


Uma alternativa contemporânea de preservação pelo exame do Eixo Barão-Riachuelo em Curitiba, Brasil

Maria da Graça Rodrigues dos Santos

Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), Curitiba, Paraná


 <https://orcid.org/0000-0001-5917-1195>

E-mail: mariagr@gmail.com

Elizabeth Amorim de Castro

Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, Paraná

Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), Curitiba, Paraná

 <https://orcid.org/0000-0002-0410-8305>

E-mail: elizabeth.amorim@ufpr.br

Resumo: O propósito deste texto é apresentar uma reflexão sobre a necessidade de estabelecer novas diretrizes nas normativas de proteção do patrimônio cultural de Curitiba, em face a dificuldades identificadas na execução das políticas implementadas pela administração local nas últimas cinco décadas, mediante o exame do eixo viário Barão-Riachuelo, localizado no centro antigo da cidade. Com tais objetivos, realiza-se a descrição e análise do processo histórico da formação e desenvolvimento do eixo, suas características atuais, incluindo os elementos arquitetônicos e os aspectos urbanísticos e paisagísticos que o compõem, de modo que as ações a serem implementadas expressem as particularidades desse patrimônio. A reflexão estrutura-se nos planos e relatórios técnicos urbanísticos de Curitiba; em documentos legais e recomendações internacionais sobre valores, salvaguarda e inventário de bens culturais; e no Plano Diretor do Porto, Portugal, no que se adequa com a realidade que o texto investiga.

Palavras-chave: Patrimônio de Curitiba; Valores do patrimônio; Salvaguarda.

A contemporary alternative for preservation by examining the Barão-Riachuelo axis in Curitiba, Brazil

Abstract: The purpose of this text is to present a reflection on the need to establish new guidelines in the rules of Curitiba's cultural heritage, in view of difficulties identified in the application of the policies implemented by local administration, in almost five decades, by examining the axis Barão-Riachuelo, located in the old city center. With such objectives, the description and analysis of the historical process of formation and development of the axis, its current characteristics, including the architectural elements and the urban and landscape aspects that compose it, are carried out, so that the actions to be implemented, express the particularities of that heritage. The reflection is structured in the urban planning and technical reports of Curitiba; in legal documents and international recommendations about values, safeguarding and inventory of cultural assets; and in the Master Plan of Porto, Portugal, as it fits with the reality that the text investigates.

Keywords: Curitiba's heritage; Heritage values; Safeguard.

Texto recebido em: 07/05/2021

Texto aprovado em: 23/11/2021

Introdução

Este texto apresenta uma reflexão sobre a necessidade de adotar novos instrumentos que possam contribuir para a preservação efetiva do patrimônio edificado de Curitiba, após a aprovação da Lei 14.794 (CURITIBA, 2016), que instituiu o tombamento do patrimônio cultural. Com uma trajetória de mais de 50 anos de ações e regulamentações voltadas à preservação das edificações de valor histórico e artístico, no âmbito de edifícios e do espaço urbano, caracterizada por avanços, simplificações e muitos insucessos, a cidade não garantiu plenamente a proteção de seus bens culturais.

Frente a esta questão, o texto se propõe a apresentar elementos para análise e elaboração de normativa de proteção e salvaguarda desse patrimônio, com base em pressupostos que vêm sendo adotados em outras realidades, indicando a possibilidade de um novo direcionamento da política pública municipal sobre tal tema. Para avaliar a viabilidade de aplicação desses elementos, examina-se o Eixo Barão-Riachuelo, que se encontra em processo de tombamento no Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Curitiba (CMPC), considerando-o como espaço exemplar do processo de desenvolvimento urbano do centro antigo da cidade e lugar que reúne um conjunto de edificações históricas, representativas do patrimônio arquitetônico local.

Como contraponto e referência, adota-se o Plano Diretor Municipal do Porto (2018), Portugal, e publicações sobre o tema da identificação de valores e salvaguarda do patrimônio cultural, confrontando a adequação de novos pressupostos contidos em tais documentos, com a realidade que se pretende analisar.

Com tais objetivos, o texto realiza uma breve contextualização da proteção do Eixo, que justifica o seu pedido de tombamento. Em seguida, descreve o processo histórico de criação e desenvolvimento da área, com análise das ações de proteção que incidiram nesse espaço urbano e nas edificações que o compõem, para, na sequência, apresentar uma leitura do Eixo à luz dos documentos contemporâneos indicados. Neste sentido, aponta para aspectos relativos a valor e salvaguarda que podem ser aplicados no referido tombamento. Considera-se fundamental para compreensão das questões apresentadas, a experiência acumulada da administração local no encaminhamento da proteção do seu patrimônio e assim,

nas conclusões, destaca-se a busca por alternativa de proteção e salvaguarda adequadas para esta realidade.

Contextualizando a proteção do Eixo Barão-Riachuelo

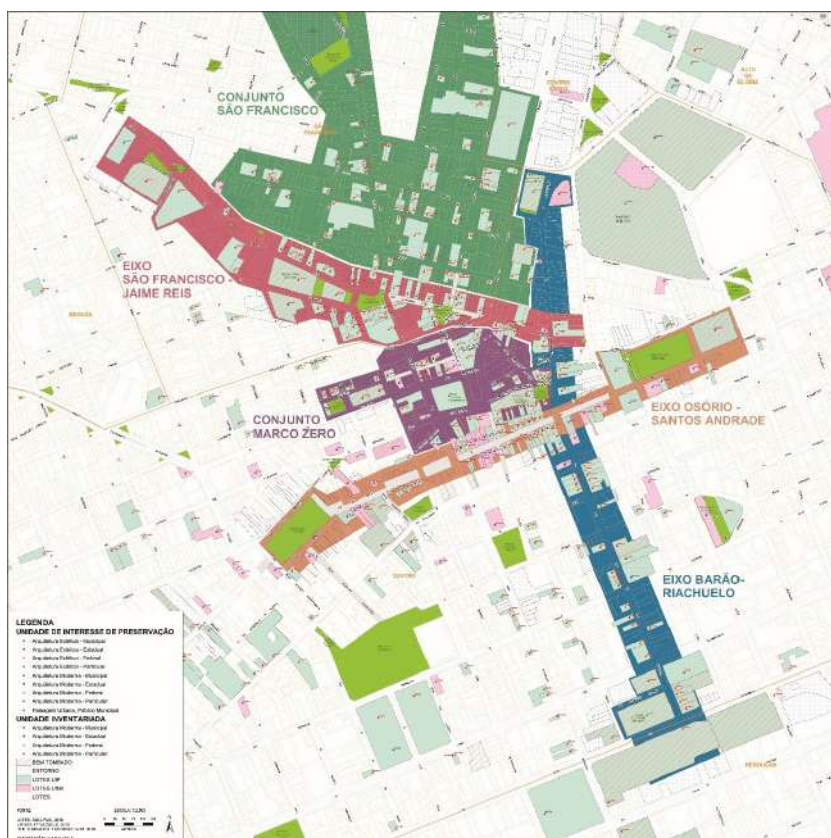
Em Curitiba, a proteção do patrimônio no âmbito do município, ao longo de mais de meio século, foi marcada por inovações, mas também por dificuldades no detalhamento e implementação de normativas que permitissem maior eficiência na sua gestão (SANTOS e CASTRO, 2020). Os resultados dessas ações podem ser observados no péssimo estado de conservação, na demolição ou descaracterização de dezenas de imóveis protegidos.

Ainda assim, registra-se esforço da administração pública em buscar novas alternativas de proteção que possam reverter o cenário atual. A promulgação da Lei 14.794 (CURITIBA, 2016), que trata da proteção do Patrimônio Cultural do Município, foi uma iniciativa importante, bem como a uniformização de procedimentos administrativos relativos à solicitação de Inventário, Tombamento e Registro, que ocorreu com o Decreto 360 (CURITIBA, 2019). Mas, o patrimônio local reúne algumas peculiaridades. Com a referida Lei, as antigas Unidades de Interesse de Preservação (UIP), estabelecidas pelo Decreto 1.547 (CURITIBA, 1979), e reconhecidas como patrimônio cultural do município pelo Decreto 2.044 (CURITIBA, 2012), passaram a ser protegidas pelos instrumentos de Tombamento, Inventário e Vigilância. Com isso, garante, por um lado, a proteção institucional de modo abrangente, mas, por outro, evidencia um problema de origem: estes bens culturais – com características diversas quanto às referências culturais, valor histórico e arquitetônico, estado de conservação e porte – não foram efetivamente inventariados e não possuem classificação, fatos que dificultam o tombamento individual.

Para solucionar a questão, o grupo de trabalho formado no âmbito do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural, o CMPC, apresentou proposta para a salvaguarda desses bens e outros que venham a ser protegidos pela lei, consistindo na definição de três categorias de conjuntos ou setores urbanos, que podem abrigar o patrimônio local. São elas: 1- categoria dos eixos, que compreende as vias com agrupamentos significativos de edificações históricas; 2- categoria dos conjuntos, que abrange imóveis concentrados numa mesma área, mas em vias diferentes; e 3- roteiros, utilizada para proteger edificações dispersas e localizadas em regiões

distantes do centro, prioritariamente aquelas típicas da arquitetura da imigração, principalmente italiana e polonesa, e que guardam características históricas comuns (CURITIBA, 2018; SANTOS; CASTRO, 2020). Com tal proposta, viabiliza-se o estabelecimento de distintos graus de proteção dos imóveis, garantindo o reconhecimento das suas diferenças, sem, contudo, desvinculá-los do setor urbano. Ainda em 2018, foram definidos cinco setores urbanos (Imagem 1), sendo três Eixos – Barão-Riachuelo, São Francisco-Jaime Reis e Osório-Santos Andrade – e dois Conjuntos históricos e paisagísticos (CHP), Marco Zero e São Francisco.

No mesmo ano, ocorreu a aprovação do estudo para tombamento do primeiro Eixo, o Barão-Riachuelo, destacado em azul escuro na Imagem 1 e detalhado na Imagem 2, composto pela Praça Eufráasio Correa, a Rua Barão do Rio Branco, a Praça Generoso Marques, a Rua Riachuelo e, por fim, a Praça Dezenove de Dezembro.



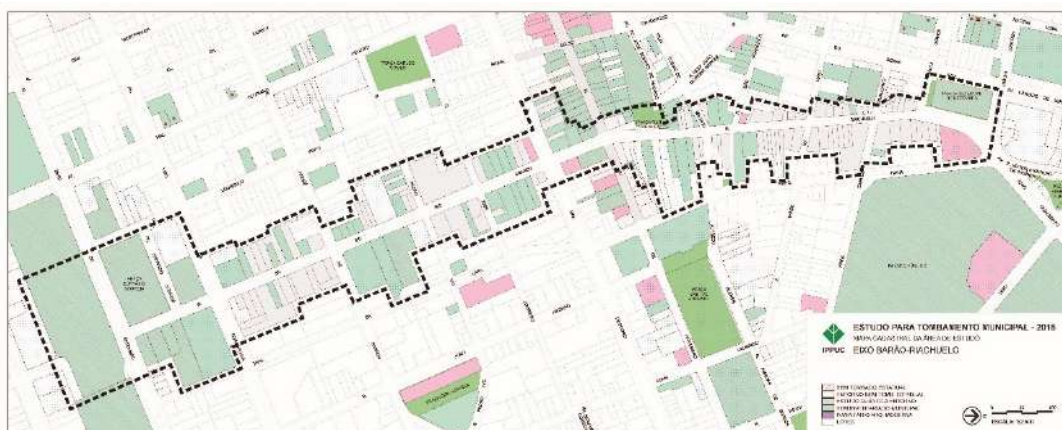
Fonte: Curitiba, 2018.

FIGURA 1

Planta da área central de Curitiba com proposta de criação e tombamento de cinco Setores Urbanos

O Eixo Barão-Riachuelo no processo de consolidação e embelezamento da capital

O Eixo Barão-Riachuelo testemunhou a acentuada urbanização da cidade desde o final do século XIX e recebeu inúmeras ações de modernização e qualificação urbana, que o tornaram exemplar nas análises aqui desenvolvidas. Compõe-se com as ruas Riachuelo e Barão do Rio Branco, que se desenvolveram em contextos e períodos históricos muito distintos, mas o reconhecimento como Eixo, configurando-o como uma unidade urbana, foi uma estratégia da administração municipal, consolidada em planos e ações específicos.



Fonte: Curitiba, 2018. Editada pelas autoras.

FIGURA 2

Planta do Eixo Barão-Riachuelo

A atual Rua Riachuelo, juntamente com a Rua Barão do Serro Azul, era uma via de acesso ao antigo Caminho da Marinha – posteriormente denominado Estrada da Graciosa – e já constava na primeira representação cartográfica da cidade, datada de 1850. Com a elevação de Curitiba à condição de capital da Província do Paraná em 1854 e sua paulatina modernização, a Riachuelo foi ganhando importância e passando a contar com equipamentos urbanos, prestadores de serviço e comércio variado. A sua participação no cotidiano da cidade ampliou-se ao longo do tempo, com a instalação, em 1862, do terceiro chafariz de Curitiba, no largo onde atualmente está a Praça 19 de Dezembro e, doze anos depois, com a inauguração do Mercado Público, na outra extremidade da Rua, conformando a futura Praça Generoso Marques. No período, a Travessa Leitner, que ligava esta Maria da Graça Rodrigues dos Santos; Elizabeth Amorim de Castro;

Praça até a Rua do Comércio - atual Avenida Marechal Deodoro - era uma continuação da Riachuelo e abrigava a sede do Executivo Provincial.

Na década de 1880, em decorrência do desenvolvimento econômico, foi construída a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba. Em 1885, a localização da Estação Ferroviária propiciou o prolongamento da Travessa Leitner até a atual Praça Eufrásio Correia, formando, assim, a Rua Barão do Rio Branco. Com essa ampliação, projetada pelo engenheiro Ernesto Guaita, surgiu, além de uma via direta ligando a Estação ao centro da cidade, uma nova malha regular no tecido urbano de Curitiba, beneficiada pela topografia suave do sítio. Suas ruas mais largas e arborizadas e seus lotes mais generosos distanciavam-se dos antigos e acanhados padrões coloniais e possibilitavam a construção de edificações com implantação e formas arquitetônicas modernas e diferenciadas. No início do século XX, a Rua Barão do Rio Branco consolidou sua vocação voltada para a comercialização da erva-mate e de sofisticados produtos importados, bem como abrigou os principais hotéis da cidade, pelo atrativo da proximidade com a Estação Ferroviária.

Nesse contexto de modernização, a circulação de pessoas e mercadorias era uma demanda estreitamente relacionada ao progresso e, concomitante com a construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, foi inaugurado, em 1887, o serviço de bondes puxados à mula, para passageiros e cargas. Uma de suas linhas saía da Estação e percorria as ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo, para alcançar o Boulevard 2 de Julho, atual Avenida João Gualberto. Tal trajeto de transporte coletivo manteve-se até a década de 1990, o que contribuiu para a consolidação na memória urbana do Eixo Barão-Riachuelo.

Nas três primeiras décadas do século XX, foi estabelecida uma ação continuada de intervenções na área central, com a implantação de infraestrutura e criação de serviços urbanos, que buscavam a melhoria da circulação, da higiene e do embelezamento de Curitiba. Desde 1905, definiu-se novo gabarito, de dois ou mais pavimentos, nas edificações da Praça Tiradentes e das ruas XV de Novembro e Barão do Rio Branco, que alguns anos depois foi estendido à Praça Generoso Marques. O atual Eixo Barão-Riachuelo fez parte do perímetro de proibição de construções em madeira e integrou, desde 1912, a Primeira Zona Urbana, indicativos de sua posição privilegiada no contexto urbano da capital paranaense (CASTRO; POSSE, 2012).

A Praça Generoso Marques, por sua vez, entre 1913 e 1916, foi alvo de intenso processo de renovação urbana. Ali estava alocado, desde 1874, o Mercado Público, atividade geradora de grande fluxo de carga e descarga de alimentos, acúmulo de lixo e permanência de mendigos e desocupados, que se misturavam com compradores, comerciantes e fornecedores de alimentos. Pela Generoso Marques também passava o bonde, que, neste período já era movido à tração elétrica, tendo se transformado em um dos símbolos da modernização da cidade. Em 1914, o prefeito-engenheiro Candido de Abreu transferiu o Mercado Público para a Praça 19 de Dezembro e no seu lugar construiu o imponente Paço Municipal, depois denominado Paço da Liberdade, sede da Prefeitura e da Câmara dos Vereadores. A praça teve seu traçado regularizado e foi imposto um novo e mais sofisticado gabarito para as futuras edificações.

As ações que visaram o embelezamento de Curitiba e sua consolidação como cidade-capital se intensificaram. Na década de 1920, entre os melhoramentos urbanos destacam-se a introdução do asfalto nas principais vias da cidade – entre elas a Barão do Rio Branco – e a substituição de edificações antigas e de feições coloniais por outras com três ou mais pavimentos, destinadas à prestação de serviços, ao comércio e à moradia, saudadas como modernas (CASTRO; POSSE, 2017).

Na década de 1940, intensificou-se o processo de verticalização da cidade com a construção de edifícios de múltiplos andares na área central (CASTRO; POSSE, 2017; IPPUC, 2003), alterando significativamente a paisagem da área central.

O Eixo nas ações de modernização e revitalização da área central

A partir de 1966, com a aprovação do Plano Diretor Municipal (CURITIBA, 1966), e as novas diretrizes de desenvolvimento linear – o Plano Serete/Wilhelm –, o desenvolvimento urbano adquiriu um caráter mais pragmático e o transporte assumiu um papel de destaque nas decisões sobre o destino da cidade, sendo adotado, neste sentido, o tripé sistema viário, uso de solo e transporte público. Em paralelo, desenvolveram-se ações visando a dinamização da área central, na década de 1970, que repercutiram no Eixo Barão-Riachuelo.

A primeira foi a implantação do calçadão de uso exclusivo do pedestre na Rua XV de Novembro, que atravessa a Rua Barão do Rio Branco, e em algumas vias

adjacentes. A iniciativa tinha como justificativa a transformação desta área em ponto de “encontro” das pessoas, característica que vinha sendo ameaçada pela excessiva presença do automóvel e a degradação da área central (LERNER, 1977). Na sequência, promoveu-se a delimitação e institucionalização do Setor Histórico - SH (IPPUC, 1970; CURITIBA, 1971), incidindo em trecho da região central que ainda não se verticalizara e abrigava um conjunto de edificações de diversos períodos, significativas da cultura regional e local. Mas, apesar da importância histórica e de reunir importantes edificações do processo de desenvolvimento da cidade, somente a Praça Generoso Marques, três das seis quadras da Riachuelo e uma quadra da Barão do Rio Branco foram incluídas nos limites do Setor Histórico.

A segunda ação de impacto no período, no âmbito da política de valorização do transporte e do sistema viário, foi a implantação, em 1974, da linha Norte-Sul de ônibus expresso, que inaugurou um novo direcionamento na política urbana da cidade. Tratava-se de transporte coletivo de maior capacidade, mais frequente e veloz, que se adequava às ações de crescimento linear. Com isso, materializava-se uma ação modernizadora que rompia com o passado. Tudo era novo: a via exclusiva; o tamanho, a velocidade, o desenho e a cor vermelha dos ônibus; assim como as estações de parada, com suas cúpulas de acrílico roxo que faziam parte do inédito e recém implantado mobiliário urbano da área central. A linha Norte-sul, que ligava os bairros de Santa Cândida e Pinheirinho, cruzava a área central pelas ruas Riachuelo e Barão do Rio Branco. Ao mesmo tempo que possuía a função integradora das regiões mais habitadas da cidade, a linha oferecia à população um meio rápido para chegar ao centro, buscando substituir o transporte individual. Os congestionamentos na área central constituíam-se em um problema e um entrave para a humanização da área e sua transformação em ponto de encontro da população, um dos objetivos do Plano Diretor.

A Rua Riachuelo transformou-se em uma via, de mão dupla, exclusiva do ônibus expresso. Já a Barão do Rio Branco, mais larga, permitiu que, além da canaleta para o transporte coletivo, fosse implantada outra para a circulação de automóveis. (Imagens 3 e 4)



Fonte: *Jornal Diário do Paraná*. Curitiba, 13 de julho de 1974, p. 13.

FIGURA 3

Rua Riachuelo em 1974, antes de sua transformação em via exclusiva dos ônibus expressos



A faixa asfáltica da rua Barão do Rio Branco está sendo dividida em duas: uma será utilizada exclusivamente pelo ônibus expresso, a partir do início de agosto. (1.a/2.o).

Fonte: *Jornal Diário do Paraná*. Curitiba, 10 de julho de 1974, p. 1.

FIGURA 4

Rua Barão do Rio Branco em obras para abrigar duas canaletas, uma para o ônibus expresso e a outra destinadas aos automóveis

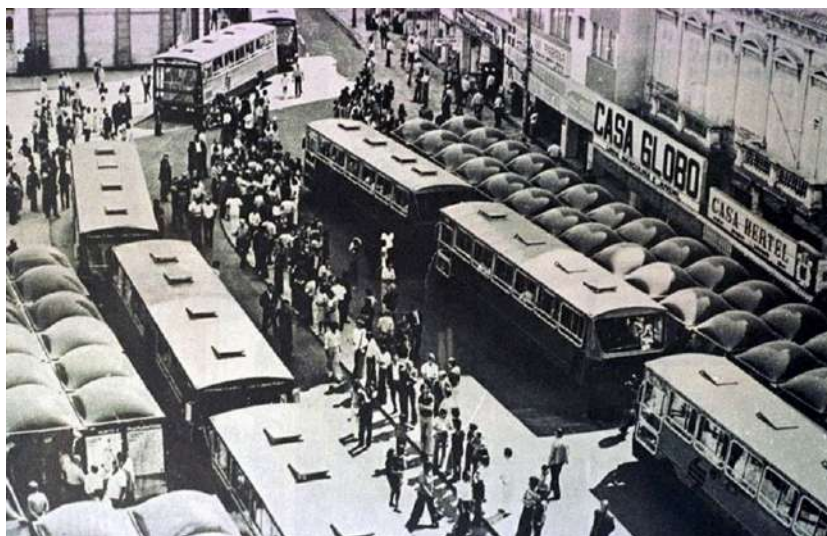
No trajeto da linha Norte-Sul do ônibus expresso foram alocadas estações centrais nas praças 19 de dezembro, Generoso Marques e Eufrásio Correia (ONIBUS, 1974; ESTAÇÃO, 1974). A parada na Generoso Marques possibilitava o

acesso direto à área central e ao calçadão de uso exclusivo de pedestre. Como complementação da humanização da área central, iniciada na implantação dos calçadões, foi desenhado um grande tabuleiro de xadrez no calçamento dessa Praça, para uso público, cujas peças eram totens de cerca de um metro e oitenta centímetros sobre rodas.

As fotografias da inauguração da linha de ônibus e da estação da praça mostram o impacto da implantação do novo modal de transporte coletivo no espaço urbano. A Imagem 5 destaca a grande quantidade de ônibus expressos, de desenho exclusivo, que passaram a servir a linha e garantir a frequência e a rapidez prometida; a modernidade do mobiliário urbano, especialmente desenhado para o calçadão da Rua XV de Novembro, mas que foi estendido para a praça; e a marcante presença da população que prestigiou o evento.

As diversas intervenções da Prefeitura na Praça Generoso Marques – o calçadão, a remodelação e a implantação da estação central – foram acompanhadas por uma eficiente campanha publicitária que informou as inovações e ressaltou os benefícios decorrentes. Foram exemplares por materializar e simbolizar uma vinculação com as novas diretrizes urbanísticas, que orientariam a Curitiba do futuro. Enfatizou-se o privilégio da Política de Renovação Urbana do Plano Diretor de 1966, “definida como um sistema destinado a evitar a decadência das áreas e equipamentos urbanos” (art. 47, CURITIBA, 1966), em relação à Política de Preservação e Revitalização de Setores Históricos-Tradicionais (art. 52, CURITIBA, 1966), “com a finalidade de resguardar os valores históricos e urbanos de determinadas áreas”, presente no mesmo documento.

Contudo, as ações de modernização e de implantação do transporte de massa no Eixo Barão-Riachuelo, destarte o discurso de integração do passado com o futuro, resultaram em grave conflito com a proteção do patrimônio cultural. A presença contínua e a velocidade dos ônibus expressos, a decadência do comércio, a diminuição da circulação de pedestres e a conseqüente desvalorização imobiliária foram fatores que contribuíram para a degradação urbana da área. O processo foi mais acentuado na Rua Riachuelo que, desde meados da década de 1970, passou a ser conhecida pela prostituição e tráfico de drogas (CRESTANI, 2015; CORDOVA, 2014).



Fonte: Prefeitura Municipal de Curitiba.

FIGURA 5

Praça Generoso Marques, em 1974, com o terminal de ônibus expressos, composto com 76 domus de acrílico

A referida degradação de parte da área central na década de 1970, veio acompanhada de outros dois problemas em relação ao patrimônio cultural: 1- o Setor Histórico reconhecido institucionalmente não abarcava todas as edificações de valor histórico e arquitetônico do centro, mais significativas e 2- tais edificações estavam sendo abandonadas, demolidas ou descaracterizadas. O Decreto 1547 (CURITIBA, 1979), que criou o Setor Especial de Unidades de Interesse de Preservação – UIP – com 586 imóveis, constituído, segundo o documento, por edificações que, de alguma forma, possam concorrer significativamente para marcar tradições e a memória da cidade, propunha, à despeito da definição de Setor, a valorização da unidade arquitetônica, isentando-se da proteção do patrimônio urbano. O conjunto possuía majoritariamente imóveis localizados na área central, de ocupação mais antiga, mas contava também com exemplares nos bairros formados a partir das antigas colônias de imigrantes (CASTRO; SANTOS, 2021b). Desses, dez localizam-se na Praça Generoso Marques, quatro na Praça Eufrásio Correia, vinte e cinco na Rua Barão do Rio Branco e seis na Rua Riachuelo.

A proteção das UIP veio acompanhada de incentivos fiscais para a sua preservação, como a isenção de IPTU aos proprietários que conservassem ou recuperassem seus imóveis (CURITIBA, 1981) e a promulgação da Lei do Solo Criado (CURITIBA, 1982a). No entanto, após inúmeras derrotas judiciais, em 1984,

a Prefeitura foi obrigada a tornar nula a proteção das UIP e, com isso, a exigência de manter as características arquitetônicas dos referidos imóveis (CURITIBA, 1984).

Com a preservação dos imóveis de interesse cultural comprometida, houve, ainda nessa década, uma busca de soluções para a questão, tendo sido delineado pelo IPPUC, em colaboração com a Fundação Cultural de Curitiba (FCC), o Plano de Preservação do Patrimônio Cultural | Reviver Curitiba (IPPUC, 1984), que trazia importantes inovações. Dentre estas destacam-se: a) a incorporação do conceito de sítio histórico – diferente da definição anterior do Setor Histórico – como um conjunto ambiental, caracterizado pela malha estrutural que o abriga e pelas expressões arquitetônicas singulares, que se constitui como bem cultural, econômico, social e urbanístico; e b) a proposta de atuação conjunta do Estado e do Município no desenvolvimento do estudo e nas ações decorrentes do Plano (IPPUC, 1985).

A parceria Estado-Município possibilitou o tombamento da Praça Eufrásio Correa e de quatro edificações em seu entorno que vieram a somar com a proteção da Estação da Estrada de Ferro, da sede da Câmara Municipal e casa Emilio Romani (PARANÁ, 1986; 1985a; 1985b; 1985c; 1985d; 1976; 1978a; 1978b, respectivamente). Tratou-se de iniciativa importante que, entretanto, não foi acompanhada de medidas de revitalização da área e de ocupação de suas edificações. A praça, desde 1972 com a desativação da Estação da Estrada de Ferro, vinha sofrendo um acelerado processo de degradação. Em 1988, foi apresentada uma proposta para a revitalização da área, desenvolvida nessa parceria, com um conjunto de ações a serem implementadas, entre as quais: a definição do sítio da Eufrásio Correia como Setor Especial no zoneamento da cidade e a implantação de novos parâmetros construtivos; o uso do potencial construtivo das edificações, para viabilização de projetos de restauro; a reciclagem das edificações tombadas; e algumas alterações no sistema viário (IPPUC, 1988).

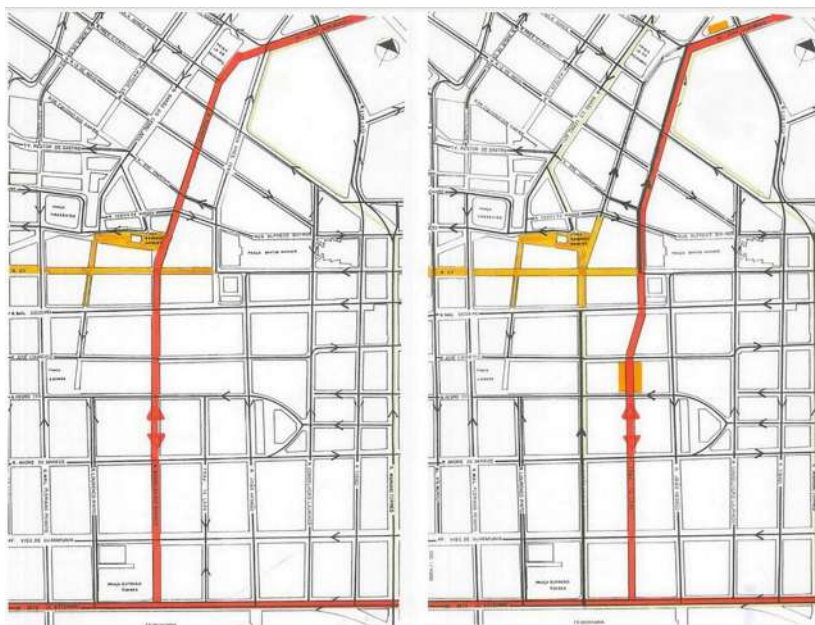
No Estudo Preliminar de 1988, não havia indicativo de retirada da linha Norte-Sul do ônibus expresso do Eixo Barão-Riachuelo, nem a desativação da estação central na Praça Eufrásio Correia. Também não se fazia menção, nas análises, da contribuição destes agentes na degradação da área. As ações ali relacionadas tinham por premissa a imutabilidade do sistema de transporte coletivo imposto na década passada e buscavam soluções que não entrassem em conflito com um dos pilares do Plano Diretor em vigor.

Convém ainda ressaltar outra inovação do plano de 1988: a proposta de promoção do “inter-relacionamento” entre diversos órgãos públicos, proprietários dos imóveis, investidores e usuários do sítio. O objetivo era “um melhor esclarecimento quanto à recuperação e aproveitamento dos imóveis e a preservação e dinamização da área” (IPPUC, 1988, p. 31). Pela primeira vez, outros agentes, além do poder público, foram mencionados na implantação de medidas preservacionistas da cidade, mesmo considerando apenas sua conscientização da necessidade de proteção do patrimônio. Mas, ações propostas não foram implementadas.

Em 1995, devido à necessidade de implantação dos ônibus biarticulados, com maior capacidade de passageiros, e da implantação das estações tubo, que facilitariam o embarque e desembarque nos veículos, houve a necessidade de realocação do trajeto dos ônibus expresso das linhas norte-sul, do Eixo Barão-Riachuelo, para a Rua Presidente Faria (Imagem 6; CURITIBA, 1995). Tal ação, motivada pela valorização do sistema de transporte coletivo, amenizou a continuada degradação do Eixo Barão-Riachuelo, uma vez que um de seus agentes foi retirado. No entanto, a Praça Eufrásio Correia, localizada na extremidade do Eixo, e onde se concentram edificações de caráter institucional das mais representativas da modernização da capital no século XIX – a exemplo da Estação Ferroviária e da Câmara de Vereadores, antigo Palácio do Congresso –, recebeu um terminal de transporte, composto de duas linhas de estações-tubo de grande porte, que intensificaram o tráfego de ônibus no local. Além disso, em 1997, foi construído no terreno da antiga estrada de ferro, um shopping center, que abriga um centro de convenções de grande porte, cuja escala do empreendimento compromete a ambiência do Edifício da Estação, assim como a paisagem da Praça, tombada pela Secretaria de Estado da Cultura.

Concomitante à retirada do transporte coletivo no Eixo Barão-Riachuelo, foi elaborado o Programa de Ordenação da Paisagem da Área Central, integrante do Projeto Cores da Cidade (CURITIBA, 1995). A proposta reconhecia a importância da área, o seu acentuado processo de degradação e as consequências dos quase 20 anos de passagem dos ônibus expresso. Com a transferência do corredor de transporte de massa, o patrimônio ganhou espaço no discurso oficial e os temas “revitalização” e “proteção” substituíram a “modernização” e a “fluxo de pessoas”. Neste sentido, o Programa preconizou uma intervenção estruturada no Eixo Barão-Riachuelo, considerando: 1- sua incorporação à área de circulação exclusiva de

pedestres já existente; 2- remodelação de seus espaços públicos; e 3- pintura de suas edificações (CURITIBA, 1995, p. 4-7). No projeto, o eixo foi dividido em três partes - a Rua Barão do Rio Branco, a Praça Generoso Marques e a Rua Riachuelo – e as ações resultantes foram o alargamento da calçada na Rua Barão do Rio Branco (Imagem 7); a valorização na paisagem com arborização e implantação dos postes de iluminação nas duas vias; a ampliação do calçadão de pedestres na Praça Generoso Marques; e a pintura de fachadas de 44 imóveis de interesse de preservação, resultado de uma parceria com a Fundação Roberto Marinho, a fábrica de tintas Ypiranga e os proprietários.



Fonte: Curitiba (1995).

FIGURA 6

Planta do centro de Curitiba (extrato), com destaque para o corredor do ônibus expresso no Eixo Barão-Riachuelo (desenho à esquerda) e posteriormente na Travessa da Lapa (desenho à direita)

As intervenções urbanas realizadas no âmbito do Programa de Ordenação da Paisagem da Área Central - Eixo Barão-Riachuelo e a renovação das fachadas das edificações contempladas no Projeto Cores da Cidade não obtiveram o êxito esperado. A pintura externa não foi acompanhada de restauro; a reciclagem dos imóveis e a remodelação do espaço urbano não promoveram a revitalização da área. As medidas adotadas, portanto, não enfrentaram completamente o problema da

degradação urbana, que vai além da deterioração de edificações e ruas e envolve outras dimensões e outros agentes econômicos e sociais.



Fonte: Projeto Cores da Cidade (1995).

FIGURA 7

Perspectiva da paisagem do Eixo Barão-Riachuelo, após a transferência do terminal do ônibus expressa, para a travessa da Lapa

Em 1997, foram inseridos no Plano de Governo Municipal, entre outras propostas, a renovação urbana do Eixo Barão-Riachuelo, baseada no entendimento do Plano Diretor de 1966 de combate à decadência das áreas e equipamentos urbanos, e o estabelecimento de políticas, instrumentos e ações de proteção e revitalização do patrimônio arquitetônico e cultural do município (CECILIO, GIACOMINI, ROGUSKI, 1999). Dois decretos promulgados em 2000 resultaram destas linhas de ação: um instituindo o Setor Especial Histórico - SEH, com um perímetro alargado em relação ao SH estabelecido em 1971; e outro definindo o Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo (CURITIBA, 2000a; 2000b). Ambos com objetivos de preservar o patrimônio cultural e de manter a uniformidade da paisagem urbana.

No que concerne ao Eixo Barão-Riachuelo, foi elaborado um projeto para revitalização dos elementos urbanos que o compõem – as ruas Riachuelo e Barão do Rio Branco e as Praças Generoso Marques e Eufrásio Correia –, adequadas às características de cada um. Destaca-se neste sentido as ações previstas para a Rua

Barão do Rio Branco, que incluíam a intenção de retorno às suas antigas características, considerando a recente implantação de hotel na edificação do antigo Hotel Johnsher e proposta de criação de uma escola de gastronomia, em outra edificação antiga, como forma de recuperar a vitalidade do início do século XX. Os antigos postes republicanos foram recuperados e replantados ao longo das calçadas, em ambos os lados, reforçando o caráter retrô da paisagem (Imagem 8).



Fonte: Acervo Maria da Graça Rodrigues dos Santos.

FIGURA 8

Rua Barão do Rio Branco após as intervenções do início deste século, com as calçadas alargadas e os postes republicanos iluminados

O exame do Eixo Barão-Riachuelo à luz de documentos contemporâneos

Após a análise do contexto histórico e das ações que orientaram o surgimento e desenvolvimento do Eixo Barão-Riachuelo, com suas características e elementos estruturantes, apresenta-se uma leitura da área à luz dos documentos contemporâneos voltados à preservação do patrimônio e ações de salvaguarda. Com tal fim, o Eixo é examinado pela sua importância na história da cidade, pelo significado da paisagem que se construiu ao longo do tempo, pelas características físicas da sua arquitetura e pela dinâmica social.

No primeiro caso, busca-se o reconhecimento do papel das ruas que o compõem na estruturação do espaço urbano, com base na proposta analítica do

Relatório de Caracterização e Diagnóstico de Valores Patrimoniais integrante do Plano Diretor Municipal do Porto, de 2017 (PORTO, 2018).

O documento português norteia ações posteriores para o desenvolvimento urbano e traz, nas suas diretrizes, contribuições para mudança de perspectiva, no que concerne à salvaguarda do patrimônio de Curitiba. A primeira, corresponde ao entendimento de que, para proteção, é necessário reconhecer o patrimônio para além da sua imagem – fachada do edifício ou de conjuntos –, o que pressupõe o conhecimento de todos os seus elementos constitutivos internos – estrutura, materiais, instalações – e externos, como volumetria e coberturas. A segunda contribuição aponta para a percepção de que o conhecimento e a salvaguarda do patrimônio arquitetônico estão intrinsecamente vinculados com a malha urbana, de modo que os edifícios devem ser compreendidos como parte do processo histórico de desenvolvimento da cidade, de suas transformações e permanências. A terceira está relacionada com o propósito de investigar, caracterizar e buscar estratégias de salvaguarda dos valores patrimoniais, como se propõe no presente texto (PORTO, 2018).

Com base em tal documento e no reconhecimento do processo histórico de formação e desenvolvimento do Eixo Barão-Riachuelo, é possível afirmar que este se configura como área de interesse urbanístico e arquitetônico, composta por trechos exemplares do processo de urbanização e de modernização da paisagem urbana, que apresentam unidades volumétricas morfológicas e construtivas características. Possui vias e praças com traçados peculiares e representativas de fatos históricos importantes, constituindo-se, portanto, em expressão material de tal processo. Desta forma, justifica-se a elaboração de medidas para a sua salvaguarda.

Sob outro aspecto, o documento português reconhece que as diretrizes adotadas em relação ao patrimônio contribuem para a própria estruturação da cidade na atualidade. Ali, o processo de expansão, modernização e desenvolvimento urbano se organizou a partir da cidade antiga. Se os novos modais de transporte e as vias expressas facilitam o deslocamento para as áreas de expansão, a área histórica está incorporada em tal modernização, conforme o que já havia sido preconizado na Carta de Restauro, de 1972 (CURY, 2000). O documento de 1972 aponta, como ação de salvaguarda de centros históricos, a necessidade de reorganizá-los num amplo contexto urbano e territorial e em suas relações e conexões com futuros desenvolvimentos. Neste sentido, as edificações antigas

inserir-se na dinâmica contemporânea, sem prejuízo às suas características mais importantes.

Em Curitiba, não obstante diferenças em relação ao Porto quanto ao tempo histórico e à dimensão física do que a cidade portuguesa define como patrimônio, podem ser observadas outras distinções. Aqui, as ações implementadas no Plano Diretor de 1966 tinham como prioridade a ordenação do crescimento urbano a partir das diretrizes do sistema viário, do uso de solo e do transporte público, fazendo com que o processo de modernização se retirasse do centro. O comércio se diluiu ao longo dos eixos estruturais, formando subcentros e reduzindo a participação da área central nas atividades produtivas.

Se no Porto o centro histórico, preservado como o *core* da cidade, é o núcleo de onde partem as decisões futuras, em Curitiba o setor histórico é um exíguo perímetro da região central, que nem mesmo abrange sua área histórica mais representativa. Além disso, o incremento dado ao transporte público, com a diversificação dos modais em escala e frequência, sobrecarregaram a área central com o tráfego intenso de ônibus. Tal fato acentuou-se no Eixo Barão-Riachuelo, com a passagem do ônibus expresso e a transformação de suas praças em estações de transporte. A escolha contribuiu com a degradação da área e não levou em conta a sua importância na formação do primeiro núcleo urbano e no processo de consolidação da cidade capital. Pela sua localização na confluência com a Avenida Sete de Setembro, importante eixo estrutural, o Eixo Barão-Riachuelo sofreu os efeitos do conflito entre a proteção do patrimônio e a intenção de verticalização, nas imediações da Praça Eufrásio Correia.

Na análise dos aspectos paisagísticos, o Eixo é visto como expressão dos diversos tempos históricos e iniciativas de proteção e transformação urbana. Registra a diversidade das linguagens arquitetônicas, decorrentes dessas transformações, e traduz-se como expressão material de diversos interesses que convergiram – e convergem – na produção do espaço. Tal percepção atrela-se aos princípios da Carta de Cracóvia (UNESCO, 2000), segundo a qual “o patrimônio arquitetônico, urbano ou paisagístico, assim como os elementos que o compõem, resultam de uma dialética entre os diferentes momentos históricos e os respectivos contextos socioculturais”.

A consciência sobre a realidade do lugar e o domínio sobre a memória coletiva são condições necessárias, ainda considerando a Carta de Cracóvia (UNESCO, 2000), para uma sociedade tornar-se responsável pelo processo de

identificação e gestão do seu patrimônio, na medida que o valor atribuído a um bem se altera com o tempo. Tal conhecimento sobre os processos de mudança, transformação e desenvolvimento de um sítio auxiliam na sua gestão, que “consiste na adoção de regulamentos apropriados, na tomada de decisões, que implicam necessariamente em escolhas, e no controle dos resultados”. Em outro ponto, o documento enfatiza o reconhecimento da dinâmica e transformações que ocorrem no espaço: “cada um destes conjuntos patrimoniais deve ser considerado como um todo, com as suas estruturas, os seus espaços e as características socioeconômicas, em processo de contínua evolução e mudança”.



Fonte: Acervo Maria da Graça Rodrigues dos Santos.

FIGURA 9

Praça Generoso Marques. Ponto de ligação das ruas Riachuelo e Barão do Rio Branco

A análise dos elementos arquitetônicos que compõem o conjunto atrela-se inicialmente aos atributos físicos do traçado e de seus elementos constituintes. O eixo compõe-se de duas ruas com características muito distintas. A Rua Riachuelo, como indicado, é expressão da formação da cidade, parte de um tecido irregular e diretriz inicial de antigos caminhos, que nortearam o crescimento. A estrutura da rua, sua largura e calçadas, assim como o padrão de parcelamento ainda expressam esses momentos, a despeito das transformações que ali ocorreram. Os elementos arquitetônicos formam um conjunto sem grandes expressões plásticas,

com exemplares *art déco* e ecléticos, com até cinco pavimentos, predominantemente. A Rua Barão do Rio Branco, por sua vez, configurou-se como a via *belle époque*, que marcou a expansão da cidade no início do século XX, abrigando importantes instituições políticas e atividades econômicas. Também materializou novos padrões urbanísticos com vias mais largas e lotes mais generosos.

Ainda hoje as diferenças entre a Barão e a Riachuelo são perceptíveis, apesar das intervenções ocorridas e da substituição de muitas edificações. Neste caso, a arquitetura desempenha um papel importante, a começar pelo edifício do antigo Paço Municipal, que reúne elemento do repertório *art nouveau*, edificado no auge dessa linguagem, marcando o requinte e a modernidade da capital. À frente do prédio, a escultura do Barão do Rio Branco dirige o olhar para a rua de mesmo nome, que se fecha na fachada da antiga Estação Ferroviária. Entre os dois edifícios – do Paço e da Estação – registram-se alguns dos mais belos exemplares da cidade do período, que expressam as possibilidades técnicas e estéticas da arquitetura local desde o século XIX.

Os edifícios excepcionais são poucos, predominando no eixo edificações isoladas e agrupamentos urbanos mais singelos, remanescentes do ecletismo e do *art déco*. Registra-se a presença de imóveis em ruína e de vazios, decorrentes da perda de dinâmica econômica, assim como de substituições que comprometem a ambiência urbana, quer pela escala, quer pela despreocupação em relação à adoção de uma linguagem que as identifique no universo arquitetônico.

Não obstante, a análise da arquitetura requer um conhecimento prévio e aprofundado de cada um dos exemplares já reconhecidos como UIP, com a possibilidade de incorporação de novos bens que a listagem do patrimônio cultural atual não inclui. Esta necessidade surge frente à possibilidade de identificação e classificação abrangente desse patrimônio e ampliação da participação de outros grupos interessados no processo de preservação e gestão (MASON, 2002). No contexto atual, o conhecimento dos imóveis é precário – consiste em informações sobre período da construção, com eventualmente uma planta baixa esquemática, além de fotos antigas e descrição geral da edificação – ou se encontra disperso em projetos arquitetônicos, quando há a solicitação de intervenção. A grande maioria não tem informações precisas sobre aspectos construtivos – técnicas e materiais –, levantamento arquitetônico e/ou levantamento do estado de conservação completos.

Em sua dimensão social, o eixo é o lugar de encontro de todos os grupos que manifestam interesse nas atividades que ali ocorrem e nas suas potencialidades. Cada um deles enxerga a Barão-Riachuelo segundo seus valores, referências, memórias, interesses e perspectivas. Todos esses elementos interagem num processo de identificação de novos valores para esses bens, sendo muitos desses interesses conflitantes. Na perspectiva da Convenção de Faro (CONSELHO DA EUROPA, 2005), no que concerne ao acesso ao patrimônio cultural e à participação democrática, incentiva-se a atuação de todos os grupos que se sentem representados pelo patrimônio cultural nos processos de identificação, estudo, interpretação, proteção e conservação, ampliando a reflexão e o debate público. Além disso, ressalta-se a indispensabilidade de se levar em conta todos os valores atribuídos ao patrimônio pelos diferentes grupos que participam do processo. Esse reconhecimento reforça a necessidade de ampliação do conhecimento sobre os imóveis, para alargar a possibilidade de avaliação e minimizar conflitos decorrentes de interesses diversos.

Considerações finais

A trajetória da preservação do patrimônio local no âmbito da administração municipal, delimitada pelas autoras (SANTOS; CASTRO, 2020; CASTRO; SANTOS, 2021b), revela um conjunto de iniciativas pontuadas por inovações e acertos, mas, principalmente por desarticulação entre as diversas políticas e ações adotadas e dificuldade de implementação de uma política de salvaguarda contínua e eficaz.

Do que foi observado no texto, as políticas implementadas tiveram o mérito de surgirem atreladas com recomendações internacionais (CASTRO; SANTOS, 2021a), conforme ocorreu, por exemplo, na definição do Setor Histórico, que se inspirou na Carta de Veneza, de 1964 (CURY, 2000), no que concerne à ampliação do conceito de monumento histórico, que incluiu bens isolados, sítios urbanos e rurais, e além de apenas grandes criações, obras modestas com significação cultural, para a sociedade. Destaca-se também o fato de se articularem com outras instâncias de governo, marcada por uma proposta então inovadora de gestão integrada, cujas diretrizes constam na Lei 12.343 (BRASIL, 2010), no que se refere à cooperação entre instâncias governamentais. O documento orienta como estratégia “Fortalecer a gestão das políticas públicas para a cultura, por meio da (...) articulação das esferas dos poderes públicos, o estabelecimento de redes

institucionais das três esferas de governo” (BRASIL, 2010). Tal diretriz esteve presente no projeto Reviver Curitiba, de 1988, que foi desenvolvido em parceria entre o Instituto de Projeto e Planejamento Urbano de Curitiba e a Coordenação do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná.

Contudo, foi observado que, a falta de conhecimento sobre os bens, ou seja, a inexistência de um inventário, cuja importância é tema recorrente em recomendações internacionais desde os anos 1980 (CURY, 2000); a falta de diretrizes claras e a definição de instrumentos concretos de gestão comprometeram a sobrevivência de grande parte desses imóveis.

O primeiro desses dois itens parece ser o calcanhar de Aquiles de todo o processo e o ponto sem o qual não é possível reverter a dificuldade na gestão desse patrimônio, na medida em que impede, até mesmo, a elaboração das diretrizes. Neste sentido, com base nos elementos analisados, e na leitura feita no Eixo Barão-Riachuelo, sugerem-se como iniciativas fundamentais para estabelecer novas bases no processo de proteção e salvaguarda dos bens, o desenvolvimento de pesquisa e levantamento completo dos imóveis, para fins de inventário, concomitantemente com ações de atribuição de valores, ampliando esse leque. Além das definições tradicionais de valor histórico e artístico, considerando a perspectiva de diferentes grupos da sociedade, deve-se levar em conta o modo como reconhecem cada bem, a importância que atribuem, a partir de referências individuais e coletivas, de modo amplo e democrático. Como etapa subsequente, a definição de instrumentos de gestão, como elaboração de normativa para orientar intervenções nos imóveis, ou mesmo projetos amplos de revitalização urbana, deve contemplar características específicas desse patrimônio e o processo histórico do qual faz parte.

Contudo, é importante levar em consideração o fato que as sugestões do texto, para o processo de identificação de valor do patrimônio e de classificação do eixo, incluindo seus edifícios representativos, bem como as recomendações para superar os problemas relacionados, traz conclusões parciais, tendo em vista tratar-se de uma visão unilateral, técnico-acadêmica das autoras. É uma contribuição, na medida que aponta para a necessidade de um novo olhar sobre o patrimônio, com a participação ampla da sociedade organizada nas etapas de classificação e procedimentos para gestão, mas apenas a realização, com propostas e *feedbacks*, pode garantir uma aplicação efetiva.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 12.343, de 2 de dezembro de 2010. Institui o Plano Nacional de Cultura - PNC, cria o Sistema Nacional de Informações e Indicadores Culturais - SNIIC e dá outras providências. Disponível em: <http://www4.planalto.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 20 mar. 2021.

CASTRO, E. A. de; POSSE, Z. C. S. *As virtudes do bem-morar*. Curitiba: Edição das Autoras, 2012.

CASTRO, E. A. de; POSSE, Z. C. S. *Morar nas alturas: a verticalização de Curitiba entre 1930 e 1960*. Curitiba: Edição das Autoras, 2017.

CASTRO, E. A.; SANTOS, M. G. R. O valor do patrimônio como iniciativa de salvaguarda Políticas de preservação em Curitiba: fundamentos e práticas (parte 1). *Arquitextos*. 253.08, ano 22, jun. 2021a.

CASTRO, E. A.; SANTOS, M. G. R. Trajetória da preservação do patrimônio cultural em Curitiba. Um relato de inovações, avanços e simplificações Políticas de preservação em Curitiba: fundamentos e práticas (parte 2). *Arquitextos*. 254.07, ano 22, ago. 2021b.

CECILIO, L. C. de O.; GIACOMINI, C. H.; ROGUSKI, M. O. *A imanência do planejamento e da gestão: a experiência de Curitiba*. Brasília: ENAP, 1999. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/689/1/A%20iman%C3%Aancia%20do%20planejamento%20e%20da%20gest%C3%A3o%20-%20a%20experi%C3%Aancia%20de%20Curitiba.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2021.

CONSELHO DA EUROPA. *Convenção-quadro do conselho da Europa relativa ao valor do patrimônio cultural para a sociedade*. Faro, 2005. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br>. Acesso em: 12 jan. 2020.

CORDOVA, D. Z. *As muitas vistas de uma rua: histórias e políticas de uma paisagem*. Curitiba: Máquina de Escrever, 2014.

CRESTANI, A. M. Z. As faces (in)visíveis da regeneração urbana: rua Riachuelo e a produção de um cenário gentrificado. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 17, n. 33, p. 179-200, 2015.

CURY, I. (org.). *Cartas Patrimoniais*. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

CURITIBA. Lei 2.828/1966. Plano Diretor de Curitiba. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 1966. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Decreto 1.160/1971. Dispõe sobre o setor histórico de Curitiba. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 1971. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Decreto 1.547/1979. Cria o Setor Especial das Unidades de Interesse de Preservação. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Decreto 161/1981. Dispõe sobre isenção do imposto imobiliário relativa a imóveis de valor histórico e cultural. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Decreto 410/1982a. Regulamenta a Lei 6337, de 28 de setembro de 1982. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Decreto 196/1984. Deixa sem efeito os decretos 1547/1979, 161/1981 e 414/1982. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Decreto 185/2000a. Dispõe sobre os critérios de uso e ocupação do solo no Setor Especial Histórico. In: IPPUC. Zoneamento e Uso do Solo. Legislação Municipal. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2015. p. 132-136.

CURITIBA. Decreto 186/2000b. Dispõe sobre Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo e dá outras providências. In: IPPUC. Zoneamento e Uso do Solo. Legislação Municipal. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2015. p. 137-140.

CURITIBA. Decreto 2.044/2012. Dispõe sobre o Procedimento de Inventário de Bens Imóveis do Patrimônio Cultural do Município de Curitiba. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Decreto 360/2019. Dispõe sobre os procedimentos administrativos para os processos de Inventário, Tombamento e Registro para proteção do conjunto de bens de natureza material e imaterial, que compõe o patrimônio cultural do Município de Curitiba. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2019. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Lei 6.337/1982a. Institui o incentivo construtivo para a preservação de imóveis de valor cultural, histórico ou arquitetônico. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CURITIBA. Lei 14.794/2016. Dispõe sobre a proteção do Patrimônio Cultural do Município de Curitiba, cria o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Curitiba [...]. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/>. Acesso em: 25 jan. 2021.

CURITIBA. Processo 01-122251, que solicita o Tombamento do Eixo Barão-Riachuelo. Curitiba, 2018.

CURITIBA. *Projeto Cores da Cidade*. Prefeitura Municipal, 1995.

ESTAÇÃO será na Eufrásio Correia. *Jornal Diário do Paraná*. Curitiba, 9 de junho de 1974. p. 9.

IPPUC. *Arquitetura moderna em Curitiba*. Curitiba, 2003.

IPPUC. *Estudo preliminar para preservação e revitalização da Praça Eufrásio Correia*. Prefeitura Municipal de Curitiba, 1988.

IPPUC. *Plano de Preservação do Patrimônio Cultural | Reviver Curitiba*. Curitiba, jun. 1984.

IPPUC. *Plano de Preservação do Patrimônio Cultural | Reviver Curitiba*. Curitiba, 1985.

IPPUC. *Plano de Revitalização do Setor Histórico de Curitiba*. Curitiba, ago. 1970.

LERNER, Jaime. *A cidade: cenário de encontro*. Curitiba: IPPUC, 1977.

MASON, Randall. *Assessing values in conservation planning: methodological issues and choices*. In: DE LA TORRE, M. (ed.). *Assessing the values of cultural heritage*. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 2002.

ONIBUS expresso. *Jornal Diário do Paraná*. Curitiba, p. 13, 22 maio 1974.

PARANÁ. *Tombamento da Casa Emilio Romani*. Inscrição Tombo 61-II. Processo 62/77. Curitiba, Coordenação do Patrimônio Cultural, SEEC, 6 de março de 1978a.

PARANÁ. *Tombamento da Estação da Estrada de Ferro de Curitiba e Viaduto João Negrão*. Inscrição Tombo 56-II. Processo 57/76. Curitiba, Coordenação do Patrimônio Cultural, SEEC, 13 de agosto de 1976.

PARANÁ. *Tombamento da Praça Eufrásio Correia*. Inscrição Tombo 16-I. Processo 45/74. Curitiba, Coordenação do Patrimônio Cultural, SEEC, 26 de agosto de 1986.

PARANÁ. *Tombamento da sede da Câmara Municipal*. Inscrição Tombo 66-II. Processo 62/77. Curitiba, Coordenação do Patrimônio Cultural, SEEC, 6 de março de 1978b.

PARANÁ. *Tombamento do Sobrado sito à Rua Barão do Rio Branco, 763*. Inscrição Tombo 82-II. Processo 002/85. Curitiba, Coordenação do Patrimônio Cultural, SEEC, 12 de julho de 1985a.

PARANÁ. *Tombamento do Sobrado sito à Rua Barão do Rio Branco, 773*. Inscrição Tombo 83-II. Processo 002/85. Curitiba, Coordenação do Patrimônio Cultural, SEEC, 12 de julho de 1985b.

PARANÁ. *Tombamento do Sobrado sito à Rua Barão do Rio Branco, 805*. Inscrição Tombo 84-II. Processo 002/85. Curitiba, Coordenação do Patrimônio Cultural, SEEC, 12 de julho de 1985c.

PARANÁ. *Tombamento do Sobrado sito à Rua Barão do Rio Branco, 823*. Inscrição Tombo 85-II. Processo 002/85. Curitiba, Coordenação do Patrimônio Cultural, SEEC, 12 de julho de 1985d.

PORTO. Direção Municipal de Urbanismo. *Revisão do Plano Diretor Municipal do Porto*. Valores patrimoniais: relatório de caracterização e diagnóstico. Câmara Municipal do Porto, abr. 2018. Disponível em: <http://www.cm-porto.pt/caracterizacao-e-diagnostico>. Acesso em: 11 jul. 2019.

SANTOS, M. G. R.; CASTRO, E. A. Classification and value in Curitiba's built heritage: new perspectives on a preservation trajectory. In: AMOËDA, Rogério; LIRA, Sérgio; PINHEIRO, Cristina (ed). *Heritage 2020: proceedings of the 7th International Conference on Heritage and Sustainable Development*. Coimbra: Green Lins Institute, 2020, p. 581-90.

UNESCO. *Carta de Cracóvia. Princípios para a conservação e o restauro do patrimônio construído*. Cracóvia, 2000. Disponível em: <http://www.igespar.pt>. Acesso em: 20 mar. 2021.

Maria da Graça Rodrigues dos Santos é Professora do Curso de Pós-Graduação em Patrimônio, Arquitetura e Cultura da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR). Pós-Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Doutora em Estruturas Ambientais Urbanas pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Conservação e Restauro e Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Pós-Graduada em Metodologia de Projeto de Desenvolvimento Municipal e Urbano pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM-RJ). Membro do International Scientific Committee of the Twentieth Century (ICOMOS ISC20C).

Elizabeth Amorim de Castro é Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná (UFPR) e do Curso de Pós-Graduação em Patrimônio, Arquitetura e Cultura da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR). Doutora em História, Mestre em Geografia, Especialista em Gestão Ambiental e Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR.

Como citar:

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