porto. Era o nosso porto, no sentido negativo. Na Rua XV a gente plantou árvores para dar um sombreamento. Eu me

lembro bem, a ideia lá, no Largo da Ordem, aquele espaço tem características muito de uma praça medieval, são ruas que chegam num largo, num alargamento. Você sabe que o [Rafael] Greca, quando ele foi prefeito anteriormente, queria plantar árvores ali e eu disse que não, que eu não aceitaria e repudiaria essa ideia, porque o charme dali do Largo da Ordem, do bebedouro é não ter árvores. É a paisagem, o cenário do casario com o piso de paralelepípedos que é original, então, tem características próprias, diferente da Rua XV, que tem uma outra conformação e que permitiu então equipamentos mais completos [pigarreia]. As luminárias do setor histórico são candelabros da própria fachada, não caberia também luminárias ali, para liberar totalmente o calçadão. Este aspecto é muito interessante. Por exemplo, no caso do Paiol, é o seguinte (a intenção foi essa): um grande jardim (a Praça Guido-Viari) sem árvore nenhuma - as árvores deviam ser plantadas do outro lado da rua para criar um cenário, porque o cenário do entorno é muito pobre, quer dizer, não corresponde àquilo que o Paiol propicia. E teve momentos em que presidentes da Fundação Cultural (vários) fizeram bobagem: começaram a plantar árvores na Praça Guido Viari. E eu fui lá e disse "não! A ideia é não ter árvores", é ter um espaço verde para sobressair a peça principal que é o Paiol.

**LS:** Claro! É a última pergunta, já estamos terminando. No seu entendimento, o projeto da Rua XV influenciou obras semelhantes no país ou até no mundo?

**AA:** Olha, eu não sei se ela em si, mas os equipamentos [virando a cabeça de um lado ao outro] influenciaram muito. Eu acho que sim, principalmente os equipamentos. O mobiliário da Rua XV você vai encontrar espalhado pelo mundo todo. É engraçado porque quando foram substituídas pelas luminárias (que chamam de) republicanas, há uma espécie de praga nas cidades pequenas. Se você observar, em todas as cidades se repete. Tudo o que a capital do Paraná tem como equipamento se propaga, e as vezes, de forma totalmente errônea. Mas eu acho que sim, a rua das Flores deve ter influenciado. Nós mesmos fizemos outras coisas. Por exemplo, eu participei de um projeto em Aracaju [SE] que tem lá um mosaico português, tem lá a sua luminária... a própria cidade de Londrina, na época, eu fiz o projeto também, com o Jaime [Lerner] - ele fez o plano da cidade e eu fiz os equipamentos. Então, a luminária lá é diferente - é uma haste para cima, mas é o globo numa altura certa -, o *petit-pavet* com desenho próprio. São José dos Pinhais, eu fiz o projeto, e tem também uma luminária... Quer dizer, não é exatamente a mesma, mas é a mesma intenção, do calçadão com equipamentos.

**LS:** E o surgimento de outras ruas (o fechamento de outras ruas), por exemplo em São Paulo e em outros lugares, eles devem (ou não) ter sido influenciados pelo fechamento da Rua XV de Novembro?

**AA:** Olha, eu não sei. Nós mesmos fizemos... porque nós tínhamos uma equipe boa de planejamento: o [Carlos] Ceneviva, o Rafael Dely... o Jaime conseguiu agregar um grupo, tanto que como prefeito eu aplaudi, achei ótimo, mas quando ele partiu para a política eu tive a chance de falar para ele: "olha, nós vamos perder uma equipe de planejamento urbano que é a melhor do Brasil e que pode propiciar muitos projetos, fazer muita coisa importante". E dentro disso, antes dele partir, essa equipe se perdeu. Alguns foram para o IPPUC - eu nunca fiz parte do IPPUC. Aliás, eu estou agora, nestes anos, completando 50 anos de atividades ininterruptas - o meu escritório não parou por 50 anos.

**LS:** Que legal, parabéns!

**AA:** Então, nós fizemos vários projetos. Para São Paulo nós fizemos um projeto de todo o centro da cidade. Um dia se você quiser eu te mostro os desenhos maravilhosos aproveitando todo um acervo, como o Teatro Municipal, enfim. Mas olha, para o Rio de Janeiro mesmo, nós fizemos também. Só que é o seguinte, é preciso ter um prefeito que tenha uma equipe sincronizada e que não haja divergências. No Rio de Janeiro, quando a gente foi para lá, havia muita briga entre um departamento e outro e acabou não saindo nada. A única coisa que saiu foi a jardineira, e que acabamos trazendo para Curitiba essa ideia, porque estava numa época de crise e tinha uma empresa que fabricava carrocerias de ônibus e que estava desativada, então nós pegamos carrocerias antigas e fizemos as formas das janelas em arco e o carioca poderia colocar a sua prancha no próprio ônibus. Aliás, houve aquela música "nós vamos invadir a sua praia" porque nós fizemos uma linha de transporte que trazia o pessoal lá do norte e desembarcava ali em Ipanema. E aí o pessoal, quer dizer, teve até um certo constrangimento porque o pessoal ia lá, ficava usufruindo do ar-condicionado das lojas e tal. Mas o fato é o seguinte: muita coisa foi pensada para o Brasil dentro desta mesma intenção de humanizar o centro das cidades. Fizemos para São Paulo, para o Rio, para a praia de Guarujá... Pro Guarujá saiu o calçadão... Pra Natal, enfim. Mas é muito difícil se não houver uma equipe consciente, um prefeito... Nós tivemos a sorte de ter um prefeito arquiteto e com o talento do Jaime Lerner, isto não dá para negar. Isso foi o principal. Se não fosse assim não teria acontecido nada disso.

**LS:** Legal, obrigado e desculpe ter tomado tanto do seu tempo.

**AA:** Imagina, obrigado a você.

## APÊNDICE C - ENTREVISTA DE JAIME LERNER REALIZADA EM MAIO DE 2020

Transcrição integral da entrevista com o arquiteto e urbanista Jaime Lerner, conduzida 14:00h de quarta-feira, dia 27 de maio de 2020. Estando em meio da pandemia do SARS-Cov-2, o entrevistado preferiu realizá-la frente-a-frente e, portanto, nos encontramos em seu apartamento, utilizando protocolos de distanciamento social, no caso, o uso de máscaras de proteção cirúrgicas, higienização das mãos com uso de álcool em gel e o distanciamento de pelo menos dois metros entre os indivíduos, com a preocupação principal de evitar infectar Lerner, que aos 83 anos de idade na data da entrevista, encontrava-se com a saúde um pouco debilitada, apresentando dificuldade em respirar e fala arrastada. Por isso, a entrevista foi conduzida de forma pausada, a fim de deixá-lo confortável e responder as perguntas com naturalidade.

Duração: 35min 25 s

Entrevista gravada em vídeo e transcrita na íntegra.

**Luiz Singeski (LS):** Vou tentar ser o mais sucinto que eu puder Jaime, para não tomar muito do seu tempo. Primeiro eu queria te agradecer de volta pela sua participação, eu acho que ela é de extrema importância. Ontem eu entrevistei o Abrão...

**Jaime Lerner (JL):** Opa!

**LS:** ... sobre o mesmo tema. Foi bem legal a entrevista, mas com ele eu fiz por Skype. Os temas que pretendo abordar nesta entrevista são: o contexto sociocultural da época; o processo que levou a criação do calçadão da Rua XV de Novembro; a proposta implementada, seus conceitos, soluções e elementos-chave; as diferenças nas formas de convívio, percepção e apropriação da Rua das Flores, antes e depois da sua revitalização, como também atualmente; a importância desta revitalização no processo de transformação urbana pelo qual a cidade passou nas décadas seguintes; o surgimento/criação de um novo tipo de via urbana - o calçadão.

A primeira pergunta que eu gostaria de fazer para você é a seguinte: como foi o processo que levou à criação do calçadão da Rua XV de Novembro?

**JL:** Bom, a Rua XV ela sempre foi a rua principal da cidade, então [pausa] o processo de transformação que ela passou foi único. Era uma rua que cruzava o centro e nós entendemos na época que nós devíamos tangenciar o centro e que a Rua XV seria uma rua de pedestres. Era uma mudança muito grande e a população resistiria. [pausa] A Rua XV era o principal ponto de

encontro, mas ela estava tomada pelos carros. Era necessário que os carros saíssem da rua XV, e este foi um projeto que nós assumimos. Mas devido à resistência, era necessário que a transformação fosse rápida, porque a aceitação seria difícil. Então, nós decidimos fazer o projeto da Rua XV em 3 dias para evitar que uma ação judicial interrompesse. Nós tínhamos que ser rápidos! E na sexta-feira à noite nós começamos. Meu secretário de obras, quando eu falei que eu queria uma transformação em 48 horas, falou "você está louco!" e que seria necessário muito mais tempo. E eu disse "não, 48 horas!"; "mas em 48 horas não é possível!". Então eu insisti nas 48 horas e começamos a fazer a obra, estocando, primeiro, todo o mobiliário urbano antes de começar a fazer. Tiveram várias turmas, vários pontos. E começamos a fazer a obra. Tinha de ser rápido! Então a obra começou numa sexta-feira à noite e na segunda-feira à noite ela estava concluída: a área de pedestres, tudo!

**LS:** A pedestrianização das ruas na área central já era prevista no Plano Preliminar de 1964...

**JL:** Era.

**LS:** ... incluindo a Rua XV. Quão determinante isso foi para a sua efetiva transformação em calçada em 1972? Como, tanto os técnicos da prefeitura, quanto a classe política e os cidadãos viam essa diretriz do Plano Diretor, de pedestrianização do centro, na época?

**JL:** Bom, como sempre a resistência é grande e por isso que a obra tinha que acontecer de maneira rápida. A decisão teve que ser rápida e a execução mais ainda. Então, todas as pessoas envolvidas no projeto, eu, Domingos, Abrão Assad, tivemos parte importante nesta rapidez, inclusive o secretário de obras e toda a nossa equipe.

**LS:** Mas, sendo que você participou deste processo de elaboração do Plano, você acha que, se isso não tivesse sido previsto anteriormente no Plano Diretor, esta transformação iria acabar acontecendo?

**JL:** Iria acontecer de qualquer jeito.

**LS:** Qual era o contexto sociocultural da cidade de Curitiba antes do fechamento da Rua XV para os carros?

**JL:** Bom, a Rua XV, com os carros, representava uma maneira de viver a cidade. Os carros, [inaudível], corpo de bombeiros, tudo, cruzavam a rua e era difícil imaginar transformá-la em rua de pedestres, mas foi a determinação, a execução rápida que possibilitou.

**LS:** Como a população usava a rua, socializava, se comportava e se apropriava do espaço público antes da transformação da Rua XV?

**JL:** A população usava a rua [XV de Novembro] como a principal rua da cidade. Comércio, tudo. Depois, como área de pedestres, o povo a assumiu mais ainda, porque os comerciantes que estavam contra no começo, fizeram um abaixo assinado para continuar o projeto. Então, o mesmo abaixo assinado que era contra a rua de pedestres abriu caminho para toda a transformação no centro. Todo o centro passou a ser uma área de pedestres, a Rua XV, a praça Generoso Marques, as quadras de pedestres (as primeiras quadras), todas foram importantes. Até a resistência no começo, de querer pôr os carros na área de pedestres, que aqueles que eram contra queriam fazer. Nós resolvemos transformar o calçadão num espaço para as crianças, como se disséssemos “não se atrevam a passar por cima das crianças!” e isso garantiu o sucesso.

**LS:** Quais foram os motivos por trás da pedestrianização? Quais eram as demandas do projeto; as razões para a sua elaboração e execução?

**JL:** A razão era que (...) a população, movida pelos interesses comerciais, não aceitava, então nós tínhamos que entender que a rapidez era importante para a aceitação do projeto. [inaudível] que hoje o sucesso foi a rapidez.

**LS:** As mudanças culturais que começavam a aparecer pelo Brasil, como a bossa-nova, a MPB, o cinema-novo, a contracultura e o movimento hippie, para citar algumas, tiveram influência neste processo que a Rua XV passou?

**JL:** A rua XV foi uma reação a (...) Tudo começou com a Rua XV, porque a Rua XV começou a provar que as coisas eram possíveis, que era possível o Teatro do Paiol, que era possível a Ópera de Arame, todas as coisas que eram de difícil aceitação no começo, a Rua XV provou que poderiam acontecer, que seriam viáveis. Então toda a mudança cultural veio depois disso. O Teatro do Paiol, todas as mudanças, as reciclagens em prédios passaram a ser consideradas viáveis. O medo deixou de ser um pretexto para a burocracia, para o planejamento.

**LS:** Sim, até uma das perguntas que eu tenho aqui é que, tanto a inauguração do Teatro Paiol quanto a transformação da Rua XV consolidou a sua gestão na prefeitura, num momento de grande instabilidade política no Paraná, onde o [governador] Leon Peres havia sido deposto e tudo mais. Você acha que foi determinante para toda essa transformação que a cidade passaria depois?

**JL:** Foi. Foi fundamental.

**LS:** E como seria se o projeto da Rua das Flores não tivesse acontecido?

**JL:** Teríamos que voltar tudo ao começo e isso não seria possível fazer se a gente não tivesse ganho a coragem de fazer as coisas.

**LS:** E qual foi a repercussão do projeto? Como foi, por parte da população - não só dos comerciantes, mas da população em geral - a aceitação dessa obra?

**JL:** O povo recebeu muito bem, principalmente porque a Rua XV foi entregue com mobiliário novo... Ela teve aceitação porque tudo que fazia crer que não seria possível aconteceu bem. Então, ela foi uma prova duma equipe de que é possível fazer. E nós ganhamos muita confiança com a população, que aprovou e nos deu um empurrão para fazer as coisas.

**LS:** E como a população passou a enxergar e a usar a Rua XV depois da transformação?

**JL:** Depois a população começou a usar [tom de voz enfático] a Rua XV. A área de pedestres passou a fazer parte da vida da cidade e isso foi muito importante!

**LS:** A rua das Flores influenciou de alguma forma a maneira de se viver na cidade?

**JL:** Ah, sim, influenciou bastante! E em muitas cidades brasileiras. Eu tenho certeza de que o processo que aconteceu na Rua XV foi um exemplo bom para outras cidades brasileiras.

**LS:** Com certeza! Eu acho que até por vocês terem trabalhado em várias outras cidades no Brasil e no mundo, Jaime, não?

**JL:** Sim. Foi o ponto de inversão, quando nós começamos a entender que tinha que se fazer - fazer rápido - e não esperar o consenso. Eu trabalhava com uma equipe de bons profissionais, mas que tinham resistência a mudanças, mas, a partir daí, a mudança passou a fazer parte do nosso vocabulário e da nossa práxis, e passei a não ter mais medo de nenhuma decisão.

**LS:** No seu entendimento, pode-se dizer que a criação do calçadão de pedestres da Rua das Flores constitui a criação de um novo tipo de via urbana? Um tipo de via que não existia antes, ao menos no nosso contexto brasileiro?

**JL:** Com certeza!

**LS:** E o que a diferencia de uma via de pedestres comum, menor, ou até da que já havia sido feita ali na Travessa Oliveira Bello, que foi calçada ainda na gestão do Ivo Arzua, por exemplo? O que diferencia a Rua XV destas outras vias? Ela é uma outra coisa?

**JL:** É. O desenho do mobiliário urbano passou a ser importante. Tanto o da Travessa Oliveira Bello, quanto o restante da Rua XV. Todo mundo participou desta decisão. Uma coisa é certa, enquanto muitas cidades estavam destruindo ruas, abrindo, alargando ruas para os automóveis, nós estávamos reduzindo, transformando-as em áreas de pedestres, e de uma certa maneira, afastamos o automóvel do dia-a-dia do morador da cidade.



**LS:** Qual é a importância da Rua XV antes e depois da pedestrianização, e como você enxerga hoje?

**JL:** Ela hoje é uma referência para muitas cidades brasileiras e no mundo, de que as coisas podem ser feitas, e foi muito bom. Ela foi uma influência muito boa na vida da cidade e de outras cidades.

**LS:** Essa visão do Centro voltado para os pedestres e para o lazer urbano já estava incutida no Plano de 1965, que pode ser caracterizado como um plano bastante progressista para a época. Na sua opinião o que influenciou e o que consolidou este pensamento do lazer urbano, do centro voltado ao pedestre?

**JL:** Sim. Eu sempre tive muita sorte com os profissionais que trabalharam comigo. Excelentes profissionais! E eles me ajudaram muito nessa transformação. Acho que eles foram os responsáveis por essa transformação e por outras. Então, a partir desta equipe nós passamos a não ter receio de nada, era uma equipe de profissionais muito bons. Domingos Bongestabs, Abrão Assad, [Carlos] Ceneviva, gente fundamental para o futuro da cidade. Nicolau [Kluppel]. Eles foram fundamentais, não só no projeto da rua XV mas no restante da cidade. A gente passou a não ter receio, porque a democracia é melhor e nós tínhamos uma equipe que não tinha medo da democracia. Enfim, isso foi muito importante para o restante dos projetos, para toda a visão de cidade. A transformação das estruturais, as reciclagens. Isso foi essencial e eu não tenho como agradecer a estes profissionais que assumiram essa responsabilidade.

**LS:** Tem algo que você queira adicionar sobre a Rua XV, algo especial que você queira falar?

**JL:** A rua XV foi o primeiro passo de audácia da cidade e foi o que fez bem e que ajudou muito a nossa equipe. Foi o primeiro passo da transformação.

**LS:** Então é isso Jaime, muito obrigado!

**APÊNDICE D - TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DAS  
ENTREVISTAS**

## TERMO DE AUTORIZAÇÃO

Nós, Isabela M. Fiori, Brunno M.M. Douat, Felipe S. Gomes, Fernando F. Moleta, Vitor J. Takahashi e Moacir Zancopé Jr., na capacidade de coautores, autorizamos Luiz Gustavo Grochoski Singeski a fazer uso das entrevistas de Assad, A. A., Dudeque, I. T., Lerner, J., Segawa, H. M. e Wilhelm, J. concedidas no âmbito do documentário "Além do Modelo - 50 anos de arquitetura em Curitiba", obra audiovisual ainda em fase execução.

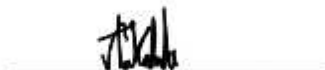
Curitiba 29 de outubro de 2020



Isabela M. Fiori



Felipe S. Gomes



Vitor J. Takahashi



Brunno M.M. Douat



Fernando F. Moleta



Moacir Zancopé Jr.

## APÊNDICE E - ENTREVISTA DE JAIME LERNER REALIZADA EM NOVEMBRO DE 2013

Transcrição parcial da entrevista do arquiteto e urbanista Jaime Lerner, concedida no escritório do arquiteto, no dia 04 de novembro de 2013, para a produção do filme em desenvolvimento intitulado "Além do Modelo: 50 anos da arquitetura em Curitiba".

Tempo de entrevista: 48 min 56 s

Entrevistadores: Brunno de Melo Meirelles Douat, Felipe Santos Gomes, Fernando Flores Moleta, Isabela Maria Fiori, Luiz Gustavo Grochoski Singeski, Moacir Zancopé Junior, Vitor Jun Takahashi.

Entrevista gravada em vídeo, transcrita na íntegra, disponível no arquivo pessoal dos autores, com trechos relevantes selecionados a seguir.

(...)

**6:50 min-** Eu me lembro com muita saudade dessa época, todo mundo duro, chegando à noite. Nós não tínhamos trabalho de arquitetura, então pegávamos as beiradas, até que pouco a pouco a gente foi se formando e como não tinha trabalho a gente fazia concurso. Ganhávamos alguns, perdíamos outros, mas isso criou uma imagem boa, porque a gente entrava para valer. Grande parte dos concursos de arquitetura de uma determinada época eram ganhos pelo pessoal do Paraná. Era o Forte e o Gandolfi, era o Lubomir, era o Domingos e o Marcos Prado, e também a turma que se formou 2 anos depois, que era uma turma excepcional: Abrão Assad, Carlos Ceneviva, Rafael Deli, Sanchotene, talvez eu esteja esquecendo alguém, era gente de muito talento.

**7:00 min-** Nós tínhamos amor pela arquitetura, quando a gente tinha uma aula, a discussão sobre arquitetura era grande. Acho que o curso de arquitetura começou muito bem, durante uma época foi responsável por muita coisa boa que aconteceu nessa cidade e uma influência grande na arquitetura do Brasil.

9:40 min - Nós tínhamos, no curso de arquitetura, uma influência forte de São Paulo, do Artigas, com o Forte e Gandolfi, Joel Ramalho, pessoal que veio com muita vontade, muito idealismo. Do Rio Grande tínhamos o Leo Grossman, que veio com muita força no sentido de fazer a maquete; vieram os mineiros, o Marcos Prado e o Armando Strambi, que tinham uma visão da arquitetura brasileira sob grande influência da arquitetura moderna; e os cariocas, a Marlene e o Almir Fernandes, que também traziam uma contribuição; o Gustavo Gama Monteiro, todo esse caldo,

junto com os que estavam aqui, o Elgson Gomes, o Luiz Armando Garcez, enfim, isso foi a base que formou, já não uma escola paulista, já não uma escola carioca, mas uma escola curitibana.

**11:30 min-** Esse clima trouxe uma visão nova que é a discussão da cidade. Eu me lembro que uma série de propostas para a cidade nos fizemos no curso, no quarto ano. Me lembro de um trabalho de equipe, o Lubomir Ficinski, eu, o Domingos Bongestabs, nós chegamos a propor uma ideia em relação ao centro da cidade, que era uma ideia de transformação do centro em área de pedestres.

**12:20 min-** Esse clima de discussão da cidade se reforçou quando, e nós, de uma certa maneira tivemos uma atuação questionando o que estava acontecendo na cidade. Havia um prefeito naquela época, que ele acreditava que o importante era alargar ruas para o automóvel. Estava destruindo a história da cidade. Não era um mal prefeito, era um bom prefeito, honesto. Mas a visão era a visão do automóvel, e nós começamos a questionar isso, com os estudantes, com os professores e dessa pressão nasceu um concurso para o plano preliminar de urbanismo, aqui em Curitiba.

**13:20 min-** Nós não tínhamos currículo, então formamos um grupo junto com os professores. Era o Forte, Gandolfi, mais Lubomir, eu, todos nós criamos um grupo, também por que pesava no currículo o curso que eu tinha feito na França, mas nós não tínhamos condição de em uma concorrência, não era concurso, ganhar uma Serete, que trouxe currículo francês, onde acontecia muita coisa lá na França.

**13:25 min-** Mas foi muito positivo isso por que de uma certa maneira, a Serete, associada ao Jorge Wilhelm teve um papel fundamental na nossa cidade, além de ser um grande arquiteto é um homem de uma cultura excepcional, e eu credito a ele um papel fundamental para as coisas que aconteceram em Curitiba. Porque, com o Jorge Wilhelm, e a Serete, que não tinha experiência nisso, mas junto com o Jorge Wilhelm, eles fizeram as primeiras propostas para a cidade. Uma dessas propostas era a área de pedestres, que nós tínhamos trabalhado - Lubomir, eu, Domingos - mas porque, porque eles mesmos pediram uma equipe de profissionais, uma contrapartida local.

**15:00 min-** Essa contrapartida eram os arquitetos daqui, Forte, Gandolfi, eu, Lubomir, Domingos, enfim, nós passamos a fazer parte dessa equipe que assessorava o grupo que tinha ganho o plano preliminar de Curitiba.

**15:20 min-** Mas sem dúvida o papel do Jorge Wilhelm foi fundamental. Essa proposta, o plano preliminar e depois uma equipe que acompanhasse o planejamento da cidade, mostrou que era a fórmula certa. Não era um plano diretor como alguns equívocos que acontecem no nosso país. O problema não é um plano diretor, o problema é um processo de planejamento. Esse processo de planejamento começou a acontecer com a equipe local, desenvolvendo e detalhando as propostas do plano preliminar Jorge Wilhelm e Serete. E aí, então, entraram Marlene, Almir, no caso mais o

Almir que estava na escola mais, o Gandolfi eu, Domingos, ficamos dando uma assessoria junto a prefeitura de Curitiba. Junto com as engenheiras, a Franchette Rischbieter e a Dúlcia Auríquio, nós constituímos esse grupo de assessoria ao prefeito.

**16:50 min-** Abrindo uma página nova, assessoria de planejamento a Cidade. Até então o planejamento de Curitiba era estático, era uso do solo, sistema viário, só se definia o que não se podia fazer, mas não dizia o que a cidade devia fazer. O que a prefeitura devia fazer. Mesmo não ouvindo muito, a criação do IPPUC, a criação da APPUC, assessoria, depois do IPPUC, abriu um caminho, grande, importante.

**17:45 min-** Tudo isso foi reflexo da escola de arquitetura. Houve épocas que os prefeitos davam atenção ao IPPUC, davam força, e outras épocas que não davam força. Nos momentos em que se resolveu dar força ao IPPUC foram extremamente positivos.

**18:40 min-** Eu sou muito crítico em relação ao que está acontecendo hoje em Curitiba. Hoje o planejamento em Curitiba voltou a ser a religião do automóvel. É um desastre isso, porque todas as ruas viraram ruas importantes para o sistema viário, ruas de mão única. De repente, vão fazer calçadas de mão única. Não se tem sensibilidade em relação ao design. Veja, esse desalinhamento nas estações. Nós tínhamos um desenho importante, das pedras portuguesas, que era uma tradição, e de repente a pedra portuguesa foi excomungada de Curitiba, porque alguém caiu e acharam que a pedra portuguesa era a responsável. A 300 anos está em Lisboa, está no Rio, em todas as grandes cidades do mundo e a pedra portuguesa nunca foi acionada. O problema é a colocação, não o material. O paver, mal colocado, vai acontecer a mesma coisa. Pequenos detalhes começam a mostrar, o automóvel é mais importante, o design não é mais importante, o paver descaracteriza a história de Curitiba, a falta de sensibilidade contra aquilo que era memória da cidade. Veja, as indústrias mais antigas, o Mate Leão, a prefeitura deixou que fossem derrubadas. Quando o urbanismo, o uso do solo, uma má visão da cidade estraga toda a arquitetura. Começam-se a fazer excessos de afastamentos, começa a fazer uma arquitetura desdentada em toda a cidade.

(...)

**22:30 min-** Curitiba deixou de ser vanguarda. Até ponte estaiada nós estamos copiando de São Paulo. Antigamente São Paulo queria copiar Curitiba, há uns anos, Curitiba era referência no mundo inteiro. A minha definição de país subdesenvolvido é aquela que copia como última novidade o obsoleto.

(...)

**25:00 min-** Bom, mas eu não sou pessimista. Acho que a cidade vai retomar sua posição. Curitiba tem um compromisso constante com a inovação. Isso que fez Curitiba ser o que é, inovar e inovar sempre. Quando se para de inovar você já fica velho.

(...)

**28:00 min-** O que dá uma cara a cidade é uma preocupação do poder público que se transfere para toda a sociedade. Se o poder público está preocupado com a cidade a sociedade vai começar a se influenciar.

(...)

**33:00 min-** A escola de arquitetura era nossa casa, nós discutimos arquitetura, mas não só arquitetura, música. O Domingos Bongestabs tinha a maior coleção de música. Nós fazíamos debates, onde surgiu a discussão do paiol?! Tem como origem a gente fazendo concurso até gastar o vinil. Eu me lembro uma vez, no início da bossa nova, início de 62, nós estávamos fazendo concurso e gastou o vinil do Vinicius e da Odete Lara. Chegou a gastar, de tanto que a gente ouvia. Nós vivíamos a cidade, um vernissage, de um bom pintor, todo mundo estava lá.

**34:00 min-** Esse clima ajudou a formar mais tarde, isso influenciou o planejamento da cidade. O fato de eu gostar de música e o fato de entender um espaço como paiol, teve uma influência muito grande, pelo fato de juntar, músicos, compositores e poetas. Depois na discussão da anistia, tivemos aqui o Lula, o Fernando Henrique. Era uma época em que a gente vivia muito a cidade, vivia o movimento cultural.

(...)

**37:27 min-** Acho que esses 50 anos de arquitetura no Paraná tem que ser celebrado, foi importante não só para nossas vidas, foi importante na vida de muitas pessoas, da cidade, do estado e muitas coisas do país, porque Curitiba passou a ser uma referência, eu não gosto da palavra modelo, passou a ser uma referência importante e hoje no mundo inteiro.

(...)

## APÊNDICE F - ENTREVISTA DE ABRÃO ASSAD REALIZADA EM ABRIL DE 2014

Transcrição parcial da entrevista do arquiteto e urbanista Abrão Anis Assad, concedida na casa do arquiteto, no dia 18 de abril de 2014, para a produção do filme em desenvolvimento intitulado "Além do Modelo: 50 anos da arquitetura em Curitiba".

Tempo de entrevista: 1 h 21min

Entrevistadores: Brunno de Melo Meirelles Douat, Felipe Santos Gomes, Fernando Flores Moleta, Isabela Maria Fiori, Luiz Gustavo Grochoski Singeski, Moacir Zancopé Junior, Vitor Jun Takahashi.

Entrevista gravada em vídeo, transcrita na íntegra, disponível no arquivo pessoal dos autores, com trechos relevantes selecionados a seguir.

(...)

**00:05:10 min-** Estava destinado a ser um teatro, tinha tudo pra ser um teatro e foi uma facilidade, uma semana anteprojetado, em 15 dias um projeto detalhado e em dois meses estava pronto inaugurando num final de ano, acho que foi numa data de Dezembro que eu não lembro, uma data marcante, e no dia da inauguração estava lá o Vinicius de Moraes, o Toquinho, e eu cheguei às seis horas o Vinicius já estava tomando seu uísque ali numa mesinha que nós improvisamos, e aí o Vinicius disse escuta o nome desse teatro tinha que ser Paiol de pólvora sabe? Não era um depósito de pólvora, porque não Paiol de Pólvora e aí ele com o Toquinho, eu estava lá junto, eles compuseram a música Paiol de Pólvora que é uma música que tem toda uma conotação da época, que era uma época de recessão e compuseram ali na hora, e essa música não sei se vocês conhecem, mas foi um sucesso, foi tema de novela, acho que Selva de Pedra, não sei qual novela, e uma música maravilhosa, talvez até mesmo mais bonita que o próprio Paiol, eu considero o Paiol a obra do meu coração, foi a primeira obra de Curitiba que nós fizemos, essa obra foi marcante, foi tão marcante que até a logomarca da Fundação Cultural que nasceu lá dentro do Paiol é o próprio Paiol, fui eu que desenhei a logomarca. Então o Paiol foi o ponto de referência assim pra nós todos que estávamos felizes de saber que finalmente um prefeito era um arquiteto, e aí surgiu um problema, o Jaime era nomeado como todo o governo era nomeado e o governador da época cometeu um deslize que não é o caso de saber agora qual, enfim, ele foi destituído e com ele foi destituído todo o secretariado, o único que permaneceu daquele grupo... não de políticos, o prefeito era um administrador por isso ele não foi também destituído, foi o Jaime, mas o Jaime



estava numa corda bamba, ele era de uma equipe de governo que por motivos que não é o caso vir citar, foram retirados do governo, e aí surgiu a questão da Rua das Flores, a Rua XV, o desafio foi fazer a Rua XV, eu vou te dizer uma coisa, se desse errado o projeto da Rua XV, o Jaime tinha caído também...

**00:08:06 min-** se o Jaime caísse nós continuávamos tendo uma cidade que era assim provinciana, o carioca vinha se regozijando de que a paisagem é maravilhosa com toda a razão, o São Paulo era uma metrópole, tinha os arranha-céus, Porto Alegre tem o seu charme, Salvador tem o Casaril e Curitiba não tinha nada, tínhamos só os polacos, que eu prezo muito e aliás o meu escritório é uma casa de polaco, eu quero que Curitiba ainda mantenha alguma coisa desta época tão feliz que foi o início do século passado e aliás estou aqui no Brasil porque meus pais também vieram da Europa nessa época, então aí a Rua XV era o ponto focal e um ponto delicado porque os comerciantes eram contra, mas eles eram contra apesar de saberem o que nós queríamos fazer, nós apresentamos uma proposta, o receio de qualquer cidadão e o comerciante também tinha esse receio era da coisa nova, então a coisa nova era a seguinte: antes de eu fazer o projeto da Rua das Flores a prefeitura retirou os automóveis da rua porque havia já um congestionamento, eu mesmo andei da Praça Ozório até a Praça Santos Andrade a pé e cheguei antes do que os automóveis, eu marquei um automóvel, caminhei e cheguei antes, então tinha alguma coisa errada, uma rua que o carro anda a menos do que 5 km/h tem alguma coisa errada, aí o que a prefeitura fez, felizmente eles retiraram os automóveis da rua e aí virou o caos total, o comércio já estava caindo e caiu mais porque as pessoas não andavam no asfalto, eu tenho uma imagem marcada na lembrança que lembra aqueles filmes do deserto do México, os jornais com o pó levantando no asfalto vazio, a rua estava deserta, as pessoas caminhando pelas calçadas porque ninguém anda no asfalto não há esse conforto de ter a sensação de que pode vir um carro e tal.

**00:10:32 min-** E aí então eu fui contratado pra fazer o projeto de todo o conjunto que vai da Praça Osório até a Santos Andrade, e aí não era só fazer um calçadão, eu fiz uma proposta que eu me reportei ágoras da Grécia, o que uma cidade tem no seu coração, quais as funções que esse centro de cidade precisa e tem como potencial e o comerciante contra fizemos então aquela loucura mesmo de começar uma obra numa sexta-feira quando o comércio fechava as portas e nós começamos a obra e segunda feira já tínhamos um trecho da rua pronto, não com todos os equipamentos mas já com um desenho do mobiliário próprio que eram as floreiras, as luminárias, os quiosques, e o pessoal perguntava: “-Por que esses quiosques? Por que tanto acrílico roxo?” Bom é o seguinte a Rua XV ela não tinha cara, os prédios antigos eles eram revestidos com ‘Luxalon’ que são elementos de chapas pra dar uma sensação de modernismo, de modernidade, os comerciantes escondiam as fachadas antigas e então o cenário da Rua das Flores era um

cenário vulgar, sem expressão, e estavam lá as fachadas antigas escondidas, então num primeiro momento pra criar um start, pra criar um ponto de mudança nós criamos o que na época nem se sabia, mas era já um mobiliário urbano pra Curitiba que marcava alguns elementos que dariam uma utilidade, uma função e aí o público aderiu imediatamente a solução, começamos a ter Curitiba frequentando o calçadão, eu estou lembrando ali do bar triângulo com aqueles quiosques que até hoje estão lá, o público permanecendo na rua, a rua não era só um lugar de passagem, era um lugar também de permanência então eu elenquei todas essas funções que um centro de cidade têm, precisa ter, que são funções sociais, funções culturais, econômicas, então os bancos estavam lá, o comércio e o lazer e criamos alguns elementos como por exemplo o bondinho, o bondinho foi colocado lá, era um bonde que não tinha um desenho muito interessante, aí nós criamos um desenho, pintamos o bondinho pra ter aquela cara, olhando-se o bondinho já se sabe que está em Curitiba na Rua das Flores, e dando uma função, como não temos os shoppings ainda não havia shopping em Curitiba nessa época, então as mães que iam fazer as compras podiam deixar os seus filhos trabalhando com as orientadoras desenhando, fazendo obras de arte, e os bares com as mesinhas fora.

**00:14:02 min-** Então esse mobiliário, aqueles donos de acrílico, eles abrigavam várias funções, eram os restaurantes, as lanchonetes, a banca de jornal, as bancas de flores, nós criamos locais para a venda de flores, e o eixo da rua XV ele também estava ligado a outras praças, então nós temos ligações com a Praça Zacarias, com a Praça Tiradentes, com a Borges de Macedo, com a Santos Andrade e lá na Generoso Marques nós criamos um mercado de flores, então tudo isso desencadeou um interesse da população para o centro da sua cidade e aí ficou consagrada a rua XV como um ponto de encontro, aliás o público mesmo chamou de sala de estar num determinado trecho onde havia muitos bancos de jardins, que é aquele trecho onde tem 30 metros na altura da C&A, bom a Rua XV foi feita em várias etapas mas essa primeira etapa ela consagrou, havia aquela preocupação que poderia não dar certo e eu te digo mais a rua XV é que permitiu que se desencadeasse em todos os outros equipamentos da cidade, criou-se parques e é claro existem outras vertentes que fizeram de Curitiba uma cidade de primeiro mundo, vamos chamar assim, já que se fala assim...mas os eixos estruturais que fazem com que a cidade não fique concentrada apenas num centro e que a linearização de uma cidade permita que você crie vários outros centros e assim a cidade pode crescer, não de forma radial que é um desastre, cidades planejadas como Paris, Belo Horizonte são radiais e por isso o trânsito é caótico. A Rua XV é emblemática, foi ali que o Jaime conseguiu colocar uma posição e o IPPUC já existia, o Jaime nasce lá no IPPUC e o IPPUC então contrata profissionais para que possam atuar na cidade, mas ela é emblemática porque ali ficou confirmado de que um arquiteto prefeito como o Jaime, que aliás o Jaime só devia ser

prefeito, ele foi prefeito três vezes e foi muito bem nas três vezes, qualquer outro caminho que ele tome, jamais será tão bom quanto esse como prefeito, e ali se consagrou a Curitiba.

(...)

## APÊNDICE G - ENTREVISTA DE JORGE WILHEIM REALIZADA EM AGOSTO DE 2013

Transcrição parcial da entrevista do arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm, concedida no escritório do arquiteto, no dia 24 de agosto de 2013, para a produção do filme em desenvolvimento intitulado "Além do Modelo: 50 anos da arquitetura em Curitiba".

Tempo de entrevista: 1h 44min

Entrevistadores: Brunno de Melo Meirelles Douat, Felipe Santos Gomes, Fernando Flores Moleta, Isabela Maria Fiori, Luiz Gustavo Grochoski Singeski, Moacir Zancopé Junior, Vitor Jun Takahashi.

Entrevista gravada em vídeo, transcrita na íntegra, disponível no arquivo pessoal dos autores, com trechos relevantes selecionados a seguir.

(...)

**7:39 min-** Na década de 60 do século passado, por 1963, a prefeitura de Curitiba estava enfrentando um crescimento, indicadores de crescimento considerável. A cidade tinha 350 mil habitantes, quer dizer, era uma cidade pequena, uma capital provinciana, mas com uma indicação muito clara que ela estava crescendo muito e que ela precisava organizar um pouco o seu crescimento. Então foi feito uma licitação, uma concorrência, para contratação de uma consultoria para fazer um plano básico de Curitiba. Nessa ocasião, um engenheiro curitibano, que, no entanto, morava em São Paulo e tinha uma grande firma de engenharia chamada Serete e que, sendo curitibano tinha muita vontade de participar dessa concorrência, dessa licitação. E uma amiga comum nossa, a arquiteta e paisagista Rosa Kliass, que era amiga do Isaac Milder e amiga minha nos pôs em contato para nós oferecermos e organizarmos uma proposta em conjunto, e assim fizemos. A proposta era a proposta Serete - Jorge Wilhelm.

(...)

**9:58 min-** Nós Ganhamos essa concorrência e a primeira coisa a dizer é porque que nós ganhamos a concorrência. Que dizer, havia outras firmas, havia poucas, mas havia firmas de engenharia especialmente no Brasil que quiseram e paranaenses também que quiseram fazer o plano, mesmo não sabendo muito bem o que é fazer um plano.

**10:20 min-** Eu acho que a razão pela qual nós ganhamos a concorrência e posteriormente, e eu ganhei diversas, nenhum dos planos diretores que eu fiz deixou de ser através de uma concorrência e são mais de 20. Mas o fato é que eu tinha descoberto mesmo em mim, uma forma

de perceber o que é a realidade urbana de determinadas cidades. Eu visitava essas cidades antes de fazer a proposta, é claro, e de uma forma ou de outra eu conseguia ler na cidade, na paisagem da cidade (a), os problemas essenciais, o jeito de viver, o jeito de usar as ruas, os problemas, a publicidade, a natureza da publicidade que era feita então. Às vezes eu chegava em cidades à noite, então eu via iluminação seletiva, porque nem tudo tava iluminado, tava iluminada a rua principal, tava iluminada e então, via-se à noite, de avião, né, percebia-se qual é a estrutura escolhida pelas elites para ser a principal, aquela que é iluminada.

**11:35 min-** Então acabei desenvolvendo uma forma, digamos, de ter uma percepção da vida urbana que se refletia depois na proposta que eu fazia e eu tenha certeza que a razão pela qual ganhamos junto com a Serete ou sozinho depois, concorrências, é porque quem julgava que eram as pessoas, as autoridades locais, a prefeitura, se reconhecia na descrição que eu fazia dos problemas.

**12:09 min-** Isto aconteceu, então, com Curitiba e nós ganhamos a concorrência e começamos a trabalhar. O plano, chamado plano básico é de 64/65 que é um período difícil, período do golpe militar, que não se refletiu ainda no trabalho propriamente dito né, embora eu fosse claramente contrário (à) ao golpe e tivesse até perdido um contrato de professor no Mackenzie nessa ocasião.

**12:50 min-** Esse é o início, digamos é assim que foi feito o contrato e o contrato não estipulava outra coisa a não ser que haveria excursões locais com o pessoal local (...) Essa digamos era uma das razões pela qual o prefeito que era o Ivo Arzua decidiu fazer a licitação, para mexer inclusive na própria estrutura de urbanismo da prefeitura.

**14:30 min-** E assim começamos a trabalhar e eu logo no início estipulei de que eu queria ter um grupo local de acompanhamento. As vezes se pergunta, mas como é uma imposição da prefeitura, não, não chegou a ser uma imposição, era uma imposição do bom senso. Eu era um arquiteto não morava em Curitiba, que morava em São Paulo, que não permaneceria lá depois de elaborado o plano e que precisaria checar a suas propostas com pessoas que vivessem no local e quanto mais amplo e diversificado o grupo local e quanto mais dedicado ele fosse tanto melhor, menos erros seriam feitos e as discussões poderiam vir a ser bastante interessantes.

**15:19 min-** O grupo local quem pé que seria indicado é claro, pela prefeitura, eu apenas mostrei que seria interessante ter uma variedade grande e que queria que tivessem alguns arquitetos locais. O grupo local de acompanhamento de Curitiba foi de muito alto nível, tanto que das pessoas que participaram to excluindo agora os arquitetos, havia pessoas que não só conheciam bem a problemática da cidade, mas que na sua carreira profissional acabaram sendo ministros, à nível federal, governadores à nível estadual, presidentes do BNH e de outras autarquias grandes,

quer dizer, havia uma capacidade intelectual e uma capacidade de lideranças muito grande e que se dedicavam muito nessas reuniões à participar e a discutir os problemas que eu colocava.

**16:20 min-** Do lado dos arquitetos, é claro que havia um recém-formado que se distinguiu pela dedicação e pela vontade de participar que era o Jaime Lerner, foi quando eu conheci o Jaime e eu logo fiz muita liga com ele porque realmente, ele estava muito interessado em acompanhar em discutir os problemas da cidade.

**17:29 min-** A proposta seguia um esquema, o plano diretor seguiu um esquema, uma montagem que não era tradicional, que eu inventei para a concorrência. Quer dizer, essa visão do que fazer, de ter um diagnóstico, de fazer cenário, de discutir cenários etc. é uma coisa ao qual eu mesmo não tinha tanta experiência. Eu já tinha feito planos, já tinha feito projeto de uma cidade nova, Angélica em mato grosso, logo depois de formado, portanto na década de 50, mas Curitiba é a primeira cidade já existente que pedia para fazer um, rever, digamos, o seu desenvolvimento e fazer um plano.

**18:18 min-** Então os tópicos e a maneira de organizar o plano diretor seguiu simplesmente aquilo que eu achava que devia ser feito. Portanto ele nascia de pouca experiência, mas de muita percepção do que eram os fenômenos urbanos. Acontece que esse modelo de plano diretor, dividido dessa maneira, acabou ficando padrão durante décadas no Brasil, plano diretor, tinha que ser feito dessa maneira. Nós estávamos entrando depois nos anos 60 e 70, estávamos entrando num período de elaboração muitos de planos diretores de cidades existentes. Todos eles passaram a seguir o modelo que eu tinha proposto para Curitiba. É curioso quando a gente pensa que o período da ditadura militar foi um período rico em produção de planejamento, mas pensando bem isso não é tão estranho assim, os militares tem planejamento dentro da sua formação profissional eles não estranham nada, quer dizer, sem planejamento você não faz guerra né e graças a deus não temos muito problema de guerra no Brasil, mas a verdade é que houve um estímulo ao planejamento e por isso, os militares não se opuseram ao fato de que se fazia um plano diretor, apesar de que no conteúdo dos planos diretores, muitos daqueles que faziam planos colocavam coisas sobre a forma sobre a discussão, sobre participação popular e coisa assim que não era digamos do abecedário desses militares nessa posição de domínio da política. Mas enfim, isso é um parêntese porque que houve tantos planos nos anos 70.

**20:23 min-** Na elaboração do plano diretor, é claro que em primeiro lugar havia o problema de examinar dentro da própria cidade, isso é inegável. Quer dizer, as vezes me fazem perguntas sobre o que que é importante na percepção de uma cidade, eu digo, olha eu vou mais pela antropologia do que pela estatística. Né? Quer dizer, ver como é que são os estilos de vida, como que a

população usa as estruturas, né? É as vezes mais importante que ler uma tabela e ver quais são os números, qual é a população e assim por diante.

**21:05 min-** Não é que os números não sejam significativos, mas eles assim, friamente, não te dizem grande coisa. Isto é importante de ser notado hoje em dia, quando nós vivemos mergulhados, né? Mergulhados em uma infinidade de dados que são fornecidos pela internet. Quer dizer, aumentou muitíssimo o nosso acesso à dados. A internet fornece dados, isto ainda não é informação. Se você coloca os dados em perspectiva, ou se você compara dados, daqui e de lá, ou de então e de agora, aí você transforma os dados, ou liga mais do que um dado e você os transforma em informação. Mas informação ainda não é conhecimento.

**22:00 min-** Pra você passar da informação ao conhecimento, você tem que se jogar dentro da equação, você tem que te a percepção do que é mais importante e do que e menos importante, o que é substantivo e o que é adjetivo, aliás eu tenho um livro que tem esse título. O substantivo e o adjetivo nas cidades, né.? Então é necessário, aí você transforma a informação em conhecimento. E o conhecimento é realmente aquilo que interessa, que interessa você saber para poder trabalhar e fazer alguma proposta.

**22:38 min-** Claro que além do conhecimento existe a sabedoria, alguns chegam lá, outros não chegam. O importante é chegar no conhecimento. É esse o grande desafio do século 21.

**22:50 min-** Então, no caso, além de ter os dados que tínhamos, para o aspecto de estatística, né? Eram inclusive muito escassos, né? Era o censo de 60, ele não era muito completo, e ele não respondia à todas as perguntas numéricas, digamos, necessárias. Eu acho que foi muito mais útil, as minhas andanças por Curitiba. Andar pelo centro, andar pela rua XV, ver alguns restos históricos importantes, percorrer o boqueirão e ver a relação com o aeroporto. E aí aconteceu em Curitiba uma coisa que me aconteceu a vida inteira, sobre como que são inventadas as coisas, como que as ideias aparecerem.

**23:48 min-** E as ideias mais inovadoras que eu pude dar no campo do urbanismo, são meras percepções de coisas óbvias. As coisas estão aí, é que a gente não as enxerga e não costura, não constrói sobre elas (...)

**25:10 min-** Bom, houve diversas outras coisas no plano diretor que, que eu coloquei na...em discussão e que acabaram fazendo o desenho do plano propriamente dito. Que era as ligações entre os bairros, a maneira como se chegava ao centro e como se saía do centro. E que acabou configurando-se no desenho das vias estruturais.

**25:35 min-** O primeiro desenho da via estrutural, eu fiz no avião da vasp, voltando de Curitiba, para São Paulo, em cima daqueles envelopes que tem outro destino e que são colocados na frente

do assento da gente. E lá que pela primeira vez eu fiz o desenho dessas duas grandes avenidas, uma ao norte do centro, outra ao sul do centro, que tangenciam o centro da cidade e o batel.

**26:07 min-** Esse desenho e essa percepção que nasce, não só da concentração de populações em alguns pontos da cidade que eu queria ligar, e que se ligavam bem ou mal com o centro de então. Mas também nasce da vontade de distinguir quais são as estruturas que conduzem a cidade.

(...)

**27:57 min-** No caso, então, o desenho de Curitiba -de vias estruturais etc- nasce um pouco desse tipo de análise que eu já, então, fazia e que depois evidentemente, com o aprendizado, a gente continua aprendendo, e o próximo plano diretor que eu for fazer, evidentemente trará alguma novidade daquilo que é o aprendizado de hoje. É assim que fomos elaborando o plano diretor.

(...)

**29:35 min-** Para isto, o prefeito, o Ivo Arzua, teve uma posição política adequada. Ele diz: "Aquilo que nós contratamos, não é uma imposição! É aquilo que a prefeitura contactou, mas nós estamos abertos, vamos fazer um debate público e quem quiser apresentar outras propostas está livre de fazê-lo!". É claro que este "está livre de fazê-lo, era um desafio para quem se opunha, a vir para fora, a se mostrar e dizer "Não, meu plano não é esse, é outro".

**30:17 min-** E quando então foi convocada a discussão "Curitiba de amanhã" era um título parecido com isto, esses opositores não compareceram. Porque realmente eles não tinham uma ideia muito mais amadurecida.

**30:30 min-** Mas para essa conferência de discussão pública do plano, que seria inclusive a apresentação pública do plano. Eu disse ao grupo local de acompanhamento, olhe, vão se preparando porque quem vai apresentar o plano são vocês, não sou eu não! E aí deu um certo pânico, porque uma coisa é você acompanhar a responsabilidade e outra é responsabilizar-se. Mas eu dizia, ou vocês apresentam agora, e aí o plano é de vocês, ou vocês perdem o plano. E aí eles se prepararam muito bem, não só o Jaime, como outras pessoas que eram profissionais mais habilitados a fazer uma apresentação e eu disse "eu estarei presente, eu vou participar do debate, para qualquer dúvida." Mas quem fez a apresentação foram eles.

**31:26 min-** Nisto obedeci inclusive à uma outra estratégia de segmento, eu ia embora, aquele era o plano básico e alguém tinha realmente que pegar o peão na unha e continuar, detalhar e assumir a partir de então.

**31:42 min-** Dentro da elaboração do plano, eu propus a criação de uma... não era IIPUC, era APPUC, uma assessoria. Era uma identidade que devia ser independente, uma entidade de planejamento, criada pela prefeitura, mas independente da estrutura de planejamento da prefeitura (...)



**32:37 min-** E a ideia da criação do APPUC foi, portanto, uma ideia inerente, estabelecida pela proposta do plano e o Ivo Arzua achou a ideia muito boa, lhe convinha, e nessa ocasião, eu sugeri que ele colocasse na presidência do plano o Jaime. O Jaime foi proposta minha (...) e adequada, era o profissional mais interessado, mais habilitado no grupo local de acompanhamento e eu acho que merecia, então tocar para frente e levar isso pra frente.

**33:18 min-** Isto foi feito e teve uma série de vicissitudes de ordem política. O IPPUC foi montado, o Jaime levou diversos colegas e arquitetos para dentro dele e eles passaram a fazer o detalhamento do plano, a desenhar, inclusive, fazer desenho urbano. E enquanto isto o Governador, indicado pelos militares, se atrapalhava consideravelmente. Havia problemas de corrupção, ele foi substituído, então foi colocado como governador o Ney Braga e nisso já se tinha passado quase dois anos e durante dois anos o IPPUC trabalhou, sem ser solicitado à trabalhar, mas ele insistia e como instituição tem sua inércia, vai fazendo as coisas, vai trabalhando.

**34:20 min-** E num certo momento, então, o Ney Braga chamou o presidente do IPPUC porque ele precisava nomear o prefeito. Durante o período militar, as capitais não tiveram eleições, nem para a câmara, nem para prefeito, eles eram nomeados. E o Ney Braga tinha que nomear, então, o prefeito e perguntou primeiro da situação, como é que está o planejamento etc. Finalmente ele nomeou o Jaime como prefeito.

**34:54 min-** E isto foi muito importante e por diversas razões. Em primeiro porque ele estava (...na testa..) do IPPUC, ele estava perfeitamente à par do plano, da proposta, daquilo que tinha que ser feito. Portanto ele já tinha feito este estudo, já tinha trabalhado dois anos detalhando. Segundo lugar porque o Jaime é um arquiteto inventivo, uma pessoa que tem carisma, ele foi um excelente prefeito, especialmente nessa primeira gestão, onde havia muita novidade.

**35:29 min-** E uma das novidades mais divertidas, assim, de implantar era a pedestrianização do centro. O problema da rua XV. E isso tem uma história particular que é até anedótica, mas é divertida. Eu tinha verificado que (havia) que a rua XV não servia pro trânsito, de forma alguma. Ela servia para a concentração de pedestres, algo muito importante. O fato de não entrar veículo não significa que ela é menos importante. Então eu tinha proposto, realmente, de pedestrianizar, de fazer todo um sistema de pedestres no centro da cidade e isto era muito polêmico. Era polêmico em primeiro lugar porque os lojistas tinham uma visão muito egoísta, que ainda tem, as associações comerciais são contra a pedestrianização das ruas. Eles acham que se o carro não passa me frente você não vende. E eu dizia pra eles "só tem um ramo comercial que você precisa entrar com o carro pra vender, que é um posto de gasolina, em todos os outros ramos comerciais você entra como pedestre, você não pode entrar com um automóvel.

**36:44 min-** Mas aí também verifiquei uma coisa que derrubou a resistência, quem é que estacionava na frente das lojas, em 70% dos casos eram os gerentes da loja. Portanto não é o cliente, não tinha nada a ver com venda, tinha a ver com uma comodidade muito egoísta do proprietário e do gerente da loja. Essa resistência então diminuiu. Mas o que deu realmente a virada é uma coisa que eu combinei com o Jaime, com o então prefeito, que era fazer a seguinte manobra. Eu (levaria) eu representava o instituto de arquitetos do Brasil, na comissão de urbanismo da União Internacional dos Arquitetos. E eu tinha, depois de ter feito o plano, proposto que a próxima reunião da comissão, que é uma comissão internacional se realizasse em Curitiba. E com isto, realmente, Curitiba, que era uma cidade secundária, que ninguém conhecia no mundo, de repente era trazida para a atenção desses urbanistas que compunham a comissão de urbanismo do UIA.

**37:55 min-** E na ocasião eu combinei a seguinte estratégia com o Jaime, eu comunicaria aos meus colegas de comissão de que a prefeitura estava querendo pedestrianizar a sua rua principal em homenagem à reunião da comissão e que eles seriam entrevistados, os membros seriam entrevistados, sobre o significado de pedestrianizar que é uma coisa que depois da guerra se fez muito na Europa. Casos típicos na Holanda, Dinamarca, todos casos muito conhecidos e muito bem sucedidos.

**38:34 min-** E então a imprensa começou a entrevistar e todo mundo pondo a coisa pra cima, diz "mas Curitiba tem um plano diretor excelente, tem um prefeito muito dinâmico, a pedestrianização é realmente colocar Curitiba na crista da onda, é isso mesmo que tem que ser feito e enfim. Havia uma disposição muito favorável que a mídia não podia deixar de registrar.

**39:00 min-** E a operação de pedestrianização é muito simples, é só impedir que entrem os carros, na realidade é um pouco mais do que isso porque tem que fazer sinalização, foram colocadas floreiras, não sei que mais e a operação foi feita naquela semana da reunião da comissão da UIA.

**39:20 min-** Um mês depois, os comerciantes da rua XV da parte mais alta, que não tinha sido pedestrianizada, entraram com um pedido ao governador dizendo por uma medida de justiça não estava certo pedestrianizar e beneficiar só aquela parte de baixo, que a pedestrianização tinha que ser estendida, quer dizer, virou completamente a posição até dos comerciantes.

**39:45 min-** Mas antes disso acontecer, eu me lembro que eu estava no aeroporto, já pra voltar pra São Paulo quando eu vejo o prefeito Ivo Arzua chegando esbaforido pra falar comigo e ele disse: Olha Jorge, ontem me disseram que na reunião de ontem no grupo local, você propôs de tirar os carros da rua XV. E eu disse, é de fato, expliquei que essa era a proposta de pedestrianizar a rua XV. Ele disse, mas eu estou alargando a rua. E eu disse, mas ótimo, então em vez de uma calçada nós

vamos ter um calçadão. Quer dizer, a palavra calçadão nasce nesse momento e depois é usada até hoje para qualquer lugar de pedestrianização. E isso de fato foi feito.

**41:02 min-** Olha, o plano e a implantação do plano e tudo que se seguiu foi fundamental para a ocupação dessa área muito grande entre a serra e o vale do Iguaçu. É muito difícil imaginar, quer dizer, seria muito caótico se não houvesse nenhum tipo de planejamento. É uma coisa... não podia ter acontecido, quer dizer, os fatos conduzem, os fatos são graves, o congestionamento das vias da maneira como era feito, o centro estaria completamente abafado. Essas vias estruturais permitem o crescimento do centro na direção do Batel. O não estrangular o centro e não criar os esquemas de anéis e radiais era fundamental. Quando se faz isto você limita e você só pode fazer isso em cidades que não tem crescimento. Por isso que esses esquemas radiais e de anéis nascem na Europa, onde não tem os indicadores, os índices de crescimento que nós temos nas américas, que são continente novo, de crescimento urbano.

**42:17 min-** Então, teria sido um constante alterar das idéias dos anéis, de cruzamentos congestionados, além do que seria desperdiçar, desperdiçar diversas, as possibilidades de desconcentração do centro e de valorização de bairros, tanto ao norte quanto ao sul do centro, que já tinham uma certa autonomia de polarização. Então, teria sido realmente muito mal se não tivesse existido, digamos, o plano.

**43:01 min-** Teria sido mal também para o Brasil, porque como eu disse antes, a montagem do plano diretor de Curitiba, passou a ser o padrão para o planejamento, para todas as licitações de urbanismo das diversas cidades Brasileiras e muitas delas foram planejadas na década de 70. E seguiam sempre o esquemão, digamos, daquilo, quando era posto em licitação utilizava-se o esquema de Curitiba para poder implementá-lo.

(...)

**45:12 min-** Então havia diversas coisas, depois do plano, diversas coisas em Curitiba que eram importantes. É claro que além das vias estruturais, a coisa do ponto de vista urbanístico, a novidade era igualmente uma coisa de bom senso. Era mais gente tem que morar onde há um transporte público. Onde há um transporte público é para botar gente morando. Bom, isso é bom senso hoje, não é bom senso quando ninguém tinha feito isto e Curitiba fez isto. E aquela fotografia, que foi muito conhecida e muito divulgada, fora do Brasil inclusive, de um conjunto linear de edifícios que acompanha na realidade as vias estruturais, e depois o trinômio estrutural quando ele se divide, era paradigmático. Ele dizia na prática que aquilo que era moderno, que era inovação tinha sido feito em Curitiba, e a demonstração estava lá.

(...)

**49:25 min-** Então o que há com Curitiba não foi um erro, foi um grande acerto. E como digo, paradigmático, ele cunhou uma frase paradigmática, onde tem gente tem que ter transporte, onde tem transporte, tem que botar gente.

**49:43 min-** E tudo isso parece acaciano, parece uma frase, uma frase meio idiota né, de tão óbvia, mas as coisas certas, as coisas importantes são óbvias. A gente precisa se acostumar a enxergar e a construir sobre elas.

(...)

**58:18 min-** Agora, o plano de Curitiba e o sucesso de Curitiba sim, ele foi aplicado, não só o esquema de análise do plano, mas mesmo algumas das soluções. O problema de ligar transporte com habitação, uma porção de coisas. Eu utilizei muitas vezes né. Eu devo ter feito mais de 20 planos na década de 70 e mesmo de 80 né e claro que é um aprendizado muito importante. A existência do IPPUC era um exemplo muito importante, ele foi utilizado em alguns momentos, em outras cidades e isso também foi copiado por assim dizer. Então ele teve influência sim na urbanística Nacional.

**59:04 min-** E do ponto de vista internacional era sempre um exemplo muito bem citado. Tanto a pedestrianização, como essa ligação com o transporte e como outras coisas aí pontuais que passaram a colocar Curitiba no Mapa do mundo do urbanismo.

(...)

## APÊNDICE H - ENTREVISTA DE HUGO SEGAWA REALIZADA EM AGOSTO DE 2013

Transcrição parcial da entrevista do historiador, professor e arquiteto Hugo Segawa, concedida na faculdade de arquitetura e urbanismo - FAU- dentro do campus da Universidade de São Paulo (USP), no dia 23 de agosto de 2013 para a produção do filme em desenvolvimento intitulado "Além do Modelo: 50 anos da arquitetura em Curitiba".

Tempo de entrevista: 90 min 32 s

Entrevistadores: Brunno de Melo Meirelles Douat, Felipe Santos Gomes, Fernando Flores Moleta, Isabela Maria Fiori, Luiz Gustavo Grochoski Singeski, Moacir Zancopé Junior, Vitor Jun Takahashi.

Entrevista gravada em vídeo, transcrita na íntegra, disponível no arquivo pessoal dos autores, com trechos relevantes selecionados a seguir.

(...)

**04:00 min-** Curitiba só entra no mapa da arquitetura do Brasil, claro, estamos falando de um período moderno ou de uma certa modernidade a partir dos anos 70. Claro que, nós vamos ver em Curitiba arquitetos, como não havia uma escola de arquitetura, havia arquitetos formados, ou paranaenses formados que voltavam para o estado, ou arquitetos que migraram para Curitiba no início dos anos 60. Esse é um grupo que também está ligado à criação do curso de arquitetura. Mas num certo sentido, vamos dizer que os anos 60 foram um momento de fermentação, não, um momento de nascimento dessa arquitetura Curitibana.

(...)

**06:20 min-** Criar cursos de arquitetura foi um motivo, foi uma razão pelo qual, arquitetos se deslocaram, o que foi um processo de migração interna.

**06:35 min-** Vamos dizer que nesse início dos anos 60 com Brasília sendo um marco, não só sendo um marco simbólico para o País, mas um marco simbólico para a Arquitetura enquanto realização, também foi o início da disseminação de arquitetos e de arquiteturas pelo país. Curitiba está dentro desse contexto de migrações e Curitiba, vamos dizer, até esse momento, não estava propriamente no mapa da arquitetura (...)

**07:30 min-** Eu acho que com o curso de arquitetura cria-se todo um contexto novo, que coincide ou acompanha a criação, o surgimento de uma consciência urbana que era também geral no Brasil: a necessidade de organizar as cidades. Então há uma discussão sobre planos diretores, sobre

financiamentos públicos que deveriam derivar de planos elaborados previamente para que estes financiamentos tivessem clareza para a sua destinação.

**08:30 min-** Eu acho que isso leva a criação desse consórcio, ou concurso para o plano que resultou Plano Serete/Jorge Wilhelm (...)

**10:10 min-** (...) Curitiba acho que aparece no mapa da arquitetura com a cidade, com a intervenção nas cidades.

**11:30 min-** (...) Do ponto de vista do urbanismo, do planejamento urbano, da administração municipal, o IPPUC, simbolicamente representado pelo Lerner como prefeito, porque ele já havia sido presidente do IPPUC, mas ao ser alçado a prefeito indicado pelo governador, ele implanta aquilo que se dizia que era a fábrica de sonhos, fábrica de projetos, que o IPPUC constituía, isto é, algo que talvez no Brasil não houvesse algo paralelo, a oportunidade e a circunstância de um prefeito que é arquiteto e que estava vinculado a produção de ideias no IPPUC e a possibilidade de implementá-las.

**12:30 min-** Então a relação entre arquitetura e política, neste momento, se torna muito algo muito forte no contexto de um país dentro de uma ditadura. É muito curioso que estando em uma situação que os arquitetos de uma maneira geral, claro que eu estou generalizando, mas, que os arquitetos numa situação de, vamos dizer de luta contra um estado de exceção vão eleger vão identificar na experiência de Curitiba, com Lerner como prefeito, um prefeito indicado, na época chamado de prefeito biônico, que era indicado e não eleito, apontava a experiência de Curitiba da primeira gestão Lerner como um exemplo do que poderia ser uma gestão municipal dentro de princípios defendidos pelos arquitetos, como uma categoria profissional, como um conhecimento técnico, como uma disciplina. É muito curioso, curioso não, este é o destaque de Curitiba nesse momento em que aparece no mapa arquitetônico do Brasil.

(...)

**15:20 min-** O Lerner aparece como aparentemente uma alternativa técnica que dá certo, atribui uma racionalidade, atribui uma eficiência à gestão aparentemente solto de questões ideológicas. Eu estou dizendo isto como uma certa ironia, porque essa ideologia estava muito clara em uma situação de prefeitos indicados, de um estado de exceção, e o Lerner se torna a figura que mesmo que com esse figurino tão complexo de um prefeito indicado ele era bem visto. Era bem visto porque trouxe resultados, era um governo de resultados (...)

(...)

**18:00 min-** O Lerner, nesse sentido, inaugura essa imagem de administrador eficiente.

**18:20 min-** Sem dúvidas, o Lerner, e a administração, e eu diria o Lerner mas simbolicamente, porque é o IPPUC. Nós temos que pensar que a fábrica de todo esse pensamento é um coletivo

em torno do IPPUC. E de um IPPUC que era formado por essas pessoas que no fundo eram os professores da escola, ou seja, o Dely, o Bongestabs, o Gandolfi, Forte, enfim, o Coelho. Todo esse grupo estava no início de um processo que ao longo do tempo foram também crescendo, amadurecendo. A experiência administrativa os tornava também capacitados para enfrentar essas novas situações.

(...)

## APÊNDICE I - ENTREVISTA DE IRÃ DUDEQUE REALIZADA EM SETEMBRO DE 2012

Transcrição parcial da entrevista do historiador, professor e arquiteto Irã Taborda Dudeque, concedida na Universidade Católica do Paraná onde lecionava à época, no dia 27 de setembro de 2012, para a produção do filme em desenvolvimento intitulado “Além do Modelo: 50 anos da arquitetura em Curitiba”.

Tempo de entrevista: 58 min 28 s

Entrevistadores: Brunno de Melo Meirelles Douat, Felipe Santos Gomes, Fernando Flores Moleta, Moacir Zancopé Junior.

Entrevista gravada em vídeo, transcrita na íntegra, disponível no arquivo pessoal dos autores, com trechos relevantes selecionados a seguir.

(...)

**14:30 min-** Existe uma interpretação a respeito de Curitiba, que na minha opinião, é um pouco sobrevalorizado demais o Plano Agache, a ideia de que Curitiba teria começado em 1943, como se o Agache fosse um sujeito que pensou Curitiba pela primeira vez. A coisa é um pouco mais complexa e o Plano Agache talvez não tenha a importância que se atribui à ele num primeiro momento. Ele era um plano bastante irrealista, não tinha meios para realizar tudo aquilo que estava propondo, na medida em que não havia uma previsão de obtenção de recursos pra aquilo, quer dizer, a cidade deveria ser grandiosa mas ao mesmo tempo não havia a previsão de indústrias ou qualquer outra atribuição que fosse fornecida à cidade pra que pudesse gerar esses recursos.

**15:20 min-** Então ele é um plano que nasce meio morrendo já, o Plano Agache nasce em crise, ele nasce deixando de existir, o plano é de 1943 e em 1945 termina a ditadura do estado novo e ele é um plano feito pra ditadura do estado novo, ele é um plano que determinados aspectos simbólicos eram muito fortes como, por exemplo, o sistema de radiais e perimetrais e aí uma das questões óbvias do plano Agache, ele criava imensas perspectivas urbanas como de um lado uma perspectiva de 1,8Km que hoje equivale à avenida Cândido de Abreu, num extremo colocado o palácio do governo e exatamente no outro extremo, um de frente pro outro, à 1Km e 800 de distância é colocado o edifício da prefeitura.

**16:09 min-** Quer dizer, isso é uma visão do poder do poderio, até meio redundante falar isso, do poderio do poder executivo. Poder executivo forte, um poder executivo que implemente as coisas,



quer dizer, isso é a visão do estado novo. Então, o sistema de convergência dos pontos, todos batiam nesses edifícios significativos do poder centralizado, então era o palácio do governo, era a prefeitura, era o estádio, por exemplo, e o estádio não era pensado como nós pensamos o estádio para assistir futebol. A gente tem que lembrar em estádio Getúlio Vargas dando discurso no estádio de São Januário no Rio de Janeiro. A mesma coisa ia acontecer aqui, quer dizer, o representante do ditador daria discursos no estádio, então pra isso que o estádio foi pensado, mais do que futebol, que aliás os mentores do estado novo não se interessavam minimamente por futebol, ou muito pouco, apenas o interesse de olhar uma população que admirava aquilo.

**17:05 min-** Então o Estado Novo termina em 45 logo depois do Plano Agache, quer dizer, o plano agache nasce morto, na verdade. Eu acho que nós temos uma tendência à exagerar a importância dele porque ele é muito bem desenhado, então ele tem muito desenho bonito mas muito mais importante pra cidade do que o Plano Agache o Plano de avenidas que foi criado, não tem um prefeito específico que criou isso, mas na passagem do século XIX pro século XX é feita a expansão de Curitiba rumo ao sul. A expansão que vai hoje mais ou menos da 7 de setembro até a Av. Kenedy, mas um sistema de vias paralelas e perpendiculares. Aquilo ali é muito mais importante pra Curitiba, representou algo muito mais significativo que até hoje configura Curitiba mais do que um plano que foi um monte de desenho bacana. Então nesse sentido é preciso ter uma crítica. E isso fica evidente ao longo dos anos 50 e 60, havia em determinados momentos uma tentativa de recriar o Plano Agache, mas cada tentativa era falha, fazia num ano o plano, no ano seguinte o problema aparecia evidente. Curitiba ia pra um lado, Curitiba ia pra outro, na verdade não existe plano nenhum.

**18:14 min-** É quase que uma lenda que dizer que o Plano foi implementado durante 20 anos, inclusive uma coisa muito curiosa, pouco citada, da história de Curitiba é que no começo dos anos 60, 61 foi implementado um plano de vizinhança, de unidades de vizinhança, semelhante ao de Brasília, aliás, talvez o momento mais confuso da história urbana de Curitiba seja esse de 60, 61 que foi feito uma colagem de conceitos "brasilienses" e aí a cidade foi dividida em unidades de vizinhança. Cada unidade de vizinhança teria a possibilidade de ter uma lei específica, então seria quase que um monte de ilhas a cidade, dá para imaginar vereadores lutando pra criar um zoneamento específico numa unidade de vizinhança diferente de outra, diferente de outra. Na verdade, a lei era confusa e a realização daquilo vira lei e ao mesmo tempo que vira lei já deixa de existir a lei, o que é uma coisa muito ruim, né. Então o conceito é tão confuso que se atrapalha inteiro e aí vem o plano Wilhelm-IPPUC.

**19:18 min-** Para entender esse plano, para entender a colocação do curso de arquitetura nessa situação é preciso abandonar certos voluntarismos. O voluntarismo é aquela tendência em achar

que basta ter uma ideia que do nada as coisas se realizam e em determinados momentos a gente ouve histórias lendárias, curiosas, estranhas e, na minha opinião, completamente falsas, como por exemplo a história de que estudantes do curso de arquitetura da federal foram até conversar com o prefeito e disseram: “ohhhhh prefeito se nós fizéssemos um plano urbano não seria legal?” e daí nasceu a ideia de fazer um plano para Curitiba (em tom irônico). Isso é uma tremenda de uma bobagem, isso é uma história falsa, uma história exagerada, voluntarista, porque o que existia, o curso de arquitetura coincide com uma ideologia do planejamento. Essa ideologia no Brasil vai se formando a partir de começo dos anos 50 lentamente durante a década de 50 e tem a ver com a ideia de você planejar o futuro e planejar os vários aspectos que compõem seja o país, seja uma cidade e uni-los todos em um plano unificado. Uni-los todos num plano que equalize saúde, transporte, então se você não tiver transporte não tem saúde porque você não vai ter como levar remédio até uma determinada localidade. E a cultura vai se somar à tudo isso porque se você não tiver cultura você não valoriza a saúde como tem que ser, então como que se integra tudo isso num plano.

**20:50 min-** Essa é uma ideologia que vai se formando lentamente nos anos 50 sob protestos e curiosamente hoje a gente esquece isso, protestos de grupos católicos, em muitos casos, porque isso era entendido como uma, naquele momento era entendido, como uma expressão comunista na vida das pessoas de querer determinar como elas deveriam agir. Então planejar o futuro, dizer como vai ser o futuro é uma coisa que você está dando a rota para alguém e essa rota vai acabar com a liberdade que ela tem de escolha.

**21:23 min-** Isso aí vai se formando ao longo dos, esse pensamento em oposição à isso, vai se formando ao longo dos anos 50 e fica evidentiíssimo, final dos anos 50, 58, dá pra assumir isso como uma data, no momento em que a escola superior de guerra, com a figura do General Gouberido Couto e Silva, promove seminários à respeito de planejamento, planejamento Nacional. Então a idéia é, você precisa, o País precisa planejar-se, se o País precisa planejar-se o Estado Precisa planejar-se e as cidades precisam planejar-se. Na verdade planejamento naquele momento era uma dessas palavrinhas mágicas, assim que “ahh eu vou fazer uma gestão planejada”, da mesma maneira que hoje sustentabilidade serve pra tudo, então qualquer político fala em sustentabilidade assim como se dominasse completamente o assunto e como se todos os problemas estivessem reunidos à partir disso. Isso aconteceu no final dos anos 50, no começo dos anos 60. Então essa ideia vem do governo federal, passa pelo governo estadual e aí começa a ser implementado à nível municipal, foi o que exatamente o que aconteceu no Brasil, aconteceu no caso de Curitiba. Em 1964, com os militares no poder é na verdade a vitória de uma linha de

planejamento. Existindo essa linha de planejamento, Gouberido Couto e Silva levando isso adiante o estado passa a implementar isso.

**22:44 min-** E aí, nesse momento, em que o estado da Paraná assume a missão do Planejamento passa a existir um plano geral de planejamento Urbano que não era apenas em Curitiba, o Estado do Paraná cria meios de financiamento para que várias cidades, pra que as principais cidades do Paraná tivesse os seus planos Urbanos. Então Londrina, Umuarama, Maringá, Paranaguá e Curitiba. Então não era uma invenção aqui que estudantes estiveram bebendo cerveja e depois foram levar pro prefeito. Na verdade, isso era uma ideologia que estava se formando tanto é que num determinado momento o prefeito chega e propõe naquele momento o prefeito Ivo Arzua, no começo da gestão, propõe uma ideia de atravessar o centro da cidade com um viaduto que ia passar em cima da praça Tiradentes. Ele vai levar aquilo para o governo do estado e os caras dizem: Bom, o que que você quer com esse plano? O que que a prefeitura quer? - Ahh quer liberar o trânsito, quer resolver o problema dos engarrafamentos. Eles dizem, só isso? Quer dizer, isso aí não funciona mais, isso aí no tempo do Agache, só liberar o engarrafamento podia ser considerado uma ideia urbanística válida, hoje, quer dizer, naquele momento 62, 63, 64 já não é mais uma ideia válida

**24:04 min-** Então, na verdade, o momento em que o curso de arquitetura surge coincide com tudo isso e o arquiteto surge como um profissional do planejamento. Até porque uma vantagem que um curso como esse tem, um curso novo, ele não tem história, ele não tem nenhum impedimento passado, não existe nenhuma carcaça por trás dele, as idéias surgem e essa idéia pode ser implementada, não tem nada de opondo a isso.

**24:34 min-** Então essa coincidência foi bastante favorável pro curso e aí vem a formação do plano Wilhelm-IPPUC, e acho eu, num primeiro momento parece que houve uma divergência entre arquitetos e engenheiros porque os engenheiros, em especial representados pela autarquia chamada URBS achariam que eles seriam os mais aptos a dominar esse planejamento. Na verdade eles se achavam aptos porque eles eram os caras que tocavam as obras, então se eu toco a obra eu tenho o direito de planejar, mas era uma idéia de projeto muito limitada, era asfaltar, era fazer meio-fio, então o urbanismo é demolir, fazer rua, passar asfalto e meio-fio e resolver o problema do bueiro, ficava muito nesse discurso limitado, e os arquitetos, lógico, faz parte da formação arquitetônica, qualquer estudante de arquitetura tem isso, de você, como é que você vai resolver o problema dos bosques, como é que vai resolver o problema dos parques, como é que a área verde vai interferir na educação, como é que a educação vai se relacionar com os aspectos médicos e que tal se o posto médico estiver no bosque, vai ser mais interessante, quer dizer, a

capacidade de fazer essas múltiplas integrações. É lógico que aí os arquitetos surgem como uma linha de vanguarda.

**25:47 min-** Mas essa linha de Vanguarda só vai ser de fato, quer dizer, existe o plano de 65, mas somente a partir de 1971 é que isso vai deslanchar, quer dizer, no momento em que o Jaime Lerner assume. E aí várias coisas têm que ser ditas à respeito disto e eu acho que, essa é uma tese que eu tenho, tudo na vida tem que ter sorte, a pessoa quando não tem sorte ela vai atravessar a rua e morre atropelada pelo carrinho de sorvete. A pessoa quando tem sorte ela vai tomar um picolé e se afoga com o palito, acontece coisas desse tipo assim. O arquiteto quando não tem sorte mesmo ele morre de sarampo com 3 ou 4 anos. E aí acontece uma série de coisas interessantes para essa figura, que é o Jaime Lerner, que por exemplo o fato de que ele foi indicado para ser prefeito por um governador que foi caçado por corrupção que foi o Aroldo Leon Peres”.

**26:46 min-** O Aroldo Leon Peres é uma figura curiosa que, aliás ele nem paranaense é, ele era carioca, fez a carreira política no norte do Paraná. Acho eu que ele não conhecia muito bem Curitiba e ele chamou um técnico, queria um técnico, pra resolver o problema da cidade. E aí ele chama o Jaime Lerner, quer dizer, aí que eu digo que a pessoa tem que ter sorte, por um acaso o Jaime Lerner trabalhava no mesmo escritório que ele. O Jaime Lerner tinha um currículo bastante grande, um currículo bastante interessante, foi estagiar na França, trabalhou com alguns representantes do grupo Team X, tem currículo pra tudo isso e por sorte estava um escritório exatamente em cima do outro e aí o Aroldo Leon Peres convida o Jaime pra ser o prefeito.

**27:30 min-** O Jaime Lerner tinha todas as prerrogativas pra isso. Ele era, além de arquiteto, era engenheiro, era um cara que tinha uma formação francesa. Depois inclusive algumas lendas surgiram que o Aroldo Leon Peres chamou o Jaime Lerner por acaso, nada disso. Chamou, sabia quem chamou tanto que o Jaime Lerner tinha feito um projeto de uma reforma na casa do Leon Peres, então coincidiu de se encontrarem no elevador e teve a sorte de ser indicado prefeito. Tinha currículo para isso, insisti que tinha currículo. Muitas vezes existe uma lenda também que ele foi escolhido por acaso e que não era o nome mais indicado, tinha um currículo urbano sem dúvida nenhuma.

**28:10 min-** Muito bem, o governo do Aroldo Leon Peres foi muito curto, durou 8 meses e quem assume no lugar do Leon Peres foi o Parigot de Souza e aí sorte pro Jaime Lerner. Todos os nomes indicados pelo Aroldo Leon Peres foram afastados do governo menos o Jaime Lerner. Que eles tinham uma ligação devido ao fato que entre outras coisas ambos tinham sido bolsistas da aliança francesa. Então era uma espécie de uma confraria e o Lerner quando fez o curso de engenharia tinha muitos professores, pelo que eu fiquei sabendo, que ele não se bicava muito com os

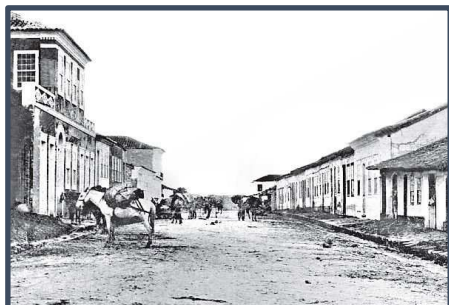
professores, mas o Parigot de Souza eles sempre tiveram uma estima muito grande um pelo outro. Quer dizer, é uma situação interessante assim, de você, do cara que assume no lugar daquele que te indicou é um cara que vai muito com você mesmo, quer dizer, existe uma simpatia entre ambos e aí de todos os nomes indicados todos foram substituídos, menos o Jaime Lerner.

**29:09 min** - Aí o Parigot de Souza morre no governo, só que quando ele morre o Jaime Lerner já estava tocando obra e aí que morre, vai substituir e já não pode mais substituir o prefeito e a verdade é ele chega no final do governo maior do que todos os governadores que o mantiveram no cargo. O Leon Peres foi caçado, o Parigot de Souza morreu e o Emílio Gomes chegou discretamente até o final do governo quer dizer, o Jaime Lerner surge com um nome individual, por que se, na verdade se o Leon Peres tivesse levado o governo até o final ia acontecer que, se o governo fosse bom era o governo dele se o governo fosse ruim ele trocava o prefeito e não acabou acontecendo nenhuma coisa nem outra.

**29:51 min**- Então nós temos aí um quadro mais ou menos de como é que esse plano foi desenvolvido, quer dizer, num primeiro momento uma briga entre arquitetos e engenheiros e aí essa indicação, essa, eu acho que a criatividade chegou no poder porque teria sido muito pior pra cidade, não tenho dúvida nenhuma se os planos limitados que estavam sendo propostos naquele momento do governo Omar Sabbag, se fossem implementados, Curitiba não teria sido, se transformado do jeito que acabou se transformando, foi preciso um choque de criatividade. Felizmente houve. Está certo que os desenvolvimentos posteriores disso são passíveis de crítica, aliás tudo é passível de crítica, mas aquele momento foi muito bom.

(...)

## APÊNDICE J - AMOSTRA REDUZIDA DAS IMAGENS HISTÓRICAS COLETADAS NA PESQUISA DOCUMENTAL



Descrição: Primeira fotografia da Rua das Flores

Data: 1870

Disponível em:

<[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/12/Rua\\_xv\\_de\\_novembro\\_em\\_1870.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/12/Rua_xv_de_novembro_em_1870.jpg)>



Descrição: Fotografias da Rua XV de Novembro tiradas em um intervalo de 50 anos.

Data: 1879- 1929

Disponível em:

<https://www.curitiba.pr.gov.br/conhecendocuritiba/ruaxv>



Descrição: Foto da Rua XV de Novembro

Data: 1901

Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/curitiba-que-ja-era-25ysjumnp5casqp5rf3tx6kpa/>



Descrição: Rua XV de Novembro com bondes de tração animal

Data: 1910

Disponível em:

<http://www.ipatrimonio.org/curitiba-paisagem-urbana-da-r-xv-de-novembro/#!/map=38329&loc=-25.430506000000012,-49.26991,17>



Descrição: Fotografia da Rua XV de Novembro esquina com a atual Travessa Oliveira Bello

Data: 1910

Disponível em:

<http://www.ipatrimonio.org/curitiba-paisagem-urbana-da-r-xv-de-novembro/#!/map=38329&loc=-25.430506000000012,-49.26991,17>

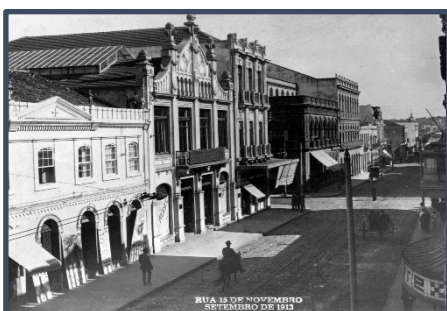


Descrição: Fotografia da Rua XV de Novembro

Data: 1913

Disponível em:

<http://www.ipatrimonio.org/curitiba-paisagem-urbana-da-r-xv-de-novembro/#!/map=38329&loc=-25.430506000000012,-49.26991,17>

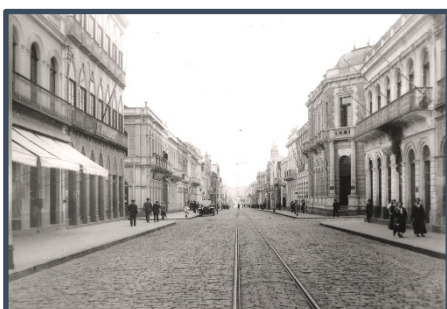


Descrição: Fotografia da Rua XV de Novembro

Data: 1913

Disponível em:

<http://www.ipatrimonio.org/curitiba-paisagem-urbana-da-r-xv-de-novembro/#!/map=38329&loc=-25.430506000000012,-49.26991,17>



Descrição: Fotografia da Rua XV de Novembro com a linha de bonde.

Data: 1920

Disponível em:

<http://www.ipatrimonio.org/curitiba-paisagem-urbana-da-r-xv-de-novembro/#!/map=38329&loc=-25.430506000000012,-49.26991,17>



Descrição: Edifício Garcez, Rua XV de Novembro

Data: 1927

Disponível em:

<http://www.clicrbs.com.br/blog/jsp/default.jsp?source=DYNAMIC,blog.BlogDataServer,getBlog&uf=3&local=7743&template=3948.dwt&section=Blogs&post=271928&blog=449&coldir=1&topo=4254.dwt&espname=festas-pr>



Descrição: Vista aerea da Rua XV de Novembro

Data: 1935

Disponível em:

<http://curitibaeparanaemfotosantigas.blogspot.com/2018/03/rua-xv-de-novembro.html>



Descrição: Fotografia da Rua XV de Novembro

Data: 1937

Disponível e:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/25-anos-8tm0qslDNSmrgscwxmn1z2a6/>



Descrição: Rua XV de Novembro, o Senadinho, em vista feita da Rua Monsenhor Celso para a Rua Marechal Floriano.

Data: Década de 1940

Disponível em

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/curitiba-e-o-famoso-senadinho-8ezi3pkaxu6q32mgitwye9zri/>



Descrição: Reunião pública no Senadinho, Rua das Flores.

Data: 1943

Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/curitiba-e-o-famoso-senadinho-8ezi3pkaxu6q32mgitwye9zri/>





Descrição: Avenida João Pessoa atual Luiz Xavier

Data: 194-

Disponível em:

<http://curitibaeparanaemfotosantigas.blogspot.com/2018/03/rua-xv-de-novembro.html>



Descrição: Cine Ópera iluminado.

Data: 194-

Disponível em:

<https://www.revistaideias.com.br/2015/07/05/cinelandia-curitibana/>

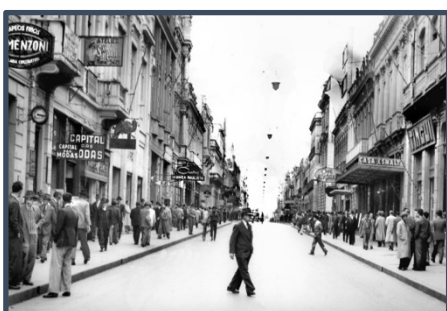


Descrição: Cine Odeon, ao lado do cine ópera

Data: 194-?

Disponível em:

<https://www.revistaideias.com.br/2016/06/05/poeiras/>



Descrição: O Senadinho com o transito de pedestres.

Data: 1945

Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/curitiba-e-o-famoso-senadinho-8ezi3pkaxu6q32mgitwye9zri/>



Descrição: Cine Lido

Data: 1959

Disponível em:

<http://www.filmes.seed.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=1136>



Descrição: Rua XV de Novembro com a Tv. Oliveira Bello (direira) fechada para os carros.

Data: 196-

Disponível em:

<https://especiais.gazetadopovo.com.br/100-anos/fotos-antigas-nostalgia-curitiba-gazeta-centenario/>

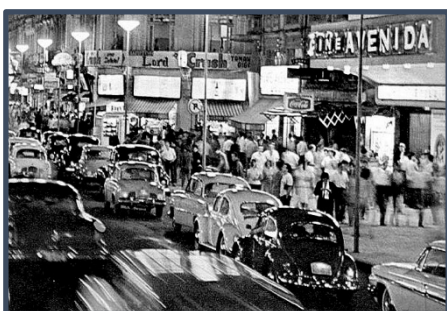


Descrição: Esquina da Rua XV de Novembro e Monsenhor Celso.

Data: 193-?

Disponível em:

<http://revistas.unisinos.br/index.php/arquitetura/article/viewFile/arq.2019.151.07/60746947>



Descrição: Fotografia noturna da Cinelândia, quando ainda havia a circulação de automóveis e o público frequentava os cinemas.

Data: 1966

Disponível em:

<http://www.filmes.seed.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=1123>



Descrição: Rua XV ainda com carros.

Data: 196-

Disponível em:

<http://naofalogrego.blogspot.com/2011/02/lembrando-curitiba-anos-50.html>



Descrição: Fotografia aérea da obra de calçamento da Rua XV de Novembro

Data: 1972

Disponível em:

<https://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/viewFile/53152/32906>

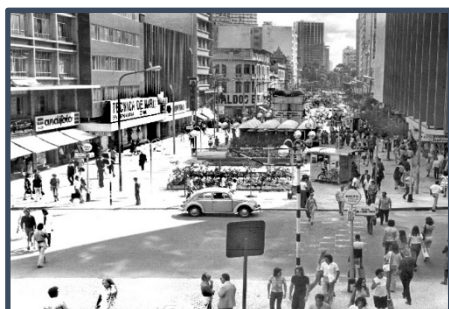


Descrição: Fotografia aérea da Rua XV de Novembro com os quiosques de domos de acrílico roxos.

Data: 197-

Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/coisas-da-rua-xv-23t3ddaljsmjests9uualiku/>

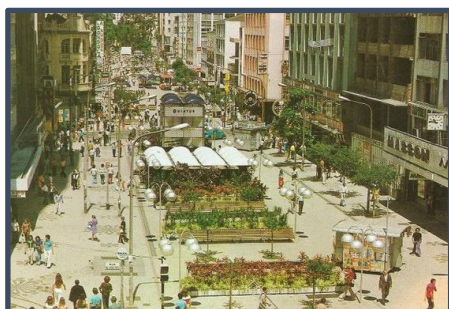


Descrição: Calçada da Rua XV de Novembro

Data: 197-?

Disponível e:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/curitiba-em-sete-imagens-9pm900nk6sn58wis3p9aoc4su/>



Descrição: Fotografia aérea da Rua das Flores

Data: 197-?

Disponível em:

<http://www.curitibaantiga.com/nostalgia/Rua-das-Flores.html>

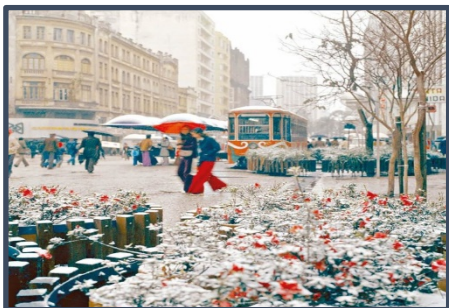


Descrição: Fotografia da Rua XV de Novembro, com o bondinho.

Data: 197-

Disponível em:

<http://almeidalopes.blogspot.com/2012/06/curitiba-anos-1960.html?m=1>

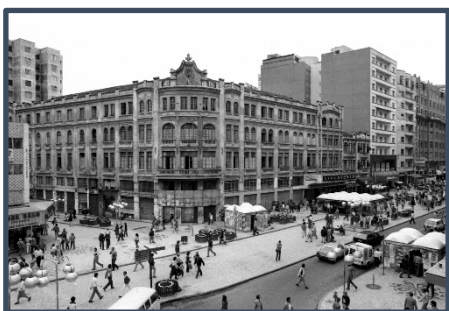


Descrição: Dia da neve, fotografia da Rua XV de Novembro

Data: 1975

Disponível em:

<https://especiais.gazetadopovo.com.br/100-anos/fotos-antigas-nostalgia-curitiba-gazeta-centenario/>



Descrição: Palácio Avenida degradado.

Data: Década de 1980

Disponível em

<https://www.gazetadopovo.com.br/vozes/memoria-futebol-clube/91-fotos-de-curitiba-nos-anos-80/>