



O DESENHO DA TRAVESSA NESTOR DE CASTRO NO CENTRO DO CONFLITO: UM OLHAR SOBRE AS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO E RENOVAÇÃO URBANA EM CURITIBA (CIDADE, HISTÓRIA E CULTURA EM DISPUTA)

Maria da Graça Rodrigues dos Santos
UEFS | mgrsantos@uefs.br

Elizabeth Amorim de Castro
UFPR | elizabeth.amorim@ufpr.br

Sessão Temática 9: Cidade, história e cultura em disputa

Resumo: Este texto tem como propósito analisar as consequências da política urbana de Curitiba, definidas no Plano Diretor de 1966 (PDC), a partir do exame das mudanças ocorridas na Travessa Nestor de Castro, pontuando-as como ações de preservação do patrimônio e/ou renovação urbana. A escolha da via, originalmente uma pequena rua do centro antigo, decorre do fato de ter sido objeto de grande alteração no seu desenho e papel no sistema viário, proposto após a implantação das novas diretrizes que redirecionaram o desenvolvimento da cidade. As análises partem dos pressupostos que a preservação do patrimônio deve aliar-se ao desenvolvimento urbano e que a alteração imposta no traçado da Travessa Nestor de Castro dificultou sua inserção na malha do centro antigo. Da mesma forma, a falta de uma política mais efetiva sobre a área dificulta a solução do problema, considerando a dinâmica urbana. No desenvolvimento do texto e visando alcançar os objetivos propostos, descrevem-se algumas das principais ações empreendidas na área, que incluíram a Travessa Nestor de Castro, sob a ótica da preservação do patrimônio ou da renovação urbana.

Palavras-chave: centro antigo; preservação do patrimônio; renovação urbana; Travessa Nestor de Castro.

THE DESIGN OF TRAVESSA NESTOR DE CASTRO AT THE CENTER OF THE CONFLICT: A LOOK AT URBAN PRESERVATION AND RENEWAL POLICIES IN CURITIBA

Abstract: *This text aims to analyze the consequences of Curitiba's urban policy as defined in the Master Plan of 1966 (PDC). It focuses on the changes that occurred in Travessa Nestor de Castro, framing these changes as actions of heritage preservation and/or urban renewal. The selection of this particular street—originally a small road in the historical center—was influenced by the significant alterations it underwent in both design and function within the road network, following the implementation of new guidelines that reshaped the city's development. The analysis is grounded in the premise that heritage preservation should be integrated with urban development. It argues that the modifications made to the layout of Travessa Nestor de Castro have hindered its integration into the fabric of the historical center. Additionally, the absence of a more effective policy for the area exacerbates the challenges in addressing these issues, particularly given the dynamic nature of urban environments. To achieve the objectives of this study, the text outlines some of the key actions undertaken in the area, including those involving Travessa Nestor de Castro, from the perspectives of both heritage preservation and urban renewal.*

Keywords: *old center; heritage preservation; urban renewal; Travessa Nestor de Castro*

EL DISEÑO DE LA TRAVESSA NESTOR DE CASTRO EN EL CENTRO DEL CONFLICTO: UNA MIRADA A LAS POLÍTICAS DE CONSERVACIÓN Y RENOVACIÓN URBANA EN CURITIBA

Resumén: *Este texto tiene como propósito analizar las consecuencias de la política urbana de Curitiba, definidas en el Plan Director de 1966 (PDC), a partir del examen de los cambios ocurridos en la Travessa Nestor de Castro, señalándolos como acciones de preservación del patrimonio y/o renovación urbana. La elección de esta vía, originalmente una pequeña calle del centro antiguo, se debe al hecho de haber sido objeto de una gran alteración en su diseño y papel en el sistema viario, propuesto tras la implantación de las nuevas directrices que redirigieron el desarrollo de la ciudad. Los análisis parten de los supuestos de que la preservación del patrimonio debe unirse al desarrollo urbano y que la alteración impuesta en el trazado de la Travessa Nestor de Castro dificultó su inserción en la malla del centro antiguo. De igual manera, la falta de una política más efectiva sobre el área dificulta la solución del problema, considerando la dinámica urbana. En el desarrollo del texto y con el objetivo de alcanzar los objetivos propuestos, se describen algunas de las principales acciones emprendidas en el área, que incluyeron la Travessa Nestor de Castro, desde la óptica de la preservación del patrimonio o de la renovación urbana.*

Palabras clave: *centro antiguo; preservación del patrimonio; renovación urbana; Travessa Nestor de Castro*

INTRODUÇÃO

Este texto tem o propósito analisar as consequências da política urbana de Curitiba, definidas no Plano Diretor de 1966, que comungou intenções de renovação urbana e preservação do patrimônio, pelo exame das mudanças ocorridas na Travessa Nestor de Castro, expressas no seu traçado e na articulação com o tecido do centro antigo

Curitiba experimentou um acentuado crescimento demográfico ao longo do século XX. Entre 1950 e 1960, o número de habitantes dobrou (de 180.575 para 361.309 habitantes), potencializando o processo de expansão territorial e a demanda por melhoramento e ampliação da infraestrutura e dos serviços urbanos, de ordenação do uso do solo e do sistema viário. A cidade apresentava então um “expressivo e desordenado crescimento demográfico e territorial, caracterizado por uma ocupação de baixa densidade populacional, que dificultava a presença de equipamentos e serviços públicos na totalidade do município” (Castro e Santos, 2022, p. 285). Na área central, os problemas estavam relacionados a “congestionamentos ocasionados pela concentração de atividades comerciais e de serviços” e pela estruturação radioconcêntrica do sistema viário, que “impunha a passagem obrigatória pelo centro nos deslocamentos diametrais; e pelo excessivo número de veículos” (idem).

Neste sentido, a década de 1960 demandou uma revisão do Plano de Urbanização elaborado por Alfred Agache em 1943 e, em 1966, foi aprovado o Plano Diretor de Curitiba (PDC – Curitiba, 1966) que buscou solucionar tais problemas a partir do tripé sistema viário, uso de solo e transporte público, além de estabelecer as políticas de renovação urbana e preservação dos setores históricos.

Na área central, e sobretudo na sua porção mais antiga, as ações de implantação do PDC, ocorridas a partir da década de 1970, alteraram de forma expressiva o desenho do centro, principalmente pelas alterações promovidas na Travessa Nestor de Castro, que provocou a descontinuidade do seu tecido urbano e alterou definitivamente a dinâmica local, situação ainda visível, passados quase cinquenta anos.

De modo específico, o texto traz o relato das sucessivas e ineficazes ações empreendidas pela Prefeitura na área, procurando caracterizá-las enquanto políticas de renovação urbana ou preservação, visto tratar-se de área protegida no Decreto 1.160, que instituiu o Setor Especial Histórico, em 1971 (Curitiba, 1971). As análises orientam-se pelos pressupostos que a preservação do patrimônio deve aliar-se ao desenvolvimento urbano e que a alteração imposta no traçado da via – desconsiderando escala, conexões viárias pré-existentes e dinâmica social – dificultou sua inserção na malha do centro antigo. Da mesma forma, a falta de uma política mais efetiva sobre a área dificulta a solução do problema, considerando a dinâmica urbana. Sintetizando, busca-se, com base em tais pressupostos, avaliar em que medida e de que forma as políticas públicas empreendidas ao longo de cinquenta anos no

setor histórico contribuíram ou não para sua preservação. Ou, ao contrário, se encaminharam para a renovação urbana.

O texto apoia-se no pensamento de autores como Gonçalves (2018) e Giovanoni (Kühl, 2013) e recomendações internacionais (Cury, 2000), referente ao primeiro pressuposto e Jacobs (2014) e Proença (2014), que abordam sobre morfologia urbana, entendida como estudo da cidade, considerando a interrelação entre a sua forma, processos de transformação, dinâmica social e participação/atuação dos agentes produtores do espaço urbano.

A estrutura do texto compõe-se com os objetivos específicos, que combinam a contextualização da cidade à época das transformações que levaram à implantação do Plano Diretor, à descrição das mudanças ocorridas na travessa Nestor de Castro e, por fim, à análise dessas mudanças relacionando as intenções de renovação e preservação do Plano, com base nas recomendações e teorias acerca da preservação aliada com o desenvolvimento urbano.

Previamente, discorre-se sobre os fundamentos teóricos que envolvem o texto, com o fim de subsidiar as análises realizadas.

CIDADE, FORMA E DINÂMICA SOCIAL

O cerne das questões aqui abordadas está na percepção sobre a situação de evidente fragmentação urbana nas imediações da Travessa Nestor de Castro, região central de Curitiba. Para encaminhamento do estudo, o arcabouço teórico apresentado busca dar suporte à compreensão do processo de desertificação¹ da via, que dividiu a área histórica em duas partes, e nas iniciativas de modernização ocorridas nos anos 1970, cujas consequências perduram até a atualidade.

Partindo da Carta de Restauo da Itália, de 1972 (Cury, 2000), reconhece-se a importância da integração entre as áreas antigas e novas da cidade, como ação de salvaguarda, visando a preservação da memória e dos valores – sociais e históricos – que estão impregnados nos centros antigos; garantindo sua continuidade no tempo; e permitindo o exercício da cidadania, conforme as demandas da vida contemporânea.

Segundo esse documento, as intervenções nesses ambientes urbanos devem ser precedidas de estudos abrangentes, de caráter histórico-crítico, de modo a não comprometer a sua integridade. Também é importante a análise do seu papel territorial e funcional de modo a não abalar a coesão da área histórica na reestruturação da via, em face a novas necessidades e demandas da cidade contemporânea. Complementarmente e de acordo com as ações de reestruturação e reordenamento viário, algumas perdas podem ocorrer, conforme indica Giovannoni (Kühl, 2013), mas deve-se avaliar o modo como as intervenções são realizadas, as consequências da alteração e, também, a forma e as dimensões dos novos elementos inseridos no espaço. Ao encontro dessas ideias, Gonçalves (2014) destaca que o reconhecimento do valor histórico das áreas antigas (valor de antiguidade) em si, e sua individualização, podem ocasionar a segregação desses espaços, a depender do modo de

gestão. Faz-se importante “a percepção do que permanece e do que se transforma ao longo do tempo, incluindo as relações com os territórios de que fazem parte (idem, p. 37). O autor complementa observando que a patrimonialização² “fratura o real”, ao enaltecer o passado, e lida mal com “natureza mutável da cidade”. Por outro lado, essas áreas que estão sujeitas à realização de transformações, como parte da cidade, devem considerar outros aspectos que costumam ser secundarizados, a exemplo dos usos, que considera como um elemento “determinante para que se assegure a sua vitalidade e para que essas áreas não se constituam como um fator de desagregação urbana” (idem, p. 41).

As ideias de Jane Jacobs (2024) acerca da vitalidade das cidades, reforçam a importância dos usos. Referindo-se a um parque urbano, a autora aponta para a importância do traçado, da dinâmica (presença de pessoas) e da interrelação entre tais elementos:

A intensidade de uso do parque depende em parte do próprio traçado do parque. Mas mesmo essa influência parcial do traçado do parque sobre o uso que se faz dele depende, por sua vez, da presença de pessoas para usá-lo e do momento em que o usam, e isto, por sua vez, depende dos usos da cidade à volta do próprio parque. Além disso, a influência desses usos sobre o parque é apenas em parte a questão de como cada um deles afeta o parque independentemente dos outros; é também em parte a questão de como eles afetam o parque conjuntamente, já que certas combinações estimulam o nível de influência deles sobre seus componentes (idem, p. 286).

Proença (2014), por sua vez, contribui para as discussões desse texto reforçando para a importância da preservação da forma urbana, como possibilidade de leitura da cidade e a observação da “impressão de novos traços, com origem em processos de formação e transformação da cidade em cada momento ou intervalo temporal (idem, p. 33). O autor reconhece que a cidade não é algo imóvel e cristalizado e sua “harmonia mutável” caracteriza-se pelo “constante reacerço e reedificação”. As permanências facilitam a posterior apropriação e reconhecimento da cidade nova pelos habitantes em cada momento, possibilitando que a legibilidade construída pela memória morfológica e “morfogenética dos elementos que compõem a cidade” represente um valor da forma urbana. Neste sentido, retomando o caso da Travessa Nestor de Castro, pode-se refletir sobre o grande impacto da perda dessa memória, em casos que as intervenções extrapolam os limites da cidade absorver as mudanças. Outra consequência é o desaparecimento do sentido de pertencimento por parte dos habitantes da cidade.

Há um outro ponto do pensamento de Gonçalves que auxilia no entendimento das ações ocorridas na Travessa Nestor de Castro. Diz respeito a questões que incluem, mas extrapolam, interesses do capital e ações governamentais, acerca do que complementa

(...).. a desagregação urbana e a segregação das áreas urbanas antigas não são apenas o espelho dos interesses e das investidas do capital ou das debilidades e cedências das estruturas governativas. Elas também refletem o desempenho do mosaico de disciplinas implicadas na gestão urbana e, em particular, a operacionalidade das suas metodologias e dos instrumentos, no âmbito da reabilitação urbana e da salvaguarda patrimonial (Gonçalves, 2018, p.34).

Dois pontos da afirmativa de Gonçalves são importantes na análise das políticas de revitalização aplicadas no centro histórico de Curitiba, em particular na Travessa Nestor de Castro. A primeira delas, quando se refere a “debilidades e cedências das estruturas governativas”, o que parece claro, principalmente considerando o *mea culpa* que acontece posteriormente, no depoimento de uma integrante da equipe técnica de implementação do PDC, já comentado em Castro e Santos (2024), no qual reconheceu a perda causada pelas ações de renovação, principalmente no trecho que escreve:

[...] porque nós, Prefeitura, estragamos todo o centro histórico da cidade, com a passagem daquela ligação com a Augusto Stelfeld. Foi meio criminoso aquilo, feito ali, mas também decorreu da falta de vivência. Poderia ter havido outro jeito [...] (Rischbieter, 1990, p. 6).

O outro ponto que merece destaque no texto diz respeito às metodologias aplicadas nos projetos e planos para a área, que é marcada por uma série de propostas ineficazes, como será visto a seguir.

CURITIBA SE PREPARA PARA GRANDES MUDANÇAS

O Plano Diretor de Curitiba (PDC), aprovado em 1966, buscou responder aos problemas da capital paranaense impondo como diretrizes o planejamento integrado; o desenvolvimento urbano no eixo nordeste sudoeste; a hierarquização de vias; a expansão linear do centro, com vias tangenciais de circulação rápida; a implantação de áreas de uso preferencial, ou exclusivo, de pedestres; a criação de uma paisagem urbana própria; a renovação urbana; e a preservação histórico tradicional (IPPUC, 1966, p.7).

Com esse conjunto de orientações, desenvolveram-se intervenções visando a dinamização da área central, na década de 1970 (Santos e Castro, 2021). Dentre as iniciativas, foram criados dois eixos viários – Estruturais Norte e Sul – tangenciando a área central, absorvendo o tráfego de passagem e um anel de tráfego lento, envolvendo a área central, visando diminuir o fluxo de veículos em ruas, praças e alamedas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres (idem). Também, em 1974, o ônibus expresso passou a circular em corredores exclusivos, trazendo maior rapidez e eficiência no deslocamento, incentivando a população a deixar seus veículos em casa (Castro e Santos, 2021). Em paralelo e inserido na diretriz de preservação patrimonial, foi criado, em 1971, o Setor Histórico, que englobou parte do núcleo inicial da cidade (Decreto 1.160 - Curitiba, 1971).

Tais iniciativas afetaram não apenas o trânsito de veículos, como o próprio tecido urbano do centro antigo, com o prolongamento e alargamento da Travessa Nestor, ocorrido entre 1971 e 1973, visando a organização do sistema viário, para viabilizar a passagem da Estrutural Norte na área central.

ESGARÇA-SE O TECIDO DO CENTRO ANTIGO

A seguir, detalha-se o processo das transformações urbanas que marcaram o Setor Histórico de Curitiba. A Travessa Nestor de Castro, uma das vias mais antigas de Curitiba, estava presente no primeiro registro da cidade, a planta de 1857 (Figura 1). Tratava-se de uma pequena e estreita via com 100m de extensão, localizada entre as ruas José Bonifácio e Rosário, a meio caminho das Igrejas Matriz (depois Catedral) e da Ordem Terceira de São Francisco de Paula.

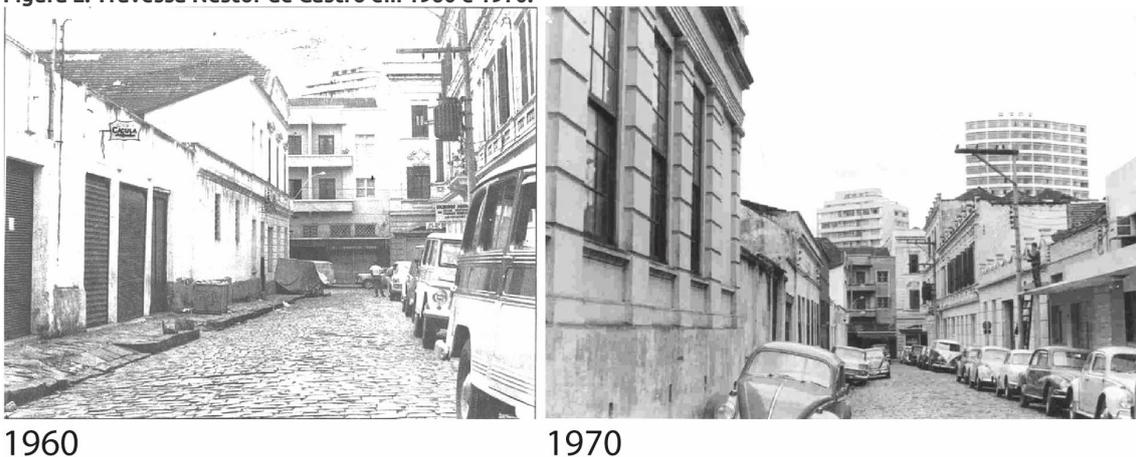
Figura 1: Planta de Curitiba de 1857, destacando a localização da Travessa Nestor de Castro.



Fonte: Casa da Memória/FCC, adaptado pelas autoras.

Nos primeiros anos da década de 1970, a via tornou-se protagonista de uma das principais ações na área central da cidade, vinculada à implantação do Plano Diretor de 1966. A antiga travessa (Figura 2) foi alterada, para permitir a conexão da Rua Barão do Cerro Azul com a Rua Augusto Stelfeld. Com tal fim, foram realizados o alargamento de seu leito, para 17 metros, e seu prolongamento com o rasgo e divisão de duas quadras do centro antigo, deixando como resultado a derrubada de várias edificações, como pode ser visto no mosaico de fotografias de 1969 a 1980 apresentado na Figura 3, além da fragmentação desse tecido urbano, em duas partes bem definidas – à norte e à sul da Travessa (Castro e Santos, 2024).

Figura 2: Travessa Nestor de Castro em 1960 e 1970.



Fonte: Travessa Nestor de Castro, 2024.

Figura 3: Travessa Nestor de Castro: antes, durante e depois do processo de prolongamento e alargamento (1969-1980).



Nota: As imagens da década de 1960 a 1970 mostram a via em seu traçado original, com apenas uma quadra; a de 1972, com a obra iniciada; e a de 1980, já concluída.

Fonte: FCC e IPPUC, adaptado pelas autoras.

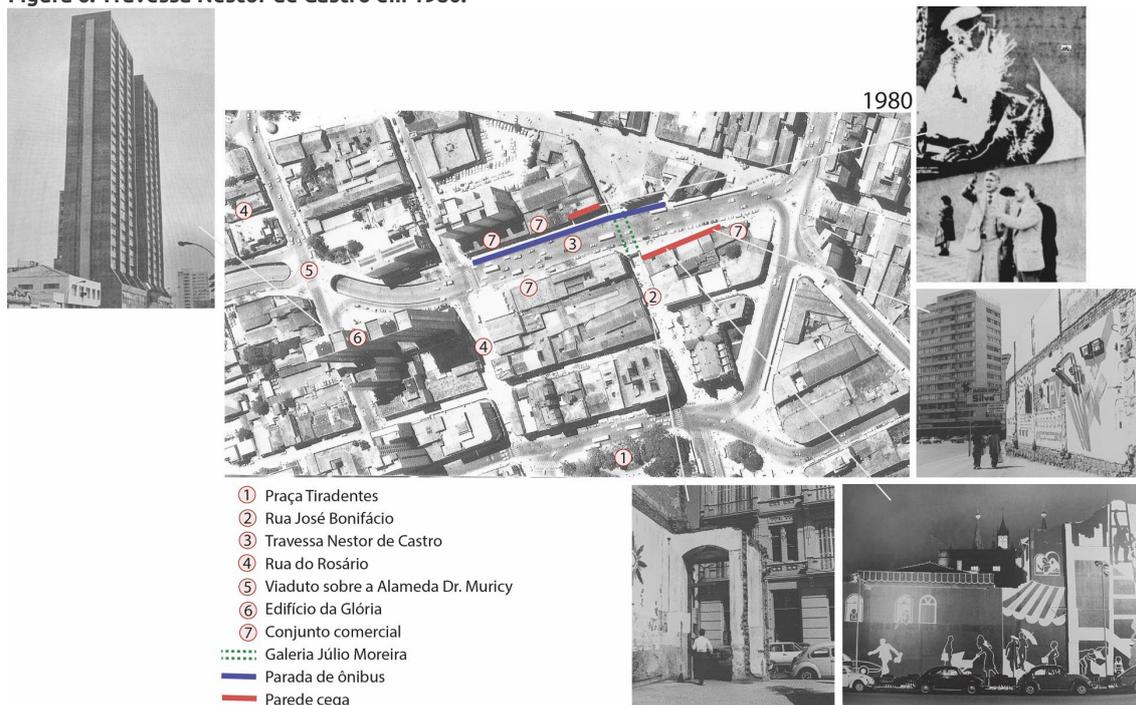
A nova via, inaugurada em 1973, determinou outras duas intervenções. Uma delas, para garantir um fluxo contínuo e separado de veículos, foi a construção de um viaduto, conhecido como trincheira (Figura 4), de 170m de extensão e 12m de largura no cruzamento das alamedas Dr. Muricy e Augusto Stellfeld, que foi rebaixada, causando transtorno nos acessos a muitas moradias tradicionais da região (Aqui as obras [...], 1973; Prosseguem as obras [...], 1972). A outra intervenção, justificada pela velocidade do fluxo de veículos, foi a construção da Galeria Júlio Moreira, uma passagem subterrânea para pedestres, ligando a Rua José Bonifácio com o Largo da Ordem, inaugurada em 1976 (Na primavera [...], 1976), sob a Travessa Nestor de Castro, de modo a possibilitar a continuidade de percurso de pedestres no centro antigo que foi esgarçado com as intervenções, sem comprometer o fluxo dos veículos, “protagonistas” das ações. Em 1976, após a inauguração da Estrutural Norte e a reestruturação do tráfego na área central, grande parte da face norte da Travessa Nestor de Castro passou a abrigar paradas de ônibus (Figura 5).

Figura 4: Estrutural Norte, em primeiro plano o viaduto (trincheira) sobre a Alameda Dr. Muricy; ao fundo, a Travessa Nestor de Castro, em 1973.



Fonte: Hoje, estrutural norte (1973, p.1).

Figura 6: Travessa Nestor de Castro em 1980.



Fonte: FCC; IPPUC (2024); Xavier (1985); e Duarte (2002), adaptado pelas autoras.

A Avenida Estrutural Norte foi projetada pela Rua Augusto Stellfeld, porque a Saldanha Marinho³ ficaria muito próxima do centro da cidade e pelas Avenidas Jaime Reis e Manoel Ribas os cruzamentos teriam soluções muito difíceis e economicamente inviáveis; também foi deixada de lado a hipótese de uma via entre a Saldanha Marinho e a Augusto Stellfeld pois exigiria investimentos bem maiores do que os previstos pelo projeto atual. (Desapropriações [...], 1971. p.5).

A justificativa foi ao encontro do estabelecido no PDC para a Política de Preservação e Revitalização de Setores Históricos-Tradicionais, que definiu como um dos seus objetivos “garantir, na medida do possível”, “a imutabilidade das edificações e dos logradouros quanto a alargamentos, tratamentos dos passeios e leito das ruas” (Lei 2.828, art. 52 e 53 - Curitiba, 1966). Nesse caso, não teria sido “possível” preservar a Travessa Nestor de Castro pela sua localização estratégica e, talvez, pelo elevado custo das outras opções.

Outro aspecto que envolveu o sistema viário foi a alteração promovida em ruas, praças e alamedas, para uso preferencial ou exclusivo de pedestres, cujo objetivo era devolver à população seus lugares de encontro e de fruição, afastando os veículos.

A Figura 7 mostra o conjunto das intervenções urbanísticas realizadas na década de 1970 e evidencia algumas contradições. A Estrutural Norte no trecho que corresponde ao prolongamento e alargamento da Travessa Nestor de Castro, seccionou o Setor Histórico. Sua largura de 17 metros contrasta com a malha viária preexistente e o fluxo rápido dos veículos, sem a presença de semáforos, impedia a circulação de pedestres. A alocação do corredor de transporte coletivo nas ruas Riachuelo e Barão do Rio Branco também foi outra medida que

comprometeu o Setor Histórico, impondo ao local um fluxo intenso de ônibus. As duas intervenções provocaram a degradação dos locais.

Figura 7: A área central de Curitiba e as principais intervenções urbanísticas da década de 1970.



Fonte: IPPUC (1970), adaptado pelas autoras.

As décadas de 1970 e 1980 foram em Curitiba marcadas pela implantação do PDC de 1966, considerando suas diretrizes básicas de desenvolvimento urbano pautadas no sistema viário, uso do solo e transporte coletivo. A área central também foi palco de intervenções importantes, porém, concomitante a elas, a sua degradação foi um tema recorrente e objeto de ações do executivo municipal. Constatou-se que as atividades de serviço e comércio provocavam o esvaziamento da região à noite e nos finais de semana. Para contornar a situação foram realizadas ações como a extensão dos calçadões, as vias de uso exclusivo de pedestres; a reformulação e ampliação da iluminação pública; um novo mobiliário urbano; e o estímulo à criação de pontos de encontro e de atividades culturais (Prefeitura [...], 1987; Curitiba [...], 1987).

As ações da Prefeitura buscando conter a degradação da área central tiveram como objetivo a sua requalificação e a preservação do Patrimônio Cultural. A Travessa Nestor de Castro continuava sendo um “calo” para as administrações públicas, confirmando o *mea culpa* comentado acima. Nem por isso os empreendimentos realizados nas décadas seguintes tiveram a Travessa no centro das atenções.

Em 1984, o Plano de Preservação do Patrimônio Cultural | Reviver Curitiba (IPPUC, 1984), formulado a partir de uma parceria entre Estado e Município, buscou estabelecer medidas de revitalização da Praça Eufrásio Correa e entorno – bem distante da Travessa Nestor de Castro

– resultando em seu tombamento e de quatro edificações, ali localizadas (Santos e Castro, 2021).

Em 1991, foi lançado o Museu de Rua na Travessa Nestor de Castro, inseridos nas comemorações do tricentenário da cidade. Na grande parede cega da face sul, foram pintados três painéis com representação de pinturas de Debret, Elliot e Hübenthal retratando Curitiba em 1927, 1855 e 1888. A face norte recebeu desenhos de Poty, além de uma paisagem de Maria Luiza Taboada, localizada na esquina com a Rua São Francisco (Painéis [...], 1991; Curitiba [...], 1991). As paredes cegas da Nestor de Castro receberam novos painéis de Poty em 1993 e 1996 que permanecem até a atualidade, “Largo da Ordem Cenário da Imigração” e “Curitiba e sua gente”. Este conjunto buscou contar a história da cidade através da arte (Mural [...], 1993; e Inauguração [...], 1996).

OS ANOS 2000 E AS AÇÕES NA ÁREA CENTRAL

A degradação da área central, objeto dos estudos e ações realizados nas décadas de 1980 e 1990, permaneceu sob atenção da municipalidade no início dos anos 2000. Em relação ao zoneamento, uso do solo e sistema viário, algumas medidas merecem destaque. A Lei 9800/2000 consolidou as diretrizes do PDC-1966 ao manter como Setores Especiais (SE) o Histórico e o Preferencial de Pedestres (Art. 50 - IPPUC, 2012). Nos decretos regulamentadores, a área do SE Histórico foi ampliada; foi criado o SE Eixo Barão-Riachuelo e estabelecido o SE Preferencial de Pedestres (Decretos 185, 186 e 187 de 2000, respectivamente - IPPUC, 2015). A Figura 8 mostra tal estruturação e evidencia que a Travessa Nestor de Castro fragmenta tanto o SE Histórico como o SE Preferencial de Pedestres.

Figura 8: Zoneamento, uso do solo e sistema viário da área central e a Travessa Nestor de Castro



Fonte: IPPUC (2024), adaptado pelas autoras.

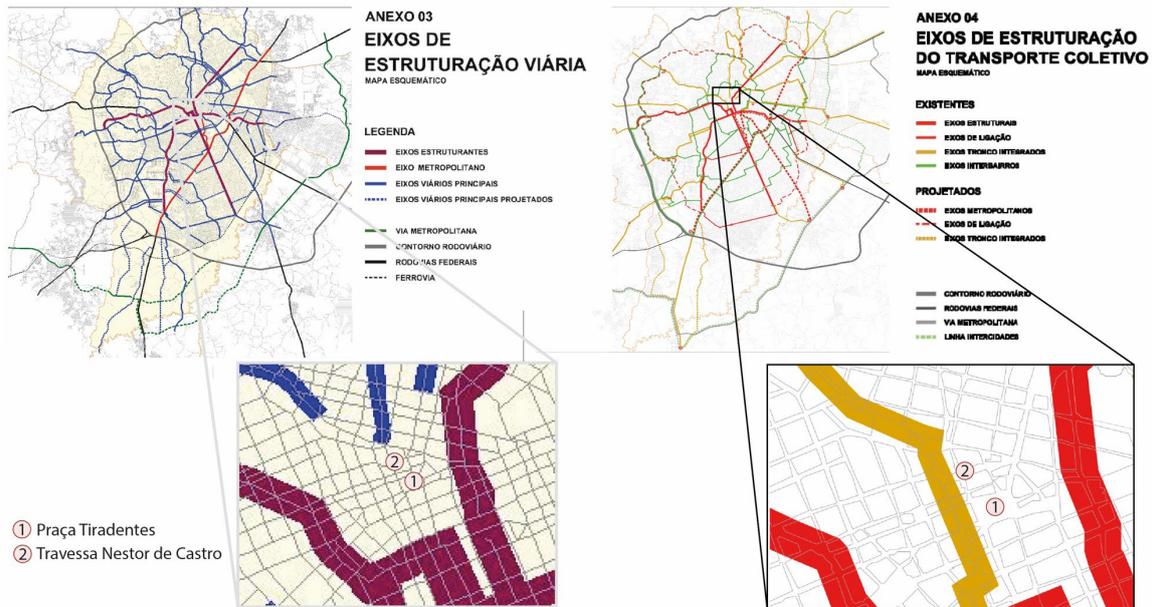
Em 2004, houve a adequação do PDC ao Estatuto da Cidade (Lei 11.266 - Curitiba, 2004) e entre as diretrizes gerais da política urbana estabelecidas constam: elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico; e otimizar o uso das infraestruturas instaladas, em particular as do sistema viário e de transportes (Art. 7).

Várias das políticas do PDC-2004 repercutem na área central e, por consequência, na Travessa Nestor de Castro (Figura 9). A de Estruturação Urbana - visando orientar, ordenar e disciplinar o crescimento da cidade tem, entre vários objetivos, hierarquizar o sistema viário; requalificar o centro tradicional estimulando a implantação de habitações e atividades econômicas, de animação e de lazer; fortalecer a identidade e a paisagem urbana, mantendo escalas de ocupação compatíveis com seus valores naturais, culturais, históricos e paisagísticos; e consolidar e ampliar áreas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres (Art. 9, idem).

Quanto ao sistema viário, o PDC-2004 definiu uma macro hierarquia para "orientar o crescimento e adensamento da Cidade" (art. 13º). Esta foi constituída pelos Eixos de Estruturação Viária, divididos em: I- estruturais – definindo e crescimento e adensamento da cidade; II - metropolitano - de integração da região metropolitana; e III - viários principais – "suporte físico da circulação urbana da Cidade, equilibram a distribuição de fluxos na malha viária e otimizam o potencial das diversas áreas urbanas" (Art. 13). A Travessa Nestor de

Castro não foi enquadrada em nenhuma dessas categorias, passando a ser uma via local e, da mesma forma, não integrou os Eixos de Estruturação do Transporte Coletivo (Art. 14), como mostra a Figura 9. Neste sentido, após 31 anos de sua intervenção, a via perdeu seu protagonismo no sistema viário, situação que foi mantida na revisão do PDC-2015 (Lei 14.771 - Curitiba, 2015).

Figura 9: Eixos de Estruturação Viária e do Transporte Coletivo na adequação do Plano Diretor de 2004, destacando a Travessa Nestor de Castro.



Fonte: Anexos da Lei 14771 (Curitiba, 2015), adaptado pelas autoras.

A requalificação do centro tradicional definida no PDC-2004 (Art. 9, Curitiba, 2004) foi objeto de sucessivos estudos e programas de governo. Entre 2005 e 2008 foi desenvolvido o Plano Preliminar de Requalificação da Área Central (PPRAC), com o objetivo de traçar diretrizes urbanísticas de longo prazo para a região e propor uma “renovação física e funcional”, com “novas áreas preferenciais de pedestres e circuitos que favoreçam à circulação de transportes alternativos não poluentes e outros modais” (IPPUC, 2008, p.67).

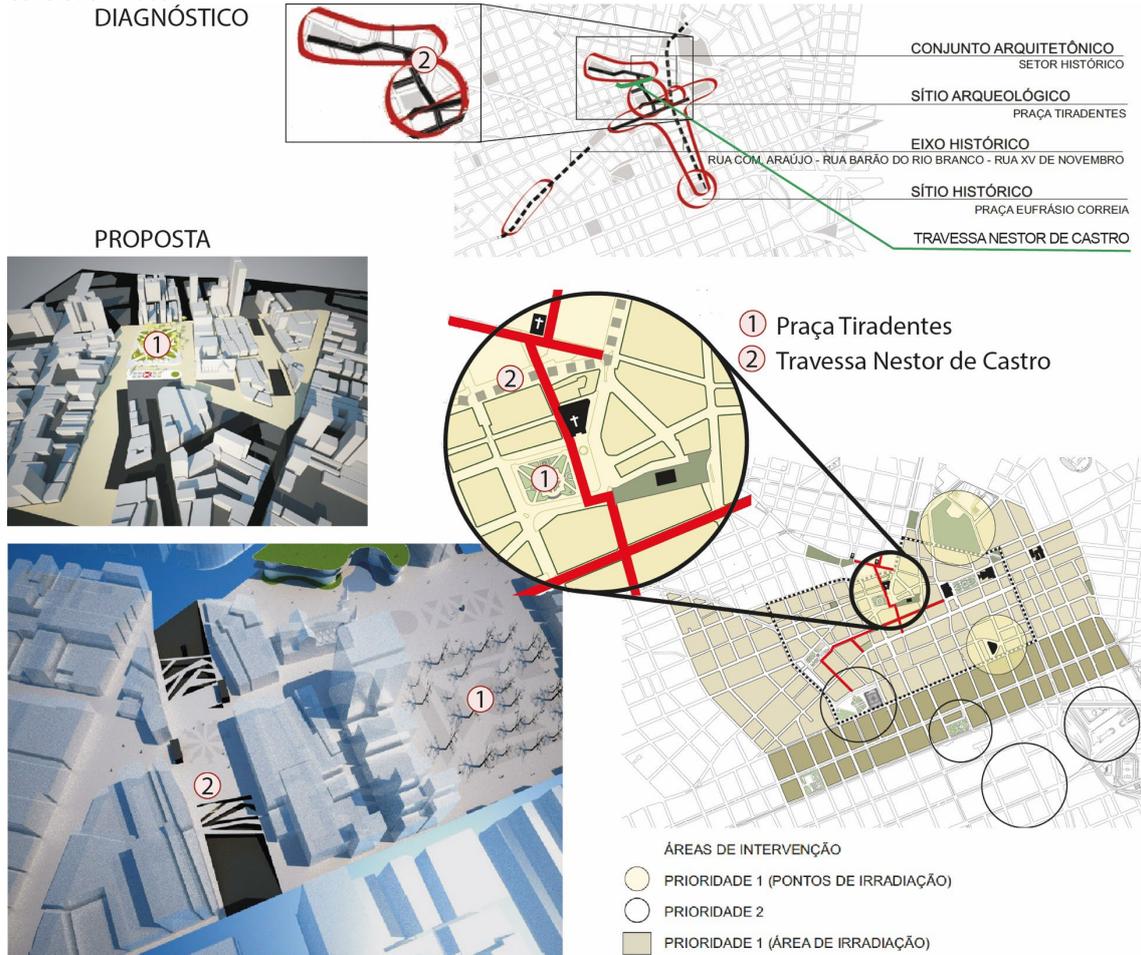
As intervenções aqui apontadas através de simulações, servem de referência ou diretriz de mudança do cenário atual para outro com melhoria visível das condições de qualidade ambiental, socioeconômica, turística e cultural, que impliquem em maior fator de atratividade e segurança aos usuários do centro e revertam o processo de degradação e estagnação de alguns importantes espaços centrais (idem).

O PPRAC considerou a Travessa Nestor de Castro uma via que tangencia a área central e que abriga uma plataforma de transporte coletivo, responsável por 29.384 de desembarques/dia.

No estudo apresentou uma hierarquização dos espaços de relevância histórica e a Travessa Nestor de Castro situa-se na divisa do sítio arqueológico da Praça Tiradentes e do conjunto arquitetônico do Setor Histórico. A compreensão desta fragmentação e a acentuada deterioração da área definiu que o sítio Tiradentes e entorno (que incluiu a Travessa Nestor

de Castro) fosse considerado um dos pontos de Irradiação com prioridade 1 nas ações de intervenção (Figura 10). A proposta, batizada como uma “simulação”, baseou-se na integração da Praça Tiradentes com o calçadão da Rua XV de Novembro e arredores e com o Setor Histórico. Para isso, seria rebaixado o leito da Travessa Nestor de Castro e construída uma travessia de pedestre no nível do calçadão, denominada trincheira (idem). Tal simulação não foi levada adiante.

Figura 10: Hierarquização dos espaços de relevância histórica definida no Plano de Requalificação da área central em 2008.



Nota: No PPRAC há a compreensão que a Travessa Nestor de Castro impede a continuidade entre a Praça Tiradentes e o Setor Histórico (Diagnóstico). Para reverter tal situação, propõe-se a requalificação da região com a ampliação da área exclusiva de pedestres e o rebaixamento do leito da Travessa Nestor de Castro (proposta).

Fonte: IPPUC (2008), adaptado pelas autoras

Em paralelo ao PPRAC, a municipalidade criou o Programa Marco Zero (2005-2008) que buscou “dar continuidade a um processo de revitalização dos espaços públicos e privados degradados da área central” priorizando o Setor Histórico e a Praça Tiradentes e seu entorno (Curitiba, 2008). Outros programas foram implantados na sequência com propósitos muito semelhantes. O Novo Centro (2009-2012) propôs uma revitalização da Área Central com ênfase no Setor Histórico com pintura das fachadas de alguns imóveis (Curitiba, 2012). Já o Rosto da Cidade de Combate à Poluição Visual, à Pichação e à Degradação da Cidade (2019-2024) buscou promover a pintura ou limpeza para remover a pichação dos imóveis nela

inseridos (Curitiba, 2019). Todos fizeram intervenções superficiais e nenhum enfrentou a Travessa Nestor de Castro. Neste sentido, apesar do diagnóstico do PPRAC, a via não recebeu intervenção.

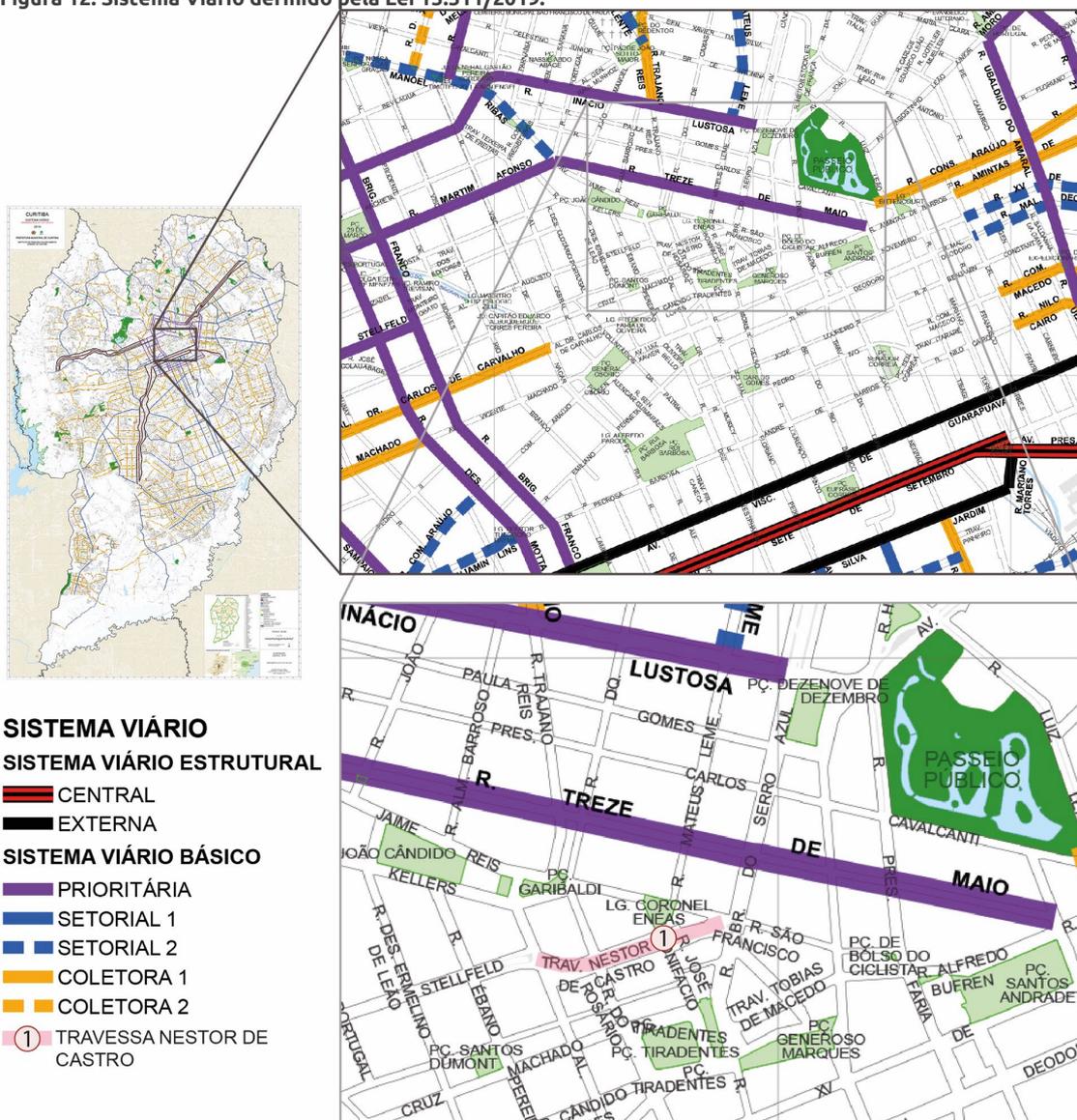
Em 2019, foi estabelecido um novo zoneamento, uso e ocupação do solo para a cidade (Lei 15.511 – Curitiba, 2019a), com o “objetivo de orientar e ordenar o seu crescimento”, atendendo aos “princípios da política de desenvolvimento urbano estabelecidos pelo Plano Diretor de Curitiba”. Em seu artigo 3º, inciso III, a Lei orienta para a fomentação da preservação do patrimônio cultural, paisagístico e natural, mediante o desenvolvimento de “políticas adequadas e equilibradas”; e no inciso IV, trata do fortalecimento da “identidade da paisagem urbana, mantendo escalas de ocupação compatíveis com seus valores naturais, culturais, históricos e paisagísticos”.

Com a nova legislação, a Travessa Nestor de Castro, em duas de suas quadras, insere-se na Zona Histórica da cidade (ZH - Figura 11), permanecendo, contudo, o impacto da subdivisão descrita anteriormente. A ZH corresponde ao que se define como “centro tradicional da cidade”, caracterizado

pela grande concentração e variedade de atividades e funções urbanas, onde se pretende requalificar a zona e o patrimônio imobiliário local, privilegiando o pedestre, oferecendo áreas de estacionamento compatíveis com a necessidade do comércio e serviços locais e promovendo o aumento do uso habitacional (idem, Art. 35).

Da mesma forma, a Travessa Nestor de Castro fragmenta o Setor Preferencial de Pedestres, como já havia sido constatado no PPRAC.

Figura 12: Sistema Viário definido pela Lei 15.511/2019.



Fonte: Anexo da Lei 15.511 (Curitiba, 2019), adaptado pelas autoras.

Em janeiro de 2024, a municipalidade anunciou o “Rua da Memória”, integrante do projeto de Renovação Urbana do Setor Histórico de Curitiba, visando “criar um espaço urbano que facilite o desenvolvimento de atividades coletivas, sociabilidades, relações culturais e de identidade” (IPPUC, 2024). Com a intenção de conectar dois equipamentos culturais, o Memorial de Curitiba e a Casa da Memória, a prefeitura desapropriou um conjunto de imóveis de pequeno porte e pretende construir um corredor de ligação. As justificativas giram em torno dos mesmos argumentos do PPRAC-2008: integração da Zona Histórica com a Praça Tiradentes e a melhoria da região. A notícia veio acompanhada de diversas imagens, plantas e perspectivas, que mostram uma proposta de construção de uma trincheira, nos moldes da proposta de 2008. No entanto, o texto da notícia é bem menos explicativo que as imagens:

estão sendo programadas várias adequações para acontecer na Travessa Nestor de Castro, no Centro, para favorecer a mobilidade urbana. Com a primeira etapa concluída pelo IPPUC, o projeto tem objetivo de melhorar a condição urbanística do local, incentivando o uso de moradias, atraindo investimentos e potencializando a economia, turismo e patrimônio histórico.

A primeira etapa do projeto da Rua da Memória foi concluída pelo IPPUC e encaminhada à Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMMA) para análise do orçamento e posterior licitação da obra.

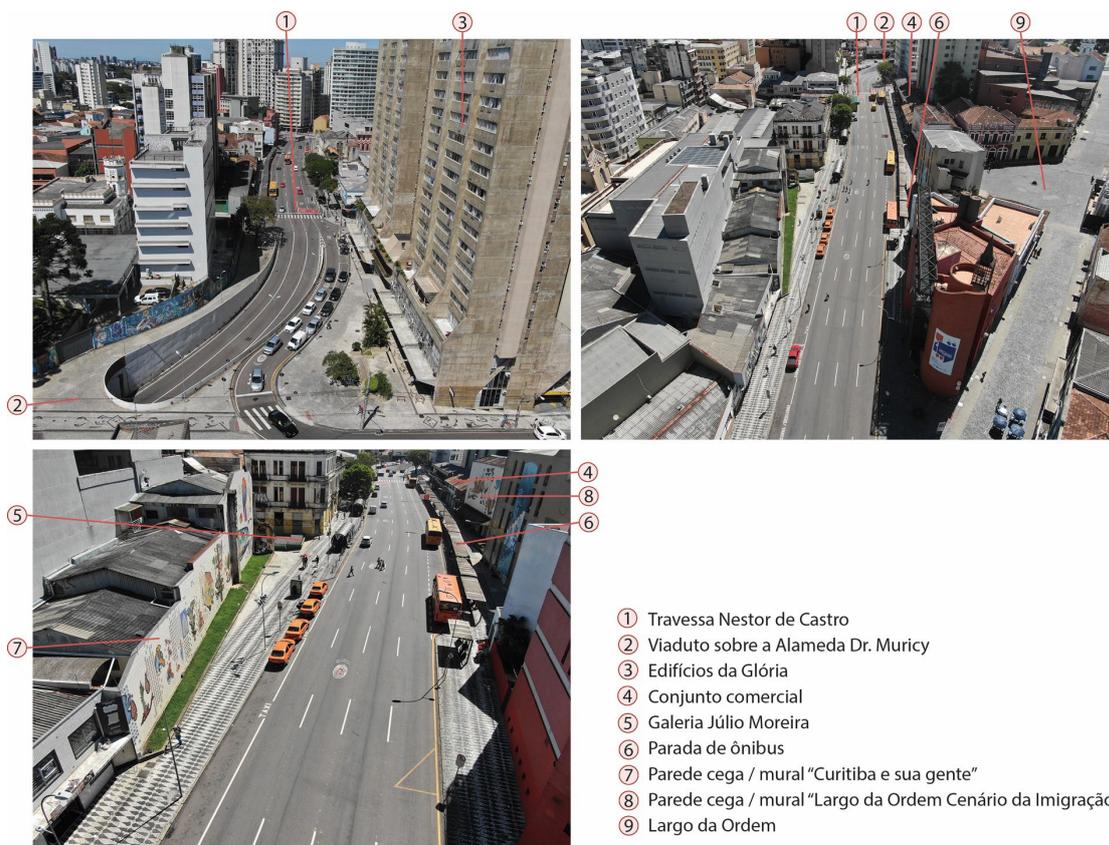
Nesta fase ainda estão previstas possibilidades de eventuais ajustes que se façam necessários. O prazo estimado para execução da obra nesta primeira etapa é de oito meses. (idem)

Passados quase 60 anos da aprovação do PDC-1966, onde a municipalidade comprometeu-se em promover a preservação do patrimônio aliado com a renovação urbana, ainda são aguardados “ajustes” nas ações e na efetiva requalificação⁴ da Travessa Nestor de Castro.

Na atualidade, conforme se constata nas Figuras 13 e 14, a Travessa Nestor de Castro configura-se como uma via de porte médio que faz a ligação entre as ruas Barão de Cerro Azul, sentido Centro Cívico, e Augusto Stelfeld, sentido bairro, com alto fluxo de veículos e velocidade relativamente alta. Desta forma, causa estranheza a sua classificação como via local no sistema viário, pela Lei 15.511/2019, indicada na Figura 12.

A série de imagens das Figuras 13 e 14 auxiliam na compreensão das características da rua e sua configuração. Do ponto de vista material, o desenho da Travessa Nestor de Castro é de um corredor viário, claramente desarticulado do tecido dos trechos laterais do centro antigo, o que se observa até pelo tipo de pavimentação – asfalto e paralelepípedo de granito, respectivamente – com sinalização viária distinta; apresenta trechos de corte e contenção na via, para implantação da “trincheira” de articulação da Rua Augusto Stelfeld, com grande desnível (mais de dois metros), que impedem o acesso direto de pedestres e veículos e originalmente comprometeram a articulação das vias do centro antigo. As edificações das laterais da via, são, na maioria, empenas cegas de antigos sobrados, que não eram voltadas para a Travessa, revestidas com painéis artísticos, conforme comentado anteriormente, que servem apenas para compor fotografias da área, uma vez que a fruição artística não se realiza na velocidade dos veículos que passam, com moradores e visitantes da cidade. Sob o aspecto da dinâmica urbana, não há um ponto de encontro e convívio; apenas pontos de ônibus e táxis. No lugar de cidadãos, usuários do transporte.

Figura 13: Travessa Nestor de Castro em 2023.



Fonte: Andrade (2023), adaptado pelas autoras.

Figura 14: Travessa Nestor de Castro em 2023.



Fonte: Andrade (2023), adaptado pelas autoras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O texto buscou demonstrar a ineficácia das políticas da administração local no que tange à preservação do centro antigo e, principalmente, a incapacidade da recuperação da urbanidade da Travessa Nestor de Castro.

A esta situação que perdura há mais de 50 anos, não cabem apenas ações de requalificação, termo que foi empregado anteriormente. Não se trata apenas de recuperar a vitalidade, porque se passaram muitos anos – décadas – e a cidade se transformou acentuadamente no período; a memória do lugar já não existe. A dinâmica anterior (1970) correspondia a uma cidade com 609.086 habitantes (Ultramar e Moura, 1994) e, atualmente, Curitiba é uma metrópole, com uma população estimada de 1.829.225, segundo dados do IBGE (2024). A ação se enquadra melhor sob os rótulos de *reestruturação urbanística* e *reordenamento viário*, indicados na Carta do Restauro (1972 – Cury, 2000). O primeiro desses rótulos pressupõe a “reestruturação das relações existentes entre centro histórico e desenvolvimento urbanístico e edílico contemporâneos” (idem, p17). Em relação à Travessa Nestor de Castro, é possível afirmar que algumas ações foram parcialmente efetivadas, com a construção de edificações novas e a utilização da área com usos de característica cultural. Mas não são suficientes, apenas favorecem essa reestruturação.

O segundo rótulo para as ações na área, ainda de acordo com a Carta, é o reordenamento viário, entendido como análise e revisão

das comunicações viárias e dos fluxos de tráfego a que a estrutura estiver submetida, com o fim primordial de reduzir seus aspectos patológicos e de reconduzir o uso do centro histórico a funções compatíveis com os usos de outros tempos⁵ (idem, p. 18).

O reordenamento viário é o ponto mais sensível das ações, até porque o problema surgiu a partir do privilégio dado ao sistema viário. Estas ações, no caso da Travessa Nestor de Castro, requerem um diagnóstico prévio, para estudar alternativas de mudança, considerando articulação entre as vias existentes, redimensionamento e fluxos, para assim desempenhar um papel efetivo de via local. Mas, esse reordenamento em si não encerra as ações. Deve se aliar com a reestruturação urbanística, buscando não apenas integração das atividades do lugar com as do entorno, mas também promover a construção de novas edificações e espaços de convívio e/ou recuperação e o reuso de edificações antigas. Considerando que a trajetória das tentativas de recuperação da Travessa Nestor de Castro caracterizou-se por iniciativas pontuais e isoladas – abarcando, quando muito, o entorno imediato – reconhece-se a necessidade de inserir a intenção de mudanças em planos e projetos urbanísticos mais abrangentes, com definição clara de ações de curto, médio e longo prazo. Neste último caso inclui-se a dinamização do lugar, que não acontece na transformação ou inauguração de museus e novos espaços. Os espaços são recriados na medida que vão sendo percebidos e apropriados pela população, que aos poucos resgata antigas memórias, as quais podem ser estimuladas com ações culturais – que recuperem imagens pretéritas do lugar e gerem novas –, garantindo assim o sentido de pertencimento destruído nos anos 1970. A partir daí, devem

ser definidas estratégias de dinamização, mediante criação de lugares de convívio, que podem ser obtidos num sistema articulado de vias, que as pessoas possam transitar em segurança,

REFERÊNCIAS

AQUI AS OBRAS que Curitiba vai ganhar no seu aniversário. **Diário da Tarde**. Curitiba, 22 mar. 1973.

ANDRADE, Matheus. **Levantamento fotográfico da Travessa Nestor de Castro**. Curitiba, 7 nov. 2023.

CASTRO, Elizabeth Amorim de; SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos. "A face moderna de Curitiba pelas ações na área central, nos anos 1970". In: ALBUQUERQUE E MELO, Alcilia Afonso de; VIDAL, de Nazaré Chaves de Souza Pont (org.). **Conexões modernas no Brasil: documentar, conservar, conectar**. Campina Grande: EDUFCG, 2022, p.277-299.

_____. "Os dois lados da moeda: renovação e preservação no Plano Diretor de Curitiba (1966)". **Oculum Ensaios**. Campinas, v. 21, e247432, 2024, p. 1-14. Disponível: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v21e2024a7432>.

_____. "Preservando o patrimônio. Uma alternativa contemporânea. Políticas de preservação em Curitiba: fundamentos e práticas (parte 3)". **Arquitextos**. São Paulo, ano 22, n.255.07, Vitruvius, ago. 2021. Disponível: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/22.255/8236>>.

CURITIBA ganha um novo centro. **Correio de Notícias**. Curitiba, 8 mar. 1987. p.24.

_____, cidade da memória estampada nas suas paredes. **Jornal do Estado**. 12 jul. 1991, p.25.

_____. **Decreto 1.160/1971**, que dispõe sobre o setor histórico de Curitiba. Curitiba, 1971. Disponível: <https://leismunicipais.com.br>, acesso: 18/08/2019.

_____. **Lei 11.266/2004**, adequação do Plano Diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade. Curitiba, 2004.

_____. **Lei 15.511**. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor de Curitiba. Curitiba. 2015.

_____. **Lei 15.388**. Institui o Programa Rosto da Cidade de Combate à Poluição Visual, à Pichação e Degradação da Cidade, no Município de Curitiba e dá outras providências. Curitiba. 2019.

_____. **Lei 15.511/2019**, zoneamento, uso e ocupação do solo no Município de Curitiba. Curitiba, 2019a.

_____. **Lei 2.828/1966** – Plano Diretor de Curitiba. Curitiba, 31 jul. 1966 <<https://leismunicipais.com.br>>.

_____. **Relatório de Gestão** da Prefeitura Municipal de Curitiba. Curitiba: PMC, 2008.

- _____. **Relatório de Gestão** da Prefeitura Municipal de Curitiba. Curitiba: PMC, 2012.
- CURY, Isabelle. **Cartas patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.
- DESAPROPRIAÇÕES estão com estudos concluídos. **Diário da Tarde**. Curitiba, 14 jul. 1971. p.5
- DUARTE, Olavo; GUINSKI. **Imagens da evolução de Curitiba**. Curitiba: O. Duarte, 2002.
- FCC. **Acervo fotográfico da Casa da Memória**. Curitiba, 2024.
- GONÇALVES, Adelino. **Patrimônio urbanístico e desenvolvimento, uma década de estudos sobre a dimensão urbana do patrimônio**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2018.
- HOJE, estrutural norte. **Diário da Tarde**. Curitiba, 30 mar. 1973. p.3.
- IBGE. **Panorama; População Estimada**. Censo 2022. Disponível: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>. Acesso: 7 out. 2024.
- INAUGURAÇÃO da obra de Poty será amanhã. **Gazeta do Povo**. Curitiba, 1 mai. 1996.
- INAUGURADO mais um painel como meio decorativo. **Diário do Paraná**. Curitiba, 29 dez. 1978.
- IPPUC. **Plano de Preservação do Patrimônio Cultural | Reviver Curitiba**. Curitiba, jun. 1984.
- _____. **Plano de Revitalização do Setor Histórico de Curitiba**. Curitiba, ago. 1970.
- _____. **Plano Preliminar de Requalificação da Área Central**. Curitiba, 2008.
- _____. **Plataforma GEOCURITIBA**. Curitiba, 2024. Disponível: <https://geocuritiba.ippuc.org.br/portal/apps/sites/#/geocuritiba>. Acesso: 7 out. 2024.
- _____. **Proposta das Diretrizes Básicas do Plano Diretor**. Curitiba: IPPUC, 1966.
- _____. **Rua da Memória, no Setor Histórico de Curitiba, vai conectar história e Cultura**. Curitiba, 2024. Disponível: <https://www.ippuc.org.br/noticias/rua-da-memoria-no-setor-historico-de-curitiba-vai-conectar-historia-e-cultura>. Acesso: 31 out. 2024.
- _____. **Uso do Solo – Lei 9800 e Leis Complementares da Legislação de Uso do Solo**. Curitiba, 2012.
- _____. **Zoneamento e Uso do Solo – Legislação Municipal**. Curitiba, 2015.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

KÜHL, Beatriz M. **Gustavo Giovanoni**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2013.

MURAL do Poty inaugura hoje a Rua Museu. **O Estado do Paraná**. Curitiba, 29 jun. 1993.

NA PRIMAVERA Curitiba ganha um teatro. **Diário do Paraná**. Curitiba, 19 ago. 1976.

PAINÉIS contam historia de Curitiba. **O Estado do Paraná**. Curitiba, 18 jul. 1991.

PAINEL em homenagem a Viaro. **Correio de Notícias**. Curitiba, 18 ago. 1978. p. 2.

PINTEREST. **Travessa Nestor de Castro**. Disponível: <https://br.pinterest.com/>. Acesso: 31 ou.2024.

PREFEITURA vai recuperar o centro. **Correio de Notícias**. Curitiba, 7 mar. 1987. p.3.

PROENÇA, Sergio B. "A resistência da forma urbana". In: COELHO, Carlos D. **O tempo e a forma. Cadernos de Morfologia Urbana 2**. Lisboa: Argumentum, 2014.

PROSEGUEM as obras da nova trincheira. **Diário do Paraná**, Curitiba, 7 jul. 1972.

RUAS que mudam. **Diário da Tarde**. Curitiba, 14 fev. 1976. p.3.

SANTOS, Maria da Graça Rodrigues dos; CASTRO, Elizabeth Amorim de. "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: <https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/1326>.

ULTRAMARI, Clóvis; **Moura, Rosa. Metrôpole, Curitiba teoria e prática**. Curitiba: IPARDES, 1994.

XAVIER, Alberto. **Arquitetura Moderna em Curitiba**. São Paulo: Pini; Curitiba: FCC, 1985.

¹ A definição decorre do fato da Travessa Nestor de Castro, que abriga um Terminal de Ônibus, com dezenas de linhas, passadas as horas de pico, de chegada e partida de ônibus, ficar deserta. O lugar não oferece atrativos que favoreçam a permanência de cidadãos, afora interesses específicos.

² Aqui entendida como o processo de institucionalização e proteção de áreas históricas.

³ Paralela à Travessa Nestor de Castro.

⁴ Termo empregado para designar ações que possibilitem a retomada da vitalidade de um determinado ambiente urbano, fazendo-o recuperar a vitalidade anterior.

5 Grifo nosso. A interpretação dessa afirmativa, neste texto, é de que se deve ter cuidado com os usos e atividades desenvolvidas nas edificações e espaço urbano, de modo a não comprometer sua integridade física.