

Prácticas, teorías y experiencias conquistando la ciencia y el ordenamiento del ESPACIO URBANO BRASILEIRO:

Planes Urbanizadores coordinados por Donat-Alfred Agache

Maclovia Corrêa da Silva

Traducción de Sandra Patricia Bustos Guzmán

Resumen

El artículo trata de los discursos que introdujeron la ciencia urbana en la ciudad de Curitiba (Paraná, Brasil), en la década de 1940, a partir de la tesis de doctorado titulada *O Plano de Urbanização de Curitiba, 1943-1963, e a valorização imobiliária*. El urbanista francés, Donat-Alfred Agache, creador del Primer Plano de Remodelación y Extensión de la ciudad de Río de Janeiro en 1930, fue el asistente técnico del Plan Urbanizador de Curitiba de 1943. Dejó registradas algunas de sus ideas en entrevistas y documentos, los cuales fueron recuperados y trabajados en este texto. Se ha hecho un paralelo entre los planes urbanizadores de las ciudades mencionadas, resaltando las cuestiones de valorización del suelo. Se destacan las cuestiones sociales y económicas que impulsaron la remodelación y la ordenación de estas ciudades brasileñas.

Palabras clave

Planeación urbana, espacio urbano, Curitiba, Río de Janeiro y Agache.

Abstract

This paper treats about the discourses that introduced the urban science in Curitiba' city, Parana, Brazil, during the 40's, based on the Ph.D. dissertation titled O Plano de Urbanização de Curitiba –1943-1963– e a valorização imobiliária. The French urbanist, Donat-Alfred Agache, who proposed the first urban plan for remodeling and extension for the city of Río de Janeiro in 1930, was the technical assistance of the Urban Plan for Curitiba in 1943. He registered some of his ideas in interviews and documents, which were redeemed and worked in this text. A parallel is made between the two urban plans of the mentioned cities, attaching social and economic matters that impel the adjust remodeling and regulation of those Brazilian cities.

Key words

Urban Planning, urban space, Curitiba, Río de Janeiro, Agache.

Recibido: 30 de octubre de 2007

Aprobado: 20 de noviembre de 2007

Práticas, teorías e experiências alcançando a ciência e o ordenamento do espaço urbano brasileiro: planos de urbanização coordinados por Donat-Alfred Agache

Resumo

Este artigo trata dos discursos que introduziram a ciência urbanística na cidade de Curitiba, Paraná, Brasil, nos anos 1940, a partir da tese de doutorado intitulada *O Plano de Urbanização de Curitiba-1943-1963* e a valorização imobiliária. O urbanista francês, Donat-Alfred Agache, idealizador do primeiro plano de remodelação e extensão da cidade do Rio de Janeiro de 1930, foi o assistente técnico do Plano de Urbanização de Curitiba de 1943. Ele deixou registradas algumas de suas idéias em entrevistas e documentos, as quais foram resgatadas e trabalhadas neste texto. Fez-se um paralelo entre os planos urbanísticos das cidades mencionadas ressaltando os aspectos de valorização do espaço. Destacam-se as questões sociais e econômicas que impulsionaram a remodelação e a ordenação destas cidades brasileiras.

1. Formação teórica e prática do urbanista francês Donat-Alfred Agache

As teorías do urbanismo agrupam gostos, experiências e novidades de expressão de uma época e de espaços: a praça, a rua, os espaços livres, a vegetação e a circulação urbana, os fatores humanos e a situação geográfica. Nos séculos XIX e XX, os conceitos e definições giram em torno de idéias reformistas, baseados em leis e princípios urbanísticos da estética, da higiene e da circulação. A estética uniu-se ao racional, ao rentável e à economia das cidades. A modalidade técnica foi incorporada ao urbanismo moderno impulsionado pelo progresso, fruto do desenvolvimento das ciências.

Neste contexto, Donat-Alfred Agache, nascido em 1875, viveu e acompanhou as transformações da arte urbana em urbanismo. A questão urbana, tratada como questão social, sempre teve lugar de evidência na formação do arquiteto e urbanista francês. Agache enquadrava o urbanismo no domínio da filosofia social, a qual organizava as aglomerações de tal forma que seus habitantes pudessem usufruir dos benefícios da modernidade com baixos custos.

Desde 1901, ele já publicava na revista *La Science Sociale*, seus trabalhos de observação de fatos sociais e de geografia e suas relações com o fenómeno artístico. No colégio livre de ciências sociais em 1905, ele professou dois cursos sobre a evolução e a história social das Belas-Artes. Para él, tudo estava interligado, ou seja, os fatos repercutiam nas obras e vice-versa. Dentro de um pensamento evolucionista e organicista, ele acreditava que o conhecimento objetivo de uma sociedade permitiría determinar o sentido de sua evolução, e a partir daí projetar as mudanças para alcançar a prosperidade social:

“O Urbanismo – nós o dissemos freqüentemente em nossas conferências – é ao mesmo tempo uma ciência, uma arte e uma filosofia. Uma ciência pois ele procede do estudo metódico dos fatos. É preciso ter estudado as cidades do passado, suas características, sua formação... depois de um trabalho preciso de análise, é necessário, em uma síntese geral, prever os melhoramentos necessários para o desenvolvimento futuro da cidade” (Agache, 1932).

O estudo científico do urbanismo se caracterizava pela observação, classificação, análise e síntese dos fatos, os quais o urbanista deveria interpretar em proporções, silhuetas, volumes fazendo uso da imaginação, da intuição e da composição para produzir um efeito estético artístico nas cidades. Além disso, a cidade deveria funcionar como um organismo vivo:

“No começo do curso que eu tive a honra de professar no ano passado no Colégio Livre de Ciências Sociais, eu estabeleci, para facilitar a demonstração, um paralelo entre

1. Formación teórico-práctica del urbanista francés Donat- Alfred Agache

Las teorías del urbanismo agrupan los gustos, las experiencias y las novedades de una época alrededor de sus espacios: la plaza, la calle, los espacios libres, la naturaleza y la circulación urbana, los factores humanos y la situación geográfica. En el siglo XIX y principios del XX, los conceptos y las definiciones giraron en torno a ideas reformistas, basados en los principios urbanísticos de la estética, la higiene y la circulación. La estética se conjugó con lo racional, con el concepto de renta y la economía de las ciudades. La técnica se incorporó al urbanismo moderno impulsado por la idea del progreso, fruto del desarrollo de la ciencia.

En este contexto, Donat-Alfred Agache, nacido en 1875, presenció y acompañó la transformación del arte urbano en urbanismo. La cuestión urbana tratada como cuestión social siempre fue una inquietud en la formación del arquitecto y urbanista francés. Agache entendía el urbanismo al interior del dominio de la filosofía social, la cual organizaba los conjuntos urbanos de tal forma que sus habitantes pudiesen disfrutar de los beneficios de la modernidad a bajos costos.

Ya desde 1901 publicaba en la revista *La Science Sociale* sus trabajos de observación sobre los hechos sociales y la geografía y sus relaciones con el fenómeno artístico. En el Colegio Libre de Ciencias Sociales dictó dos cursos en 1905 sobre la evolución de la historia social de las Beaux Arts. Para él, todo estaba ligado, es decir, los hechos repercutían en las obras y viceversa. Siguiendo un pensamiento evolucionista y organicista, aseguraba que el conocimiento objetivo de una sociedad permitiría determinar el sentido de su evolución, y a partir de allí, se proyectarían los cambios para alcanzar la prosperidad social:

“El Urbanismo –afirmamos frecuentemente en nuestras conferencias– es al mismo tiempo una ciencia, un arte y una filosofía. Una ciencia en cuanto surge del estudio metódico de los hechos. Es preciso el estudio de las ciudades del pasado, de sus características, de su formación... después de un trabajo de análisis juicioso, es preciso, en una síntesis general, prever las mejoras necesarias para el desarrollo futuro de la ciudad” (Agache, 1923).

El estudio científico del urbanismo se caracterizaba por la observación, clasificación, análisis y síntesis de los hechos, los cuales el urbanista debía interpretar en proporciones, siluetas y volúmenes haciendo uso de la imaginación, la intuición y la composición para producir un efecto estético artístico en las ciudades. Por otra parte, la ciudad debería funcionar como un organismo vivo:

“Al comienzo del curso que dicté en el Colegio Libre de las Ciencias Sociales, establecí, para facilitar una demostración, un paralelo entra la ciudad y el cuerpo humano. En aquel o

en este, se encuentran órganos y funciones, alimentación, circulación, digestión, respiración, centros nerviosos, etc.” (Agache, 1917).

2. Planes urbanos: el plan de remodelación de Río de Janeiro y el Plan de Curitiba

Semejanzas metodológicas aproximan la elaboración de los planes urbanizadores realizados por Agache. En el Plan que elaboró en 1930 para la remodelación de la capital federal del Brasil, estudió la particular situación del desarrollo de la ciudad a través de los siglos, antes de proponer los principios aplicados del urbanismo sobre la higiene, la circulación y la estética para el desarrollo futuro de la ciudad.

Comenzó el esquema histórico para el Plan carioca desde la fundación de la ciudad mostrando el surgimiento de ciertos hitos urbanos gracias al uso que los habitantes hicieron de los accidentes geográficos y del suelo. Simultáneamente aprovechó las narraciones de textos, informaciones orales existentes de técnicos, prácticas, diseños e imágenes de la ciudad para introducir el análisis sobre la interdependencia de los hechos históricos: “los numerosos valles que se abren por la bahía y se insinúan entre las montañas como los cinco dedos de la mano deben facilitar, en un futuro, el crecimiento urbano”.

La evolución urbana estaba relacionada con la dinámica de los factores topográficos, económicos y sociales, hechos reveladores del esfuerzo de los habitantes por ajustar la naturaleza física a las circunstancias y necesidades de la vida humana, connotados por circunstancias culturales y sociales. Como asistente técnico, Agache introdujo estas ideas en el Plan Urbanizador de Curitiba. Partió de estudios históricos y fisiográficos de ella tal como había hecho en el Plan de Río de Janeiro y puso en evidencia las relaciones entre espacio urbano y geografía:

“Curitiba creció inicialmente en la ladera de una elevación, donde se sitúa hoy la Plaza de Tiradentes; se desarrolló en torno a esta Plaza y en las márgenes de los antiguos caminos de acceso (Ponta Grossa y Mafra) y en el Camino del Mar (Paraguana y Antonina). De esta manera, tuvo que extenderse por los valles de los ríos y riachuelos que limitaban la montaña (ríos Ivo y Belem), de donde surge el problema que aún hoy es preocupante: las perjudiciales y constantes inundaciones de muchas áreas edificadas y centrales de la ciudad” (Boletín PMC, 1943).

Teniendo en cuenta el pasado, el plan urbano debía adaptarse debidamente a las funciones de la ciudad y a sus perspectivas en el futuro. Estas ideas dirigieron los cambios de actitud ante aquello que venía sucediendo con los planes, los cuales, según palabras de Agache, se estaban convirtiendo en trabajos en serie. Hubo un intento por acomodar la producción, el consumo, el tránsito y las inversiones como aquello que se identificaría con las fuerzas reales

a cidade e o corpo humano. Naquela ou nesse, encontra-se órgãos e funções, uma alimentação, uma circulação, uma digestão, uma respiração, centros nervosos, etc.” (Agache, 1917).

2. Planos urbanísticos: o Plano de Remodelação da cidade do Rio de Janeiro e o Plano de Urbanização de Curitiba

Semelhanças metodológicas aproximam a elaboração dos planos urbanísticos realizados por Agache. Para o plano que Agache confeccionou em 1930 destinado a remodelar a capital federal do Brasil, ele estudou a situação particular do desenvolvimento da cidade através dos séculos antes de propor os princípios do urbanismo aplicados à higiene, à circulação e à estética para o desenvolvimento futuro da cidade.

Ele começou o esboço histórico do Plano carioca pela fundação da cidade mostrando o surgimento dos fatos urbanos, pontuados pelas características do uso que os moradores fizeram dos acidentes geográficos e do solo. Simultaneamente ele aproveitou as narrações de textos, informações orais de técnicos, práticos, desenhos, e imagens da cidade existentes para introduzir sua análise de interdependência dos fatos históricos, humanos e geográficos: “os numerosos vales que se abrem pela baía e se insinuam entre as montanhas como os cinco dedos da mão devem facilitar mais tarde a extensão urbana”.

A evolução urbana estava relacionada à dinâmica dos fatores topográficos, econômicos e sociais, fatos esses reveladores do esforço dos habitantes para ajustar a natureza física às circunstâncias e necessidades da vida humana, marcada por conotações culturais e sociais. Agache, enquanto assistente técnico introduziu essas idéias no Plano de Urbanização de Curitiba. Ele partiu de estudos histórico-fisiográficos de Curitiba, tal qual como fez no Plano do Rio de Janeiro, colocando em evidência as implicações entre o espaço urbano e a geografia:

“Curitiba teve seu início na encosta de uma dessas elevações, hoje a Praça Tiradentes; desenvolveu-se em torno dessa atual Praça e nas margens dos antigos caminhos de penetração (Ponta Grossa e Mafra) e no Caminho para o Mar (Paraguana e Antonina). Teve assim que se estender pelos vales dos rios e riachos que limitavam a elevação (rios Ivo e Belém) e daí o sério problema que ainda hoje a preocupa: as constantes e nocivas inundações de muitas áreas edificadas e centrais da cidade” (Boletim PMC, 1943).

O plano urbano, levando em conta o passado, deveria se adaptar exatamente às funções da cidade e às suas perspectivas de futuro. Estas idéias se voltavam para mudanças de atitudes frente àquilo que vinha acontecendo com os planos, os quais, conforme palavras de Agache se tornavam trabalhos em série. Tratava-se de constatar pela produção, pelo consumo, pelo trânsito e pelos

de la ciudad. En el caso de la capital del país, la ciudad de Río de Janeiro fue caracterizada como centro administrativo desde 1763. Sus funciones políticas y económicas imponían un ordenamiento y un uso del suelo urbano para atender las funciones y leyes del país, y para ello Agache proponía: “un centro administrativo donde se agruparan los órganos del gobierno” (Agache, 1932).

Un plan debía destacar las características del centro urbano –comerciales, industriales, residenciales, universitarias, de puerto, de lugar de tránsito– para luego establecer las directrices y la localización de las zonas en el espacio físico-territorial. La imagen de una ciudad moderna, impulsada por la difusión del capitalismo, sobre todo de las ciudades capitales, evidenciaba una nueva definición para sus funciones, fuesen ellas de dirección, producción, consumo o sociales.

Durante el período de la Segunda Guerra Mundial, cuando sucedían las luchas armadas entre naciones y ocurría la destrucción de ciudades, el urbanismo sufrió transformaciones al tiempo que la necesidad de revisar la localización de los centros funcionales de las ciudades aumentaba. En el Plan Urbanizador de Curitiba, realizado entre 1938 y 1942, están presentes las funciones de dirección y defensa, aunque Agache mantenía su posición, pues creía que aún no existían propuestas urbanas diferenciadas para tal situación: “De esta manera, queremos llamar la atención para que en el caso presente del proyecto de Curitiba, los centros funcionales sean proyectados de acuerdo con las concepciones que han sido sacudidas por la guerra actual, concepciones que fueron mantenidas en suspenso porque las nuevas ideas todavía no se han afirmado al punto de sustituir las anteriores” (*Boletín PMC*, 1943).

En el Plan de Río de Janeiro, Agache afirma que la gran ciudad es el corazón, el centro nervioso y el cerebro de toda una región, y de vez en cuando, de un país; el lugar donde ocurren todo tipo de conflictos sociales, económicos y políticos. Por ello, el tránsito debe facilitarse, pues de lo contrario surge la congestión. Este era el caso de Curitiba, pensaba el urbanista:

“Después de otras consideraciones Agache afirma: por lo que observé, su ciudad sufre presión en el vientre. En la vida de la ciudad tenemos que considerar tres cosas: circulación (rutas y avenidas); respiración (plazas y jardines); y digestión (alcantarillado). Este último aspecto, en el momento, tal vez sea el más serio, pues de allí pueden resultar graves consecuencias para la salud pública” (Diário da Tarde, 1940, 5 de octubre).

En 1940, Curitiba era una ciudad pequeña de 140.000 habitantes, de calles estrechas con un típico tejido radio-céntrico que agrupaba bancos y establecimientos de comercio en espacios públicos de tráfico restringido y sin avenidas principales fuera de la

investimentos, o que identificaria como as forças régias de uma cidade. No caso da capital do País, a cidade do Rio de Janeiro foi caracterizada como centro administrativo desde 1763. Suas funções políticas e econômicas impunham um ordenamento e uso do solo urbano voltado para atender questões funcionais e legais do País, e para isso Agache propunha: “... um centro administrativo onde fossem agrupados todos os órgãos do governo” (Agache, 1932).

Um plano precisaria destacar as características de um centro urbano – comerciais, industriais, residenciais, universitárias, de um porto, de um lugar de trânsito – para depois estabelecer as diretrizes e a localização das zonas no espaço físico-territorial. A imagem da cidade moderna, impulsionada pela difusão do capitalismo, sobretudo das Capitais, evidenciava uma nova definição para suas funções, fossem elas de comando, de produção, de consumo ou sociais.

No período da Segunda Grande Guerra, quando as lutas armadas entre nações e a destruição das cidades aconteciam, o urbanismo passava por transformações, e aumentavam as necessidades de serem revistas as localizações dos centros funcionais nas cidades. Quanto a essa organização, no Plano de Urbanização de Curitiba, realizado entre os anos 1938 e 1942, estão presentes as funções de comando e defesa, mas Agache mantinha sua posição, pois acreditava que ainda não existiam propostas de urbanistas diferenciadas para aquela situação:

“Assim, queremos chamar a atenção para que no caso presente do projeto de Curitiba, os centros funcionais foram projetados de acordo com as concepções que a guerra atual abalou, mas que foram mantidas porque as novas idéias ainda não se firmaram a ponto de substituírem as anteriores” (Boletim PMC, 1943).

Agache, no Plano do Rio de Janeiro, disse que a grande cidade é o coração, o centro nervoso e o cérebro de toda uma região, e às vezes de um país, onde ocorrem todos os tipos de conflitos entre o social, o econômico e o político. Por isso, os contatos deveriam ser imediatos, mão a mão. Quando isso não ocorre nasce a congestão. Era o caso de Curitiba, analisado por ele:

“Depois de outras considerações diz-nos Agache: Pelo que observei, a sua cidade sofre de prisão de ventre. Na vida de uma cidade temos que considerar três coisas: circulação (ruas e avenidas); respiração (praças e jardins); e digestão (esgotos). Este detalhe, no momento, talvez seja o mais grave, por isso que daí podem resultar graves conseqüências para a saúde pública” (Diário da Tarde, 05/10/1940).

Curitiba, em 1940, era uma cidade pequena, com 140.000 habitantes, com ruas estreitas formando um tecido típico radio-concêntrico que agrupava bancos e estabelecimentos comerciais em logradouros de tráfego restrito e sem avenidas principais fora a rua XV

avenida 15 de Noviembre, principal vía de acceso para todos los lugares de la ciudad, conforme lo registra la prensa:

“Uno de los problemas urbanos más complejos de Curitiba es el tránsito de su principal vía arteria, la Avenida 15 [...]. La bella avenida, de la mañana a la noche, es transitada por toda suerte de vehículos, en todas las direcciones. Incluso cuando las carrozas de los colonos obstruyen” (Diário da Tarde, 1941, 21 de mayo).

No existía una vía que permitiesen llegar fácilmente al centro de comercio o a los barrios contiguos a este, sin pasar por la avenida 15 de Noviembre. Era un sistema de tráfico rígido que impedía ampliar las nuevas áreas que surgían para atender las necesidades económicas y sociales originadas en la progresiva ocupación del territorio. Dentro de los problemas urbanos descritos en el Plan Urbanizador de Curitiba –saneamiento, tráfico urbano y centros funcionales– se destaca la orientación del tráfico hacia un nuevo centro de atracción como solución para aliviar el tráfico en la avenida 15 de Noviembre y la plaza Tiradentes.

Agache aseguraba que la aceleración del desarrollo tecnológico en el sector del transporte descongestionaría las áreas centrales de la ciudad. Había propuesto esa solución para Río de Janeiro, ampliando el único acceso al centro histórico con diversos accesos a nuevos centros de negocios:

“En el proceso de evolución urbana de Río, veíamos primero, avanzar un flujo hacia el centro, aumentando progresivamente la densidad del núcleo central; en seguida, en un momento dado, se produjo un reflujó progresivo en forma de estrella de las vías que se alejan de la ciudad. Este proceso sucede en zonas cada vez más densas, alejado de la zona del núcleo central, disminuido en densidad aprovechando las zonas externas” (Agache, 1932).

Toda concentración desmesurada creará una serie de inconvenientes para los peatones y para los vehículos, sin contar con que los servicios se sobrecargan. La función del urbanista es la de buscar el equilibrio realizando las modificaciones necesarias en las construcciones y en los terrenos. Los estudios para desarrollar un plan urbano, luego del acopio de la documentación necesaria, exigen del urbanista suficiente prudencia en cuanto a la transformación de la parte construida de una ciudad y a su extensión. Bajo este último precepto, Agache juzgaba que el urbanista podía imponer reglas, establecer zonas y posiciones. La municipalidad podría aplicarlas en parte o crear una comisión consultora representada por personalidades interesadas en la ciudad para mostrar a los propietarios que no se restringirían sus derechos, sino que se estarían valorizando las propiedades en conjunto.

Limitar el área de extensión territorial era indispensable para hacer viables los servicios públicos. Sin embargo, observaba Agache,

de Novembro, principal via de acesso para todos os lados da cidade conforme registrava a imprensa:

“Um dos problemas urbanos mais complexos de Curitiba é o trânsito de sua artéria principal, a rua XV. [...] A linda rua, de manhã à noite, é transitada por toda a sorte de veículos, em todos os sentidos. Até mesmo as carroças de colonos a atravancam,...” (Diário da Tarde, 21/05/1941).

Não havia nenhuma via que permitisse chegar facilmente ao centro comercial ou aos bairros contíguos a ele, sem passar pela Rua XV de Novembro. Era um sistema de tráfego rígido que impedia expandir as novas formas que surgiam de atender as necessidades econômicas e sociais nascentes da progressiva ocupação do território. Dentre os três problemas urbanos descritos no Plano de Urbanização de Curitiba – saneamento, tráfego urbano e centros funcionais – destacou-se a orientação do tráfego para outro centro de gravidade como solução para aliviar o trânsito na Rua XV e Praça Tiradentes.

Agache acreditava que a aceleração do desenvolvimento tecnológico no setor dos transportes colaboraria para o descongestionamento das áreas centrais das cidades, e ele propunha essa solução para o Rio de Janeiro, transformando o único acesso ao centro histórico em diversos acessos aos novos centros de negócios:

“... o processo de evolução urbana do Rio, nós veríamos primeiramente um fluxo avançar da extensão em direção ao centro, aumentando sem cessar a densidade do núcleo central; em seguida, em um momento dado, se produz o reflujó progressando em estrela sob as vias se afastando da cidade. Essa progressão se faz por zonas cada vez mais densas, a parte do núcleo central diminuindo de densidade em proveito das zonas exteriores” (Agache, 1932).

Toda concentração exagerada criaria uma série de inconvenientes para os pedestres e para os veículos sem contar que os serviços ficariam onerados. A função do urbanista seria a de buscar

o equilíbrio fazendo as modificações necessárias nas construções e nos terrenos. Os estudos para se fazer um plano urbanístico depois do levantamento da documentação, exigiam do urbanista bastante prudência quanto à transformação da parte construída de uma cidade e de sua extensão. Sob esse último aspecto, Agache julgava que o urbanista poderia impor regras, estabelecer zonas e posturas. A municipalidade poderia aplicá-las em parte ou criar uma comissão consultora representada por personalidades interessadas na cidade para mostrar aos proprietários que elas não restringirían seu direito, mas criarían valores para o conjunto das propriedades.

A limitação das áreas de extensão territorial era indispensável para viabilizar os serviços públicos. Contudo, observava Agache, nem sempre os límites administrativos correspondían aos límites reais das aglomerações e aos interesses econômicos e sociais. Para Curitiba, o Plano de Urbanização estabeleceu límites para a extensão da cidade apesar da existência de loteamentos aprovados e de aglomerações formadas fora do perímetro da cidade. Uma solução mais moderna era transformá-la em cidades satélite:

“As cidades satélites constituem uma forma moderna de extensão das cidades. As aglomerações atualmente existentes ou nascentes devem ser encaminhadas para essa solução. Grande número de vilas desse gênero não se acha no Município da Capital, e portanto, fora de sua jurisdição não sendo possível qualquer medida por parte da Prefeitura” (Boletim PMC, 1943).

Para o Rio de Janeiro, o Plano previu aglomerações separadas da principal, mas que exercían funções complementares como cidades de veraneio, cidades-jardins, cidades industriais e cidades balneárias. O urbanista também deveria se preocupar com os espaços livres que na modernidade não eram mais lugares de passeio ou de embelezamento, mas sim elementos componentes da higiene e do aspecto urbano. A higiene física e mental da cidade, com excesso de barulho e de poluição, se faría através dos reservatórios de ar puro indispensáveis à respiração. Os parques e os campos para esportes, as reservas florestais, os jardins religados por avenidas arborizadas e por parkways deverían ser espaços previstos pelo plano conforme a densidade média dos habitantes. Para a cidade do Rio de Janeiro foi reservada uma área, correspondente a dez por cento da superfície urbanizada, para jardins e parques calculando 125 habitantes por hectare.

Curitiba tinha espaços livres suficientes para proteger a população dos males da poeira e dos ruidos, porém eles estavam mal distribuídos, alegava o texto do Plano. Quanto aos parques, a cidade estava privada de reservas:

“Quanto a parques a cidade sente falta quase absoluta. Foram previstos no Plano 4 parques de proporções médias e que juntamente com a Avenida Parque (AP-3) poderão ser consideradas suficientes para a cidade, para a etapa urbanizada no atual plano” (Boletim PMC, 1943).

2.1. Zoneamento como prática para organizar as cidades

Agache justificaba a importância do zoneamento porque ele se impunha por si só. Cada bairro tinha uma função determinada, fosse ele de negócios, comércio, residência ou indústria, o qual merecía uma regulamentação especial. Existían áreas nas cidades onde o problema da desvalorização dos terrenos poderia ser corrigido com leis de zoneamento. Cada zona disponía de regras para o volume, a altura e a característica dos prédios sendo permitida a densidade máxima nos terrenos mais caros e nas zonas residenciais,

no siempre los límites administrativos correspondían a los límites reales de las urbanizaciones y a los intereses económicos y sociales. El Plan Urbanizador estableció límites de extensión para Curitiba, a pesar de la preexistencia de loteos aprobados y de urbanizaciones construidas fuera del perímetro de la ciudad. Una solución más moderna era transformarla en ciudad satélite:

“Las ciudades satélites constituyen una forma moderna de extensión para las ciudades. Las urbanizaciones actualmente existentes o las nacientes deben encaminarse hacia esa solución. Un gran número de poblaciones menores no se encuentra cerca al municipio de la capital y, por tanto, fuera de su jurisdicción se imposibilita cualquier medida por parte de la Alcaldía” (Boletín PMC, 1943)

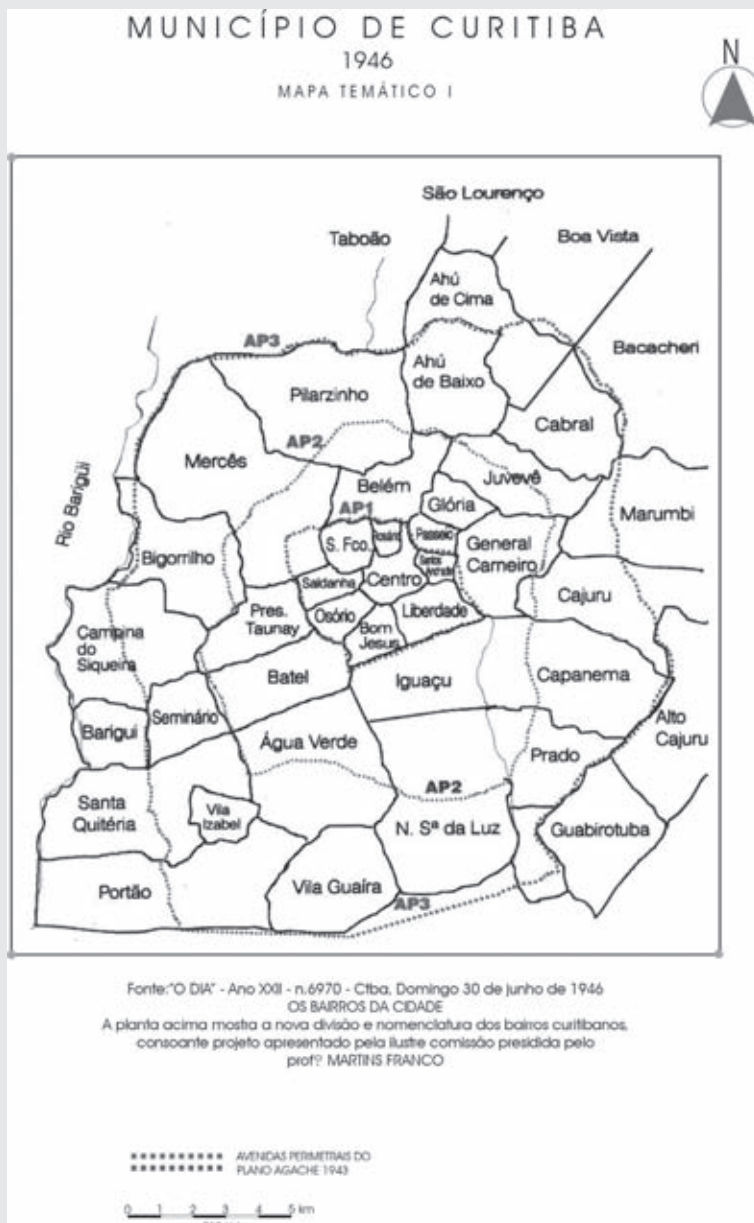
Para Río de Janeiro el Plan definía urbanizaciones separadas de una aglomeración central, que ejercían funciones complementarias como ciudades de veraneo, ciudades jardín, ciudades industriales y ciudades balnearias. El urbanista debía ocuparse de los espacios libres que en la modernidad ya no eran lugares de paseo y recreación, sino elementos componentes de la higiene y del aspecto urbano. La higiene física y mental de una ciudad con exceso de ruido y de contaminación se lograría mediante reservas de aire puro indispensables para la respiración. Los parques y espacios para el deporte, las reservas forestales, los jardines unidos por avenidas arborizadas y parkways deberían ser espacios previstos por el Plan de acuerdo con la densidad media de habitantes. En Río de Janeiro se reservó un área correspondiente al 10% de la superficie urbanizada, para jardines y parques, calculando 125 habitantes por hectárea.

Curitiba tenía suficiente espacio libre para proteger a los habitantes de los males del polvo y el ruido; no obstante, estaban mal distribuidos, alegaba el texto del Plan. Con respecto a los parques, la ciudad no poseía reservas:

“En cuanto a los parques, la ciudad carece casi absolutamente de ellos. Fueron previstos en el Plan cuatro parques de proporciones medias y que junto con la Avenida Parque (AP-3) podrán ser consideradas suficientes para la ciudad, en la etapa urbanizada del plan actual” (Boletín PMC, 1943).

2.1. Zonificación como práctica para organizar las ciudades

Agache justificaba la importancia de la zonificación porque ella se imponía por sí sola. Cada barrio tenía una función determinada, fuese de negocios, comercio, residencia o industria, lo cual merecía una reglamentación especial. Existían áreas en las ciudades donde el problema de la desvalorización del terreno podría ser corregido con leyes de zonificación. Cada zona dispondría de reglas para el volumen, la altura y las características de los predios permitiendo la densidad máxima en los terrenos más costosos y en las zonas



residenciales, para evitar la subdivisión de lotes en áreas mínimas, lo cual ocasionaría un alza en los precios y la especulación. Se establecerían también lotes mínimos para construcciones individuales que variarían entre los 240 y los 360m².

Las leyes que aprueban el Plan Urbanizador y la zonificación, para responder a los objetivos, debían tener continuidad. Para ello necesitarían mantenerse apartadas de la inestabilidad política. Esas condiciones ponderadas en el texto del Plan Urbanizador de Curitiba no excluían la necesidades de actualización o posibles alteraciones: el código de zonificación debe someterse a revisiones y adaptaciones espaciadas en intervalos razonablemente amplios, 5 (cinco) años, no siendo permitidas sus modificaciones constantes por medio de circulares y ordenanzas para no correr el riesgo de caer en el descrédito ante el pueblo.

para evitar a subdivisão dos lotes em áreas ínfimas, criando a alta dos preços e a especulação. Seriam estabelecidos, também, lotes mínimos para construções individuais, variando entre 240 e 360 metros quadrados.

As leis que aprovassem o plano urbanístico o zoneamento, para responderem aos seus objetivos, ambas deveriam ter uma continuidade. Para isso, elas precisariam estar alheias às inconstâncias políticas. Essas condições preconizadas no texto do Plano de Urbanização de Curitiba não excluían as necessárias e possíveis alterações:

El control de los loteos y la reglamentación de nuevas calles debían ser competencia de la Alcaldía. Agache atribuía al loteador planear y ejecutar las divisiones de los lotes y el trazado de las calles en conformidad con el Plan Urbanizador y correr con los costos de pavimentación, acueducto y alcantarillado. Él tuvo la oportunidad de comprobar que este tipo de medidas había traído en otras ciudades ventajas económicas para las finanzas de las alcaldías y sobre el control de la especulación de los terrenos.

“O código e o zoneamento devem sofrer revisões e adaptações espaçadas de intervalos razoavelmente grandes, 5 (cinco) anos, não sendo permitidas suas modificações constantes por meio de circulares e portarias para não correr o risco de cair no descrédito do povo” (Boletim PMC, 1943).

O controle dos loteamentos e a regulamentação dos novos arruamentos deveriam ser competência da Municipalidade. Agache atribuía, ao loteador, planejar e executar as divisões dos lotes e os arruamentos em conformidade com o Plano de Urbanização e o pagamento dos serviços de calçamento, água e esgotos. Ele teve a oportunidade de constatar que esse conjunto de medidas trouxe, para outras cidades, vantagens como economia para as finanças das prefeituras e controle da especulação com terrenos.

No Rio de Janeiro era comum a compra de lotes sem infraestrutura, distantes da área urbanizada, a espera de valorização, e na medida em que as edificações iam surgindo em ruas projetadas, a Prefeitura devia intervir. Dessa forma, iam diminuindo os vazios entre a área de concentração urbana e os loteamentos da periferia.

3. O Plano das Avenidas da Cidade define as linhas fundamentais do Plano de Urbanização de Curitiba

Fazendo uso da imagem do organismo humano vivo, Agache caracterizou o sistema viário como a ossatura do plano diretor, parte do sistema locomotor, formado por ossos, músculos e articulações. Os novos meios de transporte, a hegemonia do automóvel, a preocupação com a velocidade e a flexibilidade aumentaram o tráfego nas ruas estreitas das cidades coloniais brasileiras. Setores públicos e privados reconheciam as vantagens financeiras de um sistema viário organizado: aumento da densificação, rápida ocupação dos escritórios, lojas, melhores negócios imobiliários e valorização das áreas.

Acreditava-se que os efeitos dos investimentos viários na melhoria da acessibilidade alterariam o uso do solo e as rendas locais. Agache apontava a reserva de terrenos pelas prefeituras como uma opção de garantia para a execução de programas de urbanização. Para as desapropriações imediatas e as conseqüentes condições que favoreciam a especulação, ele sugeria a criação de uma legislação que favorecesse ambas as partes: “Quando se executam trabalhos de urbanização, os terrenos interessados adquirem uma mais-valia da qual parece íntegro reservar uma parte para a cidade” (Agache, 1932).

O critério para definir as particularidades de cada rua, avenida, baseado no escoamento e no tipo de veículo, tinha quatro finalidades expresas em sistemas de vias dentro de uma configuração espacial. O primeiro priorizava o automóvel compreendendo sua circulação de tránsito e os accesos de entrada e saída da cidade. O segundo tangenciava a cidade e servia aos veículos de tráfego pesado que atendessem a indústria e o comércio. O terceiro atendia a ligação de bairros, fossem eles institucionais, residenciais, comerciais ou industriais. Um sistema complementar de vias para tráfego local ou para passeios ajustava finalmente o sistema viário básico. Agache condicionou o projeto de remodelação do Rio de Janeiro a uma trama viária organizada dentro das técnicas urbanísticas compatíveis às acima citadas:

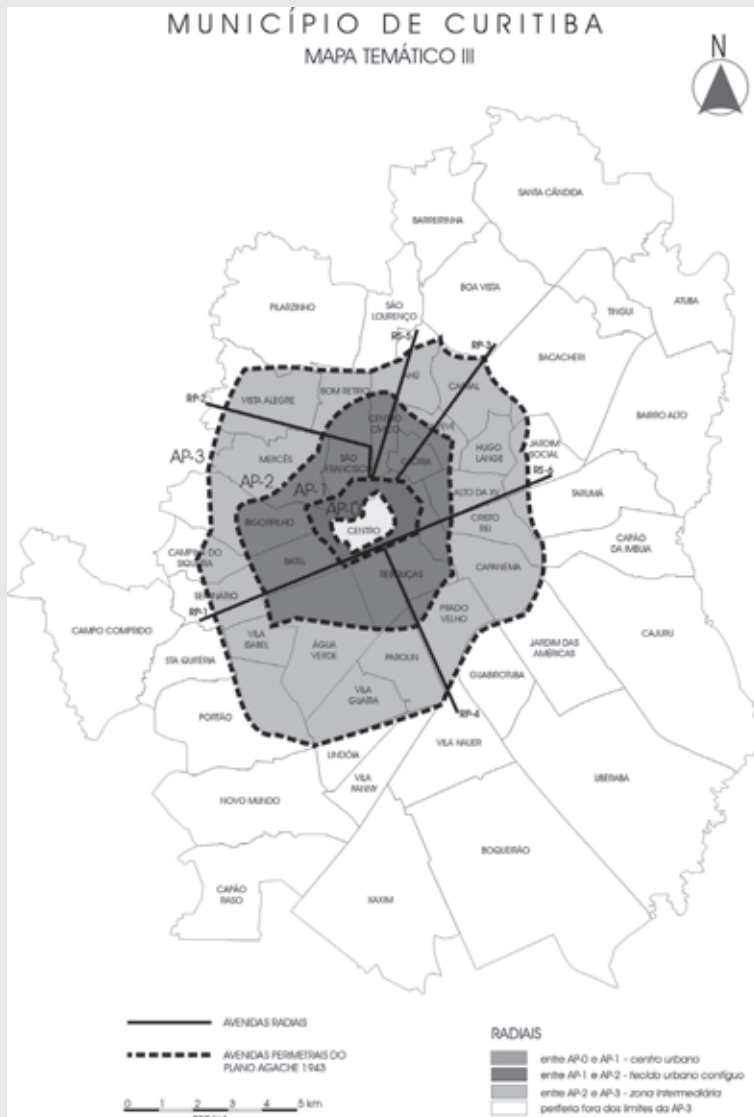
En Río de Janeiro era común la compra de lotes sin infraestructura, en espera de la valorización; en la medida en que las edificaciones iban surgiendo en las calles proyectadas, la Alcaldía debía intervenir. De esta forma se iban disminuyendo los vacíos entre el área de concentración urbana y los loteos de la periferia.

3. El Plan Vial de la ciudad define los lineamientos fundamentales del Plan Urbanizador de Curitiba

Haciendo uso de la imagen de organismo vivo, Agache caracterizó el sistema vial como el esqueleto del Plan Director que, partiendo del sistema de locomoción, formaba huesos, músculos y articulaciones. La preocupación por la velocidad y la flexibilidad, los nuevos medios de transporte y la hegemonía del automóvil aumentaron el tráfico en las estrechas calles coloniales brasileras. Los sectores público y privado reconocían las ventajas financieras de un sistema vial organizado: el aumento de la densificación, la ocupación rápida de oficinas y almacenes, mejores condiciones para los negocios inmobiliarios y la valorización de las áreas.

Se presumía que el efecto de las inversiones en vías en el aumento de la accesibilidad alteraría el uso del suelo y la renta locales. Agache señalaba que la reserva de terrenos por parte de la Alcaldía era una opción que garantizaría la ejecución de proyectos urbanos. Sugirió la creación de una legislación que favoreciera a ambas partes en los temas de expropiación y las consecuentes condiciones que favorecían la especulación: “cuando se ejecutan trabajos de urbanización, los terrenos en juego adquieren una plusvalía de la cual parece justo reservar una parte para la ciudad” (Agache, 1932).

El criterio para definir las particularidades de cada vía, basado en el tipo de drenaje y de vehículos que transitarían por la misma, tenía cuatro finalidades expresas en el sistema de vías al interior de una configuración espacial. El primero priorizaba el automóvil y comprendía la circulación del tránsito y los accesos de entrada y salida de la ciudad. El segundo rodeaba la ciudad y servía a los vehículos de tráfico pesado que demandaban la industria y el comercio. El tercero se ocupaba de conectar los barrios, ya fueran institucionales, residenciales, comerciales o industriales. Finalmente, un sistema complementario de vías para el tráfico local y la movilidad cotidiana completaba el sistema vial básico. Agache condicionó el proyecto de remodelación de Río de Janeiro a una trama vial organizada dentro de los procedimientos urbanos citados:



“Primero se trata de facilitar la penetración de los grandes caminos regionales a los centros de comercio que ubican a Río en relación directa con las ciudades vecinas mayores: Sao Paulo por un lado, Petrópolis o Belo Horizonte por el otro; se trataba de facilitar la comunicación de los diferentes centros sociales de la ciudad que se encontraban actualmente separados por altas montañas ubicadas entre los espacios urbanizados; se trata, en fin, de servir cómoda y directamente una serie de barrios periféricos sin comunicación alguna entre ellos” (Agache, 1932).

En el trazado del Plan para las avenidas de la ciudad de Curitiba fueron confirmadas reglas semejantes asociando el aumento del tráfico al crecimiento natural y a los cambios de las condiciones económicas, las autoridades municipales argumentaban de tal manera que daban la impresión de que anteriormente no tuvieron la posibilidad de prever y controlar la expansión urbana y suburbana. En aquella época, la alcaldía se consideraba apta únicamente para

“Trata-se primeiramente de fazer penetrar até os centros comerciais as grandes estradas regionais que colocam o Rio em relação direta com as grandes cidades vizinhas: São Paulo por um lado, Petrópolis e Belo Horizonte por outro; tratava-se em seguida de facilitar a inter-comunicação dos diferentes centros sociais da cidade que se encontram atualmente separados por altas montanhas situadas no meio do conjunto da aglomeração; trata-se enfim de servir de maneira cômoda e direta uma série de bairros excêntricos sem nenhuma ligação entre eles” (Agache, 1932).

Essas regras também foram consideradas no traçado do Plano das Avenidas da Cidade de Curitiba. Associando o aumento do tráfego ao crescimento e às mudanças sócio-econômicas, as autoridades municipais discursavam de tal forma que dava a impressão que elas não tiveram, anteriormente, a possibilidade de antever e controlar a expansão urbana e suburbana. Somente naquela época,

decretar el ordenamiento territorial como solución a los conflictos originados en la falta de planeación:

“de acuerdo con los estudios ya realizados, se considera posible que la Alcaldía Municipal adopte el Plan Vial de la ciudad como medida para solucionar la circulación entre los barrios, evitando las concentraciones excesivas en el área central, conjugando lo anterior con las vías de acceso a la ciudad, regulando los anchos respectivos y tomando otra serie de medidas en el sentido de facilitar el abastecimiento normal para aliviar las condiciones del tráfico” (Decreto-Ley No. 23, 1942).

Un conjunto de avenidas perimetrales y de irrigación o radiales establecía la interconexión de los distintos centros de la ciudad dando flujo libre a las salidas en dirección al interior y a otros estados formaba el Plan Vial de la ciudad. Agache diseñó el Plan de Remodelación de la ciudad en ese contexto vial:

a Prefeitura se considerava apta a decretar o ordenamento territorial como solução dos conflitos provindos da falta de planejamento:

“... considerando que, pelos estudos já feitos é possível à Prefeitura Municipal adotar o Plano das Avenidas da Cidade, como capaz de satisfazer a circulação entre os bairros, evitando concentrações excessivas, na sua área central, conjugando-o com as vias de acesso à Cidade, regulando-lhe as respectivas larguras, e tomando outras providências no sentido de facilitar seu abastecimento normal, e desafogar as condições de seu tráfego” (Decreto-Lei n.23, 1942).

Um conjunto de avenidas perimetrais e avenidas de irrigação ou radiais estabelecendo a interligação dos diversos centros da cidade e dando fluxo livre para as saídas em direção ao Interior, e outros Estados, formava o Plano das Avenidas da Cidade. Agache conformou o plano de remodelação da cidade nesse contexto viário:

“As rocadeas seriam uma divisão natural da cidade dentro do nosso plano, tomando como ponto de partida o marco zero que seria a Praça Tiradentes. Compreenderiam como que três coroas circulares. Cada uma das quais com aspectos particulares. Na primeira estava o núcleo central, urbano da cidade, na segunda as casas residenciais, a zona suburbana se incluiria na terceira rocade. Isto seria prevenir um futuro congestionamento pelo natural crescimento demográfico da cidade” (Gazeta do Povo, 16/08/1941).

As mesmas linhas estratégicas para a organização do sistema viário da cidade de São Paulo foram traçadas e executadas pelo prefeito Prestes Maia nas décadas de 1930 e 1940, representando um procedimento a ser imitado pelo sucesso que o Plano de Avenidas fazia na capital paulistana e assegurando a boa orientação profissional técnica adotada pela Municipalidade de Curitiba:

“Ambas [as] prefeituras traçaram o Plano das Avenidas da Cidade, que, em São Paulo é de autoria do próprio Prestes Maia, atualmente seu prefeito, editado em 1930 coordenando estudos cuidadosos, esparsos, de vários problemas urbanos da capital bandeirante, especialmente do engenheiro Ulhôa Cintra, Diretor das Obras Municipais” (Boletim PMC, 1943).

A organização das perimetrais (três circuitos para a cidade de São Paulo e quatro para Curitiba) visava facilitar a circulação rápida intra e inter urbana; e o circuito maior, além de delimitar o perímetro de expansão da cidade, protegeria a zona residencial. Essa avenida seria aberta em locais arborizados, e seguiria o modelo americano

“Las rocadeas¹ serían una desviación natural de la ciudad en nuestro plan, tomando como punto de partida el marco cero que sería la Plaza Tiradentes. Comprendería tres coronas circulares. Cada una con aspectos particulares. En la primera estaría el núcleo urbano de la ciudad, la segunda rodearía las zonas residenciales, en la zona suburbana se ubicaría la tercera rocade. Esto prevendría un futuro congestionamiento por el crecimiento demográfico natural de la ciudad” (Gazeta do Povo, 1941, 16 de agosto).

Las mismas líneas estratégicas para la organización del sistema vial de São Paulo fueron trazadas y ejecutadas por el alcalde Prestes Maia en las décadas de 1930 y 1940, lo cual respresentó un procedimiento a ser imitado gracias al éxito que el Plan Vial tuvo en la capital paulista y que aseguraba la dirección profesional técnica acertada, adoptada para la municipalidad de Curitiba:

“Ambas [alcaldías] habían trazado el Plan Vial, que en Sao Paulo era de autoría del propio Prestes Maia, el alcalde actual, publicado en 1930, quien coordinó y difundió estudios cuidadosos sobre varios problemas urbanos de la abanderada capital, especialmente del ingeniero Ulhôa Cintra, director de Obras Municipales” (Boletín PMC, 1943).

La organización de las vías perimetrales (tres circuitos para la ciudad de Sao Paulo y cuatro para Curitiba) tuvo como objetivo facilitar la circulación rápida intermunicipal e interurbana; el circuito mayor, más allá de delimitar el perímetro de expansión de la ciudad, protegería la zona residencial. Sería una avenida separada por zonas arborizadas siguiendo el modelo americano de

¹ Rocate, término francés que significa desvío y que se usa para designar tramos de rutas periurbanas.

parkways, (avenidas-parque). Todos los trayectos circulares, articulados con avenidas radiales, se dirigían hacia el centro histórico y aumentaban el recorrido. En ambos Planes Viales –el de Sao Paulo y el de Curitiba–, el anillo en torno al centro estaba formado por barrios con una ocupación consolidada; en la prensa de Paraná se registraba que las áreas de la ciudad formaban un tejido urbano cada vez mayor que podría ser un tejido delimitado de varias maneras secundarias en el Plan:

“Dejemos atrás los alrededores. Entre ellos y la ciudad están los barrios. Los tiempos pasados representaban la transición entre las ciudades y sus alrededores. Hoy, por así decirlo, son un punto de unión. Ya nadie sabe dónde acaba la ciudad y comienzan los barrios; ya nadie puede precisar los límites entre estos últimos y los alrededores. Es la ciudad que continúa, que se extiende, como un pulpo de luz y de progreso” (Gazeta do Povo, 1946, 29 de marzo: 1).

Las calles tenían varias funciones –dirigir el tráfico local y general, condiciones para su articulación con el Plan General de modelo de ciudad– que debían ser respetadas para que la circulación entre las funciones urbanas –de habitación, trabajo y ocio– se estableciesen. Por ello era preciso crear normas y organizar un sistema vial controlado por poderes públicos. El Plan Urbanizador de Curitiba preveía la reglamentación para la extensión inmediata de las localidades denominadas *mal aproveitadas*:

“El problema de extensión inmediata se resuelve, entonces, al ocupar los vacíos antes que en extenderse, es decir, integrando la vida de la ciudad a las áreas mal aproveitadas, restringiendo el crecimiento esparcido y desordenado que dificulta [la prestación] de los servicios públicos alterando la especulación inmobiliaria de lotes” (Gazeta do Povo, 1946, 29 de marzo: 1).

4. El Plan Urbanizador de Curitiba y los centros funcionales

La ciudad, como eje del capital económico en la medida en que en ella se concentran el trabajo comercial e industrial y las operaciones financieras, impone la división del trabajo y la especialización como condiciones para su desarrollo. Agache decía que la vida urbana gravita en torno a elementos funcionales especializados organizados ventajosamente en el espacio para facilitar las relaciones entre ellas y los conjuntos urbanos.

De acuerdo con el Plan de Río de Janeiro de 1930, los centros funcionales atendían de modo imperfecto sus objetivos. Las residencias de la clase alta respondían a las condiciones antro-po-geográficas, según el análisis de Agache; pero, por otro lado, los pobres vivían de manera caótica. Las industrias, en lugar de estar localizadas en sitios apartados y concentrados en zonas distantes de otros centros,

das parkways (Avenidas-parques). Todos os percursos circulares, articulados com avenidas radiais, se voltavam para o centro histórico e aumentavam os itinerários dos caminhos. Em ambos os Planos de Avenidas para as cidades de São Paulo e de Curitiba, o anel entorno ao centro era formado por bairros com uma ocupação já consolidada, e a imprensa paranaense registrava que as áreas da cidade formavam um tecido urbano cada vez maior, e que poderia ser um tecido delimitado por vias, segundo o Plano:

“Deixemos para trás os arrabaldes. Entre estes e a city estão os bairros. Tempos passados, representavam a transição entre as cidades e os arrabaldes. Hoje, eles são por assim dizer, o ponto de estreita ligação. Já ninguém sabe onde a cidade acaba e os bairros começam; já ninguém pode precisar os limites entre estes últimos e os arrabaldes. É a cidade que continua, que se estende, como um polvo de luz e de progresso...” (Gazeta do Povo, 29/03/1946).

As ruas e avenidas tinham diverso fins – direcionar o tráfego local e geral, condições de se articular ao plano geral de visão da cidade – que precisavam ser respeitadas para que a circulação entre as funções urbanas – habitação, trabalho e lazer – se estabelecessem. Por isso, era preciso criar normas e organizar um sistema viário controlado pelos poderes públicos. O Plano de Urbanização de Curitiba previa a extensão imediata regulamentada para as localidades denominadas de mal aproveitadas:

“O problema da extensão imediata se resume, pois, em encher os vazios antes de estender, isto é, integrar na vida da cidade as áreas mal aproveitadas, restringindo o crescimento espalhado e desordenado que dificulta [a prestação] dos serviços públicos e [altera as tendências] da especulação imobiliária de lotes” (Boletim PMC, 1943).

4. O Plano de Urbanização de Curitiba e os centros funcionais

A cidade, como sede do capital econômico, na medida em que nela se concentram o trabalho comercial, industrial e as operações financeiras, impôs a divisão do trabalho e a especialização como condição para seu desenvolvimento. Agache dizia que a vida urbana gravita em torno de elementos funcionais especializados organizados vantajosamente no espaço para facilitar as relações entre eles e as aglomerações.

Conforme o Plano do Rio de Janeiro de 1930, os centros de atividades estavam atendendo de modo imperfeito os seus objetivos. As residências das classes mais abastadas respondiam às condições antropogeográficas, segundo a análise de Agache, mas por outro lado os pobres viviam de maneira caótica. As indústrias, em vez de estarem localizadas em locais arejados e concentradas em bairros distantes dos outros centros, estavam espalhadas por toda a

estaban esparcidas por toda la ciudad. La administración municipal y los empresarios solicitaban reformas que surgirían a través de una nueva configuración de los elementos funcionales dispuestos en el Plan de 1930:

“enumeramos los elementos funcionales urbanos que se establecen aquí:

Centro Administrativo: zona legislativa y administrativa.

Zonas de producción: centros industriales, zonas agrícolas.

Zonas de comercio: gran centro de comercio y zonas de bancos, zona portuaria, zonas de estaciones de transporte.

Zonas de consumo: centro de comercio medio (abastecimiento); residenciales (habitación); parques, jardines, campos deportivos (recreación), centros universitarios (estudio)” (Agache, 1932).

cidade. A administração municipal e os empresários pediam reformas e elas poderiam vir através de uma nova configuração dos elementos funcionais dispostos no Plano de 1930:

“...enumeramos os elementos funcionais urbanos que se impõem aqui:

Posto de comando: bairro legislativo e administrativo.

Bairros de produção: centros industriais, vilas agrícolas.

Bairros de trocas: grande centro comercial e bairro dos bancos; bairro do porto; bairro das estações viárias.

Bairros de consumo: centro de comércio médio (abastecimento); residências (habitação); parques, jardins, campos de esporte (recreação); centro universitário (estudos)” (Agache, 1932).

Do mesmo modo que foram separadas as atividades no Rio de Janeiro para alcançar o equilíbrio entre os aspectos edilício, higiênico e estético, buscando a organização de todos os elementos que entram na composição de uma aglomeração urbana, foram projetados, no Plano de Urbanização de Curitiba, os centros funcionais para atender as mudanças e os problemas de crescimento da cidade:

“Para isso, entretanto, faz-se mister atender aos órgãos funcionais, distribuindo-se os seus diversos centros em cada uma de suas funções: administrativa, comercial, militar, universitária, social, etc., de maneira que as atividades do homem em cada [centro funcional], se harmonizem para constituir um conjunto tendo por cúpula o Centro Cívico ou Administrativo órgão de comando, sede do governo do Estado” (Boletim PMC, 1943).

As propostas de Agache para mudar as condições relacionadas ao zoneamento, criando a idéia da separação funcional, foram de natureza universal e buscaram atender as aspirações e as necessidades de uma sociedade estratificada. Ele disse que o zoneamento atingiria os resultados esperados – melhorar as condições de existência dos habitantes do meio urbano, tanto no domínio físico, moral como mental – caso ele estivesse ligado, claramente, ao aspecto social dos problemas de uma cidade, ou seja, o da habitação. Uma cidade precisaria desde casas unifamiliares, até prédios com muitos andares, para atender as diferentes necessidades de uma aglomeração.

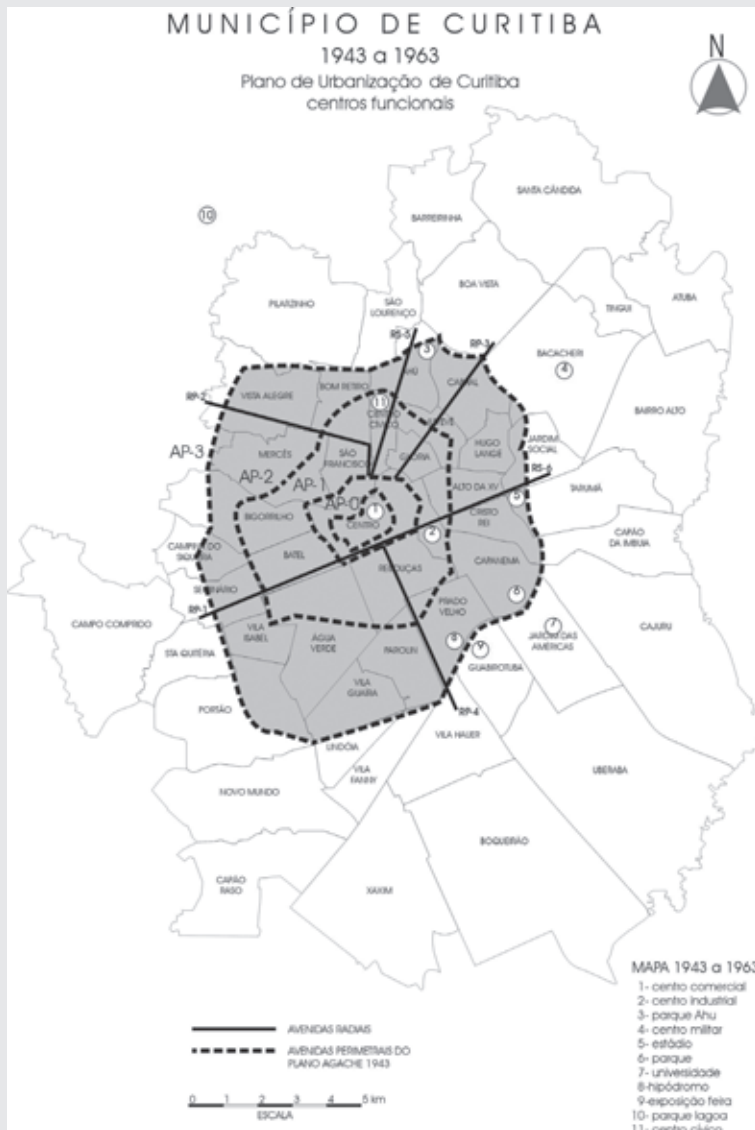
Agache não coloca o zoneamento como um instrumento segregador negativo, expulsando as pessoas de menores rendas das áreas mais equipadas da cidade. Ele via no zoneamento uma forma de harmonizar as construções e as necessidades de seus ocupantes, dentro de um território físico-territorial urbano, separando as áreas comerciais, industriais e residenciais com densidades diferenciadas que conduzissem ao que ele chamou de “uma figura urbana ideal”.

Así como las actividades en Río de Janeiro fueron separadas para lograr el equilibrio entre los aspectos edilicios, higiénicos y estéticos, buscando la organización de todos los elementos que entrarían en la composición de un conjunto urbano, así mismo fueron proyectados en el Plan Urbanizador de Curitiba los centros funcionales para atender los cambios y los problemas de crecimiento de la ciudad.

“Para ello, sin embargo, es necesario atender los órganos funcionales, distribuyendo los diversos centros en cada una de sus funciones: administrativa, comercial, militar, universitaria, social, etc., de manera que las actividades del hombre en cada actividad se armonicen para constituir un conjunto teniendo como rector el Centro Cívico o Administrativo, órgano de dirección, sede del gobierno del Estado” (Boletín PMC, 1943).

Las propuestas de Agache para modificar las condiciones relacionadas con la zonificación, que creaban la idea de separación, fueron de naturaleza universal y buscaban atender las aspiraciones y necesidades de una sociedad estratificada. Agache afirma que la zonificación alcanzaría los resultados esperados –mejorar las condiciones de vida de los habitantes del medio urbano, tanto en el dominio físico, como en el moral y mental–, en el caso de que estuviese ligado a ello, claro, el aspecto social de los problemas de una ciudad, es decir, de la habitación. Una ciudad necesitaría desde casas unifamiliares hasta edificios de departamentos con muchos pisos para atender las diferentes necesidades del conjunto urbano.

Agache no propone la zonificación como un instrumento de segregación negativo para expulsar a las personas de bajos recursos de las áreas más equipadas de la ciudad. Veía en la zonificación una manera de armonizar las construcciones y las necesidades de sus ocupantes dentro de un territorio físico-territorial urbano separado de las áreas comerciales, industriales y residenciales con densidades diferenciadas que condujesen a lo que él llamó “una forma urbana ideal”.



Los intereses individuales, fuesen de naturaleza social, política o económica, pretendían representar los intereses de la población en general por la economía, la belleza, la circulación y la estética. En el caso de Río de Janeiro, los conflictos de cohesión de una concepción social dividida en clases serían resueltos mediante la organización de cierto número de elementos funcionales como los barrios residenciales, los bancos, el comercio y la industria en el espacio urbano de forma que se pudiesen desarrollar adecuadamente sus funciones dentro de una economía urbana.

La política de construcción de grandes centros urbanos es civilizadora, oculta las diferencias entre los grupos dentro de un discurso que relaciona a las personas, las construcciones y la naturaleza, sin favorecer a ninguno. Lo que es perceptible en el Plan para la capital federal de 1930 es la instauración de un aparato de Estado dentro de normas y estrategias que atienden la organización de fracciones de clases en el poder: el visitante ilustre, las autoridades, las personalidades eminentes, ministros,

Os interesses dos indivíduos, os quais poderiam ser de natureza social, política ou econômica, pretendiam representar os interesses da população, e estavam focados em geral nos aspectos de economia, de beleza, de circulação e de estética das cidades. No caso da cidade do Rio de Janeiro, os conflitos de coesão de uma formação social dividida em classes seriam resolvidos, segundo Agache, através da organização de certo número de elementos funcionais tais como os bairros residenciais, os bancos, o comércio, a indústria, no espaço urbano de forma que eles pudessem desenvolver adequadamente suas funções dentro da economia urbana.

A política de construção de grandes centros é civilizadora e cala as diferenças entre os grupos dentro do discurso que relaciona pessoas, construções e natureza sem favorecer um ou outro. O que é perceptível no Plano para a Capital Federal de 1930 é a instalação do aparelho do Estado dentro de normas e estratégias que atendem a organização de frações de classes no poder: o visitante, as autoridades, as personalidades eminentes, ministros, banqueiros, deputados e senadores. Os interesses individualizados estão associados aos interesses coletivos de economia, de distância,

banqueros, diputados y senadores. Los intereses individuales están asociados a los intereses colectivos de la economía, de reconocimiento, la belleza y la estética. En el aspecto físico-territorial de la ciudad, serían necesarios algunas expropiaciones o el arrasamiento de una colina que movilizara el mercado inmobiliario, ampliando la valorización hacia otros centros. Ese cambio en los precios inmobiliarios fue abordado en el Plan Urbanizador de Curitiba sujeto a la definición de la localización del Centro Cívico y a una mejor forma de negociar el área a ser ocupada por el complejo de edificios:

“deberán disponer de grandes sumas para expropiaciones de lotes dispersos y de terrenos discontinuos, situados en zonas y barrios diferentes. Es claro que de esta manera los precios a ser pagados por tales expropiaciones serán variables, con tendencias hacia lo alto, dada las valorizaciones naturales ocurridas en cada terreno y su ubicación. Al tiempo que, expropiando grandes áreas del lugar escogido para este propósito, las demoliciones a ser hechas serán menores y las indemnizaciones de menor valor, lo cual representa una real economía para el erario público” (Boletín PMC, 1943).

El Plan Urbanizador de Curitiba destacaba las ventajas de la construcción del Centro Cívico de Curitiba desde un punto de vista económico –las expropiaciones, las pocas demoliciones, la concentración, la economía en tiempo y trabajo– y desde el punto de vista de la belleza –arquitectura y paisajismo, armonía y estética de los edificios públicos–, en un lugar escogido al final de la amplia avenida Cândido de Abreu (de 48 metros) y del camino al Parque Ahú, a una distancia conveniente del centro comercial de la ciudad, que equilibraría la congestión del núcleo central y social representado por la plaza Tiradentes. Los nuevos edificios serían construidos en conformidad con el paisaje del nuevo barrio:

“Construcción que será el Centro Cívico; en el lugar escogido habrá, en consecuencia, una congestión natural en virtud de la desarticulación del conjunto urbano resultado de agrupar las actividades administrativas del Estado, actualmente mezcladas con las comerciales” (Boletín PMC, 1943).

Las obras del Centro Administrativo en Río de Janeiro y las del Centro Cívico en Curitiba alterarían la forma de producción del espacio en las respectivas zonas. El uso, la ocupación y la subdivisión del suelo excluían al comercio y favorecerían, en Río, los edificios de lujo, y en Curitiba, los barrios residenciales modernos:

“Bajo la influencia del Centro Cívico allí localizado, se dará, como es natural, el aprovechamiento urbano de extensas fajas de terreno circundantes. Surgirán en esas zonas adyacentes, nuevos y modernos barrios residenciales, con características propias, en espacios altos y cómodos, proporcionando a la ciudad una extensión magnífica” (Boletín PMC, 1943).

de beleza e de estética. Na parte físico-territorial da cidade, seriam necessárias algumas desapropriações e o arrasamento de uma colina que movimentariam o mercado imobiliário estendendo as valorizações para outros centros. Esse movimento nos preços imobiliários foi abordado no Plano de Urbanização de Curitiba ao se definir a localização do Centro Cívico e a melhor forma de negociar a área a ser ocupada pelo complexo de edifícios:

“... terão que dispender grandes somas com desapropriações esparsas, de lotes de terrenos descontínuos, situados em zonas e bairros diferentes. É claro, que assim os preços a serem pagos por tais desapropriações, serão variáveis, com tendências para elevados, dadas as valorizações naturais decorrentes de cada terreno e sua situação. Ao passo que, desapropriando uma grande área, em local adrede escolhido, as demolições a serem feitas serão menores, e as indenizações de menor vulto, representando real economia ao erário público” (Boletim PMC, 1943).

O Plano de Urbanização de Curitiba destacava as vantagens da construção do Centro Cívico sob o ponto de vista econômico – nas desapropriações, nas poucas demolições, na concentração, na economia de tempo e de trabalho – e sob o ponto de vista beleza – arquitetura e paisagismo, harmonia e estética dos edifícios públicos – em um local escolhido, no final da larga Avenida Cândido de Abreu (48 metros) e caminho para o Parque Ahú, a uma distância conveniente do centro comercial da cidade, que balançaria o congestionamento do núcleo central e social representado pela Praça Tiradentes. Os novos edifícios seriam construídos em uniformidade com a paisagem do novo bairro:

“Instalado que seja, o Centro Cívico no local escolhido, haverá, por consequência, um congestionamento natural em virtude de se deslocar para lá a aglomeração resultante das atividades administrativas do Estado, atualmente em mistura com as comerciais” (Boletim PMC, 1943).

As obras do Posto de Comando no Rio de Janeiro e as do Centro Cívico em Curitiba alterariam a forma de produção do espaço nos respectivos bairros. O uso, a ocupação e o retalhamento do solo excluam o comércio e favoreceriam, no Rio, as habitações de luxo, e em Curitiba, bairros residenciais modernos:

“Sob a influência do Centro Cívico aí localizado, dar-se-á como é natural, melhor aproveitamento urbano das extensas faixas de terrenos das circunvizinhanças. Surgirão nessas adjacências, novos e modernos bairros residenciais, com características próprias, em lugares altos e aprazíveis, proporcionando magnífica extensão da Cidade” (Boletim PMC, 1943).

El Plan Urbanizador de Curitiba expresaba principios prácticos y estéticos para que la ciudad lograra el objetivo de crear una representatividad particular, de modo que pudiera ser interpretada como una sociedad urbana integrada al proceso de desarrollo económico que sucedía a nivel nacional:

“Así, el Centro Cívico de Curitiba, situado favorablemente en el lugar proyectado, con líneas estéticas armónicas y equilibradas, la arquitectura de los edificios públicos circundantes, junto al artístico diseño de la magnífica plaza central, será un monumento a la altura de la capital del estado” (Boletín PMC, 1943).

Tal empeño en transformar la conciencia política de las clases que poseían el capital o el poder para que realizaran grandes inversiones en monumentos crearía otro movimiento de interrelación entre los factores socioeconómicos y el espacio físico. En el Plan de Río, Agache acomodó la política y las finanzas en espacios físicos contiguos agrupando la prensa, el comercio de lujo, los grandes hoteles, la banca, la alcaldía y departamentos administrativos, valorizando aún más áreas que ya poseían alto valor:

“Con el uso cada vez más completo de todos los lugares para fines comerciales, con el crecimiento en altura de los inmuebles el estacionamiento de vehículos en la mayor parte de las calles no solamente no puede ser tolerado más, sino que la circulación de los carros no se puede garantizar, y será obligatorio reservar algunas, la calle de Ouvidos entre ellas, únicamente para uso peatonal. Sería una locura pensar en la ampliación de esas calles, es una solución irrealizable a causa del elevado precio del suelo y del valor de los inmuebles recientemente edificados” (Agache, 1932).

Agache proyectó un espacio estratégico que combinaba el capital financiero industrial y comercial con las acciones del Estado y organizaba la propiedad. La transformación de la zona bancaria carioca sería estimulada por proyectos de renovación urbana a partir de acuerdos entre los propietarios y la administración municipal para trabajar dentro de las nuevas regulaciones de construcción, higiene y circulación. Esa reestructuración de la propiedad traería un conjunto de beneficios neutralizadores de conflictos, según palabras de Agache:

“no solamente sin expropiaciones costosas ni sacrificios catastróficos para los usuarios actuales de los terrenos, sino por el contrario, creando una plusvalía considerable mediante el uso racional del terreno” (Agache, 1932).

La perspectiva de la producción del espacio en el Centro Comercial y Social de Curitiba también estaba regulada por la lógica de la acumulación capitalista que adaptaba los intereses de grupos como objetivo del Plan Urbanizador de Curitiba: “La plaza de Tiradentes,

O Plano de Urbanização de Curitiba expressava princípios práticos e estéticos para que a cidade atingisse o objetivo de criar uma representatividade própria. Dessa forma, ela seria interpretada como uma sociedade urbana integrada no processo de desenvolvimento econômico, o qual se processava em nível nacional:

“Assim, o Centro Cívico de Curitiba, bem situado no local projetado, com linhas estéticas, harmoniosas e equilibrado na arquitetura dos edifícios públicos circundantes, com a modelação artística da magnífica praça central, será um monumento à altura da Capital do Estado” (Boletim PMC, 1943).

Esse empenho em transformar a consciência política das classes que possuíam o capital econômico e o poder para realizar grandes despesas com monumentos prepararia outro movimento de inter-relação entre os fatores sócio-econômicos e o ambiente físico. No Plano do Rio, Agache condicionou a política e as finanças a espaços físicos contíguos agrupando a imprensa, o comércio de luxo, grandes hotéis, bancos, Prefeitura e departamentos administrativos, valorizando áreas altamente valorizadas:

“Com a utilização cada vez mais completa de todos os locais para fins comerciais, com a altura crescente dos imóveis, não somente o estacionamento dos veículos não pode ser mais tolerado na maior parte das ruas, mas a circulação dos carros não está mais assegurada e foi-se obrigado a reservar certas delas, a rua do Ouvidor entre elas, unicamente para uso de pedestres. Seria loucura pensar em um alargamento dessas ruas tornando-se irrealizável por consequência do preço elevado do solo e do valor dos imóveis recentemente edificados...” (Agache, 1932).

Agache projetou um espaço estratégico que combinava, ao mesmo tempo, o capital financeiro, industrial e comercial às ações do Estado, e organizava a propriedade. A transformação do espaço bancário carioca seria estimulada por projetos de renovação urbana, a partir de entendimentos entre proprietários e administração municipal, para trabalhar dentro dos novos regulamentos de construção, de higiene e de circulação. Essa reestruturação da propriedade traria um conjunto de benefícios neutralizadores de conflitos, conforme as palavras de Agache:

“... não somente sem desapropriações custosas nem sacrifícios catastróficos para os usuários atuais dos terrenos, mas criando ao contrário uma mais-valia considerável por meio da utilização racional do terreno” (Agache, 1932).

A perspectiva de produção do espaço no Centro Comercial e Social de Curitiba também estava regulada pela lógica da acumulação capitalista, adaptando os interesses de grupos como objetivo do Plano de Urbanização de Curitiba: “A Praça Tiradentes,

avenida 15 de Noviembre y sus alrededores representan el corazón del comercio curitibano. Por el alto valor de sus edificaciones, esas zonas no podrán sufrir modificaciones radicales” (*Boletín PMC*, 1943).

El centro que movilizaba la ciudad de Curitiba tenía un valor particular porque reunía en una misma área actividades y servicios de diversos alcances. La estructura comercial explicaba la lógica de la organización del espacio físico y el equilibrio de las construcciones. La concentración garantizaba un mercado eficaz, por ello la competencia por el uso de la tierra limitaba la acción del Plan Urbanizador en las calles centrales, donde se procuraba racionalizar al máximo los espacios: “La avenida 15 de Noviembre sufrió una ampliación pequeña destinada a regular su alineación, se previeron corredores al lado sur, en el trecho comprendido entre las calles Ébano Pereira y Barão do Rio Branco” (*Boletín PMC*, 1943).

rua XV de Novembro e arredores representam o coração do comércio curitibano. Pelo alto valor de suas edificações essas zonas não poderão sofrer modificações radicais” (Boletim PMC, 1943).

O centro que movimentava a cidade curitibana tinha um valor particular, porque reunia em uma área atividades e serviços de alcance diversos. A estrutura comercial explicava a lógica da organização do espaço físico e o equilíbrio das construções. A concentração garantia um mercado eficaz, por isso a competição para o uso da terra limitava a ação do Plano de Urbanização de Curitiba nas ruas centrais, onde se procurava racionalizar ao máximo os espaços: “A rua 15 de Novembro sofreu um alargamento pequeno destinado a regularizar seu alinhamento e foram previstas galerias do lado sul, no trecho compreendido entre as ruas Ébano Pereira e Barão do Rio Branco” (Boletim PMC, 1943).

A concentração industrial apresentava uma série de vantagens, tal qual a que ocorria no comércio. Agache via no agrupamento dos estabelecimentos industriais o único meio de economia para o transporte de mercadorias e pessoas, e um modo de melhorar as condições de higiene e de salubridade das áreas residenciais e comerciais da cidade.

Tanto para Curitiba, quanto para o Rio de Janeiro, as mudanças das indústrias dos locais onde estavam instaladas, para uma zona industrial determinada pelos Planos de Urbanização de Curitiba e do Rio, implicavam em equilíbrio financeiro de compra e venda de áreas, já que os empresários deixariam áreas valorizadas e se deslocariam para as áreas periféricas supostamente menos valorizadas:

*“Rio de Janeiro – Plano de 1930:
... muitas indústrias, estabelecidas atualmente sobre localizações onde o terreno fica cada vez mais valorizado, poderão recuperar uma parte de seu equilíbrio financeiro através da venda dos terrenos abandonados” (Agache, 1932).*

*“Curitiba – Plano de 1943:
Retirar as fábricas locais que se tornaram impróprias pela incompatibilidade de vizinhança e onde os terrenos atingiram grande valorização, que permitirá aos industriais se cobrirem de despesas com novas instalações, com a revenda de terrenos” (Boletim PMC, 1943).*

Na zona industrial do Rio de Janeiro foram previstos espaços livres e cidades-jardins para a moradia dos operários. O governo deveria empenhar-se para proibir a especulação fundiária nessas áreas, a fim de manter os preços dos terrenos suficientemente baixos para que os empresários tivessem facilidades na aquisição deles. Agache não explicou como ele pensava sobre essa questão fundiária, mas ele acreditava que a municipalidade poderia contribuir para impedir um movimento de especulação nas áreas desocupadas.

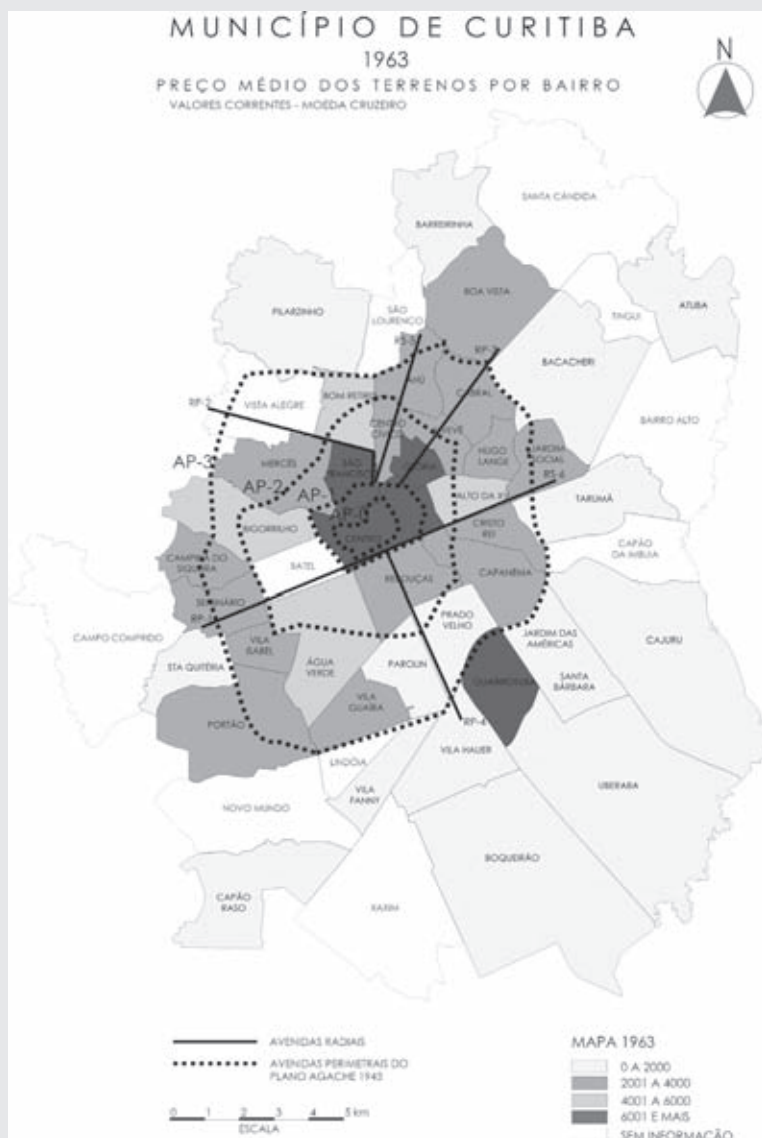
La concentración industrial presentaba una serie de ventajas, tal como ocurría con el comercio. Agache vio en la acumulación de los establecimientos industriales el único medio de economía para el transporte de mercancías y personas, y un modo de mejorar las condiciones de higiene y salubridad de las áreas residenciales y comerciales de la ciudad.

Tanto para Curitiba como para Río de Janeiro, el traslado de la industria desde los lugares donde se habían instalado a una zona determinada por los Planes Urbanizadores exigía un equilibrio financiero de compra y venta de terrenos, ya que los empresarios dejarían áreas valorizadas y se ubicarían en áreas periféricas supuestamente de menor valor:

*“Río de Janeiro, Plan de 1930:
[...] muchas industrias establecidas actualmente sobre lugares donde el terreno está cada vez más valorizado podrán recuperar una parte de su balance financiero a través de la venta de los terrenos abandonados” (Agache, 1932)*

*“Curitiba, Plan de 1943:
Retirar las fábricas locales que se volverán inoportunas por la incompatibilidad de la vecindad y donde los terrenos alcanzarán gran valorización permitirá a los industriales cubrir los gastos de las nuevas instalaciones con la venta de los terrenos” (Boletín PMC, 1943).*

En la zona industrial de Río de Janeiro se proyectaron espacios libres y ciudades-jardín para vivienda obrera. El gobierno debía poner empeño en la prohibición de la especulación del suelo agrario en esas áreas, a fin de mantener los precios de los terrenos lo suficientemente bajos para que los empresarios tuviesen facilidades para su adquisición. Agache no expuso lo que pensaba sobre el asunto agrario, pero aseguraba que la municipalidad podría contribuir para impedir un movimiento especulativo en las áreas desocupadas.



A diferencia de Río de Janeiro, en Curitiba existía un conjunto de industrias próximo a la vía del ferrocarril. Agache consideraba recomendable que permanecieran allí para que se desarrollara la zona industrial. En aquella época, la franja próxima a la estación, al río Belém y al río Agua Verde, los cuales recibirían las aguas residuales de las fábricas, estaba prácticamente libre de construcciones y el dinamismo de la ciudad no dependía estrictamente del sector industrial. Lo que significaba que aquel lugar escogido respondería en el futuro a las etapas de transformación y metamorfosis del espacio ocasionadas por la industrialización.

En lo que concierne a la mano de obra, el Plan Urbanizador de Curitiba relacionaba la localización de las industrias, la vivienda y la producción conforme a la lógica de acumulación de capital de economizar tiempo y energía en los desplazamientos, controlando las fluctuaciones de oferta y demanda de operarios, de modo que se pudiera garantizar así el buen funcionamiento de las empresas:

Diferentemente do Rio de Janeiro, existia em Curitiba uma aglomeração de indústrias próxima à Estrada de Ferro considerada por Agache recomendável para que ali continuasse e se desenvolvesse a zona industrial. Naquela época, o tecido urbano próximo à estação da ferrovia, ao rio Belém e ao rio Água Verde, os quais receberiam o lançamento das águas das fábricas, era praticamente livre de construções, e o dinamismo da cidade não dependia estritamente do setor industrial. O que significava que aquele lugar escolhido responderia no futuro às etapas de transformação e metamorfose do espaço, as quais seriam provenientes da industrialização.

No que concerne à mão-de-obra, o Plano de Urbanização de Curitiba relacionava a localização das indústrias à moradia e à produção, conforme os interesses de acumulação de capital em economizar tempo e energia dos deslocamentos, e controlar as flutuações de oferta e de demanda de operários garantindo o bom funcionamento das empresas:

“Su localización atiende a los dos factores más importantes para esos centros, como son el transporte, mediante redes ferroviarias y carreteras, y la mano de obra con la localización de las residencias para la clase obrera en la vecindad y en los suburbios servidos por el ferrocarril. Está próxima a la planta de energía eléctrica, a la carretera Capanema. El lugar se encuentra casi libre de construcciones y está cerca de la estación del ferrocarril” (Boletín PMC, 1943).

En los estudios realizados para Río de Janeiro, Agache proyectó la zona industrial conjuntamente con la reorganización de las vías férreas. Estas no solo debían servir hacia el exterior de la ciudad, sino también al interior de ella como un transporte metropolitano, con todas las rutas confluyendo en una estación central, la cual estaría localizada en pleno centro geográfico del futuro conjunto en la extensión del núcleo comercial donde convergería y desde el cual se irradiaría toda la circulación.

La situación en Curitiba era distinta y los proyectos de vías eran otros. La ciudad contaba con una estación de ferrocarril que atendía las exportaciones, algunas líneas de tranvías (Água Verde, Bacacheri, Batel, Juvevê, Marechal Floriano y Trajano Reis, Portão, Prado y Seminário eran los barrios servidos por ellos) y líneas de ómnibus que partían de las plazas centrales. El Plan Urbanizador sugería el agrupamiento de los ómnibus en una Estación Rodoviária y no hace ninguna mención a la permanencia de los tranvías o de una posible integración entre las modalidades de transporte. Dos lugares fueron elegidos por el Plan para la concentración de los ómnibus: una estación de ferrocarril próxima a una plaza, y en un lugar intermedio: “Está situado prácticamente en el centro de la ciudad entre la plaza Tiradentes (Centro de Comercio) y la vía del ferrocarril, y queda próxima al comercio, los hoteles y la estación” (Boletín PMC, 1943).

En el Plan Urbanizador de Curitiba, ubicado próximo a la Estación Rodoviária, fue proyectado el Centro de Abastecimiento, con un gran mercado central que sería complementado con una red de negocios en los barrios de Curitiba. El abastecimiento fuera del centro histórico era hecho por los colonos agricultores, inmigrantes y descendientes, que vivían en los alrededores de la ciudad y venían a las casas a ofrecer sus productos agrícolas, pues no existían mercados ambulantes como en las ciudades de Río de Janeiro y São Paulo:

“Hace tres o cuatro años, temprano en la mañana, el curitibano encontraba a la puerta de su casa la vieja carreta del colono que le ofrecía hermosas variedades de alimentos por precios muy reducidos [...]. Ese medio tradicional de distribución de tales productos viene sufriendo, entre tanto, una rápida y radical transformación [...]. Ahora, si tuviéramos un mecanismo de centralización para esos productos [...] el mismo colono reconocería la ventaja de llevar sus productos a ese centro: el mercado” (Diário da Tarde, 1941, 10 de mayo).

“Sua localização atende aos dois fatores mais importantes para esses centros que são o transporte, quer por estrada de ferro quer de [estradas] rodagem, e mão-de-obra pela localização das residências das classes operárias, nas vizinhanças e em subúrbios servidos pela Estrada de Ferro. Fica próxima da Estação Transformadora de energia elétrica, da Estrada Capanema. O local se acha quase livre de construções e [está] próximo à estação de Triagem da Estrada de Ferro” (Boletim PMC, 1943).

Nos estudos feitos para a cidade do Rio de Janeiro, Agache projetou a zona industrial conjuntamente com a reorganização das vias férreas. Elas não só serviriam o exterior da cidade como também o interior dela através de um transporte metropolitano, com todas as linhas afluindo para uma estação central. Esta estaria localizada em pleno centro geográfico da futura aglomeração, na extensão do núcleo comercial, para onde convergiria e se irradiaria toda a circulação.

A situação em Curitiba era diferente e os projetos de vias eram outros. A cidade tinha uma estação férrea que atendia os exportadores, algumas linhas de bondes (Água Verde, Bacacheri, Batel, Juvevê, Marechal Floriano e Trajano Reis, Portão, Prado e Seminário eram os bairros servidos por eles) e linhas de ônibus que partiam das praças centrais. O Plano de Urbanização sugeriu o agrupamento dos transportes rodoviários em uma Estação Rodoviária, e não fez nenhuma menção à permanência dos bondes ou de uma possível integração entre as duas modalidades de condução. Dois locais foram eleitos pelo Plano para a concentração dos ônibus, sendo um próximo à Estação Ferroviária em uma praça, e o outro em um local intermediário: “Está situado praticamente no centro da cidade entre a Praça Tiradentes (centro comercial) e a estrada de ferro, ficando próximo do comércio, dos hotéis e da estação” (Boletim PMC, 1943).

No Plano de Urbanização de Curitiba, fisicamente próximo à Estação Rodoviária, foi projetado o Centro de Abastecimento, com um grande mercado central, e que seria complementado com uma rede de entrepostos em bairros curitibanos. O abastecimento fora do centro histórico era feito pelos colonos chacareiros, imigrantes e descendentes, que moravam nos arredores da cidade e vinham às casas oferecer seus produtos agrícolas, pois não existiam feiras livres como nas cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo:

“Há três ou quatro anos, logo pela manhã, o curitibano tinha a porta de sua casa a velha carroça do colono que lhe oferecia preciosos gêneros de alimentação por preços muito reduzidos. [...] Esse processo tradicional de distribuição de tais gêneros vem sofrendo, porém, uma rápida e radical transformação. [...] Ora se tivermos um órgão de centralização desses produtos [...] o próprio colono reconheceria a vantagem de encaminhar seus produtos para esse centro: - o mercado” (Diário da Tarde, 10/05/1941).

En Río de Janeiro, Agache propuso un gran mercado para el abastecimiento de puertas abiertas donde los vendedores trabajarían en cubículos, y el espacio, no permanente, sería aprovechando para el estacionamiento de vehículos.

Años después, en la década de los cincuenta, se observa en la prensa que hubo un cambio de ideas en lo relativo a la centralización del abastecimiento en Curitiba. Diversas situaciones –el crecimiento poblacional, la administración directa del municipio, los intereses comerciales e industriales y las preferencias del consumidor– restringirían el intercambio a un sector limitado, a una región y un grupo de personas que podrían sacar mejor provecho de una gran construcción realizada en esos años:

“¿El mercado para qué es? El supermercado para la clase alta no será para los colonos y el pueblo pobre de los barrios –se construye un gran punto de concurrencia y de lucros comerciales– almacenes de lujo y agencias bancarias –instalación para los monopolistas donde se ubican aquellos que pueden comprar tierra– los pequeños granjeros no tendrán lugar para la venta modesta de sus productos –ninguna ventaja en el sentido de abaratar la vida [...]. No veremos allí las carretas de los colonos” (Diário da Tarde, 1957, 21 de febrero).

Curitiba, que ocupa una posición geográfica importante en relación a las ciudades de Sao Paulo y Río de Janeiro y desempeña un papel histórico como ciudad universitaria, atraía una población estudiantil que promovía el intercambio social y que debía enfrentar los problemas de vivienda y demás necesidades de consumo. Teniendo como argumento la educación, su importancia en la formación y en el ascenso de la escala social de los individuos, así como en el aprendizaje de los valores que diferencian los grupos, el Plan Urbanizador recomendaba la reunión espacial de las construcciones escolares en el Centro de Instrucción. La experiencia de la ciudad universitaria de París inspiró a Agache para proyectar el centro para Río de Janeiro, la creación de esta, al igual que la de Curitiba, asumieron aspiraciones universales: grandes espacios, jardines, sitios saludables fuera del centro urbano, pero no distantes de él. Gimnasios, liceos y escuelas del magisterio harían parte también del complejo educativo.

Para instalar edificios con fines educativos lejos del área central, donde estaban localizadas la Universidad y la mayoría de las escuelas, primero sería necesario tratar los asuntos del transporte y de vivienda para volverlos compatibles con las necesidades de traslado de los estudiantes que habitaban en hoteles y pensiones próximos a los lugares de estudio: “Curitiba no dispone de un número suficiente de hoteles y pensiones –los estudiantes, las mayores víctimas de nuestras pésimas pensiones” (Gazeta do Povo, 1945, 27 de mayo).

Agache no hizo para Río de Janeiro, ni tampoco fue hecho para Curitiba, el estudio de las escuelas de barrio, por tratarse de un

No Rio de Janeiro, Agache propôs um grande mercado para o abastecimento com portas abertas onde os vendedores trabalhariam em compartimentos, e o espaço, não permanente, seria aproveitado para estacionamento de veículos.

Anos depois, na década de 1950, observou-se, nas notícias da imprensa, uma mudança de idéias quanto à finalidade da centralização do abastecimento em Curitiba. Situações diversas – crescimento da população, administração direta do Município, interesses comerciais e industriais, preferências do consumidor – restringiriam as trocas à um setor limitado, à uma região e à um grupo de pessoas que poderiam tirar melhor proveito de uma grande construção que seria feita nos anos 1950:

“Mercado pra que é? Granfino, o supermercado não será para os colonos e o povo pobre dos bairros – constrói-se um grande ponto de afluência e lucros comerciais – lojas de luxo e agências bancárias – localização para os monopolistas, onde situam os que podem comprar áreas – os pequenos lavradores não terão ambiente na venda modesta de seus produtos – nenhuma vantagem no sentido de baratear a vida... Não veremos ali as carrocinhas dos colonos...” (Diário da Tarde, 21/02/1957).

Ocupando uma posição geográfica importante em relação às cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, e desempenhando um papel histórico de cidade universitária, Curitiba atraía uma população estudiantil que movimentava as trocas sociais e interagía com problemas de moradia e outras necessidades de consumo. Tendo como argumentação a educação, sua importância no preparo e na ascensão na escala social dos indivíduos, bem como no aprendizado dos valores que diferenciam os grupos, o Plano de Urbanização recomendava a aproximação espacial dos edifícios escolares: o Centro de Instrução. A experiência da cidade universitária de Paris inspirou Agache para projetar a do Rio de Janeiro, e a criação dela, bem como a de Curitiba, pressupunham aspirações universais: grandes espaços, jardins, sítios salubres fora do centro urbano, mas não distante dele. Ginásios, liceus e escolas de magistério também fariam parte desse corpo educacional.

Para instalar edifícios, com fins educacionais, longe da área central onde estava localizada a Universidade e a maioria das escolas, seria necessário tratar primeiro das questões do transporte e da moradia, para torná-los compatível com as necessidades de deslocamento dos estudantes que habitavam em hotéis e pensões próximos aos locais de estudo: “Curitiba não dispõe de hotéis e pensões em número suficiente – os estudantes, as maiores vítimas das nossas péssimas pensões” (Gazeta do Povo, 27/05/1945).

Agache não fez para o Rio de Janeiro, e nem foi feito para Curitiba, o estudo das escolas de bairro por ser um trabalho mais

detalhado da distribuição demográfica, o que implicaria em estudos individualizados de cada região da cidade, de sua população escolar, mas o Plano recomendava à Municipalidade não descuidar desse aspecto: “Outro problema que precisa ser cuidado em Curitiba é a distribuição de escolas por bairro. Não o fizemos por não possuímos dados suficientes...” (Boletim PMC, 1943).

As atividades da Prefeitura Municipal estavam compreendidas na área central de Curitiba, e o Plano de Urbanização aprovava essa localização, porém sugeria a construção de uma nova sede com maior capacidade de reunir as principais repartições dela. O Centro administrativo da Cidade não teria nenhuma relação com a área do Centro Cívico, o que significava, talvez, a permanência e o domínio de um processo que permeava a própria dinâmica da produção do espaço urbano, da urbanização e dos grupos sociais que se beneficiavam das melhorias e dos equipamentos da área central.

Agache também aprovou a localização da Prefeitura do Rio de Janeiro, e propunha a reconstrução do edifício de modo que este contribuisse para a arte urbana, dentro do conjunto arquitetural que formava o organismo. Arquitecto e urbanista, ele dizia que o verdadeiro lado artístico da grande cidade dependia muito da boa organização dos conjuntos de edificações, dos seus estilos, das massas e dos fundos de perspectiva.

Em Curitiba, apesar da centralização do grupamento militar envolver planos estratégicos, o Plano de Urbanização aconselhava que o Centro Militar se desenvolvesse no bairro do Bacacheri onde já existiam alguns quartéis e a Base Aérea. A imprensa explicava a existência de muitos quartéis na cidade pelas necessidades que se criaram com os conflitos, e pela posição estratégica dela: “Admita-se que a escolha de Curitiba para sede de bons quartéis, tivesse sido apontada pelos movimentos observados em 1894, 1922, 1924, 1930, 1932, 1943 e outros de menor envergadura, ...” (Diário da Tarde, 29/03/1956).

Na área do entretenimiento, o esporte elitista das corridas de cavalo desfrutava, no ambiente desportivo-social da sociedade curitibana, do apoio financeiro e moral do Interventor do Estado, senhor Manoel Ribas. O turfê compreendia grandes investimentos de empresários que movimentavam a atividade esportiva. Particulares, entre eles industriais e comerciantes, eram proprietários de animais de grande valor, muitos deles adquiridos da Argentina e do Uruguai mediante financiamento do Banco do Estado do Paraná, conforme notícias divulgadas por periódicos editados na Capital paranaense:

“E bem compreendendo no esporte das rédeas uma notável ramificação de ordem econômica, o Interventor Manuel Ribas decidiu logo emprestar integral apoio ao Jockey Club Paranaense, [...] sendo também o Presidente do Conselho Deliberativo e Fiscal [...] constatamos uma série interminável de reais melhoramentos...” (Jockey Club Paranaense, 1942).

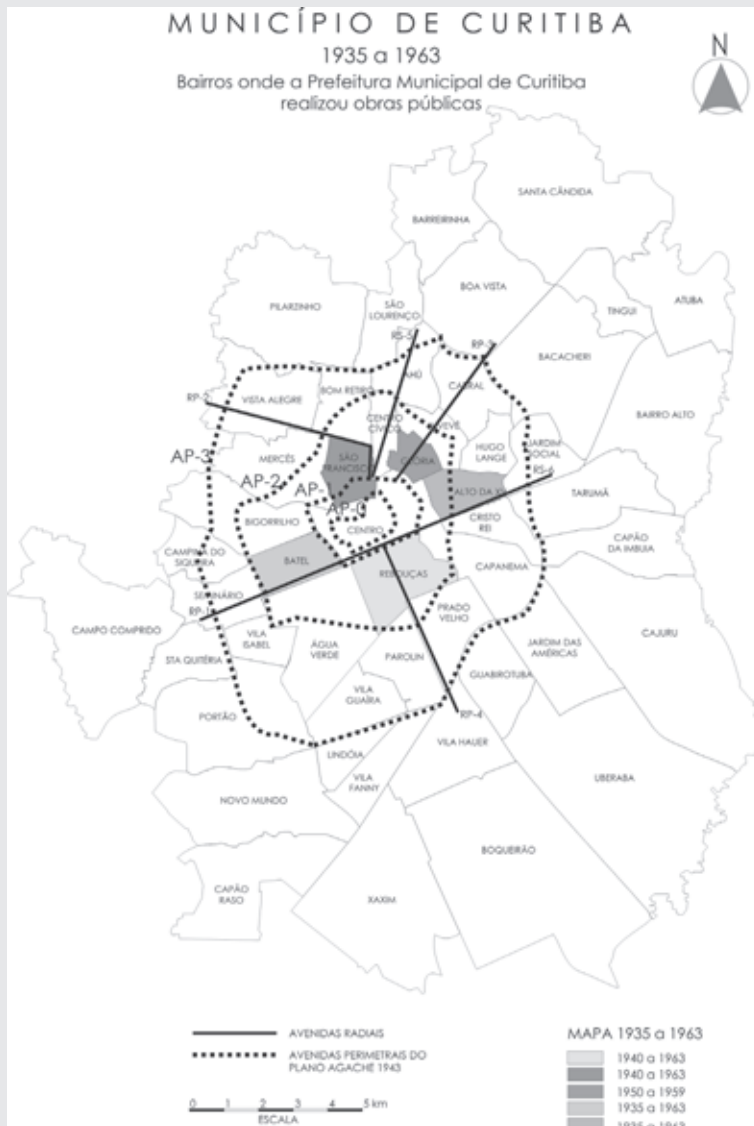
trabajo detallado de distribución demográfica que implicaría estudios individualizados de cada zona de la ciudad y de su población escolar. Sin embargo, el Plan recomendaba a la municipalidad no descuidar ese aspecto: “Otro problema que necesita ser atendido en Curitiba es la distribución de escuelas por barrio. No lo realizamos por no poseer información suficiente” (Boletín PMC, 1943).

Las actividades de la Alcaldía Municipal estaban ubicadas en el área central de Curitiba, el Plan Urbanizador aprobaba esa localización y sugería la construcción de una nueva sede con mayor capacidad para reunir las dependencias de ella. El Centro Administrativo de la ciudad no tendría ninguna relación con el área del Centro Cívico, lo cual, a su vez, significaba la permanencia y el dominio de un proceso que permeaba la propia dinámica de producción del espacio urbano, de la urbanización y de los grupos sociales que se beneficiaban de las mejoras en los equipamientos del área central. Agache también aprobó la localización de la Alcaldía de Río de Janeiro y proponía la reconstrucción del edificio de modo que este contribuyese al arte urbano, dentro del conjunto arquitectónico que formaba el organismo. Arquitecto y urbanista, Agache decía que el verdadero sentido artístico de la gran ciudad dependía en mucho de la buena organización de los conjuntos de edificaciones, de sus estilos, de las masas y de la profundidad de su perspectiva.

En Curitiba, a pesar de que la centralización del conjunto militar abarcaba planes estratégicos, el Plan Urbanizador aconsejaba que el Centro Militar se desarrollara en el barrio Bacacheri, donde ya existían algunos cuarteles y estaba la base aérea. La prensa explicaba la existencia de muchos cuarteles en la ciudad por las necesidades que se crearon con los conflictos y por la posición estratégica de la ciudad. “Uno admite que la selección de Curitiba como sede de importantes cuarteles haya sido marcada por las revueltas registradas en 1894, 1922, 1924, 1930, 1932, 1943 y otras de menor envergadura” (Diário da Tarde, 1956, 29 de marzo).

En el área del entretenimiento, el deporte elitista de las carreras de caballos contaba, en el ambiente deportivo-social de la ciudad curitibana, con el apoyo financiero y moral del Interventor del Estado, el señor Manoel Ribas. El hipódromo acaparaba grandes inversiones de empresarios y comerciantes que promovían tal actividad deportiva. Particulares, entre ellos industriales y comerciantes, eran propietarios de caballos de gran valor, muchos de ellos adquiridos en Argentina y Uruguay mediante financiamiento del Banco del Estado de Paraná, conforme a noticias divulgadas por periódicos editados en la capital paranaense:

“Es bien sabido que en el deporte de las riendas se aprecia una notable ramificación de orden económico, el Interventor Manoel Ribas decidió prestar integral apoyo al Jockey Club Paranaense, [...] siendo también el Presidente del Consejo



Deliberativo y Fiscal [...] estas hacen parte de una serie interminable de reales mejoras” (Jóquei Clube Paranaense, 1942).

El Plan Urbanizador de Curitiba entendió el hipódromo como uno de los principales lugares de diversión de la ciudad, necesitado de reformas en sus instalaciones para atender mejor al público visitante y a los turistas, con la misma calidad que los hipódromos de las ciudades de Río de Janeiro y de Sao Paulo. Junto al Paseo Público [parque], el deporte ganaría un estadio y contiguo al Jockey Club fue proyectado el lugar para la Feria Exposición:

“Junto al hipódromo fue proyectado el centro para la Feria Exposición, como elemento de propaganda permanente destinada a los certámenes de exposición de animales y productos agrícolas e industriales, etc., centro cuya falta ya venía resintiéndose Curitiba” (Boletín PMC, 1943).

O Plano de Urbanização de Curitiba colocou o turfe como um dos principais divertimentos da cidade, que precisava de reformas nas suas instalações para melhor atender o público visitante e os turfistas, com a mesma qualidade que os hipódromos das cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo. Próximo ao Passeio Público (parque), o esporte ganharia um estádio e junto ao Jóquei Clube foi projetado o centro de Exposição Feira:

“Junto ao hipódromo foi projetado o centro de Exposição Feira, como elemento de propaganda permanente destinada aos certames da exposição de animais e produtos agrícolas e industriais, etc., centro este cuja falta Curitiba já se vinha ressentindo” (Boletim PMC, 1943).

5. Conclusões

Na perspectiva do urbanismo, o pensamento que florescia nas cidades brasileiras, na década de 1940, trazia a idéia de que o plano urbanístico, através de um estudo dos diversos setores de vida urbana, criaria um ambiente propício ao desenvolvimento harmônico entre as partes da cidade. Assim, a administração municipal poderia oferecer aos cidadãos trabalho, moradia e lazer em um ambiente projetado e agradável. O Estado interviria com legislação e obras, basicamente, e os agentes privados agiriam na produção real da cidade. Agache afirmava que os cidadãos interessados deveriam estar organizados em associações e comissões para que o plano diretor fosse conduzido e supervisionado com discussões abertas, permitindo que todos tivessem direito a palavra.

A remodelação de uma cidade, para Agache, implicava na colocação dos objetos em ordem racional, ou seja, a pesquisa e a organização de todos os elementos que entram na composição de uma aglomeração urbana. Estes eram definidos por Agache como ordenadores do território físico, e faziam parte da organização dos Planos de Urbanização de Curitiba e do Rio de Janeiro.

Centros funcionais para abrigar as atividades produtivas, comerciais e de serviços continuavam sendo prioritários para o funcionamento adequado das cidades, conforme as idéias expressas pelo urbanista francês Donat-Alfred Agache entre os anos 1920 e 1940.

Todavia, dentre os problemas enfrentados para a condução do Plano de Urbanização de Curitiba e do Rio de Janeiro estavam as condições financeiras, técnicas e políticas das administrações municipais, as quais passavam pela indeterminação do tempo de permanência das autoridades governamentais no poder, pela inexistência de eleições, instabilidades orçamentárias, e preferências subjetivas. Após os anos 1930 e 1940, as relações entre o Estado e a economia foram reorientadas com presença de eleições federais estaduais.

5. Conclusiones

Desde la perspectiva del urbanismo, el pensamiento que florecía en las ciudades brasileñas en la década de 1940 conllevaba la idea de que el plan urbano, a través de un estudio de los diversos sectores de la vida urbana, crearía un ambiente propicio para el desarrollo armónico entre las partes de la ciudad. De ese modo, la administración municipal podría ofrecer a los ciudadanos trabajo, vivienda y recreación en un ambiente proyectado y placentero. El Estado intervendría básicamente en la legislación y en las obras, y los agentes privados operarían la producción real de la ciudad. Agache afirmaba que los ciudadanos interesados en los problemas urbanos deberían estar organizados en asociaciones y comisiones para que el plan fuese dirigido y supervisado mediante discusiones abiertas permitiendo que todos tuviesen derecho a la palabra.

La remodelación de una ciudad, para Agache, implicaba la ubicación de objetos en un orden racional, es decir, el examen y la organización de todos los elementos que entran en la composición de un conjunto urbano. Aquellos definidos por Agache como ordenadores del territorio físico hicieron parte de los Planes Urbanizadores de Curitiba y de Río de Janeiro.

Conforme a las ideas que promulgaba el urbanista Donat-Alfred Agache entre los años 1920 y 1940, los centros funcionales para cobijar las actividades productivas, comerciales y de servicios continuaban siendo importantes para el adecuado funcionamiento de las ciudades.

Dentro de los problemas enfrentados para la dirección del Plan Urbanizador de Curitiba y de Río de Janeiro estaban las condiciones financieras, técnicas y políticas de las administraciones municipales, las cuales pasaban por la indeterminación del tiempo de permanencia de las autoridades en el gobierno debido a la inexistencia de elecciones, las inestabilidades presupuestarias y las preferencias subjetivas. Después de la década de 1940, las relaciones entre el Estado y la economía fueron reorientadas por la presencia de elecciones federales y estatales.

BIBLIOGRAFÍA

- AGACHE, Donat-Alfred (1932): *La remodelation d'une capitale. Aménagement, extension, embellissement*. Paris: Société coopérative d'Architectes.
- (1923): "Comment faire un plan de ville. Les étapes d'une urbaniste", en: *Qu'on est l'Urbanisme en France et à l'étranger*. Strasbourg, Paris: Eyrolles.
- (1917): "Les grandes villes modernes et leur avenir", en: Louis Gaultier: *Exposition de la Cité reconstituée, esthétique et hygiène*. Rapport général. Paris: Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux.
- Boletín PMC (1943): *Plano de Urbanização de Curitiba*. Ano II, No. 12. Curitiba, nov./dez. de 1943.
- Decreto-Lei No. 23 de 5 Fev. 1942 (1942). PMC, Diário Oficial do Estado No. 2874, 1942. Paraná (Estado). Curitiba.
- Diário da Tarde. (1940, 1941, 1945, 1946, 1948. 1956, 1957). Curitiba.
- Gazeta do Povo. (1941, 1945, 1946). Curitiba.
- JÓQUEI CLUBE PARANAENSE (1942): en: *O Livro*. Ano IV, No. 60. Curitiba, 16 mai.
- OLIVEIRA, Ricardo Costa (1997): "Notas sobre a política paranaense no período de 1930 a 1946", en: *Revista de Sociologia Política*. Curitiba: UFPR, No. 9, 1997, pp. 52-53.
- Revista de Administração Municipal*, No. 142, p. 40. Río de Janeiro, 1977.
- SILVA CORRÊA, Maclovía (2000): *O Plano de Urbanização de Curitiba –1943 a 1963– e a valorização imobiliária*. Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo.
- URBANIZAÇÃO DE CURITIBA (1944). *Revista Técnica*. Jan./abr. Curitiba.