



DO LARGO DO VENTURA AO TERMINAL GUADALUPE

A história da primeira Estação Rodoviária de Curitiba

Pesquisa e Texto: Jornalista Raul Guilherme Urban
Curitiba 2023

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Urban, Raul Guilherme

Do Largo do Ventura ao Terminal Guadalupe [livro eletrônico] : a história da primeira Estação Rodoviária de Curitiba / pesquisa e texto Raul Guilherme Urban. -- Curitiba, PR : Ed. do Autor, 2023.

PDF

ISBN 978-65-00-76613-4

1. Curitiba (PR) - História 2. Terminais rodoviários 3. Transporte urbano I. Título.

23-166942

CDD-981.62

Índices para catálogo sistemático:

1. Curitiba : Paraná : História 981.62

Eliane de Freitas Leite - Bibliotecária - CRB 8/8415

DO LARGO DO VENTURA AO TERMINAL GUADALUPE

A história da primeira Estação Rodoviária de Curitiba

Pesquisa e Texto: Jornalista Raul Guilherme Urban

Curitiba 2023

INTRODUÇÃO

O que um engenho de mate, que funcionava no Largo do Ventura, em Curitiba, desde o século XIX, tem em comum com a primeira Estação Rodoviária existente na cidade e instalada na Praça Senador Correia, em plena região central - e onde agora existe o Terminal Guadalupe? Ambos os endereços são, na verdade, um só. O velho engenho, então de propriedade de Joaquim Ventura de Almeida Torres (filho de Mariano Torres), depois vendido - até sua desativação, por conta de um incêndio - ao também empresário Joaquim Pereira de Macedo, deu lugar a um imenso terreno baldio e palco de partidas de futebol de pelada pelas crianças da época. O espaço, então ermo, carente de infraestrutura, passou a ser conhecido por Largo do Ventura. Nos velhos mapas que remetem ao fim do século XIX, o espaço tinha o nome oficial de Largo 15 de Novembro - uma homenagem rapidamente promovida pelos camaristas da época, numa alusão ao novo regime político - a recém-proclamada República. Mas já em 1905, durante a gestão do prefeito Luís Antônio Xavier, conforme determinação do artigo 3º da Lei Municipal número 155, de 28 de outubro, o mesmo espaço, renomeado, passou a chamar-se Largo Senador Correia. Quem era ele? Ninguém menos que o destacado político em nível nacional, Manoel Francisco Correia Netto, e que foi irmão de Ildefonso Correia, o barão do Serro Azul. Manoel Francisco, paranguara nascido em 1831, foi eleito senador em 1877, aos 46 anos, e ocupou a vaga do barão de Antonina. Foi, à época, o senador mais jovem do país. O barão do Serro Azul teve morte trágica, durante a Revolução Federalista, quando foi fuzilado na Serra do Mar.

Os anos passaram. A região, apesar de central, passou a receber bordéis, comércio barato e prostíbulos, até a ocupação daquela área pela Prefeitura Municipal, durante a gestão do prefeito Ney Aminthas de Barros Braga, para a construção da pioneira Estação Rodoviária, inaugurada em 1958, no retângulo formado pelas ruas João Negrão, Nilo Cairo e Pedro Ivo, tendo como limite, a leste (fundos), o espaço tomado pela então modesta Igreja do Guadalupe - uma construção em madeira erigida em 1952, no espaço cedido pelo então prefeito, Erasto Gaertner, à Arquidiocese de Curitiba. Essa igrejinha, poucos anos depois, deu lugar à suntuosa construção em concreto hoje conhecida.

• • •

Abre parênteses, a título de curiosidade sobre ações de Erasto Gaertner, que era médico: nomeado prefeito de Curitiba, tomou posse em 3 de outubro de 1951, ficando 17 meses à frente do cargo, e muito mais teria feito, não fosse a morte súbita, em 19 de maio de 1953, aos 53 anos. Foi Gaertner que, entre tantas ações municipais, pavimentou a Rua João Negrão, terminando de vez com as periódicas enchentes na região, beneficiando diretamente a área em que, em 1958, seria erguida a Estação Rodoviária. Fecha parênteses.

• • •

O propósito maior do presente trabalho é contar a trajetória histórica da então pioneira Estação Rodoviária de Curitiba - hoje, Terminal Guadalupe, que reúne empresas de ônibus que servem os municípios que compõem a Região Metropolitana de Curitiba. A chamada Rodoviária Velha, como ficou conhecida, atendeu milhares de passageiros de 1958 - quando de sua inauguração, a novembro de 1972 - quando da entrada em operação da moderna Estação Rodoferroviária de Curitiba, às margens da então Avenida Capanema (hoje Avenida Presidente Affonso Camargo), no então bairro Capanema, hoje Jardim Botânico. A presente obra só se tornou realidade graças ao esforço empreendedor do advogado e fotógrafo Aurélio Peluso, que fez do Terminal Guadalupe o cenário de seu trabalho principal, ao documentar dia a dia de um espaço que, no correr desses anos todos, é palco de um ir e vir incessante de ônibus e de milhares de pessoas com vários destinos. As fotos de Aurélio refletem a atualidade, os dias de hoje do terminal com gentes de tantos cantos e recantos, apressados, embarcando e desembarcando dos coloridos ônibus das linhas metropolitanas e intermunicipais. São as cores do hoje. São o cenário de um tempo; de uma cidade em movimento. Mas há, também, imagens mais antigas - as do resgate de um tempo em que a municipalidade, aparentemente, a contragosto do desenvolvimento urbano, mas dentro dos critérios então previstos pelo chamado Plano Agache, de 1943, estipulava que um equipamento dessa ordem tinha endereço certo no principal ponto urbano: a região central. E é o que a presente obra traduz, no contar da pioneira rodoviária, num momento da efervescência política, econômica e social de um Brasil já a partir da década de 1950. São personagens desse cenário mais recente, entre tantos outros, um governador - Bento Munhoz da Rocha; um prefeito - Ney Braga; e um arquiteto, convocado para desenhar o cenário de uma Curitiba a caminho da modernidade então exigida - Rubens Meister. Entre essas paisagens urbanísticas, a pioneira rodoviária.

Primeiro, os ônibus rodoviários, com destinos aos mais longínquos pontos do Brasil; hoje, as linhas metropolitanas, atendendo um público originário dos tantos municípios que cercam Curitiba, e que nela trabalham e exercem suas atividades cotidianas. É nos arquivos e memoriais urbanos que estão as imagens antigas, objetos de resgate, frutos de paciente garimpagem, e que contam os tempos pioneiros da Rodoviária Velha. complementadas pelas atuais e multicoloridas, de autoria de Aurélio Peluso. Material complementado pela pesquisa histórica resultante de profunda garimpagem em livros e documentos, e que resultou no texto agora ofertado ao leitor, do jornalista e pesquisador da memória histórica urbana, Raul Guilherme Urban.

Quem são essas pessoas que, anônimas, movimentam o Guadalupe? Que linhas de ônibus são essas, que chegam e partem sem cessar do terminal? Que lembranças cada usuário tem, ao lembrar do primeiro embarque, da primeira viagem, do primeiro contato com um espaço histórico curitibano repleto de memórias que remetem ao já longínquo século XIX? Que expressões faciais são as apresentadas nas imagens de Aurélio Peluso? Foi ele o maior interessado responsável pela divulgação desse trabalho de garimpagem fotográfica, a partir do contato com a advogada e produtora cultural Carolina Wanderley - responsável por tantos projetos culturais ao longo dos últimos anos -, e que, ao valorizar a iniciativa, empreendeu todos os esforços para tornar exequível a presente obra. Um terminal rodoviário é, sempre, o principal cadinho que guarda o caldo cultural de pessoas, de comunidades, de cidades onde todos se encontram, independentemente do grau de cultura, de ensino, de conhecimento. Um ônibus - do latim *Omnibus*, e que significa " Para Todos" - é o mais democrático meio de locomoção de um ponto a outro. E um terminal viário é, em decorrência, o mais democrático ponto de encontro dos que se deslocam para locais diversos. Quem gosta e estuda a cultura e o hábito de uma comunidade concentrada no meio urbano e quer conhecer o dia a dia dessas populações, deve, antes de mais nada, visitar dois pontos ditos populares, e que refletem esse quadro verdadeiro: a rodoviária e o mercado municipal. Nesses dois endereços residem, sempre, os fundamentos da cultura popular em sua integridade.

Para que o leitor compreenda a importância deste documento, façamos um breve retorno ao passado, mostrando uma Curitiba ainda insípida enquanto cidade, no período imperial, com sua riqueza fundamentada na economia primária, conduzida pelos coronéis da Guarda Nacional, como a da família Almeida Torres, daí passando à fase republicana, com as primeiras transformações urbanas de importância. Lembremos que a família foi proprietária de grandes áreas de terras na hoje região central curitibana. Como a do largo - com frente para a atual Rua João Negrão e

delimitação lateral pelas atuais ruas Pedro Ivo e Nilo Cairo, onde, durante anos, existiu um engenho de erva-mate familiar; ou, então, o espaço que hoje abriga o Teatro Guaíra, endereço da chácara onde morava o patriarca Mariano de Almeida Torres. Pai de João Ventura e Francisco - o primeiro, dono do referido engenho; o segundo, engenheiro que fez carreira nacional. A propósito - e o que será mostrado ao longo do documento, a título de curiosidade: tanto o atual Teatro, em frente à Praça Santos Andrade, bem como a popular Rodoviária Velha, instalada no antigo Largo do Ventura, e mesmo a Rodoferroviária, foram projetados pelo mesmo arquiteto: Rubens Meister, falecido em 2009. Outra coincidência alusiva às duas primeiras obras citadas: ambas foram idealizadas no início da década de 1950, quando Bento Munhoz da Rocha Netto governava o Paraná. Foi ele o responsável pela transformação urbana, ao contratar diversas obras arquitetônicas (como o Centro Cívico e a Biblioteca Pública, entre outras), para a triunfal comemoração do centenário da Emancipação do Paraná, em 19 dezembro de 1953. Apesar de o Teatro e a Rodoviária terem sido entregues tempos depois, importante lembrar que foram obras concebidas num momento de euforia econômica brasileira. A Rodoviária Velha, atual Terminal Guadalupe - e aqui objeto principal da obra -, foi construída na gestão do então prefeito Ney Aminthas de Barros Braga (1954/1958). A pedra fundamental foi lançada em 1956, e a inauguração se deu dois anos após o do término do mandato do alcaide. Foi quando as tantas empresas rodoviárias de transporte de passageiros, com agências para venda de passagens funcionando em diversos endereços centrais, passaram a ganhar um endereço único para embarques e desembarques, a exemplo de centros brasileiros maiores e já dispondendo dessa alternativa, dentro dos moldes de um primitivo planejamento urbano.

História, Tradição e Modernidade - é apoiado nesse tripé que o presente trabalho resgata a memória de uma Curitiba mutante; porque contar a História, é resgatar memórias e lembranças; é garimpar o passado, olhar o presente e adivinhar o que o futuro reserva à urbe, esse ente, abrigo de milhares de habitantes, que guarda segredos e lembranças aos poucos desvendadas, graças ao garimpo de quem mergulha no tempo e traz à tona coisas esquecidas, agora reavivadas.

CAPÍTULO I

CURITIBA - PRIMÓRDIOS

Conhecer a larga história que literalmente nos faz viajar pelo cenário do Terminal Guadalupe com seu ir e vir diário, onde ônibus, passageiros e demais passantes formam um emaranhado em infinito movimento, implica, em primeiro lugar e por motivos óbvios, em revisitarmos a História. Significa buscarmos no passado a origem desse cenário, transportando-nos ao século XIX, quando Curitiba é vilarejo escolhido capital da nascente Província do Paraná, Quinta Comarca de São Paulo até sua emancipação, em 19 de dezembro de 1853. Significa uma revisita ao primeiro importante ciclo econômico regional - o da erva-mate, com seus engenhos instalados, à época, primeiro, no litoral, mais adiante, na capital e região do Primeiro Planalto.

É o engenho de erva-mate do empresário João Ventura de Almeida Torres o pilar que nos remete à origem histórica de um ciclo econômico e de transformação urbana. Em resumo: o engenho, no apagar das luzes do século XIX, estava instalado no espaço hoje ocupado pelo Terminal Guadalupe - espaço antiga e popularmente conhecido como Largo do Ventura, numa referência ao empreendedor citado.

• • •

Cabe aqui, além de um rápido olhar sobre o ciclo da erva-mate, também um perfil do clã Torres, liderado pelo patriarca baiano José Carlos Pereira de Almeida Torres, o visconde de Macaé -, e seus descendentes. Foi importante liderança política, enquanto magistrado, em diversas províncias, com destaque para o exercício de ouvidor, na Quinta Comarca, em Paranaguá e Curitiba. É com ajuda da árvore genealógica que deciframos os caminhos seguidos pelos descendentes, enquanto proprietários de glebas hoje situadas em plena região central de Curitiba, e responsáveis pela profunda transformação social e urbana desde o século XIX.

Além do texto, as imagens, por si - antigas, recentes, em especial as de Aurélio Peluso -, retratam as profundas mudanças de uma grande região urbana central em pouco mais de um século e meio, em especial a das cercanias da Rua João Negrão e o espaço que abriga o complexo rodoviário. No caminhar desse período, a gleba formada pelo quadrilátero, originalmente abandonada e improdutiva, ganhou um engenho de erva-mate, otimizando o valor dos terrenos na região; mais adiante, após a demolição do complexo, novo abandono e transformado em espaço para jogos de futebol de pelada, pelas crianças e adolescentes, no chamado Largo do Ventura; e, mais recentemente, a escolha do local para abrigo da primeira estação rodoviária da cidade. Até o raiar dos anos 1970, quando o terminal se transfere para a

Rodoferroviária, no então bairro Capanema, o velho largo abrigou, democraticamente, ônibus e passageiros das linhas rodoviárias, os fiéis da igreja de Guadalupe, bem como os hotéis de qualidade duvidosa e o comércio generalizado no entorno.

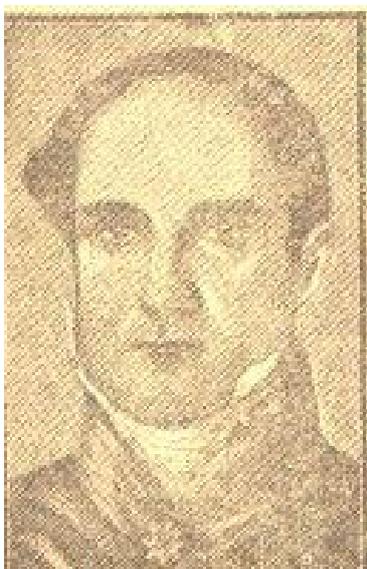
Parte 1

A saga da família Almeida Torres

e o ciclo da erva-mate,

que muda o desenho da cidade

José Carlos de Almeida Torres - o visconde de Macaé -, é o chefe do clã que deixa sua marca na história da então Quinta Comarca de São Paulo, depois Província do Paraná. José Carlos é baiano, nascido em 1791. Faleceu no Rio de Janeiro, em abril de 1850. Bacharel em Direito, exerceu vários cargos na magistratura, como os de ouvidor, em Paranaguá e Curitiba. Foi casado com sua prima Eudóxia Engrácia de Almeida Torres, deixando descendência. Exerceu a magistratura no Paraná, Minas Gerais e Bahia, tendo atingido o grau de desembargador, na Bahia. Ocupou diversos cargos na vida pública, todos de grande relevância, que o projetaram para ocupar a presidência do Ministério em 1848.



José Carlos de Almeida Torres, o visconde de Macaé

Fonte: Wikipedia

Foi durante sua permanência no Paraná que nasceu o filho Mariano de Almeida Torres, em 1821. Mariano, ao longo da vida, foi influente empresário, além de dono de casa comercial. Foi também dono de engenho de erva-mate na região do atual município de Campo Largo, de onde o produto era exportado para a Argentina e o Uruguai. A residência era no antigo Largo da Ponte - hoje Praça Zacarias -, mais tarde vendida à Prefeitura Municipal, que ali instalou o primeiro Mercado Municipal. Mas era na chácara da família, então situada onde hoje se encontra o Teatro Guaíra, em frente à Praça Santos Andrade, que Mariano Torres vivia a maior parte do tempo com a família. Mariano, que, graças à sua projeção, ganha o título de comendador, faleceu em 1892, e foi pai de Francisco e de Joaquim Ventura.

O engenheiro Francisco, filho de Mariano, no correr do século XIX, segundo documentação, morava em uma chácara onde hoje se localiza o Teatro Guaíra.

Curitibano, nascido em 5 de janeiro de 1848, após concluir os primeiros estudos na capital paranaense, transferiu-se para o Rio de Janeiro. Na então capital do Império formou-se engenheiro civil pela Escola Politécnica. Retorna ao Paraná, ingressa na política e é vice-governador, já na República, depois deputado estadual. Representa o Estado, como deputado federal, de maio de 1895 a dezembro de 1896. Como empresário, destacou-se no setor de produção de material de construção e beneficiamento de madeira. Francisco, a propósito, tem um importante papel, como engenheiro, quanto à escolha, ainda em 1880, quanto à definição do local para instalação da estação ferroviária de Curitiba. Segundo o historiador Edilberto Trevisan, em "Curitiba na Província", "... o problema para o engenheiro italiano, Comendador Antonio Ferruci, diretor das obras, foi a escolha do local para as instalações e serviços da ferrovia em Curitiba. (...) Por iniciativa de Ferrucci, constituiu-se uma comissão, representando a Câmara o engenheiro Francisco de Almeida Torres; a ferrovia, o engenheiro italiano Micheangelo Cuniperti, mais o representante do governo da Província."

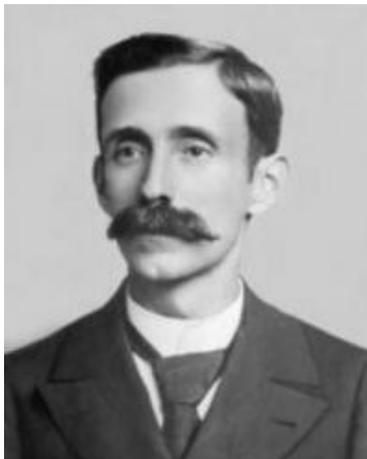
Francisco Torres faleceu em Curitiba, em 14 de julho de 1902.

• • •

Mas é o irmão de Mariano, Joaquim Ventura de Almeida Torres, a personagem principal desta obra. Joaquim Ventura, nascido em Paranaguá em 1831, foi coronel da Guarda Nacional e apesar de ser dono de grande espaço de terrenos na região da atual Praça Senador Correia (antigo Largo do Ventura), sua moradia na maior parte da vida foi no Rio de Janeiro, onde morreu em 1905. Foi casado com Amelia Malheiros, natural de Morretes, viúva de Paulo Marcondes de Albuquerque, filha de José Antonio Malheiros e de sua mulher Maria dos Anjos Santos.

Foi ele o responsável pela instalação de um engenho de erva-mate - então um dos principais produtos responsáveis pelo bom andamento da economia regional -, no espaço físico em que, em 1956, seria construída a Estação Rodoviária de Curitiba, inaugurada em 1958, ocupando então a área delimitada, ao norte, pela Rua Pedro Ivo; a oeste, pela Rua João Negrão; ao sul, pela Rua Nilo Cairo, e a leste, pela área em que, muito mais tarde, foi erigida a igreja de Nossa Senhora de Guadalupe. O engenho nasce, ainda no século XIX, num espaço então ermo, até mesmo distante da região mais central de Curitiba, e permanece em mãos de Joaquim Ventura até a

transferência do equipamento a outro coronel, o maçom Joaquim Pereira de Macedo (Porto de Cima, 16 de dezembro de 1858 / Curitiba, 2 de março de 1949).



Joaquim Pereira de Macedo

Fonte: Assembleia Legislativa do Estado do Paraná

Joaquim Pereira de Macedo casou-se em Campo Largo, a 3 de julho de 1881, com D. Adelaide Muller de Macedo. Foi prefeito de Curitiba no período de 1908 a 1912, e de 1930 a 1932. Exerceu outras atividades políticas ao longo da vida. O perfil do industrial Joaquim Pereira de Macedo, mantida a ortografia da época, é assim descrito por um memorialista dele contemporâneo, ao aludir à carreira empresarial que resultou em perda total dos engenhos de trigo e erva-mate que mantinha, resultado de um incêndio que colocou um ponto final no empreendimento do Largo do Ventura:

" Industrial adiantado, espírito empreendedor montou, em Curitiba, à custa de vultuosos sacrifícios, um ótimo moinho de trigo, o único existente no Paraná, nessa época. Ao lado desse moinho encontrava-se um engenho de beneficiar herva mate dotado de mecanismo moderno. Eis tudo o que possuía, no valor de cerca de duas centenas de contos de reis. Uma noite, porém, esses estabelecimentos industriais foram devorados pelas chamas pavorosas de um incêndio trágico e terrível! Nada se salvou! Nada estava garantido por companhia de seguro!... Com as labaredas desse incêndio evoluiu-se também o resultado de uma existência de lucta porfiada. Entretanto, com firmeza e coragem admiráveis, o Coronel Joaquim Macedo suportou esse revez extraordinário, esse súbito infortúnio. Continuou sereno e resignado, - sem nenhum queixume, sem nenhuma blasfêmia, sem nenhum resquício de desolação! A estoicidade do seu ânimo causou admiração a todos."

Naquele tempo, conforme informação extraída de relato publicado por Amadeu Luiz de Mio Geara, com o título "O Ciclo da Erva-Mate no Universo Curitibano", publicado em 13 de dezembro de 2016,

*"...todos os engenhos eram movidos por máquinas a vapor, cujos apitos de manhã, ao almoço e à tarde, formavam uma verdadeira sinfonia. Pelo som dos apitos conhecia-se o engenho: este é da Baronesa, aquele do Miró, o outro do Macedo, e assim por diante. A máquina do **engenho do Macedo** [grifo nosso] era a mesma que serviu para a perfuração do túnel de Roça Nova e em 1930 ainda funcionava perfeitamente.*

O horário dos engenhos era das 6 às 18 horas, com uma hora de folga para o almoço dos operários. Seminus, cobertos do pó verde do mate, eram eles na maioria gente de cor e pareciam demônios movimentando-se naquele turbilhão de pó e em meio ao barulho ensurdecedor dos pilões e do rodar das peneiras. O ganho dessa gente, mesmo para os melhores, não ia além de 4\$000 (quatro mil réis) por onze horas de trabalho."

Geara, em seu longo artigo, porém, não menciona o nome de Joaquim Ventura e o de seu engenho, na área que, após a desativação da indústria, e abandonada por largo tempo, mas abrigando desocupados, mendigos e casas de prostituição, além de um improvisado campo de futebol onde os *guris* da época disputavam animadas partidas de pelada, popularmente ficou conhecido como sendo o Largo do Ventura.

...

Num tempo em que a erva-mate moveu fortemente a economia do Brasil Meridional, com exportação regular para países do hoje chamado Cone Sul, os engenhos de beneficiamento da erva proliferavam no litoral paranaense, como também em Curitiba e região. Apesar de os engenhos não constituírem o eixo-mestre desta obra, mas dado o papel de relevo de Joaquim Ventura de Almeida Torres no que se refere à ocupação física de um espaço hoje central da cidade, vale o registro da historiadora Cecília Westphalen. No Dicionário Histórico-biográfico do Estado do Paraná (Livreria Editora do Chain, Curitiba, 1991), numa alusão à importância da erva-mate, ao nominar as centenas de o que chamou de "engenheiros de mate" nessas regiões, lembrava que

"Em 1886, existiam 15 engenhos em Curitiba, sendo oito a vapor e sete hidráulicos a saber: a vapor, os de Antônio Alves de Araújo; Antonio Rodrigues da

*Costa; Francisco Fasce Fontana; dois, pertencentes a Ildefonso Pereira Correia e Companhia [o barão de Serro Azul], e Visconde de Nacar e Filhos. Os hidráulicos eram de Bernardo Ribeiro Viana; Francisco Fasce Fontana; Imenes e Piá; José Belarmino Bittencourt; **Joaquim Ventura de Almeida Torres** [grifo nosso]; Matias Tabora Ribas e Nicolau Pinto Rebelo."*

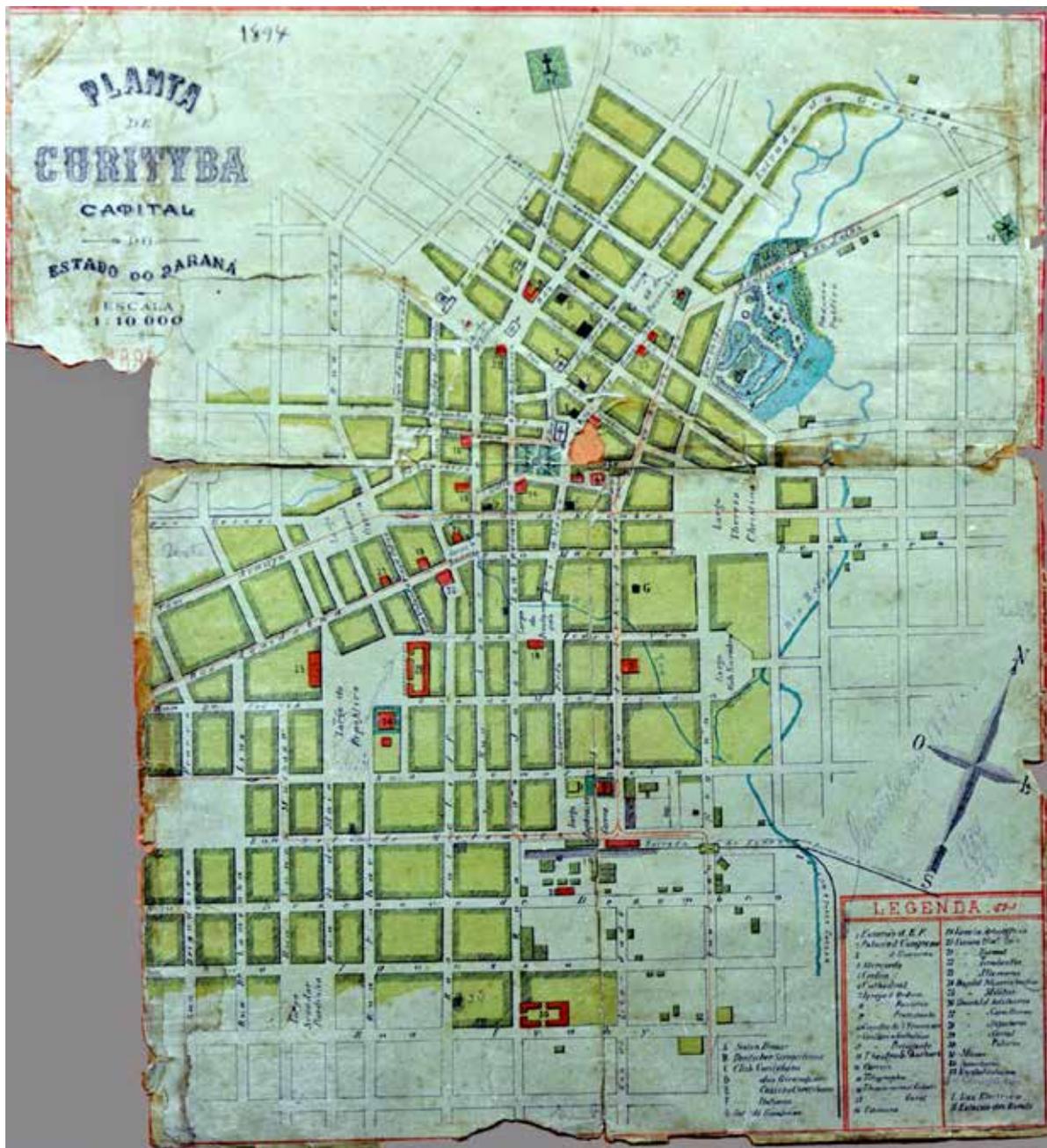
Nos primórdios, quando a erva-mate passou a ter importante papel no processo econômico brasileiro, a matéria-prima era processada nos engenhos movidos inicialmente por rodas d'água. Faziam o papel, refinando a erva-mate inicialmente preparada nos ervais. Neles era empregada mão de obra escrava e também livre e assalariada. Mas, conforme os engenhos foram sendo mecanizados e dotados de maior aparato tecnológico - e os motores a vapor são exemplos disso -, a mão de obra cativa foi gradativamente diminuída. O engenho de Joaquim Ventura, como fica claro na exposição das diferenças operacionais, era mais antigo, portanto, hidráulico, o que exigia o consumo de grande quantidade de água para que a erva-mate fosse processada.

Inexistem registros ou documentos informando que Joaquim Pereira de Macedo, então adquirente do engenho de Joaquim Ventura, tenha modernizado as instalações, no tocante ao processamento da erva-mate. Sabe-se, sim, que a esse complexo adicionou-se uma unidade beneficiadora de trigo, considerada moderna para os padrões da época. A intenção de Macedo, ao pressentir o declínio do ciclo ervateiro, era diversificar a produção e oferecer ao mercado um insumo até ali pouco produzido: o trigo já industrializado.

• • •

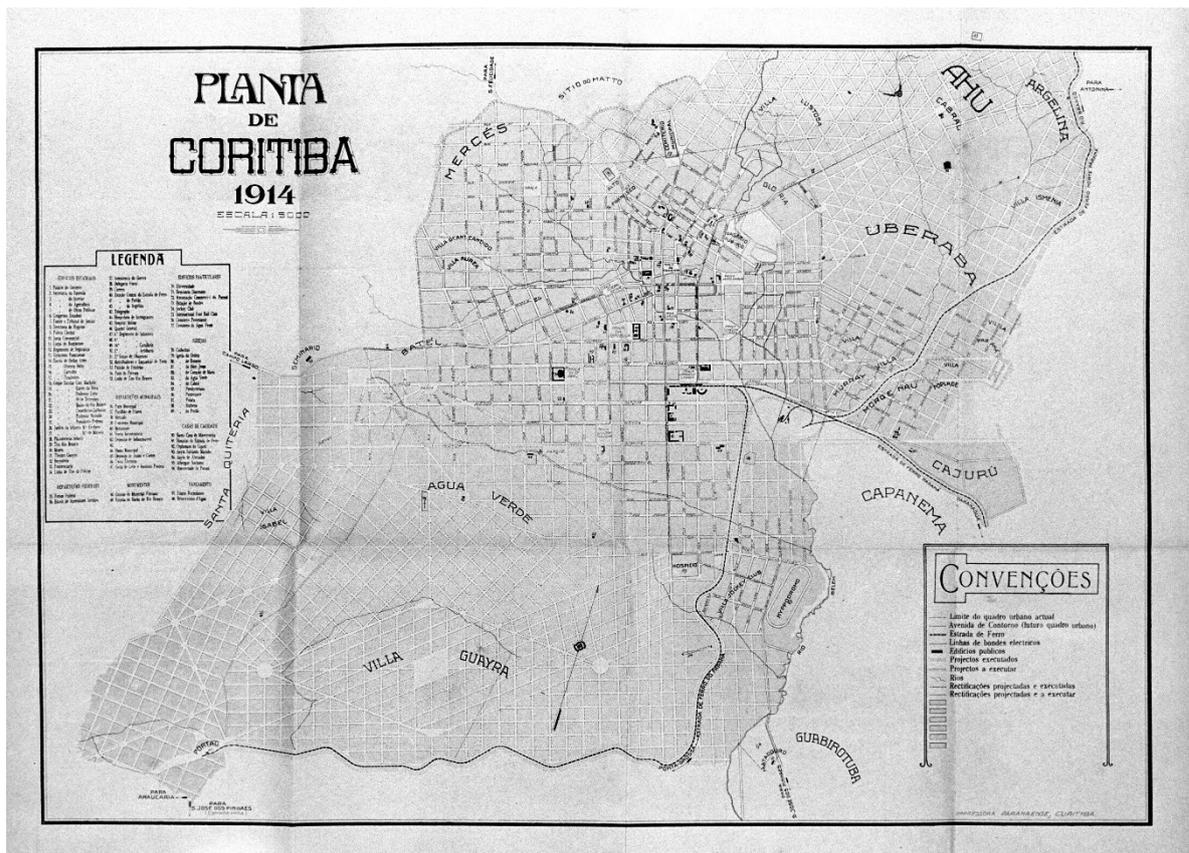
Em 1894, conforme mostra o mapa abaixo, o espaço originalmente ocupado pelo engenho de erva-mate constava com o nome de Largo 15 de Novembro. Esse nome foi oficializado pelos vereadores da época, com claros objetivos políticos, em grande parte monarquistas – porque eleitos ou indicados ainda no período imperial -ao aderirem à República, proclamada em 15 de novembro de 1889. À época, já existia a Rua João Negrão, ladeada então pelas ruas Pedro Ivo e a então chamada Rua da Misericórdia - uma alusão à Santa Casa de Misericórdia, em frente à Praça Rui Barbosa, onde a rua - hoje chamada André de Barros, em homenagem a um dos mais importantes provedores da casa de saúde - iniciava. Em outro mapa de Curitiba, o editado em 1914, mostra que o antigo Largo 15 de Novembro já consta com o nome hoje conhecido - Largo Senador Correia. Lembremos que "Largo do Ventura" era,

apenas, a denominação popular daquele espaço, dado, em especial, pela geração mais antiga e que havia convivido com João Ventura de Almeida Torres.



Mapa de 1894

Fonte: Casa da Memória - Curitiba



Mapa de 1914

Fonte: Casa da Memória - Curitiba

O incêndio que destrói por completo as instalações de Joaquim Pereira de Macedo - aí compreendido o velho engenho de erva-mate herdado de Joaquim Ventura, além da unidade produtora de trigo -, muda, em parte, a paisagem urbana na região mais central da Rua João Negrão e proximidades. O incidente, ocorrido nas primeiras décadas do século XX, é um divisor de águas que separa a Curitiba ainda provinciana de uma Curitiba que busca os caminhos da modernidade. Em especial no quadriênio 1912/1916, quando a cidade é administrada por um prefeito que prioriza a inovação, a modernidade e um olhar, digamos futurista, capaz de igualar a cidade a centros brasileiros já mais desenvolvidos, a exemplo de São Paulo e do Rio de Janeiro. O prefeito é Cândido Ferreira de Abreu.

• • •

Além da parte mais facilmente visível, ou seja, a alteração física provocada pela arquitetura das novas construções na região, diversas ruas próximas ao engenho,

e mesmo as mais distantes, tiveram seus nomes oficiais alterados, de acordo com interesses e decisões então tomadas pelos vereadores. As vias do entorno, contudo, sofreram poucas mudanças:

- A atual Rua João Negrão é, com certeza, a primeira via que merece atenção de seu desenvolvimento histórico, porque é ali que se concentram os endereços tanto do antigo engenho, como, depois, e pela ordem, do Largo do Ventura, da Rodoviária e, por último, do atual Terminal Guadalupe. A Rua João Negrão existe desde o século XIX, como lembra o historiador Edilberto Trevisan, que faz um breve relato da rua na obra "Curitiba na Província" (Editora do Autor, 2000). Registros mais antigos mostram que a primeira citação da via remete a 1880, lembrada com o nome de Rua Schmidt (ou Schmidlin), nome atribuído a um açougueiro de origem germânica - cujo prenome ficou esquecido na memória histórica -, que então mantinha ali uma propriedade, localizada na esquina com a então Rua do Comércio, hoje Rua Marechal Deodoro. Em 1880, inaugurou-se a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá.



Viaduto João Negrão - a popular "Ponte Preta", construída ainda no século XIX, resiste ao tempo e é tombada pelo Patrimônio Histórico do Paraná.

Fonte: Casa da Memória - Curitiba

Em 27 de janeiro de 1881, a empresa responsável pela ferrovia construiu o viaduto sobre a atual Rua João Negrão - a popularmente conhecida Ponte Preta. No dia 12 de fevereiro do mesmo ano, o engenheiro da Câmara Municipal, preocupado em dar a localização exata da obra pretendida pelo então diretor de obras da ferrovia - o comendador Ferrucci -, definiu a instalação "como viaduto na Rua Schmidt". Em junho de 1882, a via já é conhecida como Rua do Viaduto. Quase cinco anos depois, em 11 de abril de 1887, com a morte de João Negrão, a Câmara aprova a mudança de nome da até ali Rua do Viaduto. E em 28 de maio de 1887, a municipalidade autoriza a abertura da rua até o então conhecido Prado de Corridas - o Hipódromo do Prado Velho, onde hoje se localiza o *campus* da Pontifícia Universidade Católica.

Uma pequena curiosidade alusiva à Ponte Preta: endereço turístico desde os primórdios, foi referência a partir de 1958, para quem chegava à então nova Rodoviária, na Rua João Negrão, e pretendia seguir viagem, por trem, ao litoral paranaense. A Estação Ferroviária, na Avenida Sete de Setembro, distava apenas poucas quadras do terminal rodoviário. Em busca do trem, o viajante recém-desembarcado dos ônibus recebia a orientação simples e direta: "Vai pela Rua João Negrão até a Ponte Preta, vira à direita, na avenida, e chega na estação".

Perfil - João de Souza Dias Negrão, nascido em 19 de dezembro de 1833 no distrito de São João da Graciosa da cidade litorânea paranaense de Morretes - conforme relato do historiador Ermelino de Leão, em seu Dicionário Histórico e Geográfico do Paraná (Empreza Graphica Paranaense, 1929) -, é até hoje nome de rua que delimita a parte frontal do atual Terminal Guadalupe. Já tinha esse nome quando a área abrigava o engenho de Joaquim Ventura. Filho do capitão português homônimo e Rita Maria Lustosa de Andrade Negrão, João Negrão e seu irmão, Ricardo, cedo ajudaram a sustentar a família, porque o pai ficou completamente cego. Como os homens de seu tempo, tinha apenas o curso fundamental. O também historiador Eric Joubert Hunzicker, paranaense de Fernandes Pinheiro, mas morretense por adoção, resume o perfil e a carreira de João Negrão: casado com a prima Maria Francisca da Luz Negrão, teve nove filhos, quatro deles mortos ainda quando crianças: Francisco de Paula Dias Negrão; João; João de Souza Dias Negrão IV; José de Souza Dias Negrão; Octávio e Álvaro, todos mortos ainda quando crianças. Restaram vivos Antônio; Maria Francisca da Luz Negrão Filha, que atendia pela alcunha Nenê; Eugênio; Maria e Esther da Luz Negrão.

Ao longo da vida, João Negrão foi comerciante, chegou a ter um pequeno engenho de erva-mate, e ocupou inúmeros cargos públicos. Foi escrivão do Juizado Municipal de Curitiba; Segundo Tabelião de Notas de Curitiba; administrador da

agência de arrecadação de impostos em Itararé, São Paulo; coletor de tributos da Vila do Príncipe (atual Lapa); administrador interino da Barreira do Rio do Pinto, em Morretes, onde o governo cobrava tributos e taxas para quem movimentava animais ou cargas. Além de Oficial da Secretaria de Governo (espécie do atual cargo de Chefe da Casa Civil), João Negrão foi escrivão de Registro em Rio Negro, ocupando ainda as funções de escrivão e administrador da Barreira da Estrada da Graciosa, onde permaneceu até sua aposentadoria, em 1877. Já aposentado, exerceu o cargo de inspetor escolar no Porto de Cima. Na área política, ligado ao Partido Conservador, lutou pela difusão do ensino como deputado provincial. Em 1884 transferiu-se para Curitiba, com o objetivo de garantir a educação dos filhos. Faleceu em Curitiba, em 2 de abril de 1887, aos 54 anos.

Outras ruas, no entorno da Rua João Negrão, ou mesmo mais distantes, também mudaram de nome no correr do desenvolvimento urbano de Curitiba:

- A antiga Rua da Misericórdia iniciava na então chamada Praça da República (atual Praça Rui Barbosa), em frente à Santa Casa da Misericórdia - daí o nome -, e prosseguia até o cruzamento com a Rua João Negrão. Ali ficava o engenho de João Ventura, área identificada no mapa antigo como Largo 15 de Novembro. Esse trecho forma, hoje, a Rua André de Barros - nome que homenageia o provedor da Santa Casa nos primeiros anos da década de 1920 que, a partir da Rua João Negrão, prossegue com o nome de Rua Nilo Cairo, trecho inexistente no passado e que levava à região do Cristo Rei. Nos mapas curitibanos da década de 1910, a Rua da Misericórdia é interrompida na Rua João Negrão, mas prossegue com esse nome a partir do entroncamento da Rua Conselheiro Laurindo, em direção ao Cristo Rei.

- A Rua Pedro Ivo tem esse nome desde 5 de abril de 1878, até quando se chamava Rua Conselheiro Marcondes. Homenageia o pernambucano Pedro Ivo Velloso da Silveira, nascido em 1811, em Olinda. Em 1840, após seguir curta carreira militar, já era capitão de artilharia. Na política, foi membro do Partido Praieiro e líder do movimento militar conhecido como Revolta Praieira. A Revolução Praieira - para um melhor entendimento do leitor - foi um conflito durante o período imperial, centrado em Pernambuco. A importância dessa província se apoiava na pujança da economia açucareira, cuja elite tinha alto prestígio junto à Corte, no Rio de Janeiro. Na época, a família Cavalcanti dominava a política pernambucana. Rica e tradicional, a família exercia seu poder de forma agressiva. Esses desmandos provocaram a insatisfação da população nativa, que se rebelou contra a monopolização do comércio pela elite portuguesa. Pedro Ivo comandou uma coluna que atacou a cidade de Recife, em 2 de fevereiro de 1840. Era considerado estrategista pelos generais que estiveram à frente

do movimento que, contudo, acabou fracassado. Pedro Ivo, detido, foi levado à Fortaleza de Laje, no Rio de Janeiro, de onde fugiu. Mas morreu no navio que o levava exilado à Europa, em 1851. A Rua Pedro Ivo, que existe com esse nome desde o entroncamento com a Rua Desembargador Westphalen, é transversal à Rua João Negrão e delimita o espaço que forma a Praça Senador Correia.

- Já a Rua Nilo Cairo, paralela à Rua Pedro Ivo, e que, no extremo oposto, delimita a área que hoje abriga o Terminal Guadalupe, é um prolongamento da atual Rua André de Barros, que inexistia no tempo do engenho de João Ventura. Na verdade, a Prefeitura apenas fez a ligação da Rua da Misericórdia, entre as ruas João Negrão e Conselheiro Laurindo, permitindo o tráfego em linha reta de quem vinha do Batel, pelas ruas Doutor Pedrosa e da Misericórdia, em direção ao bairro Cristo Rei. Antes de a Prefeitura abrir o trecho mencionado, a Rua da Misericórdia prosseguia com esse mesmo nome, a partir da Rua Conselheiro Laurindo, em direção ao Cristo Rei. Nilo Cairo era, assim, o nome oficial da rua a partir do cruzamento com a Rua João Negrão, com que o município homenageava o médico paranguara nascido em 12 de novembro de 1874, aluno da Escola Militar no Rio de Janeiro, e capitão, em 1911, depois de cursar a Escola de Estado Maior do Exército. Mas foi na Medicina que se realizou, após a formatura também no Rio de Janeiro, em 1913, dedicando-se à cura pela homeopatia. Fundador da Universidade do Paraná, ao lado do também médico Victor do Amaral, ali também lecionou. Faleceu em 6 de junho de 1928.

Outras ruas e praças, nem tão próximas do cenário desta obra, também sofreram mudanças de nome ao longo do tempo, como se observa:

- O enorme espaço que hoje congrega a Praça Santos Andrade e o Teatro Guaíra - aqui citado, porque parcialmente ocupado pela chácara de Mariano Torres no passado remoto, constituía o Largo Thereza Christina. Homenageava a imperatriz, mas o local era malconservado e constantemente objeto de reclamação, por conta da quantidade de lixo ali depositado pelos moradores. Ali era uma área formada por charco, problema só contornado quando da intenção de o local receber a pedra fundamental do prédio da Universidade do Paraná, criada em 1912.

- A Rua Aquidaban, a partir do então Largo Zacharias (Praça Zacarias), é hoje a Rua Emiliano Pernetá. O nome Aquidaban homenageia um dos maiores encouraçados da Marinha que participou de várias lutas e conflitos durante o Império brasileiro. Antes dessa denominação, foi Caminho de Castro (porque era usada pelos tropeiros que se procediam daquela região), e Estrada do Ivo - numa alusão ao Rio Ivo, que passa por ali, onde hoje está a Praça Zacarias.

- A Rua Presidente Faria já se chamou Rua Garibaldi - homenagem ao chamado "herói dos dois mundos", Giuseppe Garibaldi (1807-1882), militar e revolucionário italiano que participou do movimento que pretendia a unificação de toda a península italiana sob a forma de República. Exilado, no Brasil, participou da Guerra dos Farrapos (1835/1845). De volta à Itália, lutou pela independência do país.

- A atual Avenida Marechal Floriano tinha, originalmente, dois nomes distintos em toda sua extensão:: desde as lonjuras de o que hoje configura a região do Parolin, proximidade do antigo Hospício Nossa Senhora da Luz [nome com que ficou conhecido entre 1890 e 1930, e que então passou a ser Asilo Nossa Senhora da Luz], até a Praça Carlos Gomes (que à época se chamava Largo da Proclamação), existia a Rua São José; dali em diante, até a Praça Tiradentes, no encontro com a Rua do Rosário, levava o nome de Rua Ypiranga;

- A Rua Monsenhor Celso, durante muito tempo foi conhecida como Rua Primeiro de Março;

- O trecho então existente da atual Avenida Visconde de Guarapuava, tinha o nome de Rua Democracia;

- A atual Avenida Getúlio Vargas já foi Rua Ivahy - nome que então remetia a um dos importantes rios que cruza o Paraná. Mudou de nome quando o presidente gaúcho Getúlio Dornelles Vargas assumiu o cargo, em 1930.

- E a Avenida Vicente Machado, ainda até o acender das luzes do século XX era a Rua dos Campos Gerais.

Parte 2

*Um breve perfil do Senador Correia,
que dá nome à área do antigo Largo do Ventura
e que hoje abriga o Complexo Guadalupe*



Antigo espaço que formava o popular Largo do Ventura, depois Praça 15 de Novembro, hoje Praça Senador Correia, em foto sem data, mas que remete aproximadamente à primeira década do século XX.

Fonte: Pinterest.pt



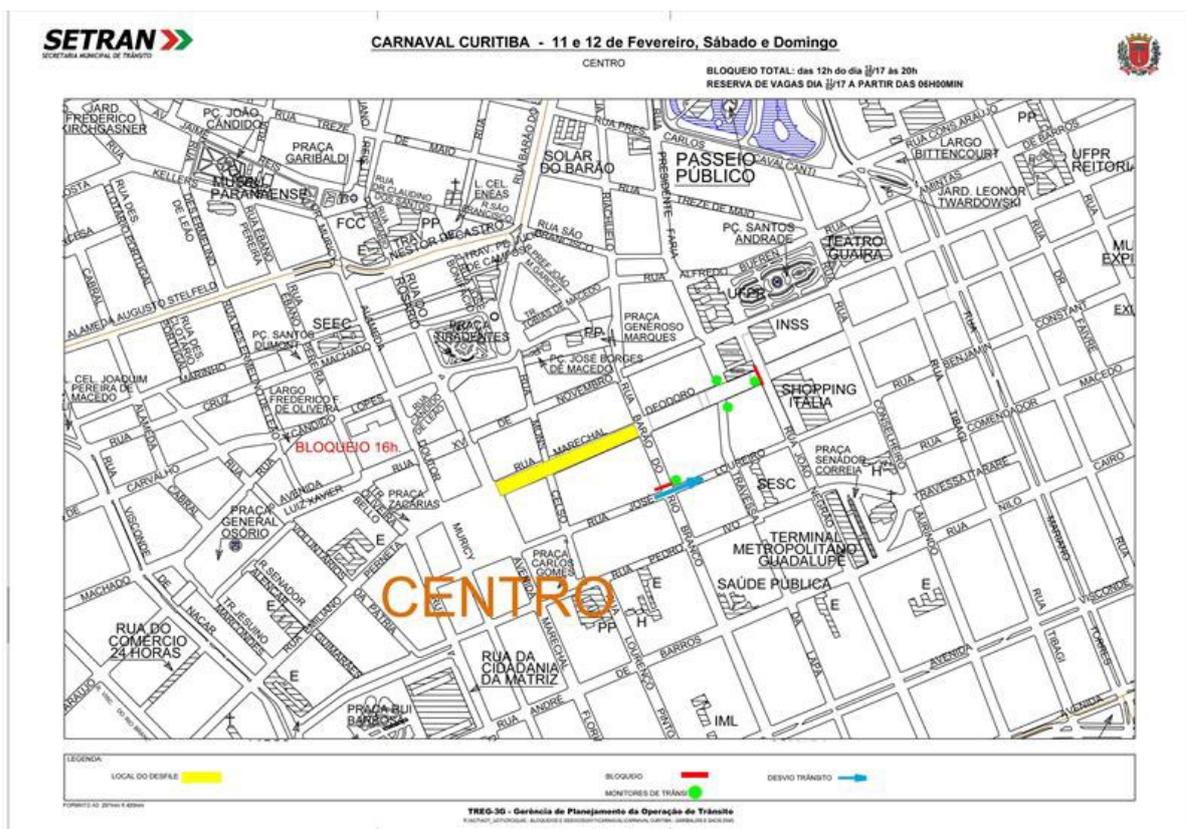
Todo o espaço da Praça Senador Correia foi praticamente tomado pelo complexo Guadalupe que reúne a antiga rodoviária, hoje terminal de ônibus de linhas metropolitanas (em primeiro plano) e a igreja (ao fundo).

Fonte: Aurélio Peluso



Vista panorâmica atual do Complexo Guadalupe: a igreja à esquerda, o terminal no centro, à direita, temos inicial da Rua João Negrão.

Fonte: Áurélio Peluso



O mapa da Prefeitura de Curitiba mostra a localização do Terminal Metropolitano Guadalupe. A Praça Senador Correia, na prática, é formada pelo espaço utilizado como plataformas para embarque e desembarque de passageiros das linhas de ônibus metropolitanos

Fonte: Prefeitura Municipal de Curitiba

Inexiste um registro histórico que informe em que data o incêndio destruiu as instalações de beneficiamento de erva-mate e de trigo, de Joaquim Pereira de Macedo, em frente à Rua João Negrão, na área que se tornou conhecida como Largo do Ventura. O incidente fez com que todo aquele espaço permanecesse abandonado por bom tempo, sem os devidos cuidados sanitários. Uma pequena parte do terreno era usado para improvisados jogos de futebol, pelas crianças e adolescentes. Só mais adiante, a municipalidade tratou de urbanizar a área, removendo o lixo e instalando ali uma praça com o nome da data da Proclamação da República - 15 de novembro.

Mas no mapa da cidade de Curitiba publicado em 1914, o espaço que ainda no fim do século XIX se chamava Largo 15 de Novembro, já consta com o nome oficial de Praça Senador Correia. E muitas décadas depois, mais exatamente em julho de 1952, o prefeito Erasto Gaertner concede ao Arcebispado de Curitiba parte da praça para a construção de uma igreja dedicada a Nossa Senhora de Guadalupe como parte da comemoração do primeiro centenário de Emancipação do Paraná.



Manuel Francisco Correia Netto, homenageado em 1905 pelos camaristas, empresta seu nome ao até hoje conhecido Largo Senador Correia.

Fonte: Wikipedia

Manuel Francisco Correia, que dá nome à praça (espaço hoje praticamente tomado pelas plataformas de embarque e desembarque das linhas metropolitanas que partem dali), nasceu em Paranaguá, em 1º de novembro de 1831. Morreu no Rio de Janeiro, em 11 de junho de 1905. Filho do comendador Manoel Francisco Correia e de Francisca Pereira Correia, era irmão de Ildefonso Pereira Correia - o barão do Serro Azul.

Advogado, Manuel Francisco formou-se em Humanidades pela Faculdade de Direito de São Paulo, mas foi no cenário político que mais se destacou. Ainda no período imperial, com apenas 31 anos, foi nomeado presidente da Província de Pernambuco (cargo hoje equivalente ao de governador), de 30 de abril a 2 de outubro de 1862. Exerceu três mandatos distintos como deputado geral, entre 1869 e 1877. Nesse período, em paralelo aos sucessivos mandatos, foi nomeado chefe da Diretoria de Estatística, daí resultando o primeiro recenseamento oficial ainda no período imperial.

Em 1877 elegeu-se senador, exercendo cinco mandatos, até 1889 - ano da Proclamação da República. Ao longo da carreira, conforme dados constantes em documentos do Congresso Nacional, Manuel Francisco foi agraciado com a Grã-cruz da Ordem da Conceição de Vila-Viçosa; Grã-cruz de Cristo de Portugal, além da Ordem da Coroa de Ferro da Áustria e de Sant'Anna da Rússia. Foi sócio-fundador e ocupou a vice-presidência do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), bem como fundador também da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro.

O Império ruiu, mas Manuel Francisco Correia, "convertido ao novo regime", como diz Ermelino de Leão em seu Dicionário Histórico e Geográfico do Paraná, atende ao convite do segundo presidente da República, o marechal Floriano Peixoto, e chefia a diretoria-geral do Tribunal de Contas da União (TCU), cargo em que se aposentou. A aposentadoria se deve à morte trágica do irmão, Ildefonso - o barão do Serro Azul, fuzilado pelas tropas pró-Floriano durante a Revolução Federalista, em 20 de maio de 1894, acusado de colaboracionismo com os federalistas.

O barão do Serro Azul, a exemplo do irmão, Manuel Francisco, também nasceu em Paranaguá, em 6 de agosto de 1849, era casado com Maria José Correia. Estudou Humanidades no Rio de Janeiro e em São Paulo, dedicando-se ao comércio de ervamate nas praças de Montevideu e Buenos Aires. Em 1869, de retorno ao Paraná, tornou-se empresário ao dirigir o primeiro engenho de beneficiamento da erva, em Antonina. Com a inauguração da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, em 1878 transferiu as atividades à capital, inaugurando o Engenho Tibagi. No correr da vida ainda dirigiu uma serraria em Piraquara, fundou a Imprensa Paranaense, o Clube Curitibano, em 1882, e a Associação Comercial do Paraná, em 1890. Político ligado ao Partido Conservador, foi vereador em Curitiba deputado e vice-presidente da Província do Paraná.

O senador Correia, além da política, ocupou ainda o cargo de presidente do Banco do Brasil e da empresa de navegação Lloyd Brasileiro, fundada em 1890 e extinta em 1997, durante o programa de privatização de empresas estatais no governo Fernando Henrique Cardoso. Correia foi reconduzido à presidência do Tribunal de Contas, que exerceu até o dia de seu falecimento, em 5 de junho de 1905. Foi casado com Mariana Ribeiro de Almeida, e teve os filhos Mariana Correia Pimentel; Manuel Francisco Correia Júnior, engenheiro civil que morreu em acidente ocorrido na Estrada de Ferro Central do Brasil; Maria Elisa Correia, e ainda Eduardo Correia, magistrado no Estado do Rio de Janeiro.

Na época em que o antigo Largo 15 de Novembro foi rebatizado com o nome que homenageia o senador paranaense Manuel Correia, a área, insalubre, só raramente merecia a atenção da prefeitura. Não passava de um imenso terreno baldio, que só no início da década de 1950 ganhou o cuidado das autoridades. O tempo passou: o espaço, de Largo, passou a ser Praça, mas a ocupação dessa área praticamente fez desaparecer o que parecia ser mais uma área de lazer para a vizinhança. Além disso, exceção feita a historiadores e pesquisadores da memória urbana, poucos sabem quem é o senador Correia - mais do que ninguém, irmão de Ildefonso Pereira Correia, o barão do Serro Azul, que dá nome a uma importante rua em pleno centro da cidade. A praça propriamente dita foi literalmente ocupada pelos abrigos instalados no antigo pátio de manobras dos ônibus defronte ao complexo da igreja de Nossa Senhora de Guadalupe e a, originalmente, Estação Rodoviária, hoje Terminal Guadalupe.

Parte 3

*Hábitos, costumes e comportamentos
de uma Curitiba provinciana
a caminho da Modernidade*

É longo o caminho percorrido por Curitiba para chegar à desejada Modernidade. A quase inexpressiva localidade provinciana só ganha força política em 5 de fevereiro de 1842, quando é elevada à categoria de cidade. Mas a Quinta Comarca de São Paulo é extinta apenas em 19 de dezembro de 1853, quando nasce a Província do Paraná. Curitiba é oficialmente proclamada capital provincial em 26 de julho de 1854 - título que até ali disputava com Paranaguá. Com a posse de Zacarias de Góes e Vasconcellos na função de presidente provincial, a cidade até ali iluminada por apenas 30 lampiões a azeite de peixe, 308 casas e 5.819 habitantes, começa, aos poucos a ganhar novas feições. Falta saneamento básico, mas é o engenheiro francês Pierre Taulois o primeiro a implantar um primitivo programa de planejamento urbano, num tempo em que existia apenas um cruzamento de ruas em ângulo reto: o formado pelas ruas da Assembleia (atual Rua Doutor Muricy), e do Comércio - a hoje Marechal Deodoro.

A chegada das pioneiras levadas de imigrantes italianos, alemães, ucranianos, franceses e poloneses trouxe novos ares à Curitiba, ainda no apagar das luzes do Império e o nascer da República. A cidade já conta com cerca de 40 mil habitantes, linhas de bondes puxados por mulas, desde 1887, ligando o Batel ao Alto da Glória, além de outros trajetos. Mas é a inauguração da estrada de ferro que liga Curitiba a Paranaguá, em 2 de fevereiro de 1885, que muda não só o cenário físico, mas também econômico da região. Em diversos pontos centrais, como em bairros, os engenhos de erva-mate florescem a olhos vistos - entre eles, o de Joaquim Ventura, já mostrado anteriormente, com acesso principal pela Rua João Negrão, e por onde a erva, beneficiada, era escoada para transporte ao porto, por trem, de onde seguia para o Uruguai e a Argentina.

O Rio Belém, que atravessa a parte mais central, ainda provoca frequentes cheias, alagando ruas e casas. As pequenas chácaras predominam no entorno central, mas proliferam mais e mais hotéis próximos à então nova Estação Ferroviária. No raiar do século XX, famílias mais abastadas circulam em tálburis (carros de duas rodas e dois assentos, puxados por um cavalo), enquanto os bondes se tornam elétricos, a partir de 1912. O lazer infantil está no jogo de bolas de gude, amarelinha, pular corda e esconde-esconde. Os banhos, semanais, acontecem em tinas de madeira ou bronze. A luz elétrica – ainda um privilégio de poucos - chega em 1905, e, com ela, o lazer em forma de um grande parque, que usa um gerador de energia, e que dispõe de uma pista de patinação e um carrossel mecânico - é o Coliseo Curitybano. Ali também está o Cynematógrapho, onde, encantados, os curitibanos veem projetadas pela primeira vez imagens em constante movimento. A Modernidade,

enfim, chega por completo, quando a iluminação elétrica se estende democraticamente por toda a cidade a partir de 1911. É quando as ruas centrais ganham pavimentação, a recém-criada Guarda Civil cuida da segurança urbana e as carroças disputam espaço com os primeiros automóveis importados. O Passeio Público é então a maior área de lazer na região central. Originalmente um grande charco, insalubre, foi higienizado na gestão de Alfredo d'Escagnolle Taunay, quando presidente da Província do Paraná, de 1885 a 1886. Victor do Amaral e Nilo Cairo fundam a Universidade do Paraná, em 1912, enquanto a alta sociedade tem encontro marcado nos clubes culturais, sociais e esportivos, criados por migrantes, em sua maioria.

A erva-mate e a madeira marcam importantes ciclos econômicos ainda na década de 1930, quando Getúlio Vargas chega ao poder e os quase 105 mil habitantes curitibanos acompanham o fim da chamada República Velha. Mas é na década de 1940, que o chamado Plano Agache dá novo desenho à cidade. É 1943, quando o município encomenda uma completa reforma urbana ao urbanista francês Alfred Donat-Agache - lembremos que isso acontece em pleno andamento da Segunda Guerra Mundial, quando a economia mundial está paralisada, em busca de alternativas de perspectivas que garantam o crescimento e a reconquista de mercados. A encomenda curitibana é, portanto, uma exceção à regra.

Em síntese, o plano prevê que as vias principais vão do centro aos bairros; nascem as grandes avenidas radiais, como a Sete de Setembro, Silva Jardim e Ivahy (atual Getúlio Vargas), e a Marechal Floriano. Definem-se espaços próprios para a implantação de equipamentos como a Zona Industrial (no Rebouças); o Centro Politécnico; o Centro Cívico e o Mercado Municipal, entre outros. No centro, o plano é lembrado pelos prédios com seus *pilotis*, formando galerias para transeuntes, protegidos das intempéries, com recuos de até cinco metros em relação ao leito das ruas. Uma Estação Rodoviária também consta do Plano Agache, mas com sua localização definida onde hoje se encontra a Rodoferroviária, no então bairro Capanema, longe do centro, mas nem tão distante da Estação Ferroviária.

Bondes e lotações disputam passageiros em várias linhas. Mas não demora para as lotações - veículos muitas vezes improvisados e com reduzida capacidade de passageiros - serem substituídos pelos primeiros ônibus urbanos regulares e organizados em empresas regulares de transporte, estimulados pelo Município. A ausência de recursos impede a implantação total do Plano Agache, mas a alvorada da década de 1950 traz novos tempos à cidade. O Paraná se prepara para comemorar, em 1953, o centenário de sua emancipação política de São Paulo.

A virada da década de 1940 tem à frente o governador Moisés Lupion, do Partido Social Democrático (PSD), que ocupa o cargo de março de 1947 a janeiro de 1951, sucedido por Bento Munhoz da Rocha Netto (janeiro de 1951 a abril de 1955). Na Prefeitura, nesse período, Lineu do Amaral, nomeado pelo governador e no cargo de janeiro de 1949 a janeiro de 1951, é sucedido interinamente pelos vereadores Amâncio Moro e Ernani Santiago de Oliveira, até a indicação oficial de Wallace Tadeu de Mello e Silva, do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). Administra a cidade de setembro a dezembro de 1951, quando é sucedido pelo médico Erasto Gaertner, da União Democrática Nacional (UDN). Gerencia a cidade de 29 de dezembro de 1951 a 19 de maio de 1953, quando falece, ainda no cargo. É daí em diante que a cidade sofre as mais profundas mutações. Tem como principal fulcro a já mencionada referência às comemorações do centenário da emancipação do Paraná. O que é um grande plano de transformação urbana pretendido pelo governo estadual, com apoio dos seguidos prefeitos da capital, é algo que, na verdade, se estende ao longo de toda a década de 1950, como o exposto no capítulo seguinte.

CAPÍTULO II

CURITIBA - MODERNIDADE

Parte 1

*Modernismo - um vírus inocula
o Brasil e provoca a revolução
urbana em Curitiba*

DÉCADA DE 1950

O Brasil pós-2ª Guerra Mundial convive com um caldeirão de transformações políticas, sociais e econômicas. Respira novos ares, busca novos horizontes - enfim, busca a modernidade. O fim do conflito muda o cenário nacional. Aumenta o contingente populacional rural que migra para os centros urbanos. Curitiba não foge à regra. O Censo realizado em 1950, revela que a cidade tem cerca de 138 mil habitantes. Nas ruas centrais, pedestres circulam pelas ruas estreitas e convivem com os veículos, todos importados, antecedendo a implantação da indústria automobilística brasileira, que se dá a partir da metade dessa década, quando o mineiro e médico Juscelino Kubitschek de Oliveira assume a Presidência da República e anuncia profundas transformações econômicas no país.

A "nova" Curitiba deixa para trás o cinzento cenário de um tempo que antecede a implantação - mesmo que só parcialmente, dada a falta de todos os recursos então exigidos - do mais atual programa de mudança urbana já até então conhecido, o Plano Agache. Os tempos sombrios da Segunda Guerra ficaram no passado. Curitiba inova; imita paisagens urbanas europeias; quer ser uma fiel réplica de uma Paris envolvente, mas em escala menor, com seus cafés, seus clubes sociais, suas lojas iluminadas, suas ruas mais largas, seu trânsito mais nervoso e agora feito por veículos que voltaram a ser importados, e com sua população trajando a moda do momento confeccionada com tecidos importados.

A já anteriormente mencionada antevisão das comemorações do centenário da emancipação política do Paraná são o *leitmotiv* principal de profundas transformações físicas e comportamentais. Enquanto o ainda reduzido núcleo da região central é o coração que bate forte e endereço dos *footings* na Rua 15 de Novembro, com a sua feérica Cinelândia a tiracolo, na minúscula então Avenida João Pessoa - a atual Avenida Luís Xavier, feita de uma quadra só -, a administração municipal estimula o espraiamento urbano. Começa a ocupação de regiões até ali desertas, subocupadas, onde, em número cada vez maiores, as levas de imigrantes e seus descendentes implantam bucólicas chácaras. Aprazíveis, garantem a produção alimentar familiar, mas sofrem da carência de melhor infraestrutura.

O mapa de 2004, buscado nos arquivos da Câmara Municipal de Curitiba, mostra, a título de comparação, o nível de abrangência do Plano Agache, de 1943, em relação às atuais dimensões citadinas. O espaço se circunscreve aos então correspondentes limites do município, com área de cerca de 88 quilômetros quadrados, se comparados aos atuais 432,17 quilômetros quadrados. Mas engloba,

como deixa claro, toda a região central e já boa parte de bairros circunvizinhos, revelando sua abrangência. Este é o ponto de partida das futuras anunciadas mudanças, e que se refletem clara e principalmente no correr da década de 1950.



O Plano Agache é fruto da assinatura de contrato, em janeiro de 1941, que envolve a Prefeitura de Curitiba, na gestão Rozaldo de Mello Leitão, e a empresa Coimbra, Bueno & Cia. Ltda. - cujo corpo técnico abrigava o engenheiro/urbanista Alfred Donat-Agache. Não se pretende aqui alongar a historiografia do Plano, tarefa já executada, de forma completa, por outros autores e passível de leitura em trabalhos mais detalhados que tratam do planejamento urbano de Curitiba. A intenção é apenas lembrar que o Plano Agache foi diretamente responsável pelo conceito pioneiro de zoneamento urbano, ao definir o que chamou de "centros": entre eles, a **Estação Rodoviária** [grifo nosso] - objeto-chave de nosso propósito -, o Centro Cívico; o Centro Comercial e Social; os Centros de Abastecimento; a Zona Industrial; o Centro Esportivo; o Centro de Instrução e o Centro Militar. Tais centros seriam interligados por vias perimetrais e radiais numa lógica concêntrica.

O Plano Agache desenhava então um projeto de avenidas concêntricas, típico dos centros urbanos do século 19. De forma revolucionária, a Lei número 699, elaborada num momento em que a cidade já conta com cerca de 180 mil habitantes, edita o Código de Posturas de 1953, mudando praticamente tudo o que foi concebido anteriormente. Em resumo, quanto ao zoneamento, a classificação do Código de 1953 delimita espaços funcionais em quatro macrozonas: comercial, industrial, residencial e

agrícola. É esse código, em princípio, que orienta as diretrizes do presente documento. Pretende mostrar, abertamente, as transformações advindas dos estudos e projetos com os olhos voltados, no geral - e como quer o governo estadual -, para um Paraná mais moderno, bem como - e aí no particular - para uma Curitiba inovadora, reflexo no Brasil Meridional das metrópoles brasileiras também acordadas com a modernidade e o progresso pós-guerra. A criteriosa escolha de áreas para a instalação dos já citados "centros", conforme o previsto pelo Plano Agache, de 1943, foi fruto de rigorosos e detalhados estudos, levando em conta uma Curitiba ainda contida, digamos, em seu espaço central. Isso, enquanto pontos mais periféricos e do entorno, à época, pareciam distantes, tornando-se localizações muitas vezes como impróprias para implantação de equipamentos urbanos hoje perfeitamente englobados na planta urbana.

Quando, em 1951, Bento Munhoz da Rocha Netto substitui Moisés Lupion no governo do Estado, as também já citadas implantações de grandiosos equipamentos urbanos e de infraestrutura, como o Centro Cívico e outros, mostra a relevância de um plano ciclópico, que exige altos investimentos. A administração de Bento termina em 1955, período em que se destaca o papel de um então jovem engenheiro e arquiteto chamado Rubens Meister. Convocado pelo governador é dele a assinatura que marca projetos inovadores e compatíveis com a passagem dos 100 anos da emancipação política paranaense, comemorados em 19 de dezembro de 1953. Como, entre outros, o Teatro Guaíra, a Reitoria da Universidade Federal do Paraná e o Centro Politécnico, e, claro, a Rodoviária. Apesar da entrega de parte desse novo patrimônio ter ocorrido mesmo depois de Bento deixar a governança, todo ele integra o vasto acervo previsto para a comemoração centenária do Estado. Meister, porém, torna-se ainda mais conhecido quando, em 1954, o então chefe de Polícia (cargo equivalente hoje ao de secretário estadual de Segurança Pública), o capitão Ney Aminthas de Barros Braga, é o primeiro prefeito de Curitiba eleito pelo voto direto. Ney Braga, nascido na Lapa, em 1917, e morto em outubro de 2000, aos 83 anos, em Curitiba, ingressa na política em dezembro de 1952, convidado pelo governador Bento Munhoz da Rocha Netto. O trabalho em sintonia agiliza e facilita a escolha de um local para a instalação de o que será a primeira estação rodoviária de Curitiba, com a fachada voltada para a Rua João Negrão, tendo ao fundo a então modesta igreja, feita de madeira, em homenagem a Nossa Senhora de Guadalupe.

O engenheiro civil e arquiteto Ayrton *Lolô* Cornelsen, nascido em 1922 e falecido em 5 de março de 2020, que colaborou, ainda nos anos 1940, na confecção do Plano Agache, lembra, em tom crítico, de que forma Curitiba, a partir da posse de

Bento - ícone que marca o governo comemorativo do centenário da emancipação do Paraná - se comporta diante da transformação curitibana. Segundo ele, em depoimento dado em data não anotada, mas provavelmente no início dos anos 2000, "*...contrariando as diretrizes do Plano Agache, o prefeito Capitão Ney Braga implantou o terminal rodoviário de ônibus na praça central do Guadalupe, agravando o já congestionado tráfego da região central de Curitiba. Agache planejara o terminal não muito distante da estação ferroviária, apenas 4 quadras abaixo, onde era abastecida por amplas conectoras como a Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro e Av. Iguazu. Não satisfeito com o Terminal no Guadalupe, Ney Braga permitiu ainda a construção da Igreja ao lado do terminal, criando mais um pólo de atração de pessoas e automóveis (nota-se que floresceu um comércio no entorno da Igreja).*" O comentário de Lolô Cornelsen remete ao fato de o Plano Agache ter previsto a construção de um terminal rodoviário para ônibus no espaço hoje ocupado pela Estação Rodoferroviária de Curitiba. Antecipando a escolha do local para esse equipamento urbano, ainda em 1952 o então prefeito e médico Erasto Gaertner também já definira a cessão de uma área da Praça Senador Correia à Arquidiocese de Curitiba, como parte da comemoração do primeiro centenário da emancipação política do Paraná.

Às 11 horas do dia 11 de novembro de 1952, conforme anotação histórica, quando do lançamento da pedra fundamental da igreja dedicada a Nossa Senhora de Guadalupe - e ocupando parte da Praça Senador Correia -, a igreja católica era governada pelo Papa Pio XII; a Arquidiocese de Curitiba, por Dom Manoel da Silveira d'Elboux; Getúlio Dornelles Vargas era presidente do Brasil, Bento Munhoz da Rocha, governador do Paraná, e Erasto Gaertner o prefeito de Curitiba. Mas só em janeiro de 1954, com anuência do arcebispo, o cônego Bernardo Krasinski constrói uma modesta igreja de madeira. Só muitos anos depois a construção original, doada para construir a igreja da então ainda distante Vila Nossa Senhora da Luz, na periferia curitibana, dá lugar ao templo suntuoso que durante muito tempo dividiu espaço com a chamada Rodoviária Velha. Construído em 1956, projetado por Rubens Meister, serviu como terminal rodoviário até 12 de novembro de 1972, quando, definitivamente, as empresas de transporte rodoviário de passageiros ganharam a Estação Rodoferroviária como novo endereço às margens da então Avenida Capanema - hoje Avenida Presidente Affonso Camargo. Complexo, aliás, igualmente projetado por Meister, e ocupando o espaço originalmente previsto como endereço primeiro de um equipamento dessa ordem, pelo antigo Plano Agache.

Projetada e construída conforme os então mais modernos preceitos arquitetônicos, sob a batuta de Meister, a Estação Rodoviária, inaugurada no fim do mandato de Ney Braga, em 1958, era mais uma prova modernista reveladora da anunciada pujança paranaense e curitibana. Além dos guichês das empresas, onde se compravam os bilhetes de viagem, os usuários/passageiros encontravam também uma série de serviços hoje equivalentes aos existentes em centros comerciais. Depois de um longo período em que as viagens começavam ou terminavam em uma das praças ou ruas de Curitiba - lugares improvisados, geralmente em frente aos endereços de venda de passagens das empresas de ônibus -, pela primeira vez os coletivos dispunham de um espaço apropriado para parar. Eram as até ali inéditas plataformas, com ângulo em torno de 40 graus, sempre em frente aos guichês das respectivas empresas, o que facilitava o deslocamento dos viajantes, agora reunidos em um só endereço central e protegidos por uma construção especialmente projetada para essa finalidade.

Um pouco de história e dados técnicos - A Estação Rodoviária projetada por Rubens Meister, inaugurada em maio de 1958, ocupava originalmente uma área construída de 3.600 metros quadrados, abrigando 22 plataformas, 22 guichês destinados às empresas transportadoras, além de 21 lojas, estas voltadas para a Rua João Negrão. A construção coube à empreiteira Luyr Isfer & Cia. Ltda. Construtora, de Curitiba, que recebeu, como pagamento dos serviços, a concessão das 21 lojas, por um período de 28 anos. O prazo, segundo matéria publicada no Espaço Dois, do já desaparecido Jornal do Estado, edição de 2 de outubro de 1986, de autoria da jornalista Vânia Casado, expirou em maio de 1986.

A movimentação no terminal foi normal até o início de 1970, quando começaram os congestionamentos, provocados pelo grande número de ônibus rodoviários que estacionavam e manobravam no local e de outros veículos que passavam na região, o que preocupou as autoridades. Em 1972, a velha rodoviária, já transformada em Terminal Guadalupe, passou a abrigar linhas metropolitanas. Apenas 20 delas partiam desse endereço com destino a municípios vizinhos. Já em 1986, segundo depoimento do então secretário municipal de Transportes, Germinal Pocá, diariamente passavam no local 130 mil passageiros, utilizando 84 linhas. Em 1986, completavam-se 14 anos da entrega da Estação Rodoferroviária, também projetada por Rubens Meister. Administrado pela Urbanização de Curitiba S/A - URBS, o Terminal Guadalupe passou por uma ampla reforma, a partir de projeto da própria URBS, com ampliação do número de plataformas e transferência de algumas linhas metropolitanas, o que irritou profundamente os comerciantes que tiveram suas lojas

fechadas, mesmo com concessão permitida há 28 anos. A URBS era então presidida por Stênio Jacob. A reforma inicial, compreendendo apenas pequenas intervenções, iniciou em 10 de janeiro de 1986. Só sete meses depois, em 3 de agosto de 1987, as obras de grande porte tiveram início. À época, Stênio Jacob, em entrevista coletiva à imprensa, acreditava que a solução melhor para o bom funcionamento do transporte de passageiros da Região Metropolitana seriam terminais nos limites de diversos municípios, "*porque um só terminal metropolitano dentro de Curitiba não é exatamente a melhor solução*". Em 13 de setembro de 2005, a Prefeitura Municipal de Curitiba anunciou ação para a recuperação integral no entorno do Terminal Guadalupe. O anúncio foi feito durante encontro com a Associação de Comerciantes e Moradores da Região do Terminal Guadalupe. A prefeitura, na ocasião, foi representada pelo então presidente da URBS, Paulo Schmidt, e o então chefe da Regional Matriz, Omar Akel. No rol das melhorias anunciadas constava o reforço do sistema de iluminação, a disponibilidade de áreas exclusivas para pedestres, além de mais segurança - etapa que contava com o apoio da Secretaria de Estado da Segurança Pública e da Guarda Municipal de Curitiba.



A Rodoviária Velha, projetada pelo arquiteto Rubens Meister e inaugurada em 1958, em foto do início dos anos 1960

Fonte: IBGE

Os ônibus rodoviários, na época, eram nada mais que carrocerias ainda rústicas e com pouco conforto, instaladas sobre chassis de caminhões. As muitas vezes longas viagens cansavam os passageiros.



A pioneira Rodoviária centralizou num só local as empresas cujos ônibus, até 1958, chegavam e partiam das diversas praças centrais da cidade, oferecendo total comodidade aos passageiros.

Fonte: IBGE

A foto, feita na segunda metade dos anos 1960, mostra as plataformas do terminal, com destaque para o ônibus monobloco produzido pela Mercedes-Benz, do Expresso Princesa dos Campos. Os monoblocos inauguraram um novo tempo na história dos ônibus, ao lado das carrocerias mais modernas montadas sobre chassis especialmente desenhados para o uso de transporte de passageiros, e não só de cargas. Ao fundo, coletivos com carrocerias Nicola (hoje Marcopolo) e, à direita, um ônibus com carroceria Eliziário.

A fase anterior à da inauguração da Estação Rodoviária, contada a seguir, passa por um longo período que remete ao fim dos anos 1930, até 1958, e leva à história do chamado "rodoviarismo heroico", quando os ônibus rodoviários percorriam distâncias então consideradas imensas, enfrentando todos os tipos de problemas. Rodavam por estradas enlameadas em épocas de chuva intensa, ou empoeiradas, sem pavimento, nos meses de seca; sofriam defeitos mecânicos, conviviam com pneus furados etc. Aos passageiros, cansados, não restava senão a paciência por conta dos imprevistos. Até a entrega do terminal da Rua João Negrão, as empresas de ônibus rodoviários faziam embarques e desembarques em frente às agências

localizadas nas imediações das principais praças centrais - Osório, Tiradentes, Carlos Gomes -, ou mesmo em ruas como a Barão do Rio Branco, Desembargador Westphalen, Alameda Cabral e outras. Geralmente as empresas ocupavam velhos imóveis com pouco conforto, quase sempre alugados, em frente aos quais os ônibus, nos momentos de embarque ou desembarque, provocavam congestionamentos nas horas de maior movimento, tumultuando o trânsito. Como esses imóveis, na maioria das vezes, se localizava em frente às praças, os ônibus das empresas, não raro, aguardavam o embarque dos passageiros, ou faziam o desembarque, quando vindos de viagem, no entorno das próprias praças, tumultuando o trânsito e colocando em risco a vida de transeuntes que, inadvertidamente, cruzavam as ruas em frente aos coletivos.

Parte 2

Décadas de 1930 e 1940

*O pioneirismo das empresas de transporte
de passageiros no Paraná*

Apesar da quase total ausência de uma infraestrutura viária no Brasil Meridional - particularmente no Paraná -, e a decorrente dificuldade de viajar, num tempo em que os meios de transporte não passam de toscos chassis de caminhão que recebem primitivas carrocerias de madeira adaptadas para o transporte de pessoas, nem por isso o arrojo, a aventura e o pioneirismo de uns poucos levaram à criação e operação das primeiras linhas regulares em ônibus. Pequenas e médias cidades de todo o país, Curitiba inclusive, rapidamente viram suas praças centrais - endereços de encontro dos moradores para jogar conversa fora, ou, em trajes domingueiros, participar de missas e outros eventos - transformadas em pontos de partida e chegada de ônibus das empresas que mantinham suas agências para venda de passagens no entorno ou ruas próximas.

Durante a primeira metade do século XX, o Paraná é um Estado que fundamenta sua economia exclusivamente na agricultura. Inexistiam até então grandes deslocamentos humanos para outras regiões no próprio Estado. Boa parte da população regional vivia no campo, cuidando de plantios e colheitas, enquanto a visita às cidades, pequenas e distantes, era algo raro, porque exigia paciência no caso dos deslocamentos morosos. O transporte individual em automóveis era um privilégio apenas para quem dispunha de recursos para a compra de um veículo, sempre importado e igualmente caro. O transporte em ônibus também não era muito comum. Prevaleciam carroças puxadas geralmente por pares de cavalos, ou uns poucos caminhões. Ambos os modais serviam ao escoamento das safras ou para os já mencionados acessos aos núcleos urbanos.

A gradativa ocupação de regiões até ali inexploradas, porém, altera esse quadro no curto prazo. É o tempo em que também começam a pipocar novos núcleos urbanos, em especial no interior. Londrina, Maringá, Paranacity, Cianorte são apenas alguns dos municípios fundados por pioneiros nos anos 1930 / 1940, ou por imigrantes e seus descendentes - enfim, os que, aventureiros ou não, enveredaram Paraná adentro para ocupar as imensas glebas ainda virgens, muitas delas devolutas, mas também colonizando essas áreas. A ocupação dessas mesmas terras foi rápida, e o deslocamento em ônibus transportando milhares de pessoas foi apenas a consequência. Até o desabrochar desses novos centros em regiões de um Paraná até ali praticamente inexplorado - mas convivendo com severas questões como litígios e ocupações irregulares -, Paranaguá, Guaratuba, Curitiba, Morretes, Antonina, Ponta Grossa, Castro, mais adiante Guarapuava, para citarmos apenas algumas, eram as tradicionais cidades habitadas, conhecidas e em desenvolvimento. Fundadas em séculos anteriores, eram até ali núcleos urbanos que basicamente concentravam toda

a população paranaense. E mesmo nessas localidades os deslocamentos eram problemáticos, porque não dispunham de alternativas viárias compatíveis e de meios de transporte adequados. Os investimentos públicos em infraestrutura viária eram, se não mínimos, praticamente inexistentes.

• • •

Curitiba é, especialmente no correr da década de 1930, uma pequena e pacata cidade com ares interioranos. Os curitibanos pouco viajam. As estradas trafegáveis são poucas e de risco - a Estrada da Graciosa, para o litoral paranaense, com seus escorregadios paralelepípedos e durante boa parte do ano encoberta pela neblina decorrente da umidade reinante na Serra do Mar; a Estrada do Cerne, que leva ao interior, com seu leito de terra, empoeirada nos meses secos e quentes, e um só lamaçal nos períodos chuvosos; a Estrada da Ribeira, para São Paulo, também de chão batido, com suas traiçoeiras curvas em trechos de serra, exigindo atenção total dos motoristas. E a Estrada da Serra, para Santa Catarina, com características semelhantes às vias citadas, que serviu de ligação entre o Paraná e Santa Catarina até o início dos anos 1970, quando da abertura e pavimentação das atuais BRs 376/101.

A primeira empresa de ônibus com linhas regulares para transporte de passageiros no país nasce em 13 de abril de 1928, na cidade catarinense de Blumenau: a então Empreza Auto Viação Catharinense (mantida a grafia da época) - reconhecidamente, a mais antiga do gênero do Brasil, e que foi a pioneira a adquirir concessão pública no país, com uma linha entre Blumenau e Florianópolis. Depois de iniciar atendimento à cidade de Curitiba, no correr dos anos 1930, ao longo da década seguinte estendeu seus serviços a Porto Alegre. O surgimento da Auto Viação Catarinense foi o claro sintoma de que os deslocamentos rodoviários aos poucos sobrepujariam os ferroviários. O trem era até ali o meio de transporte mais barato e democrático à disposição dos viajantes. Mas, aos poucos, mesmo rodando por estradas primitivas, quando não pelas areias de praias em trechos litorâneos, os ônibus começaram a ganhar mais e mais espaço. Viagens hoje feitas em poucas horas, não raro, apesar da distância nem sempre tão grande, levavam de 12 a 18 horas, aí não inclusos imprevistos, como chuvas fortes etc.



Modelo de "ônibus" utilizado pela Empresa Auto Viação Garcia, a "Catita" mais antiga do gênero no país. O veículo foi produzido pela General Motors, nos Estados Unidos, na década de 1920

Fonte: Acervo Viação Garcia

É na segunda metade dos anos 1930 que Curitiba vê surgir as primeiras agências de empresas de ônibus, geralmente instaladas nos térreos dos velhos casarões centrais. Enquanto isso, em 1934, a recém-fundada Viação Garcia, no Norte Pioneiro paranaense, inicia seus trabalhos com o ônibus tipo *jardineira*, carinhosamente chamada de "Catita", ligando Londrina (sede da empresa) a Mandaguari. É um tempo de desbravamento de regiões ainda virgens sujeitas à grilagem, pouco habitadas, aos poucos tomadas por aventureiros e motivos de conflitos sociais só contornados quando da regularização das terras pelo governo.

Em 1938, também com jardineiras a Empresa Lapeana, dirigida por Felix Bochnia e um irmão, começa o tráfego diário entre Curitiba e a cidade da Lapa. Os ônibus saíam da Praça Tiradentes, em dois horários: 7h30 e 15h30. Na época, a empresa obteve concessão da linha para passar por Araucária, Contenda e Marienthal, num percurso de 77 quilômetros. As passagens da Lapeana para esses pontos eram vendidas na antiga Rua Ractcliff, atual Desembargador Westphalen, 92. Apontam registros da época que a empresa contava com um folclórico motorista - o Zé do Ônibus. Era ele quem transportava, entregava e recebia as mercadorias e encomendas dos residentes nas cidades atendidas pela empresa, para parentes, conhecidos ou amigos que viviam às margens das estradas. Também conhecido por

pombo-correio, o motorista não raro parava no trajeto para longas conversas com essas populações, contando as novidades urbanas e coletando mensagens. Uma tradição que se manteve durante as décadas seguintes pelos motoristas e cobradores de inúmeras empresas que operavam linhas interioranas, num tempo em que as comunicações eram difíceis e extremamente rudimentares.

Aventura litorânea - Por volta de 1936, jornais de Curitiba publicavam informações sobre as viagens entre a capital e o litoral paranaense, recheadas de riscos e aventuras. Essas viagens eram feitas, num primeiro momento, pelas chamadas *diligências* - como eram conhecidos os caminhões cobertos apenas por uma lona, com bancos de madeira na carroceria, colocados de forma transversal, de propriedade de Germano Rossi. Esses veículos faziam lembrar os também históricos *paus-de-arara*, comuns no Nordeste brasileiro. Quem se arriscava a embarcar em um desses veículos, tinha como destino Praia de Leste, Matinhos, Caiobá e Guaratuba.

O trajeto era feito pela Estrada da Graciosa. Levava horas, especialmente em dias chuvosos, quando o risco de acidentes ou mesmo deslizamentos sobre os paralelepípedos molhados e lisos eram um convite constante para uma tragédia. Já no litoral, dada a inexistência de rodovias carroçáveis, o percurso era feito pela areia da praia. Todo o trajeto precisava ser antecipadamente programado, evitando que os caminhões seguissem nos horários de maré cheia, correndo risco de serem tragados pelo mar - o que, aliás, aconteceu várias vezes.

Com a criação da Empresa Sul-Americana de Transporte em Ônibus, em 1939, Curitiba passou a dispor de uma ligação com o município vizinho de Campo Largo. Em 1946, os caminhões de Germano Rossi saem de cena e dão lugar aos ônibus da nova empresa - a mesma Sul-Americana -, que obtém direito de explorar linhas regulares entre a capital e Morretes, Antonina, Paranaguá, Praia de Leste, Matinhos, Caiobá e Guaratuba. Em 1963, a Sul-Americana iniciou suas operações em direção ao oeste paranaense, com a linha Curitiba / Foz do Iguaçu, via Cascavel. E mais tarde foi a primeira do Paraná a ganhar a concessão internacional para explorar a linha Curitiba / Assunção (Paraguai).

Outras tantas empresas nasceram e cresceram nas décadas de 1930 e 1940 - como, por exemplo, o Rápido Sul Brasileiro, com sede em Joinville (SC) e que utilizava micro-ônibus Chevrolet Tigre - que tiveram fôlego suficiente para vencerem distâncias através de caminhos primitivos e sem pavimentação e outras dificuldades. No Paraná, Curitiba era o destino mais almejado por elas, daí a razão de a cidade, no início da década de 1950, pensar na alternativa de, num só endereço, concentrar a chegada e a

saída de milhares de pessoas que então já demandavam as linhas de ônibus rodoviárias, com pontos de embarque e desembarque espalhados no centro, em pontos nem sempre compatíveis com esse tipo de uso. Um sonho concretizado com a entrega da Rodoviária de Curitiba, em 1958, na Rua João Negrão.

Parte 3

Década de 1950

As transformações urbanas põem fim

à Curitiba lúdica, que ganha

sua Estação Rodoviária

Em 1953 comemora-se o centenário da emancipação do Paraná. Curitiba é administrada pelo prefeito e médico Erasto Gaertner, que morre subitamente em 19 de maio daquele ano, em pleno mandato. Interinamente, até a posse do primeiro prefeito eleito pelo voto direto, Ney Braga, a cidade é administrada pelos então secretários de Governo (vereadores conhecidos como "responsáveis pelo expediente"). Ney Braga governa de 1954 a 1958, mas de fevereiro a novembro de 1958, até a posse de seu sucessor, o general Iberê de Mattos, a administração municipal, dada a frequente ausência do titular, coube, interina e respectivamente, ao presidente e vice-presidentes da Câmara Municipal, Aristides Simão, Elias Karam e Edmundo Leinig Saporski.

O interesse deste documento recai sobre as ações de Ney Braga, particularmente no que se refere à criação da primeira Estação Rodoviária na cidade, concentrando num só endereço todas as empresas de ônibus rodoviárias de passageiros com suas linhas intermunicipais e interestaduais. O primeiro passo para viabilizar o projeto foi dado em 1956, com a assinatura de documento autorizando a obra, em área de 3,6 mil metros quadrados construídos, na Rua João Negrão - na quadra entre as ruas Pedro Ivo e Nilo Cairo (prolongamento da Rua André de Barros).

O novo complexo, de acordo com o projeto executado pelo arquiteto e engenheiro Rubens Meister - o mesmo que mais tarde desenvolve o da Rodoferroviária -, e da construtora contratada, a Luyr Isfer & Cia. Ltda., previa a instalação de 22 plataformas para embarque e desembarque de passageiros no pátio que ladeava a antiga edificação da igreja do Guadalupe. Contava também com 22 guichês, no interior do imóvel, voltados para o pátio interno, reservado às empresas, para venda de passagens e recebimento de encomendas.

Além disso, 21 lojas seriam construídas, com frente para a Rua João Negrão. A construtora, de acordo com a matéria publicada pela jornalista Vânia Machado Casado, na edição de 2 de outubro de 1986 do extinto Jornal do Estado (atual Bem Paraná), de Curitiba, recebeu como pagamento dos serviços a concessão dessas 21 lojas, por um período de 28 anos, prazo que oficialmente expirou em maio de 1986. Oficialmente, o endereço do terminal é a Praça Senador Correia.

• • •

ESTAMOS EM 1955

Empossado em novembro do ano anterior, o prefeito Ney Braga não só moderniza o sistema de transporte coletivo urbano com a criação de empresas regulares e a implantação da tarifa social, como ainda manda, ao longo da gestão, construir o Mercado Municipal e a Estação Rodoviária - ambos os empreendimentos inaugurados em 1958. Foi na sua administração que também se criou a Comissão de Planejamento de Curitiba, embrião do futuro Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - o Ippuc, que nasceu em 1965. A Comissão tinha então como missão principal adaptar e modernizar o Plano Agache, implantado a partir de 1943, seguindo as diretrizes do urbanista francês Alfred-Donat Agache.

À época, a Praça Tiradentes era o endereço de boa parte das agências de transporte rodoviário de passageiros, que tinha a configuração abaixo, nos anos 1960:



Praça Tiradentes no fim da década de 1950.

Fonte: Casa da Memória

Em 1955, ou seja, três anos antes da inauguração da Rodoviária, ruas e praças centrais continuavam servindo de endereço às agências das empresas cujos ônibus partiam de Curitiba para destinos intermunicipais e interestaduais. Era um tempo em

que os telefones ainda eram uma novidade. A pouca quantidade deles fazia com que o usuário discasse, dependendo do endereço, só três ou quatro dígitos. Senão vejamos:

- A **Empresa Viação Sant'Ana do Iapó**, com linhas regulares para Castro e Pirai do Sul, saía diariamente defronte ao Bar do Garrido, e ainda não tinha telefone próprio. Inexistem informações, durante a pesquisa histórica, do exato local desse bar.

- O **Expresso São Bento** seguia a São Bento do Sul, em Santa Catarina, a partir da agência que ficava na Rua Barão do Serro Azul, 363. O telefone para reserva de bilhetes era o 729.

- A **Empresa Lapeana** [mantida a ortografia da época] tinha como ponto de partida para a Lapa, São Mateus do Sul, Catanduvas, e ainda Guaratuba, a Rua Desembargador Westphalen, 92 - fone 1042

- As viagens para Matinhos, Caiobá, Paranaguá e Guaratuba, pela **Empresa Sul-Americana de Transporte em Ônibus**, começavam na Alameda Cabral, 18, a poucos metros da Praça Osório. O telefone era o 1719.

- Já na Rua Barão do Rio Branco, 206, o movimento era grande o dia todo com chegadas e saídas dos ônibus da **Empresa Auto Viação Catarinense**. Havia saídas diárias às 6h, 12h, 13h e 18h para Florianópolis. Os ônibus passavam pelas cidades de Joinville, Jaraguá do Sul, Blumenau, Itajaí, Vila de Camboriú (um pouco adiante do balneário, que só ganhou fama a partir dos anos 1960). E ainda por Brusque, Nova Trento, São João Batista, daí chegando à capital. A Catarinense mantinha ainda uma linha, que funcionava às segundas, quartas e sextas-feiras, entre Curitiba e Porto Alegre. As reservas eram feitas pelo telefone 2248.

- Ainda mantinham agências em imóveis mais afastados das tradicionais praças, linhas como as da **Empresa Rodoviária Rio Negro - Curitiba**. O telefone para contato era o 4523, e os ônibus saíam defronte ao número 158 da Rua Desembargador Westphalen.

- Os coletivos e automóveis de aluguel do **Expresso Princesa dos Campos**, então ainda dirigido pela família Mezzomo, embarcava passageiros para Campo Largo, Palmeira, Ibituva, Ponta Grossa, Prudentópolis e Guarapuava, em frente ao número 574 da Praça Osório. Atendia chamados pelo telefone 1767.

- Também para Irati e região, passageiros que se informavam sobre bilhetes de viagem pelo telefone 2586, embarcavam nos ônibus do **Expresso Estrela Azul** na Rua Marechal Deodoro, 335.

- O imóvel da Praça Tiradentes, 190, abrigava as agências de quatro empresas: o **Rápido Sul Brasileiro** (fone 4017), que, com seus micro-ônibus Chevrolet Tigre e Chevrolet Gigante ligavam Curitiba a Joinville, Itajaí e Florianópolis; a **Empresa Curitiba - Cerro Azul** (fone 2055), que levava de seis a dez horas para chegar à então pequena localidade, pela Estrada da Ribeira, sempre em mau estado de conservação. O **Expresso Valparaíso**, vinculado à Curitiba - Cerro Azul, que ligava a capital ao litoral. Concorria com a já citada Empresa Sul-Americana, e teve vida reduzida. E as **Empresas Reunidas São Paulo - Paraná Ltda.**, interligando as duas capitais (São Paulo e Curitiba), atendia chamadas pelo telefone 2055.

Em maio de 1958, enfim, empresas com suas diversas linhas ganham, em definitivo, um endereço único em pleno centro da cidade: a nova Rodoviária, que serviu de endereço para chegadas e partidas até o dia 13 de novembro de 1972, quando da inauguração do complexo formado pela nova Estação Rodoferroviária de Curitiba, desde então administrada pela URBS - Urbanização de Curitiba S/A.

Parte 4

*Novo terminal assiste à fusão
e transformação das empresas
de ônibus em busca de horizontes*

Em 1956, o prefeito Ney Braga transforma parte da cidade num grande canteiro de obras, com a construção de dois equipamentos que caracterizam a desejada modernidade urbana: a Rodoviária e o Mercado Municipal. A Rodoviária, abrigada num imóvel especialmente projetado para esse fim, ocupa todo o espaço do antigo Largo do Ventura e revela a transformação por que passa o Largo Senador Correia. Em 9 de janeiro de 1955 foi fundada a Paróquia Nossa Senhora de Guadalupe, também instalada no largo. Assim, o pátio para manobra dos ônibus e as plataformas para embarque e desembarque, em 40 graus, ficavam na parte lateral da igreja, ocupando todo o espaço na quadra entre as ruas Pedro Ivo e Nilo Cairo.

Em 1959, quando a telefonia local, mais avançada, já usava cinco dígitos - o que mostra o crescimento urbano e a expansão da rede de comunicações, conforme o constante na lista telefônica de Curitiba -, a nova Rodoviária abrigava as seguintes empresas, com suas linhas e telefones:

EMPRESAS / BOXES	TRAJETOS DE CURITIBA PARA	TELEFONES (em 1959)
Empresa Auto Viação Catarinense Boxes 1 e 2	Joinville; Blumenau; Itajaí; Florianópolis	4 - 1276
Expresso Princesa dos Campos Boxes 3 e 4 Expresso Princesa do Oeste (depois incorporado à Princesa dos Campos)	Campo Largo; Ponta Grossa; Palmeira; Imbituva; Prudentópolis; Guarapuava	4 - 3080
Empresa Rodoviária Rio Negro Box 5	Rio Negro	4 - 6077
Rápido Sul Brasileiro Box 6	Joinville; Itajaí; Florianópolis	4 - 2474
Viação Cometa Box 6	São Paulo (Na época, a partir da capital paulista, a empresa fazia conexão com as cidades do Rio de Janeiro (RJ); Belo Horizonte e Juiz de Fora (MG), além de São Vicente Ribeirão Preto, Sorocaba e Poços de Caldas (SP))	4 - 1751
Expresso Boscatur Box 8	São Paulo (SP); Vacaria; Caxias do Sul; Porto Alegre; Passo Fundo; Cruz Alta (RS)	4 - 0431
Expresso Curitiba - Lages Boxes 9 e 10	Para Lages - saídas diárias às 5h, 7h e 13h; Para Porto Alegre - saídas diárias às 4h; Para Rio Negro e Mafra - saídas diárias às 7h, 9h, 14h, 17h e 17h30	4 - 8743
Empresa União Catarinense Box 11	Rio Negro; Mafra; Canoinhas; Porto União	4 - 3108
Empresa Lapeana Boxes 12, 13 e 14	Lapa; São Mateus; Guaratuba	4 - 0684
Empresa Sul-Americana de Transporte em Ônibus Box 15	Campo Largo; Paranaguá; Morretes; Praia de Leste; Matinhos	4 - 6326

Expresso Estrela Azul Empresa de Ônibus Cattani (As duas empresas compartilhavam o telefone e os boxes 16 e 17)	União da Vitória Irati Palmas; Pato Branco; Francisco Beltrão; Clevelândia	4 - 6201
Empresa Rodoviária Ouro Branco Boxes 18 e 19	Assaí	4 - 6202
Expresso São Bento Viação Dovaltur Box 20 (ambas as empresas pertenciam ao operador Dorival Piccoli. Compartilhavam o mesmo box e telefone)	São Bento; Jaraguá do Sul Antonina; Guaraqueçaba	4 - 2898
Empresa Sant'Ana do Iapó Expresso Monte Alegre Box 21 (ambas as empresas pertenciam ao mesmo grupo e compartilhavam o mesmo box)	Castro; Piraí do Sul Monte Alegre; Castro; Piraí do Sul; Jaguariaíva (PR); Itararé (SP)	4 - 5841
Empresas Reunidas Box 22	Caçador; Videira; Porto União; Canoinhas; Mafra; São Bento do Sul (SC)	4 - 2941

Mudanças, fusões, transformações - Existem algumas particularidades quanto à fusão de empresas, em nível regional, antes e após a entrada em operação da nova Rodoviária, que inicia suas atividades em maio de 1958. Ainda em 1956, o então existente Expresso do Sul explorava a linha Curitiba - Porto Alegre. Em 1959, a garagem de outra empresa, o Expresso Curitiba - Lages, era na Rua Nicolau Maeder, 634, no bairro Juvevê. Em 1960, as duas empresas foram adquiridas pelo empresário Wilson Piccoli, que também comprou os direitos da então paulista Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, mantendo oficialmente esta razão social. Assim, a oficina da Penha acabou ocupando as instalações do Juvevê, até posterior transferência às então modernas instalações na altura do Trevo do Atuba, na antiga BR-2 (hoje BR-116), em 1966. Vale lembrar que a Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, em 1972, era a terceira empresa do gênero mais importante do país, operando um total de 49 linhas com seus 350 ônibus, permitindo ligações desde a Bahia até o Rio Grande do Sul.

Com a entrada em operação da nova Rodoviária, em pleno centro, as empresas de ônibus tinham interesse em manter suas sedes administrativas e oficinas relativamente próximas. Mas acabaram mudando de endereço e ocuparam pontos estratégicos em bairros mais distantes. Tudo por causa do desenvolvimento urbano e

do próprio Plano Diretor de Curitiba, apresentado pela Prefeitura em 1965, que, pela primeira vez, estabelecia parâmetros para uso do solo, através da Lei de Zoneamento.

Apesar das dimensões do novo terminal rodoviário, com 22 plataformas - o que foi considerado um exagero na época, sob a alegação de que não existiriam ônibus suficientes para lotar esse espaço, mesmo em situações de maior tráfego -, foi a fusão de diversas empresas de ônibus que afastou o risco de sobrecarga nas horas de embarque e desembarque no terminal.

Rodoferroviária, um novo tempo - A Rodoviária da Rua João Negrão atendeu os viajantes em linhas interestaduais até 1972, quando as instalações foram transferidas à recém-inaugurada Estação Rodoferroviária de Curitiba, no bairro Capanema (hoje Jardim Botânico), às margens da Avenida Capanema - a Avenida Presidente Affonso Camargo. Mas foi em 25 de março de 1969 que se concretizou o convênio que viabilizou a construção do complexo. Foi quando o então prefeito e engenheiro sanitário Omar Sabbag e o presidente da agora extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), general Antônio Andrade Araújo, firmaram convênio para a construção do novo terminal de ônibus.

Decidiu-se que a RFFSA cederia o terreno do pátio do chamado Quilômetro 108, cabendo à municipalidade a construção do complexo. A velha rodoviária do Guadalupe já não atendia mais às exigências com suas instalações já deficitárias. A construção do chamado Viaduto do Capanema fez parte dessas negociações. As obras iniciaram logo após a assinatura do convênio entre a Prefeitura e o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), em 1969. O projeto, futurista, idealizado pelo já falecido arquiteto Rubens Meister, pela primeira vez no Brasil integra em um só espaço os transportes rodoviário e ferroviário de passageiros. O novo terminal foi oficialmente inaugurado no dia 13 de novembro de 1972.

• • •

Parte 5

*Terminal Guadalupe,
ponto de partida para
quem vai à Região Metropolitana*



**Na Rua João Negrão, as estações-tubo e seus ônibus Ligeirinhos.
Ao fundo, a Igreja Nossa Senhora de Guadalupe**

Fonte: Aurélio Peluso

Com a inauguração da Rodoferroviária, o antigo terminal da Rua João Negrão perdeu importância, e só algum tempo depois o município iniciou a necessária reforma, adaptando o espaço para receber os ônibus de linhas intermunicipais que atendem a Região Metropolitana de Curitiba. Desapareceram as 22 plataformas "dentadas", com ângulo em cerca de 40 graus, para embarque e desembarque de passageiros em frente aos respectivos boxes das empresas de ônibus. E o imenso pátio, antes completamente livre entre o terminal e a igreja de Guadalupe, usado para estacionamento e manobras dos ônibus rodoviários à espera do embarque nas plataformas, ganhou nova configuração. Em sua área central, no trecho entre as ruas Nilo Cairo e Pedro Ivo, construiu-se uma cobertura em concreto armado, permitindo a parada dos coletivos metropolitanos nos dois sentidos de tráfego, protegendo os usuários das intempéries.

É desse ponto que partem e chegam os coletivos que demandam os municípios de Colombo, Pinhais, São José dos Pinhais, Campina Grande do Sul e Quatro Barras.

Linhas Metropolitanas para Colombo:

Curitiba / Guaraituba (via Maracanã); Curitiba / Capela do Atuba; Madrugueiro Curitiba / São Dimas; Curitiba / Jardim Osasco; Curitiba / São Sebastião; Curitiba / Jardim Curitiba; Curitiba / Jardim São Gabriel; Roça Grande / Guadalupe; Curitiba / Santa Fé.

Linhas Metropolitanas para Pinhais:

Pinhais / Guadalupe; Madrugueiro Curitiba / Pinhais; Curitiba / Vila Zumbi; Curitiba / Vila Palmital -Conjunto Atuba

Linhas Metropolitanas para São José dos Pinhais:

Curitiba / Urano; Curitiba / Afonso Pena (via BR-277); Curitiba / São José; Curitiba / Braga (via Ouro Fino); Curitiba / Quississana; Curitiba / Jardim Ipê; Curitiba / Jardim Izaura; Curitiba / Jardim Cruzeiro; Curitiba / Jardim Cristal; Curitiba / Posto Paris; - Curitiba / Guatupê; Curitiba / Roseira.

Linhas Metropolitanas para Campina Grande do Sul:

Campina Grande do Sul / Guadalupe; Jardim Paulista / Guadalupe; Eugênia Maria / Guadalupe.

Linhas Metropolitanas para Quatro Barras:

Guadalupe / Borda do Campo; Madrugueiro Curitiba / Quatro Barras; Curitiba / Borda do Campo (via Jardim Paulista).

E do lado externo, na Rua João Negrão, estão as icônicas estações-tubo que permitem embarques e desembarques rápidos para usuários de quatro linhas servidas pelos ônibus Ligeirinhos, gerenciadas pela URBS - Urbanização de Curitiba S/A.: Barreirinha/Guadalupe; Boqueirão/Centro Cívico; Sítio Cercado (sentidos horário e anti-horário), e Caiuá /Cachoeira. Essas linhas permitem não só o deslocamento entre bairros em pontos opostos de Curitiba, como também acesso a municípios vizinhos, da Região Metropolitana.

CAPÍTULO III

CURITIBA - MODUS VIVENDI EM DOIS MOMENTOS

Parte 1

*Hábitos, costumes e comportamentos
no correr das décadas de 1950 e 1960*

A Curitiba da década de 1950 - quando da construção e inauguração da Rodoviária -, e da seguinte, quando a cidade ganha seu Plano Diretor e passa pelas primeiras grandes transformações, a partir de 1965 -, é a de um centro urbano pacato, com seus cerca de 400 mil habitantes. A Rua 15 de Novembro, a mais central, agrega comércio, serviços e lazer, com sua Cinelândia feericamente iluminada e o *footing* - passarela do ir e vir da então chamada geração *jeunesse dorée*.

É ali, na Rua 15, que se concentram as agências das então principais empresas de aviação, como a Aerovias Brasil, a Brasil Organização Aérea (BOA), Real, Panair do Brasil, Varig e Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul. A Aeromar Turismo era, então, a agência pioneira na venda de passagens aéreas, instalada na mesma rua. Num tempo em que viagens aéreas eram reservadas apenas aos mais abonados, os aviões que faziam voos regionais usavam o Aeroporto do Bacacheri, enquanto os nacionais decolavam e aterrissavam no Aeroporto Afonso Pena, em São José dos Pinhais - uma antiga base militar construída ainda nos tempos da 2ª Guerra, transformada em terminal civil.

Num tempo em que os ônibus rodoviários ainda paravam em frente às agências nas ruas centrais ou praças, antecedendo a inauguração da Rodoviária, passageiros em busca de descanso ou repouso, após viagens demoradas e cansativas, com dinheiro contado, buscavam as dezenas de pensões espalhadas no centro. Endereços baratos eram habitualmente conhecidos pelo nome dos proprietários: a de Berta Cartaxo, por exemplo, ficava na Rua José Loureiro, 286; a de Gertrudes Isolano, na Rua Comendador Araújo, 64; com sede na Rua Monsenhor Celso, 20, a Pensão dos sócios Gechelle e Mendes tinha até uma filial, na Rua Ermelino de Leão, 179, segundo a Sinopse Estatística de Curitiba, editada pelo Departamento de Estatística do IBGE, em 1950. Na mesma época, pessoas com mais posses buscavam hotéis, como o América, na Rua 15 de Novembro, 49; ou o Grande Hotel Moderno, pouco adiante, no número 582, da família Johnscher - a mesma que controlava o Hotel Johnscher, na Rua Barão do Rio Branco, 354. O Hotel Riachuelo, no número 111 da Rua São Francisco, despontava pela sua arquitetura. O Braz Hotel, em plena Cinelândia, na Avenida João Pessoa, 65 (atual Avenida Luís Xavier), era o mais moderno da época, especialmente projetado para esse fim. Os tradicionais endereços hoteleiros já existentes no entorno da Estação Ferroviária, na Avenida Sete de Setembro, situados em volta da Praça Eufrásio Correia e também das ruas Barão do Rio Branco e Lourenço Pinto, rapidamente se adaptaram à modernidade quando da inauguração oficial da Rodoviária, na Rua João Negrão, em 1958. Até então, esses locais abrigavam passageiros vindos de trem, de Paranaguá e do interior paranaense.

Anos 1960, a mudança - No correr da década de 1960, quando Curitiba convive com as transformações urbanas de modo mais intensivo e as migrações regionais se ampliam, as possibilidades de hospedagem e serviços afins igualmente se expandem. O Paraná, até ali essencialmente um Estado agrícola, abriga cada vez mais nas cidades as populações rurais. A malha rodoviária paranaense e, por extensão, a do Brasil Meridional, até mesmo a nacional, se amplia, permitindo deslocamentos mais rápidos e mais longos país afora. De olho nesse fluxo migratório regional, Curitiba se adapta aos novos tempos e oferece uma infraestrutura hoteleira à altura, bem como demais serviços. Apesar da grande demanda de passageiros que desembarcam na Rodoviária - além dos vindos de trem e de avião -, os hotéis, a exemplo da década de 1950, já não mais se concentram apenas no entorno dos terminais rodoviário e ferroviário. Ganham endereços e modernas instalações em ruas centrais, e hospedam os passageiros com conforto. Hotéis tradicionais como o Grande Hotel Moderno, Roma e Johnscher continuam na preferência pública, mas competem com novos endereços como o Hotel Climax, na Rua Doutor Muricy, 411, e que atende reservas pelo telefone 4-3411. Ou o Cacique Hotel, na Travessa Tobias de Macedo, estrategicamente ao lado da Praça Tiradentes.

O Hotel Aeroporto, na Rua João Negrão, 780, perto da Rodoviária recém-inaugurada, é a prova de que existe demanda para quem procura um endereço para pernoite confortável - e pode reservar um quarto pelo telefone 4-2332. Além da hospedagem, oferecia também aos viajantes os serviços de seu restaurante, com pratos *à la carte*. Maior que o Aeroporto, também na Rua João Negrão, na altura do número 169, é o Hotel Mariluz que atrai viajantes. Outro hotel que marcou época, localizado na esquina da Rua André de Barros com a Avenida Marechal Floriano, foi o Hotel Luz. Além de oferecer o conforto de reservas pelo telefone 4-5353, fazia questão de anunciar que todos seus quartos dispunham de água corrente. Mas é o Hotel Iguaçu, da família Vezozzo, que inaugura um ciclo hoteleiro similar ao dos grandes centros do país. O prédio, na Rua Cândido Lopes, 102 (hoje Hotel Bourbon), em frente à Biblioteca Pública - outro símbolo recente mandado construir pelo governador Bento Munhoz da Rocha Netto em comemoração ao centenário da emancipação política do Paraná -, se destaca pela sua imponência e luxo. As opções gastronômicas também eram variadas - desde o sofisticado Restaurante Nino, no 20º andar da Rua Pedro Ivo, 423, ao lado da Praça Carlos Gomes, com passagem pelo também refinado Bar e Restaurante Paraná, na Rua 15 de Novembro, às confeitarias com seus lanches e refeições rápidas, como a Cometa, a Guairacá - ambos, igualmente, no centro.

Um rápido olhar sobre o ciclo que marca as duas décadas - 1950 e 1960 -, revela como nesse curto espaço de tempo a cidade mudou, bem como o hábito das populações e do comportamento urbano. Nesse período, no sentido global, dinamizaram-se as locomoções: o trem deu lugar aos ônibus e aos aviões, permitindo deslocamentos mais rápidos país afora. Em Curitiba, especificamente, a velha e tradicional Estação Ferroviária, em frente à Praça Eufrásio Correia com seu comércio variado e hotéis, cedeu espaço ao movimento intenso da nova Rodoviária, na Rua João Negrão, a poucas quadras dali. Mudaram os hábitos dos passageiros, a pressa e a procura por mais conforto ganharam preferência de viajantes mais exigentes. Enquanto o trem permitia deslocamentos apenas para o litoral paranaense e localidades interioranas, práticas que exigiam também baldeações para se chegar a pontos mais distantes, dois aeroportos - Bacacheri e Afonso Pena - ganharam frequência dos mais endinheirados em busca de voos para paragens mais longínquas do país. Mas foram os ônibus rodoviários, os preferidos por quem buscava itinerários, mesmo distantes, mas a preços mais acessíveis. A definição de uso do antigo Largo do Ventura, para receber as instalações de um terminal de ônibus, por determinação do então prefeito Ney Braga, alterou todo um quadro urbano, particularmente a região central. Mais que um simples agregador de coletivos rodoviários, o novo endereço, já à época, passou a servir como centro comercial, abrigando em suas instalações, simultaneamente, tipos variados de comércio e serviços - algo até ali inédito. O então futurista projeto do arquiteto Rubens Meister, ainda nos anos 1950, era, digamos, um prenúncio dos futuros *shopping* centers, agregando, em um só local, comércio, serviços e lazer. A futura construção da Igreja de Nossa Senhora de Guadalupe, com seu multiuso, dará uma nova dinâmica ao entorno, como mostramos adiante.

Parte 2

*A região do Guadalupe, em Curitiba -
uma tese sobre as virtudes
e deficiências da região central*

Em 2007, a socióloga Maria Cristina Pratis Hernández produziu a tese acadêmica intitulada "Região do Guadalupe no Centro Vivo de Curitiba", cujo conteúdo, mesmo que parcialmente, se insere nesta obra, dado o olhar crítico e analítico da paisagem e de políticas de planejamento urbano voltadas especificamente para essa região. Convém lembrar que o documento de Maria Cristina foi elaborado na época em que a Associação Comercial do Paraná, com apoio da municipalidade, desenvolveu o chamado Projeto Centro Vivo, que objetivava a revitalização da área central de Curitiba, parcialmente deteriorada, a exemplo de outros centros urbanos.

No resumo de seu trabalho - que extrapolava o espaço da velha Rodoviária, mas contemplava todo o chamado Complexo Guadalupe -, a socióloga deixou claro que *"o artigo é resultado de uma pesquisa qualitativa, realizada no centro da cidade de Curitiba, com o objetivo específico de revitalização dessa área, ao mesmo tempo, que essa investigação estava incluída dentro de um planejamento de desenvolvimento regional, tendo em vista que essa cidade possui uma grande importância política e econômica para o Brasil"*.

E prossegue *"Nesse caso, a chamada microrregião do Guadalupe é uma área do centro dessa cidade que possui um caráter histórico-social, devido à localização da suntuosa Igreja de Nossa Senhora de Guadalupe. A igreja foi construída em estilo arquitetônico eclético, isto é, uma releitura de vários estilos arquitetônicos, demonstrando o estado de ânimo e os interesses comerciais de seus construtores. Tem em sua frente, a antiga rodoviária de Curitiba. E por isso, até hoje, é um local com uma característica de passagem"*.

Por causa das características locais, como frisa a socióloga, o espaço que forma o complexo sempre foi, e continua sendo, uma área de passagem. Por ali transitam, diariamente, milhares de pessoas. A igreja, por exemplo e segundo ela, com seu estilo basilical, foi então projetada não apenas para tarefas especificamente religiosas, mas também para abrigar comércio variado em suas dependências, convivendo simultaneamente com um terminal rodoviário receptor de vários tipos de públicos.

•••

De 1958 a 1972, o então moderno terminal, fruto de projeto arquitetônico futurista de autoria do saudoso Rubens Meister, foi endereço receptivo de viajantes vindos de todo o Brasil. Um cartão de visita que mostrava uma Curitiba aberta para

além de suas fronteiras estreitas. Na Praça Senador Correia de então, os *oriundi* dos quatro quadrantes do país, vindos a bordo dos ônibus rodoviários, se mesclavam aos fiéis da igreja e à população em geral que circulava na região. Com a transferência da Rodoviária para o novo endereço do então bairro Capanema - hoje Jardim Botânico -, mudou o perfil: as linhas estaduais e interestaduais servidas por ônibus deram lugar às metropolitanas, interligando apenas a chamada Região Metropolitana de Curitiba. De 1972 para cá mudou o perfil público do Complexo Guadalupe: os tradicionais passageiros classe média com suas malas, que antes desembarcavam dos ônibus rodoviários, depois de várias horas de viagem, deram lugar às populações de menor renda, que moram e trabalham na Região Metropolitana, e que, apressados, chegam e partem nos multicoloridos ônibus urbanos nos chamados horários de maior movimento, ou, de pico.

O Projeto Centro Vivo, então desenvolvido pela Associação Comercial do Paraná, com o objetivo de revitalizar o centro curitibano - cada vez mais sujeito à deterioração urbana -, era o pano de fundo do trabalho acadêmico de Maria Cristina Hernández. Dentro desse contexto, a autora do trabalho acadêmico produzido à época, o Guadalupe e seu entorno merecia atenção especial. Numa referência que remete ao período ainda anterior à Rodoviária, ao analisar a evolução ocupacional do entorno, escreve:

"... em décadas anteriores, esta localidade já começava se configurar como área comercial, para atender uma população em trânsito. Até o próprio modelo arquitetônico da Igreja demonstra tal vocação. É uma igreja basilical, isto é, historicamente as primeiras basílicas tinham a função não só religiosa, mas também comercial. No centro do seu transepto eram feitos comércios, fora do horário das missas. Com o tempo, a área comercial foi transferida para o seu entorno. Como é o caso da Igreja Nossa Senhora. de Guadalupe, onde não se preocuparam com o tipo de produto que seriam negociados. A microrregião do Guadalupe está inserida neste contexto. Nem com a presença ativa do padre Reginaldo Manzotti, inibe o movimento dos desviantes. Onde a venda e o consumo de drogas são livres, situação semelhante se repete em outros pontos do centro. E por consequência há um elevado índice de assaltos, furtos e ocorrência até de assassinatos".

• • •

Em abril de 2017, dez anos após a apresentação do Projeto Centro Vivo, que não chegou a ser implementado, a revitalização da região do Guadalupe voltou a ser notícia, desta vez com a apresentação de um projeto preliminar elaborado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC -, no início da gestão do prefeito Rafael Greca de Macedo. Em sua edição de 12 de abril, o jornal Bem Paraná publicava a seguinte matéria:

Igreja e terminal do Guadalupe vão ter cara nova

" A área em que está localizado o Santuário Nossa Senhora de Guadalupe, em Curitiba, será revitalizada e transformada em um polo de turismo religioso nacional. Detalhes do projeto, a ser desenvolvido a partir de uma Parceria Público-Privada, foram debatidos ontem pelo prefeito Rafael Greca e o pároco-reitor do santuário, Reginaldo Manzotti, em reunião no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). O projeto prevê a construção de uma praça no nível do acesso da igreja, sobre o Terminal do Guadalupe, e com o santuário como ponto focal e servindo como uma espécie de mirante para a região do Rebouças. Na parte inferior estará o terminal de transporte, área comercial, área de estacionamento e espaço para a TV Evangelizar.

Discutimos, dentro do plano da cidade, o novo Terminal do Guadalupe e a renovação urbana do Centro da cidade na área do Vale do Pinhão, que contempla a igreja, disse Greca. Destacou que o turismo religioso vai transformar toda a região, melhorando os serviços do terminal e garantindo oferta de estacionamento. A renovação da área, com terminais turístico e de transporte, estacionamento e área de shopping, vai preparar a região para receber um grande contingente de pessoas com a transformação do local em santuário nacional. Será o Santuário de Nossa Senhora de Guadalupe das Santas Chagas de Nosso Senhor Jesus Cristo. O que já é hoje será ainda maior a partir de um projeto excepcional, explicou Manzotti."

De 2017 em diante, no entanto, nada mudou. O retrospecto histórico mostra que investimentos em novos projetos para a área ainda podem demorar. Em resumo, a evolução do quadro de um terminal que, no correr do tempo, passou por diversas reformas para melhor atender o público.

Acompanhemos a linha do tempo:

- **1958 - maio** - A chamada Rodoviária Nova é inaugurada com o corte da faixa pelo então prefeito Ney Aminthas de Barros Braga. Ocupa um endereço em pleno

centro, e concentra as linhas de ônibus rodoviários que antes partiam das diversas praças centrais da cidade. A empreiteira Luyr Isfer, responsável pela construção do terminal e vencedora de concorrência pública, ganha o direito de exploração do local por 28 anos, e que divide com a Prefeitura de Curitiba, como forma de pagamento de seus serviços. A popularmente chamada Rodoviária Velha atendeu o público até 1972, quando as instalações foram transferidas ao novo complexo, a Rodoferroviária, no então bairro do Capanema, nome alterado, em 1992, após plebiscito, para Jardim Botânico.

- **1972** - Em novembro, as empresas de ônibus rodoviários se transferem para a nova Estação Rodoferroviária de Curitiba, às margens da então Avenida Capanema - hoje Avenida Presidente Affonso Camargo. A mudança se dá em virtude do inchaço urbano, em especial a região central da cidade, onde se encontra o terminal construído em 1958. A agora Velha Rodoviária perde sua importância e se encontra numa região sujeita à degradação físico-social até por volta de 1986, quando a municipalidade decide pela revitalização do equipamento.

- **1986 / 1987** - A Prefeitura de Curitiba, apoiada em projeto do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC -, transforma a antiga rodoviária em terminal para linhas que atendem a Região Metropolitana da capital. O agora chamado Terminal Guadalupe perde parte de suas lojas, em benefício da maior e melhor movimentação dos cerca de 130 mil usuários daquele espaço. Simultaneamente à transformação física, desenvolve-se um programa social que visa afastar os frequentes riscos de roubos e assaltos na região.



Inaugurado em 1958 pelo prefeito Ney Braga, atualmente o Terminal Guadalupe é a estação metropolitana de ônibus mais movimentada de Curitiba.

Fonte: Aurélio Peluso

Na década de 1990, conforme relatório do Programa de Estacionamentos Subterrâneos de Curitiba, datado de 1997 e arquivado no IPPUC, a ideia era implantar um estacionamento subterrâneo no Complexo Guadalupe considerado audacioso para a época. Só não foi viabilizado, por conta dos altos custos e do grande impacto de trânsito, já muito conturbado naquela ocasião. A área do Terminal Guadalupe, administrado pela URBS - Urbanização de Curitiba S/A., é de 7.491 metros quadrados, de onde partem 46 linhas metropolitanas não-integradas. As integrações só ocorrem na área externa do complexo, onde se encontram as estações-tubos que atendem os passageiros de diversas Linhas Diretas - os Ligeirinhos.

BIBLIOGRAFIA

- ALVES, Ernani Simas (org.) - Erasto Gaertner - Um Lutador Incansável por Nobres Causas - Fundação Santos Lima - Curitiba, 1990
- ANTUNES, Joelson da Costa - Tudo começou com meio ônibus - A História do Grupo JCA - Prêmio Editorial Ltda. - São Paulo, 2018
- CARVALHO, Deborah Agulham (org); Batista, FÁBIO Domingos; CHIESA, Paulo - Rubens Meister: Projeto e Obra - Editora Grifo - Curitiba, 2019
- Dicionário Histórico-Biográfico do Estado do Paraná - Editora Livraria do Chain - Curitiba, 1991
- LEÃO, Ermelino de - Dicionário Histórico e Geográfico do Paraná - Empresa Graphica Paranaense - Curitiba, 1926
- LIMA, Nélio; GÔMARA, Antônio Rúbio de Barros (in memoriam) - Sonhos sobre rodas - A saga dos pioneiros do transporte rodoviário de passageiros no Brasil - Edições Abrati - Brasília, 2012
- Lista Telefônica de Curitiba - Cia Telefônica Nacional - Curitiba, 1955
- Lista Telefônica de Curitiba - Cia. Telefônica Nacional - Curitiba, 1959
- MARCASSA, João - Curitiba, essa Velha Desconhecida - Refripar (edição limitada) - Curitiba, 1989
- NICOLAS, Maria - Almas das Ruas - Cidade de Curitiba - 1º Volume - Imprensa Oficial do Estado do Paraná - Curitiba, 1969
- _____ - Almas das Ruas - Cidade de Curitiba - 2º Volume - Editora Lítero-Técnica - Curitiba, 1974
- OLIVEIRA, Ricardo Costa de (org.); SALLES, Jefferson de Oliveira; KUNHAVALIK, José Pedro - A Construção do Paraná Moderno - Políticos e Política no Governo do Paraná de 1930 a 1980 - Coleção Sesquicentenário - Imprensa Oficial do Estado do Paraná - Curitiba, 2004
- REBELO, Vanderlei - Nei Braga, a Política com Arte - Imprensa Oficial do Estado do Paraná - Coleção Sesquicentenário - Curitiba, 2004

• _____ - Bento Munhoz da Rocha, o intelectual na correnteza política - Imprensa Oficial do Estado do Paraná - Coleção Sesquicentenário - Curitiba, 2005

• SÁ JÚNIOR, Adherbal Fortes de; NASCIMENTO, Gladimir (participação) - Ney Braga - Tradição e Mudança na Vida Política - Editora do Autor - Curitiba, 1996

• SÊGA, Rafael Augustus - A Capital Belle Époque - Editora Aos Quatro Ventos - Curitiba, 2001

• Sinopse Estatística do Município de Curitiba - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE- Departamento Estadual de Estatística - Estado do Paraná - Curitiba, 1950

• TREVISAN, Edilberto - Curitiba na Província - Vicentina, Gráfica e Editora - Curitiba, 2000

SITES

• www.patrimoniocultural.pr.gov.br - História da Ponte Preta - RFF - Rua João Negrão

• www.tribunadoparana.com.br - 5 de março de 2020 - Morre Lolô Cornelsen, campeão pelo Athletico e arquiteto do Couto e do Pinheirão

JORNAIS

• Jornal do Estado - edição de 13 de novembro de 2012 - Rubens Meister, o "pai" da Rodoviária

• Bem Paraná (ex-Jornal do Estado) - edição de 12 de abril de 2017 - Igreja e terminal do Guadalupe vão ter cara nova

TRABALHOS ACADÊMICOS

• Hernández, Maria Cristina Pratis - Região do Guadalupe no Centro Vivo de Curitiba - Curitiba, 2007

O AUTOR

Raul Guilherme Urban, catarinense da Joinville de 1948 e desde 1967 residente em Curitiba, é jornalista formado pela antiga Universidade Católica do

Paraná, em 1970. Iniciou-se profissionalmente em 1968, com passagens pelos jornais O Estado do Paraná, Tribuna do Paraná (ambos então dirigidos pelo Grupo Paulo Pimentel), e Indústria & Comércio, como repórter, redator e diagramador. Também foi locutor, repórter e editor de notícias nas rádios Guairacá (já extinta) e Independência.

De 1976 a 1986 foi assessor de Imprensa do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC. Concursado, trabalhou na Assessoria de Imprensa da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), de 1988 a 1992. Também concursado, lecionou no Curso de Jornalismo da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG).

De 1993 a 2017 - quando se aposentou, igualmente fruto de concurso -, pertenceu aos quadros da Secretaria Municipal da Comunicação Social, da Prefeitura de Curitiba. Como *freelance*, especializado em mobilidade urbana e transporte multimodal, colaborou, de 1988 a 1996, com a já extinta revista “Carga & Transporte”, então editada em São Paulo.

Pesquisador da memória histórica urbana, lançou sua primeira obra – o boletim informativo da Fundação Cultural de Curitiba, “Calçadão, 20 anos depois”, em que conta a trajetória história do calçadão pioneiro para pedestres, quando a Rua 15 de Novembro foi fechada aos veículos, em 1972. Em outro boletim, conta a trajetória do fotógrafo Francisco Kava Sobrinho (1936/1985), prematuramente morto por afogamento na Ilha do Mel, no litoral paranaense.

“Histórias de Paranaguá – dos pioneiros da Cotinga à porta do Mercosul no Brasil Meridional” é fruto da organização documental, em forma histórico-jornalística de escritos e lembranças deixadas pelo saudoso odontólogo parnanguara Alceo Tramujas, em 1996. Em 2002, lança “Curitiba – Lares & Bares”, quando viaja pelas histórias nos dias e noites da boemia curitibana. Dois anos após, publica “A História do Sistema do Transporte Coletivo de Curitiba (1887/2000). E em 2017 lança a coletânea poética “Cabelos Molhados ao Sul de Abril”, com produção poética que vai de 1968 a 1986.