

Os 40 anos do calçadão da XV

Raul Guilherme Urban (*)

Sexta-feira, 19 de maio de 1972

18h – Um exército de operários da Prefeitura de Curitiba, transportado em caminhões, juntamente com ferramentas e outros implementos, chega à rua XV de Novembro para interditá-la à passagem de veículos. A missão: construir o primeiro calçadão exclusivo para pedestres do Brasil.

A cidade vivia em meio à polêmica entre a intenção municipal de devolver um grande trecho da rua aos pedestres e a resistência de comerciantes, que alegavam ser prejudicados quanto às vendas.

O então prefeito Jaime Lerner obteve aval da União Internacional dos Arquitetos, que reconheceu o pioneirismo brasileiro da humanização urbana.

Saem os carros, que dão lugar à escala do homem a pé. A obra de 1972 marcou pela primeira vez uma posição coletiva dos curitibanos, dispostos a discutir a vida urbana, tomando parte das decisões da cidade e tomando também- mesmo que simbolicamente – posse de seu espaço de vida.

Começo da década de 1970 – A rua XV é o endereço das lojas finas, dos muitos cafés e do desfile de automóveis.

De repente, a transformação. A rua XV, que presenciou inúmeras manifestações estudantis, políticas, sindicais, ou desfiles cívicos, torna-se a praia de todas. Ponto de encontro, endereço da cultura e do lazer, em que o veículo não é mais personagem de destaque.

Outono, sábado, 20 de maio de 1972

Numa manhã cinzenta e úmida de maio, a rua é entregue à população sem festa nem pompa. Curitiba, então com cerca de 500 mil habitantes, ganha a primeira via exclusiva para pedestres. A ideia, trazida da Europa, foi motivo de contínuas discussões pela imprensa e os segmentos produtivos organizados. Uma ideia nascida em 1971, quando pela primeira vez foi aventada a possibilidade de transformar a rua num jardim.

O bloqueio da rua XV não se constituiu em um ato isolado, mas com o objetivo de gradativamente devolver a pequena área central ao pedestre, que se via prejudicado pelo intenso movimento de veículos numa área de poucos quilômetros quadrados. Além do prefeito Jaime Lerner, a iniciativa foi liderada pelos arquitetos Abrão Assad, Lubomir Ficinski Dunin, Carlos Eduardo Ceneviva e Marcos Prado (então diretor do Detran).

As obras foram tocadas rapidamente, e já no dia 24 de maio os comerciantes, ouvidos pela imprensa, falavam dos benefícios, revelando um discreto aumento de vendas. Elogio também feito pelos primeiros pedestres que se arriscaram a andar no que ainda pouco antes era o leito da rua por onde trafegavam centenas de carros.

E só um ano depois de implantado o calçadão entre a rua Ébano Pereira e a avenida Marechal Floriano, já em 1973, também foi bloqueada aos carros a avenida Luís Xavier – então ponto de concentração de cafés, hotéis e da chamada Cinelândia – por causa da concentração dos inúmeros cinemas de então, na rua ou proximidades (Palácio, Ópera, Curitiba, Arlequim, Avenida).

Até 1972, a rua XV era o escoadouro natural de linhas de ônibus que trafegavam no sentido oeste / leste – como a linha Vicente Machado-Detran, por exemplo -, bem como endereço tradicional do *footing* motorizado feito com os veículos então – os importados Buick, Oldsmobile, Standart Vanguard, Ford Taunus, De Soto, Packard, Ford e Chevrolet, entre outros; e os pioneiros exemplares da indústria automobilística brasileira – DKW Vemag, Renault/Willys Dauphine e Gordini, Simca Chambord, Volkswagen, e mais adiante Dodge Charger, Ford Corcel, Chrysler Esplanada ou VW Zé-do-Caixaão e Chevrolet Opala – citando apenas alguns.

O calçadão recém-implantado ganha moderno mobiliário urbano, predominando o acrílico. Domos e luminárias são marca registrada do novo visual. Nos meses seguintes, o bloqueio estende-se, na rua XV, até a rua Barão do Rio Branco e, mais adiante, até a rua Presidente Faria. Também fecham-se as transversais – rua Monsenhor Celso (trecho entre a rua Marechal Deodoro e a Praça Tiradentes); a travessa Oliveira Bello, integrando-a à praça Zacarias, além da rua que margeia o casario paralelo às praças Generoso Marques e Borges de Macedo. Também é redesenhado o espaço do Marco erro, em frente à Catedral.

Cronologia dos novos tempos

Início de 1974 – Concluídas as obras do calçadão da rua Senador Alencar, ligando as praças Osório e Rui Barbosa. A praça Rui Barbosa, simultaneamente, também passa por obras de remodelação, abrigando o maior terminal central do Sistema de Transporte Urbano –

particularmente o Sistema Expresso. Assim, o pedestre pode ir da praça Rui Barbosa ao Setor Histórico, atravessando apenas poucos cruzamentos transversais ainda abertos aos carros.

1996 – Concluídas as obras de remodelação da praça Rui Barbosa, transformado em esplanada e dotado de completo mobiliário urbano, destacando-se as estações-tubo recém-implantadas, que abrigam os usuários dos ônibus expressos biarticulados então com 24,5 metros de comprimento. Ainda na praça em alguns pontos dotados de domos de acrílico, estes também dão lugar aos tubos, permitindo embarques e desembarques em nível.

1997 – Durante o ano, a Prefeitura conclui o calçadão da rua XV, fechando o trecho que vai da rua Monsenhor Celso à rua Presidente Faria. O trecho praça Osório / Monsenhor Celso foi executado em 1972.

Em agosto, a Prefeitura anuncia a revitalização do centro urbano a partir da rua Comendador Araújo, com a instalação da primeira pista tátil, para deficientes visuais, no trecho entre o Instituto Paranaense de Cegos, no Batel, e a rua Visconde de Nacar. As obras, executadas em seis meses, exigiram investimentos de R\$ 514 mil.

Início de 1999 - Obras de revitalização do calçadão da rua XV e da praça Osório. Essa é a primeira vez que o complexo passa por completa remodelação, 27 anos após a implantação. Também anuncia a instalação de câmeras de vídeo, monitoradas numa central construída na praça, visando à redução de assaltos a pedestres.

2000 – Durante todo o ano continuam as obras no centro. Ao longo da rua reformam-se as redes subterrâneas de água, esgoto, energia elétrica, telefonia e telecomunicações. Instala-se novo piso em *petit-pavé*, e troca-se o mobiliário urbano. A praça Osório ganha a central de monitoramento e também sofre reforma paisagística, ganhando cancha poliesportiva.

31 de março de 2001 – Dentro dos festejos dos 307 anos da cidade, são entregues as obras na nova rua XV e praça Osório, além do conjunto que abriga café, lanchonete, bancas de revista e a Boca do Brilho, onde trabalham os lustradores de calçados.

Sábado, 19 de maio de 2012 – O calçadão da rua XV, pioneiro no Brasil e copiado por outras cidades em todo o país, comemora seus 40 anos de instalação.

Memória Histórica

Rua XV existe desde o século XIX

A rua que, conforme esparsos registros, surgiu no século XIX, ganhou diversos nomes no andar do tempo, por causa de questões políticas. A Rua das Flores é nominada em documentos de 26 de julho de 1854, quando Curitiba foi oficialmente declarada a capital da Província do Paraná. A emancipação política, deixando de ser a Quinta Comarca de São Paulo, ocorreu em 19 de dezembro de 1853. A Rua das Flores citada no documento tinha só três quadras, e o trecho ia da então rua da Assembléia (hoje alameda Doutor Muricy) à então inexistente e atualrua Barão do Rio Branco, que, aberta pouco depois, ganharia originalmente o nome de rua da Liberdade.

Era um tempo em que a cidade contava com apenas 308 casas – algumas delas, de madeira, na rua central, com cercas e flores – o que justificava o nome da rua, apesar do pó nos dias quentes e da lama em dias chuvosos. A cidade tinha então 5.800 habitantes. Azeite de peixe alimentava os 30 lampiões que garantiam a iluminação pública em 1854. Até o fim daquele decênio, a cidade ganhou mais duas ruas: a Carioca de Baixo, depois do Comércio, e hoje Marechal Deodoro, paralela à rua das Flores; e seu prolongamento rumo a oeste – a rua da Entrada, na sequência, Aquidaban, e hoje Emiliano Pernetá.

As principais transversais eram a já mencionada rua da Assembléia e a rua do Rosário. Ao norte – ou seja, acima do antigo Pátio da Matriz, a atual praça Tiradentes -, estavam as ruas Fechada (hoje José Bonifácio); Saldanha Marinho; dos Alemães, depois Direita, e hoje Treze de Maio; e do Serrito, atualmente Presidente Carlos Cavalcanti.

A leste da rua das Flores existiam as ruas do Nogueira (Barão do Serro Azul); do Fogo (São Francisco); da Carioca (atual Riachuelo) e a Estrada da Marinha, que hoje corresponde a trecho da rua Presidente Faria e início da avenida João Gualberto.

Transformação política - A rua que então inocentemente era chamada das Flores, viveu um momento de transformação política com a visita de D. Pedro II e comitiva a Curitiba, em 1880. Na ocasião, os camaristas, empenhados em agradar os visitantes, trataram de mudar o nome da rua, chamando-a de Rua da Imperatriz – uma homenagem à imperatriz Thereza Christina. A título de lembrança: em 1889, quando da proclamação da República, mais uma vez os vereadores se apressaram em mudar o nome da rua do Comércio para Marechal Deodoro, na tentativa de homenagear o militar que derrubou o Império.

1850 – A rua das Flores consta oficialmente do primeiro mapa da cidade.

19 de dezembro de 1853 – A rua das Flores concentra as principais casas comerciais da cidade na ocasião da emancipação política do Paraná.

1871 - Um enorme banhado insalubre, localizado no extremo oeste da rua das Flores – e, por extensão, onde hoje fica a avenida Luís Xavier -, dá lugar ao Largo do Oceano Pacífico, hoje praça General Osório. O espaço surge simultaneamente à abertura da Estrada do Matto Grosso – a atual Comendador Araújo.

1880 – A comitiva imperial visita Curitiba. O depósito de lixo ficava onde hoje está a praça Santos Andrade. É nessa época que surge o trecho da atual avenida Luís Xavier – homenagem ao primeiro prefeito reeleito da cidade, também deputado estadual, federal, secretário do Interior, da Justiça e das Finanças do Paraná.

Nessa mesma época, a rua das Flores ganha endereços que iluminam a via até ali acanhada, como Glaser, Hauer e outros, que vendem cristais, louças, ferragens, roupas feitas e tecidos importados, entre outros.

1901 – Na virada do século, a praça Osório é urbanizada e a rua XV é endereço elegante de alfaiates, confeitarias, cafés, lojas de jóias, restaurantes e modistas, além de hotéis que marcaram época.

1913 / 1915 – Prefeito Cândido de Abreu revitaliza a praça Osório com obras paisagísticas, instalando um relógio, doado pela comunidade, sobre pedestal de granito. Originalmente quadrado, por volta de 1996 foi substituído por outro, redondo, e transferido para fora da praça, ocupando o calçadão da rua Voluntários da Pátria.

Fim da década de 1920 – No trecho da atual avenida Luís Xavier constroem-se os dois principais prédios centrais da época: o avenida, erguido pelo imigrante libanês Feres Mehry; e o Garcez, então o primeiro “arranha-céu – por um bom tempo o terceiro mais alto do Brasil -, tendo como construtor o engenheiro e prefeito Moreira Garcez.

Década de 1930 – Estreita, mas agitada, a rua XV é a principal via central que dá passagem obrigatória aos cada vez mais numerosos automóveis importados e linhas de ônibus no sentido oeste/leste. A avenida Luís Xavier é conhecida como sendo a Cinelândia, por abrigar o cine Avenida, no palácio homônimo; o Palácio, no Edifício Garcez; e os cines Odeon e Ópera, onde hoje funcionam as Lojas Penambucanas, prédio que até o fim dos anos 1990 abrigou também a extinta loja de departamentos Mesbla, e originalmente pertencia à família de David Carneiro.

Período da Segunda Guerra - De 1939 a 1945, por causa da escassez de combustível (petróleo), os veículos usavam o chamado gasogênio – tambores instalados na traseira dos carros que queimavam carvão, poluindo as regiões por onde passavam, inclusive o centro. Foi um tempo em que o petróleo era escasso e caro.

1943 – Curitiba ganha o plano urbanístico elaborado pelo urbanista francês Donat-Alfred Agache, que deu nova ordenação ao espaço urbano. Entregue na gestão do prefeito Alexandre Beltrão, especificamente em relação à rua XV de Novembro determinava o recuo obrigatório de cinco metros para novas construções. Daí resultou a Galeria Agache, entre a rua Monsenhor Celso e a avenida Marechal Floriano, caracterizada pelos pilares que sustentam os prédios dos dois lados da via.

Década de 1950 – A rua XV é endereço elegante para passeios e compras, caracterizando-se o *footing*, quando as moças circulavam pelas calçadas, enquanto os homens dirigiam os carros importados. A rua abrigava cafés, livrarias, lojas de artigos finos, e era ponto obrigatório de passagem das alunas da Escola Normal (o Instituto de Educação, que fica na rua Emiliano Pernet) e do Colégio Estadual do Paraná.

Na entrada de todos os cinemas (Avenida, Ópera, Palácio, Odeon, além do Cine Curitiba, na Voluntários da Pátria, conhecido como “cine-poeira”), adolescentes trocavam tradicionalmente seus gibis, arrecadando assim dinheiro para pagar a entrada nas sessões de matinê, à tarde. Ainda durante a década, mais adiante se instalaram o Cine Luz (na esquina da alameda Doutor Muricy e rua Marechal Deodoro, defronte à praça Zacarias, e desaparecido durante um incêndio), e o Cine Arlequim, na rua Cândido Lopes – onde hoje é uma das entradas das Lojas Americanas.

1964 – O então prefeito Ivo Arzua Pereira acredita numa proposta de estudantes e professores dos cursos de Engenharia e Arquitetura da Universidade Federal do Paraná e desencadeia a reforma urbana da cidade através do seminário “Curitiba de Amanhã”, que resulta no Plano Diretor de 1965, graças aos recursos vindos da então Companhia de Desenvolvimento do Paraná (Codepar), embrião do futuro Banco de Desenvolvimento do Paraná (Badep).

Durante sua gestão, Arzua, em 1965, revitaliza o centro com o alargamento das ruas de Novembro, Marechal Deodoro e Cruz Machado. Ainda em 1964 surge a Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Appuc), que, no ano seguinte, se transforma em instituto (Ippuc).

1971 – Quando o arquiteto Jaime Lerner, ex-presidente do Ippuc, assume a Prefeitura e implementa o Plano Diretor, promove profundas mudanças no espaço físico urbano e nos hábitos da população. Antecedendo-se ao bloqueio da principal rua central, em maio de 1972, Lerner, por intermédio de decreto, define os limites do chamado Setor Histórico – uma área total, ou parcialmente, bloqueado ao tráfego de veículos, priorizando os pedestres. Esse setor é formado pelas ruas José Bonifácio, São Francisco, Duque de Caxias, Saldanha Marinho e trecho da rua Mateus Leme, bem como o Largo Coronel Enéas (da Ordem), rua Doutor Claudino dos Santos, praça Garibaldi, e ainda a avenida Jaime Reis e rua Kellers.

(*) Raul Guilherme Urban é jornalista e pesquisador da memória histórica urbana