



APROXIMAÇÕES TEÓRICAS: ANÁLISE COMPARATIVA DA EVOLUÇÃO DO TRAÇADO URBANO DE CORBÉLIA/PR¹

BLANCO, Luana Endlich².
DIAS, Solange Irene Smolarek³.

RESUMO

O presente trabalho dá continuidade ao estudo já elaborado por Blanco e Dias (2024), e se insere na linha de pesquisa de Arquitetura e Urbanismo, no grupo de pesquisa de Urbanismo. O assunto abordado se refere ao planejamento municipal, na temática do traçado urbano da cidade. O objeto de estudo deste trabalho é Corbélia, no Paraná. Como problema da pesquisa, questiona-se: é possível relacionar conceitos de traçado urbano com o Estudo de Caso? Como hipótese inicial supõe-se que, é possível relacionar os conceitos com o caso estudado. O objetivo geral é definido em: relacionar as Aproximações Teóricas de Pis, Buenos Aires e Rio de Janeiro com o Estudo de Caso Corbélia, no Paraná. Apresenta-se para os estudos os correlatos: Paris, na França. Buenos Aires, na Argentina e Rio de Janeiro, no Brasil. Através do encaminhamento metodológico de revisão bibliográfica e considerando a Fundamentação Teórica já apresentada no 11º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade, discorre-se sobre correlatos apresentados nas seguintes categorias: estrutura viária no desenho urbano, bulevares e parques urbanos. Ressalta-se que a pesquisa se encontra em elaboração e que a aplicação no tema do caso em estudo ocorrerá em futura publicação científica.

PALAVRAS-CHAVE: Traçado Urbano, Reforma Urbana, Paris, Buenos Aires, Rio de Janeiro.

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa dá continuidade a pesquisa já iniciada e apresentada no 11º Simpósio de Sustentabilidade, onde abordou o planejamento municipal no contexto do desenho urbano de Corbélia/PR, integrando-se ao Grupo de Estudos Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional. Esta investigação se justifica pela necessidade de demonstrar como o planejamento municipal influenciou as características urbanas da cidade de Corbélia/PR. Conforme apontado por Harvey (2008), o planejamento urbano é essencial para moldar o ambiente construído e garantir a qualidade de vida dos cidadãos, o que torna esta investigação pertinente e oportuna.

O encaminhamento metodológico adotado considerou a pesquisa bibliográfica como etapa inicial, permitindo contextualizar os correlatos e seus critérios, além de fornecer subsídios para

¹ A presente publicação dá continuidade à pesquisa iniciada e já socializada no evento 11º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade do Centro Universitário FAG. Consultar Blanco e Dias (2024).

² Acadêmica de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAG. Elaborado em projeto de conclusão de curso: TC: Qualificação. E-mail: leblanco@minha.fag.edu.br.

³ Professora orientadora da presente pesquisa. Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG – Cascavel/PR. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR. Mestre em Letras pela UNIOESTE – Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Cascavel. Doutora em Engenharia de Produção pela UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis. E-mail: solange@fag.edu.br



comparações entre o desenho urbano original e o atual através dos correlatos apresentados no presente artigo. Conforme destacado por Yin (2015), a pesquisa bibliográfica é crucial em estudos de caso, pois fornece uma base sólida de conhecimento sobre o objeto de estudo.

Na análise e discussão, serão apresentados três correlatos: Paris, Buenos Aires e Rio de Janeiro. A reforma urbana de Paris, conduzida por Haussmann no século XIX, serviu de inspiração para muitas cidades no mundo, incluindo a hipótese do traçado urbano de Corbélia. Haussmann transformou Paris com avenidas largas e novos padrões de urbanização, influenciando subsequentemente outras metrópoles (JORDAN, 1995).

Buenos Aires também passou por uma reforma significativa no final do século XIX e início do século XX, adotando um planejamento urbano que valorizava a ordem e a modernidade. Essas transformações incluíram a criação de grandes avenidas e a modernização da infraestrutura urbana, refletindo a influência europeia e a aspiração de ser uma cidade cosmopolita (SCOBIE, 1974).

O Rio de Janeiro, por sua vez, sofreu transformações profundas durante a gestão de Pereira Passos e depois com o Plano Agache, que buscou modernizar a cidade e adaptá-la às novas demandas do crescimento urbano e econômico. Essas intervenções urbanísticas transformaram a paisagem da cidade e serviram como modelo para outras iniciativas de planejamento no Brasil (ABREU, 1987).

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A urbanização é um fenômeno histórico que data de milênios, com as primeiras comunidades permanentes moldadas tanto por necessidades práticas quanto por crenças culturais. Cada sociedade atribuiu significados específicos a seus espaços urbanos, como exemplificado pela cidade-Estado na Grécia Antiga, onde a acrópole centralizava funções religiosas e administrativas, influenciando o traçado da cidade (BLANCO E DIAS, 2023a; WILSON, 2020; GONSALES, 2005). O estudo da morfologia urbana, definido por Lamas (1993), é essencial para compreender e planejar a estrutura das cidades, analisando a interação entre suas partes e os valores culturais que influenciam essa organização.

Desde os primórdios da civilização, o traçado urbano tem sido crucial na construção e organização das cidades, influenciando a disposição das ruas, terrenos, casas e áreas públicas. Um exemplo notável é Uruk, uma das primeiras cidades registradas, que apresentava um topo artificial cercado por muralhas e jardins, além de uma rede de canais que transportava água para o centro da



cidade. Este exemplo evidencia como o traçado urbano era moldado pelas condições ambientais e culturais, refletindo as necessidades práticas e as crenças da época (WILSON, 2020).

Hoje, o planejamento urbano foca na criação de cidades sustentáveis, inclusivas e resilientes, integrando princípios de acessibilidade, diversidade e equidade. A compreensão da morfologia urbana, conforme definida por Lamas (1993), complementa o traçado urbano ao analisar as transformações físicas das cidades e suas implicações culturais e sociais. Assim, o planejamento urbano deve considerar não apenas aspectos técnicos, mas também éticos e sustentáveis, visando criar cidades funcionais, eficientes e resilientes às mudanças climáticas e sociais (WILSON, 2020; MASCARÓ, 2003).

A história de Corbélia, situada no Paraná, remonta à década de 1930 com a "Marcha para o Oeste", que impulsionou a colonização da região, estreitamente ligada ao desenvolvimento de Cascavel (BLANCO; DIAS, 2023b). Em 1961, Corbélia conquistou sua emancipação como município, após a criação do Distrito Administrativo em 1957 pela Lei n.º 3.356 (CORBÉLIA, 2023). Com uma área territorial de 529,137 km² e densidade demográfica de aproximadamente 30,81 hab/km², a cidade compreende os distritos de Nossa Senhora da Penha e Ouro Verde do Piquiri. O nome "Corbélia", derivado do francês "Corbeille", que significa "pequeno cesto de flores", foi sugerido por D. Iracema Zanatto, esposa de um dos primeiros colonizadores (FERREIRA, 2006). O traçado urbano da cidade, com uma praça central circular, a Praça Paraguai, irradiando as principais vias, lembra o de Paris (BLANCO; DIAS, 2023c).

A partir dos anos 1970, Corbélia passou por mudanças significativas, refletindo o êxodo rural e a transição para a vida urbana impulsionada pelo avanço tecnológico na agricultura (GUITARRARA, s/d). Essa migração resultou na diminuição da população rural, que caiu de 39.834 em 1970 para 15.803 em 2000, com um pequeno aumento nas décadas seguintes, alcançando 17.470 em 2022 (CORBÉLIA, 2023). O desenvolvimento urbano durante esse período foi marcado pela expansão da malha viária, infraestrutura e o surgimento de novos bairros e comunidades. O Plano Diretor Municipal (PDM) regula o planejamento urbano, com leis de zoneamento e ocupação do solo implementadas desde 1989, revisadas em 2007 e 2012, visando aprimorar o ordenamento territorial com base nas bacias hidrográficas (CORBÉLIA, 2012).

O planejamento urbano de Corbélia não se limita apenas à infraestrutura física, mas também aborda aspectos sociais e culturais. O crescimento do setor imobiliário, a expansão do comércio e serviços, e o fortalecimento da agricultura local impulsionam a economia da cidade. Além disso, a



busca por um desenvolvimento urbano sustentável é uma preocupação crescente, refletida na integração de áreas verdes, políticas de reciclagem e uso de energias renováveis (CORBÉLIA, 2023).

3. METODOLOGIA

A metodologia adotada nesta pesquisa segue os preceitos da FAG (2021) e se trata de pesquisa em andamento. a investigação seguiu um desenho metodológico baseado em uma combinação de pesquisa bibliográfica, análise documental, e estudo de caso, aplicados ao contexto do planejamento urbano e desenho urbano das cidades correlatas. A fundamentação metodológica teve como base os trabalhos de Gil (2008) e Yin (2015), que fornecem diretrizes essenciais para a realização de pesquisas científicas dessa natureza.

A seleção de Paris, Buenos Aires e Rio de Janeiro como correlatos para a análise do traçado urbano de Corbélia foi realizada com base em uma metodologia comparativa fundamentada em critérios históricos, urbanísticos e funcionais. O processo metodológico seguiu etapas rigorosas para assegurar a relevância e a pertinência dos correlatos escolhidos, conforme detalhado abaixo:

A escolha de Paris se deve à sua renomada reforma urbana do século XIX, liderada por Georges-Eugène Haussmann. A transformação de Paris em um modelo de modernidade e planejamento urbano serviu de inspiração para muitas outras cidades ao redor do mundo, incluindo Buenos Aires e Rio de Janeiro (JORDAN, 1995). As intervenções haussmannianas introduziram uma nova abordagem ao desenho urbano, com avenidas largas, zonas de lazer e infraestrutura sanitária, que também influenciaram o planejamento urbano de Corbélia.

A cidade de Buenos Aires foi escolhida como correlato devido à sua adoção explícita dos princípios haussmannianos em suas reformas urbanas no final do século XIX e início do século XX. A busca por modernidade e eficiência, com a criação de grandes avenidas e a reorganização do espaço urbano, reflete uma similaridade com os objetivos das intervenções em Corbélia (SCOBIE, 1974).

E por fim, o Rio de Janeiro foi selecionado devido às suas reformas urbanas inspiradas nos modelos europeus, especialmente durante a administração de Pereira Passos e posteriormente com o Plano Agache. As reformas buscaram modernizar e higienizar a cidade, seguindo os princípios haussmannianos e transformando a estrutura urbana (ABREU, 1987).

A seleção também considerou a comparabilidade estrutural e funcional entre essas cidades e Corbélia. Paris, Buenos Aires e Rio de Janeiro compartilham características urbanísticas e históricas



que permitem uma comparação eficaz com o traçado urbano de Corbélia, especialmente no que diz respeito à modernização e reorganização espacial.

Os três critérios de análise foram definidos para proporcionar uma estrutura clara e focada na comparação entre os correlatos e o caso de Corbélia. Estes critérios refletem aspectos centrais das reformas haussmannianas e sua relevância para o estudo do traçado urbano sendo elas:

A análise da estrutura viária é fundamental para compreender como as reformas urbanas influenciaram a organização espacial e a mobilidade nas cidades. Haussmann introduziu avenidas largas e um sistema viário eficiente em Paris, que serviu como modelo para outras cidades (JORDAN, 1995). Este critério permite avaliar como Corbélia e os correlatos lidaram com questões de tráfego e circulação, proporcionando uma base para entender o impacto das reformas viárias no desenvolvimento urbano.

Os bulevares são um elemento icônico das reformas haussmannianas, representando a modernização e a estética urbana. A inclusão deste critério permite examinar a função social e estética dos bulevares em Paris, Buenos Aires e Rio de Janeiro, e sua possível influência em Corbélia. Bulevares como a Avenida Central, atual Avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro são exemplos de como essas estruturas podem transformar o ambiente urbano, promovendo não apenas a mobilidade, mas também a integração social e a valorização imobiliária (ABREU, 1987).

A criação e organização de parques urbanos são aspectos cruciais das reformas haussmannianas, que visavam proporcionar espaços verdes e áreas de lazer para a população urbana. Este critério permite analisar a importância dos parques urbanos em melhorar a qualidade de vida e embelezar a cidade. A transformação do Bois de Boulogne e do Bois de Vincennes em Paris é emblemática dessa abordagem, que buscava integrar a natureza ao ambiente urbano, promovendo saúde e bem-estar para os cidadãos (JORDAN, 1995). A análise dos parques urbanos em Buenos Aires e Rio de Janeiro permite avaliar como essas cidades adaptaram os princípios haussmannianos às suas realidades locais.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Ao longo da história, o traçado urbano foi fortemente influenciado por fatores culturais e religiosos. Nas antigas cidades chinesas, o planejamento urbano seguia padrões geométricos que refletiam concepções cosmológicas e espirituais. Durante a Antiguidade Clássica e o Renascimento,



cidades como Atenas e Roma adotaram traçados ortogonais e radiais, buscando harmonia e equilíbrio. Urbanistas como Hipódamo de Mileto e Leon Battista Alberti exemplificaram essa abordagem racional do espaço urbano. Com a Revolução Industrial, surgiram cidades industriais densamente povoadas e mal planejadas, destacando a necessidade de um planejamento urbano eficaz para resolver problemas de saúde pública e segregação socioeconômica (WILSON, 2020).

Neste quarto título da presente publicação, são apresentados os correlatos que serão utilizados para a análise do caso em estudo, detalhados em uma futura publicação. A escolha desses correlatos se justifica pelas suas características históricas e urbanísticas, que oferecem uma base comparativa sólida para o traçado urbano de Corbélia. Paris, na França, serve como o correlato inicial devido às semelhanças estruturais com o traçado urbano original de Corbélia. Buenos Aires e Rio de Janeiro foram selecionados por sua inspiração direta no modelo de reforma urbana promovido pelo Barão Haussmann em Paris.

A seleção de Paris como correlato baseia-se em sua renomada reforma urbana no século XIX, que transformou a cidade em um modelo de modernidade e planejamento urbano. Haussmann implementou avenidas largas, zonas de lazer e infraestrutura sanitária, influenciando cidades em todo o mundo (JORDAN, 1995). Corbélia, em seus estágios iniciais de desenvolvimento, incorporou algumas dessas ideias, justificando a comparação com Paris.

Em Buenos Aires, a transformação urbana no final do século XIX e início do século XX refletiu a busca por modernidade e eficiência, com a criação de grandes avenidas e a reorganização do espaço urbano (SCOBIE, 1974). A reforma buscava não apenas a estética e funcionalidade, mas também a inserção da cidade na rede de cidades globais modernas. Da mesma forma, o Rio de Janeiro, sob a administração de Pereira Passos e posteriormente com o Plano Agache, buscou modernizar e higienizar a cidade, seguindo os modelos europeus (ABREU, 1987). O impacto dessas reformas pode ser visto na melhoria das condições sanitárias e na organização espacial mais eficiente.

Para a análise comparativa, foram definidas três categorias principais: infraestrutura viária, bulevares e parques urbanos. Estas categorias foram escolhidas por refletirem aspectos centrais da reforma de Paris sob Haussmann e por serem diretamente relevantes ao estudo de Corbélia.

A escolha dessas categorias de análise é fundamentada pela necessidade de uma abordagem estruturada que permita uma comparação detalhada e significativa entre Corbélia e os correlatos selecionados. Ao utilizar os critérios específicos da reforma de Paris, esta pesquisa busca oferecer



uma compreensão aprofundada das influências e impactos do planejamento urbano em diferentes contextos históricos e geográficos.

A análise dos correlatos fornecerá uma perspectiva comparativa que enriquecerá o entendimento do traçado urbano de Corbélia. Através desta abordagem, espera-se não apenas esclarecer as particularidades do desenvolvimento urbano local, mas também contribuir para o debate mais amplo sobre planejamento urbano e suas implicações em diferentes contextos culturais e temporais.

4.1. CORRELATO 01 - PARIS, FRANÇA

Há registros de que a presença humana no local hoje conhecido como a capital da França, Paris, de aproximadamente setecentos mil anos atrás, no primeiro século antes de Cristo, Júlio César⁴ conquistou grande parte da atual área da França e a colocou sob domínio romano, ele foi o primeiro a usar nomear a cidade de Lutécia, para designar a “cidade da tribo dos parísios” (JONES, 2009).

Uma característica crucial para o desenvolvimento da cidade foi o Rio Sena⁵, os geógrafos costumavam dizer: Paris é uma dádiva do Sena. Mesmo essa afirmação sendo verdadeira houve ao longo da história inúmeros problemas também que com o tempo os habitantes conseguiram solucionar para chegar ao que se encontra atualmente (JONES, 2009).

Durante a Idade do Ferro⁶ novos povos se estabeleceram na região devido a movimentos populacionais desorganizados na Europa Central e Oriental. Esses grupos eram os antepassados dos celtas ou gauleses, que foram derrotados por Júlio César. Um ramo desses grupos, os quarísios ou parísios, chegou até Yorkshire antes de se fixar, mas a maioria se estabeleceu na região ao redor de Paris, perto da confluência dos rios Sena e Marne (JONES, 2009).

⁴ Júlio César foi um militar, político e advogado romano que ficou marcado como uma das personalidades mais importante dos últimos anos da República Romana. Atuou como governador da Hispânia, pacificando e estabilizando a região, e ficou conhecido por conquistar toda a Gália, derrotando em definitivo as tribos gaulesas que resistiam ao domínio romano. Fez parte do primeiro triunvirato e tornou-se ditador perpétuo de Roma depois que Crasso e Pompeu morreram. Foi assassinado em 44 a.C. (SILVA, s/d.)

⁵ O Rio Sena (La Seine em francês) é um rio francês de 777 quilômetros que corre na bacia parisiense e que atravessa as cidades de Troyes, Paris, Rouen e Le Havre. Sua fonte fica à 446 metros de altitude em Côte-d’Or (Costa do ouro) sobre o planalto de Langres. O curso deste rio é do Sudeste ao Noroeste e desagua no Canal da Mancha entre Le Havre e Honfleur. Sua bacia, ocupa 78.650 km², cerca de 30% da participação da população francesa (EXPLORE FRANCE).

⁶ De modo geral, a Idade do Ferro abarca o I milénio antes de Cristo, época em que as comunidades desta região habitavam em povoados fortificados, vulgarmente conhecidos por castros, que se distribuíam ao longo das bacias dos principais rios.



Nesse mesmo período, a cidade não desempenhou um papel social, econômico ou cultural maior do que sua importância administrativa. A população de Lutécia, embora significativa para a época, era pequena em comparação com outras cidades romanas importantes, como Roma ou Alexandria. Esta limitação influenciou o desenvolvimento inicial da cidade, que se concentrou principalmente em funções administrativas e de controle regional (JONES, 2009).

Era uma prática comum entre as *civitates* romanas batizar sua principal cidade com o nome de sua tribo correspondente. Esse fenômeno de nomenclatura refletia a ligação cultural e identitária entre a tribo e seu assentamento urbano principal (WOOLF, 2000). No início do século IV, a cidade inicialmente conhecida como Lutécia, em homenagem à tribo gaulesa dos parísios que habitava a região, começou a ser chamada de "Paris" (JONES, 2009). Até o final do século IV, a mudança de nomenclatura estava completa, com Paris se estabelecendo como o nome oficial da cidade. Este processo foi gradual, impulsionado tanto pela administração romana quanto pelas necessidades práticas de distinção e identidade local. A consolidação do nome "Paris" pode ser vista como parte de um movimento maior de urbanização e centralização administrativa que caracterizou o Império Romano tardio (HEATHER, 2006).

Desde então, Paris passou por inúmeras transformações, elevando-se de uma modesta cidade de terceira categoria a um centro urbano de importância global. Esse período de crescimento marcou o maior salto quântico na história de Paris. Até o ano de 1100, Paris era pouco mais que um ponto no mapa, mas ao final do século XII, havia se tornado a maior cidade da cristandade e um centro cultural e intelectual de primazia (JONES, 2009).

Entre 1190 e 1213, a circulação dentro da cidade era notoriamente precária devido às ruas estreitas e sinuosas, à falta de limpeza das vias públicas e à dependência de um número limitado de pontes. O sistema de ruas era desordenado e incoerente. Por exemplo, a Rue Saint-Honoré a oeste terminava antes de encontrar a Rue Saint-Antoine, que vinha do leste, e a Rue Saint-Jacques trazia o trânsito do sul até a Petit Pont, onde os viajantes enfrentavam a superlotada Grand Pont para chegar à Rue Saint-Denis (BARDET, 1983).

Determinar o centro de Paris é uma questão complexa. A localização original da cidade era a Île de la Cité, junto à margem esquerda do Sena. No entanto, no século XIX, as partes mais dinâmicas de Paris deslocaram-se para longe do leste, com muitos situando o centro da cidade nos grandes boulevards próximos à Ópera (SUTCLIFFE, 1993). O curto período entre 1789 e 1815 não mudou a face de Paris de modo radical ou inovador. Na verdade, o ambiente físico da cidade mudou menos do



que nas décadas anteriores a 1789, que haviam testemunhado uma explosão febril de construção urbana. Porém, fatos acontecidos na cidade no quarto de século seguinte à Revolução de 1789⁷ tiveram impacto dramático sobre a história da França e do mundo.

4.1.1 PARIS DE HAUSSMANN

A Revolução Industrial trouxe um aumento significativo na migração para as cidades, resultando em superlotação e más condições de vida urbanas. Em Paris, isso trouxe uma necessidade urgente de criar um ambiente urbano mais saudável e eficiente. As reformas de Haussmann, iniciadas durante o período de Napoleão III, visavam modernizar a cidade com melhorias na higiene pública, na circulação e na infraestrutura urbana. Napoleão III, ainda como presidente da República, já planejava revitalizar Paris, e ao tomar o poder em 1851-1852, impulsionou suas ambições urbanísticas. Este período, até a queda do Segundo Império em 1870, marcou um dos programas de renovação urbana mais extensos e ambiciosos da história ocidental, transformando Paris em uma cidade moderna com novos limites, nova configuração e, sob certos aspectos, nova identidade (JONES, 2009).

As reformas de Haussmann foram facilitadas por decretos como o de 1852⁸, que permitiam a expropriação de propriedades adjacentes às ruas planejadas para utilidade pública, resultando em uma substituição quase cirúrgica de conformações residenciais e viárias caóticas por ruas retilíneas. Esse processo permitiu a construção de novos edifícios em substituição aos demolidos, tornando as operações autofinanciadas, pois os prédios antigos, geralmente insalubres, eram vendidos a baixo custo para empreendedores urbanos que os substituíam por propriedades mais atraentes e prestigiosas. Essas novas construções podiam ser vendidas ou alugadas para fins residenciais ou comerciais, o que

⁷ A Revolução Francesa, ocorrida entre 1789 e 1799, representou um ciclo revolucionário que resultou na abolição dos privilégios da aristocracia e no fim do Antigo Regime. Este período marcou uma profunda transformação social, política e econômica na França, cujas repercussões foram sentidas em todo o mundo. A revolução foi impulsionada por uma combinação de fatores, incluindo crises financeiras, desigualdades sociais e a disseminação de ideias iluministas que criticavam o absolutismo e defendiam os direitos do homem e do cidadão (DOYLE, 2001; FURET, 1981).

⁸ O decreto de 1852 estabelecia que as propriedades adjacentes às ruas e afetadas pelos planos de renovação estariam sujeitas à compra compulsória e seriam disponibilizadas para desenvolvimento, permitindo a substituição quase cirúrgica de conformações residenciais e viárias caóticas por ruas retilíneas. Além disso, facilitou a construção de novos edifícios em substituição aos demolidos. Essas operações tornaram-se autofinanciadas, pois os prédios antigos, geralmente insalubres, eram vendidos a baixo custo para empreendedores urbanos, que os substituíam por propriedades atraentes e prestigiosas, vendidas ou alugadas para fins residenciais ou comerciais. Isso possibilitou a acumulação de capital, investido em mais construções especulativas, uma tendência favorecida pelo surgimento de um moderno setor bancário na época (JONES, 2009).



possibilitou a acumulação de capital, favorecida também pelo surgimento de um moderno setor bancário na época (JONES, 2009).

A reconstrução de Paris durante as décadas de 1850 e 1860 sob Napoleão III e Haussmann foi uma empreitada de dentro para fora, iniciando-se com a renovação do centro da antiga cidade, conforme a visão do imperador. Haussmann, com uma visão técnica rigorosa, implementou um plano que envolveu a demolição de bairros inteiros, a construção de amplas avenidas, a criação de novos parques e a instalação de infraestruturas modernas como o sistema de esgoto. Esse processo, conhecido como haussmannização, não apenas mudou a aparência física de Paris, mas também teve impactos profundos na dinâmica social e econômica da cidade. A abordagem holística de Haussmann e Napoleão III, integrando elementos históricos com as necessidades modernas, fez de Paris um modelo de urbanismo global, refletindo a complexidade e a profundidade do planejamento urbano necessário para moldar uma metrópole moderna (JONES, 2009; HARVEY, 2003; JORDAN, 1995; PINKNEY, 1958; CHOAY, 1969; KIRKLAND, 2013).

O diferencial da haussmannização, portanto, não residia na novidade absoluta dos elementos urbanísticos, mas na integração coerente e na escala sem precedentes em que essas ideias foram aplicadas. Haussmann e Napoleão III conseguiram transformar Paris de maneira abrangente, articulando antigas aspirações com as exigências modernas de uma metrópole em expansão. A criação de grandes bulevares, a renovação de infraestruturas como o sistema de esgoto e a implementação de espaços verdes, como os parques públicos, culminaram em uma metamorfose que não apenas modificou a aparência física da cidade, mas também melhorou a qualidade de vida dos seus habitantes (JONES, 2009).

Essa transformação holística e coordenada marcou uma era na urbanização, fazendo de Paris um modelo para outras cidades ao redor do mundo. A abordagem de Haussmann combinava princípios estéticos e funcionais de maneira que cada intervenção fazia parte de um plano maior, criando uma harmonia entre os elementos históricos e as necessidades contemporâneas da cidade. A sinergia entre a visão de Napoleão III e a execução de Haussmann resultou em uma transformação urbana que continua a ser reverenciada e estudada, refletindo a complexidade e a profundidade do planejamento urbano necessário para moldar uma cidade moderna (JONES, 2009).

4.1.2 ESTRUTURA VIÁRIA NO DESENHO URBANO DE PARIS



Conforme citado por Blanco e Dias (2024): O sistema viário de uma cidade desempenha um papel crucial na determinação do seu traçado urbano, juntamente com a topografia do local, as características dos usuários e as necessidades de deslocamento (MASCARÓ, 2003).

Desde o início, os romanos impuseram à Lutécia, atualmente Paris, o clássico traçado em grelha⁹, uma característica preferida em seu planejamento urbano. Este padrão de ruas em linhas retas e perpendiculares era comum nas cidades romanas, promovendo eficiência e organização. Segundo historiadores, esse traçado refletia tanto a necessidade prática quanto a estética militar e administrativa dos romanos (KRAUTHEIMER, 1983; JONES, 2009). O papel de cardo – a principal rua central no sentido norte-sul das cidades romanas – foi desempenhado pela estrada existente, que hoje corresponde à Rue Saint-Jacques. Essa rua, vital para a circulação e a estrutura urbana da época, ainda é um testemunho da influência romana na moderna Paris (WOOLF, 2000).

Muitos aspectos da renovação urbana associados à noção de haussmannização já haviam sido introduzidos por dois anteriores chefes do departamento do Sena: Chabrol e Rambuteau. Este último, em especial, concebeu a estratégia de revitalizar bairros decadentes através da criação de novas ruas. Rambuteau implementou projetos que visavam não apenas a estética urbana, mas também a funcionalidade e a circulação eficiente, antecipando várias das reformas que seriam posteriormente executadas por Haussmann (JONES, 2009).

Durante o Segundo Império, o aspecto mais notável da transformação urbana foi a implementação de um novo e integrado sistema de vias largas e retas que atravessava o antigo tecido urbano, conhecido como le Vieux Paris. Essa metamorfose não se limitou apenas à criação de novas estradas, mas também incluiu uma série de medidas destinadas a priorizar a circulação, harmonizar os monumentos com os meios de transporte, fornecer espaços verdes e estabelecer uma infraestrutura capaz de suportar uma área urbana mais extensa e densamente povoada (JONES, 2009).

As ruas e os bulevares projetados por Haussmann refletiam seu autoritarismo despreocupado, similar à sua conduta política. Conhecido como "artista da demolição", Haussmann abandonou os métodos gradativos de melhoramento urbano, optando por traçar novas ruas através de bairros

⁹ Este padrão de ruas em linhas retas e perpendiculares era comum nas cidades romanas, promovendo eficiência e organização. Segundo historiadores, esse traçado refletia tanto a necessidade prática quanto a estética militar e administrativa dos romanos. A estrutura urbanística das cidades romanas procurava seguir a regra da grelha regular, onde o traçado das ruas formava uma rede ortogonal. Este padrão era organizado pelo cardo, uma via que se desenvolvia no eixo norte-sul, e pelo decumano, que se intersectava com o cardo no centro, orientando-se no sentido leste-oeste. Este arranjo não apenas facilitava a mobilidade e a administração, mas também refletia a disciplina e o pragmatismo romano (KRAUTHEIMER, 1983; MACDONALD, 1986).



existentes, uma abordagem pioneira de Rambuteau. Argumentando que era "mais fácil cortar a torta ao meio do que romper sua crosta", ele aproveitou regulamentações de 1848 e 1852 que ampliavam o poder do chefe do departamento do Sena, permitindo expropriações para utilidade pública. Essa abordagem resultou em uma transformação drástica de Paris, criando uma cidade mais organizada, higienizada e funcional, mas também simbolizando o controle e a autoridade governamental visíveis em sua nova malha urbana (JONES, 2009).

O foco principal era estabelecer uma importante interseção, a grande *croisée*, no coração da antiga Paris, trazendo os benefícios da circulação para sua região central. A extensão da Rue de Rivoli, projetada desde o tempo de Napoleão I, foi um dos principais empreendimentos, envolvendo a remodelação de importantes espaços públicos como a Place du Châtelet e a Place de l'Hôtel-de-Ville, e a modernização da torre medieval da igreja de Saint-Jacques-de-la-Boucherie. Haussmann adotou uma abordagem urbanística personalizada, caracterizada por ruas amplas, nivelamento de edificações, ênfase em praças espaçosas, demolições implacáveis e certa insensibilidade aos aspectos históricos, juntamente com uma atenção limitada às áreas verdes (JONES, 2009).

Essa abordagem foi replicada no melhoramento dos boulevares Sébastopol, de Strasbourg e Saint-Michel, formando o eixo norte-sul que cortava a Rue de Rivoli na altura da Place du Châtelet, como parte da grande *croisée*. A extensão do Boulevard Sébastopol foi impulsionada pela necessidade de criar uma linha direta entre a Place du Châtelet e a Gare de l'Est, uma importante estação ferroviária. Essa conexão direta refletia a estratégia haussmanniana de melhorar a circulação na cidade. Além disso, a remodelagem dos bairros densamente habitados da margem direita incluiu a criação de três transversais entre a Rue Saint-Denis e a Rue Saint-Martin, revelando aspectos históricos e nomeando novas ruas em homenagem a eventos e personagens relevantes da história francesa (JONES, 2009).

4.1.3 BULEVARES DA PARIS DE HAUSSMANN

Os boulevares são amplas avenidas, frequentemente arborizadas, projetadas para facilitar a circulação e proporcionar espaços agradáveis de convivência nas cidades. Originalmente, a palavra "boulevard" derivou do termo alemão "bollwerk", que significa baluarte, referindo-se às vias construídas sobre antigas muralhas defensivas das cidades europeias. Com o tempo, esses espaços evoluíram para amplas avenidas urbanas, características do planejamento urbano do século XIX,



especialmente na transformação de Paris sob o comando do Barão Haussmann (HARVEY, 2003; PINKNEY, 1958; CHOAY, 1969).

Durante o Segundo Império francês, sob a direção do Barão Haussmann, Paris viu a criação de uma vasta rede de bulevares que não apenas melhoraram a circulação urbana, mas também transformaram o cenário urbano com sua vegetação, lojas e cafés, criando espaços sociais e comerciais. Essas grandes avenidas cortavam a cidade em diferentes direções, facilitando o tráfego e conectando pontos importantes da cidade, ao mesmo tempo em que embelezavam o ambiente urbano (HARVEY, 2003; PINKNEY, 1958; CHOAY, 1969).

Durante a década de 1860, a área da capital parisiense expandiu-se significativamente, passando de menos de 3.500 hectares para cerca de 8.000 hectares. Paralelamente, a população experimentou um crescimento substancial, aumentando de aproximadamente um milhão em 1851 para 1,9 milhões em 1872, 2,4 milhões em 1891 e atingindo cerca de três milhões na época da Primeira Guerra Mundial. Napoleão III e Haussmann concebiam-se como urbanistas clínicos, cuja missão era garantir a saúde e o bem-estar de Paris, regulando e facilitando o fluxo nas artérias urbanas, proporcionando áreas verdes para revitalização e assegurando o manejo eficaz e higiênico dos resíduos urbanos (JONES, 2009).

A criação do Boulevard Saint-Michel na margem esquerda, inicialmente chamado de Boulevard de Sébastopol-Rive-Gauche quando inaugurado em 1855, marcou um momento significativo na transformação urbana de Paris. Este boulevard não apenas introduziu um novo padrão estético inspirado em ruas romanas, mas também desencadeou uma mudança na dinâmica social e econômica da área. Ao substituir a antiga e congestionada Rue de la Harpe, o Boulevard Saint-Michel atraiu a atenção pública para os banhos romanos anteriormente ocultos, tornando-se um ponto de interesse e movimento na cidade. Além disso, a criação do Boulevard Saint-Germain em 1855 contribuiu para facilitar ainda mais o fluxo de tráfego na margem esquerda, complementando a funcionalidade da grande croisée na reconfiguração do sistema viário parisiense (JONES, 2009).

4.1.4 PARQUES URBANOS DA PARIS DE HAUSSMANN

Parques urbanos são áreas verdes que desempenham funções ecológicas, estéticas e recreativas, distinguindo-se de praças e jardins públicos por sua maior extensão e variedade de usos. Segundo a Resolução CONAMA N° 369/2006, Art. 8º, § 1º, uma área verde de domínio público é definida como



"o espaço de domínio público que desempenhe função ecológica, paisagística e recreativa, propiciando a melhoria da qualidade estética, funcional e ambiental da cidade, sendo dotado de vegetação e espaços livres de impermeabilização". Esta definição sublinha a importância dessas áreas para o bem-estar urbano e a sustentabilidade ambiental (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, s/d.)

As áreas verdes urbanas abrangem um conjunto diversificado de espaços intraurbanos que possuem cobertura vegetal, incluindo árvores nativas e introduzidas, arbustos e gramíneas. Esses espaços são essenciais para a qualidade de vida urbana e o equilíbrio ambiental, contribuindo significativamente para a mitigação do efeito de ilha de calor, a melhoria da qualidade do ar e o fornecimento de áreas de lazer e recreação. As áreas verdes estão presentes em várias formas, como áreas públicas, áreas de preservação permanente (APP), canteiros centrais, praças, parques, florestas, unidades de conservação (UC) urbanas, jardins institucionais e terrenos públicos não edificadas (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, s/d.)

Exemplos específicos de áreas verdes urbanas incluem praças, parques urbanos, parques fluviais, parques balneários e esportivos, jardins botânicos, zoológicos, certos tipos de cemitérios e faixas de ligação entre áreas verdes. Estes espaços não apenas embelezam a cidade, mas também desempenham papéis críticos na manutenção da biodiversidade, na promoção da saúde pública e no fortalecimento da coesão social urbana, oferecendo ambientes onde os cidadãos podem interagir com a natureza e entre si (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, s/d.)

As últimas obras realizadas no âmbito do programa de Haussmann destacaram uma característica central de seu planejamento: a ênfase em espaços verdes. A ideia de que áreas verdes funcionavam como os "pulmões" da cidade era uma das preferências do imperador Napoleão III, que admirava e invejava os parques de Londres. Em 1852, Napoleão III presenteou a cidade com o Bois de Boulogne e, em 1860, com o Bois de Vincennes, ambos anteriormente pertencentes ao Estado. O engenheiro municipal Jean-Charles Alphand foi encarregado de transformar essas áreas em parques ao estilo inglês. No Bois de Boulogne, por exemplo, foram criados cerca de 95 quilômetros de trilhas, diversos canteiros de flores e dois lagos, consolidando esses espaços como o ápice de uma hierarquia complexa de áreas verdes extramuros (JORDAN, 1995).

Dentro dos limites urbanos, o imperador modernizou vários espaços verdes, incluindo o Jardim de Luxemburgo e das Tulherias, desenvolveu o Parc Monceau, inaugurou o Parc Montsouris e criou o parque Buttes-Chaumont no terreno do antigo patíbulo medieval de Montfaucon. O Parc Montsouris, de maneira curiosa e inusitada, era atravessado por uma ferrovia. Mais de vinte pequenas



praças também foram estabelecidas, como a Square du Temple e a Square de Saint-Jacques-de-la-Boucherie. Em 1873, bulevares e vias de acesso foram enriquecidos com a plantação de cem mil árvores, reforçando ainda mais o compromisso com a arborização urbana e a criação de espaços agradáveis para a população (HORNE, 2002).

Além dos grandes parques, mais de vinte pequenas praças foram criadas, incluindo a Square du Temple e a Square de Saint-Jacques-de-la-Boucherie. Essas pequenas praças funcionavam como oásis urbanos, oferecendo áreas de descanso e recreação dentro do denso tecido urbano. A criação dessas praças fazia parte de uma estratégia mais ampla de Haussmann para integrar espaços verdes em todo o ambiente urbano, melhorando a qualidade de vida dos habitantes e promovendo a saúde pública. Esses espaços menores eram cuidadosamente distribuídos para garantir que todos os bairros tivessem acesso a áreas verdes, contribuindo para a coesão social e o bem-estar geral da população (CARMONA ET AL., 2010; JONES, 2009).

A reforma de Haussmann, com sua ênfase em espaços verdes, ilustra a interseção entre urbanismo, saúde pública e estética. O modelo parisiense destacou-se por sua abordagem abrangente ao planejamento urbano, onde parques e jardins não eram apenas ornamentos, mas elementos cruciais para o funcionamento saudável da cidade (GIEDION, 1967).

Essa visão holística transformou Paris em um exemplo de modernidade urbana, cujas lições permanecem relevantes até hoje. A integração de espaços verdes no planejamento urbano de Haussmann é um testemunho da importância de considerar aspectos ecológicos e sociais na criação de cidades sustentáveis e habitáveis. A implementação de espaços verdes contribuiu significativamente para a melhoria da saúde pública, redução do estresse urbano e aumento da qualidade de vida dos residentes, estabelecendo um paradigma para futuras iniciativas urbanísticas (JONES, 2009).

4.2. CORRELATO 02 - BUENOS AIRES, ARGENTINA

Buenos Aires, a capital da Argentina, possui uma história que remonta ao início do século XVI. Sua fundação inicial ocorreu em 1536, quando Pedro de Mendoza estabeleceu o primeiro assentamento espanhol. No entanto, esse primeiro assentamento enfrentou dificuldades e foi abandonado devido a conflitos com os indígenas locais e à falta de recursos. Em 1580, Juan de Garay



fundou a cidade pela segunda vez, estabelecendo as bases para seu desenvolvimento futuro (GIBSON, 1996; SCOBIE, 1974).

Durante o período colonial, Buenos Aires tornou-se um ponto estratégico no comércio do Atlântico Sul, especialmente após a criação do Vice-Reino do Rio da Prata em 1776, que fez da cidade sua capital. Este evento marcou o início da transformação de Buenos Aires em um centro comercial e administrativo importante. A abertura do porto e a liberalização do comércio contribuíram significativamente para o crescimento econômico e populacional da cidade (HALPERÍN, 1982; ROMERO, 2002).

No início do século XIX, Buenos Aires foi palco de eventos cruciais que moldaram a história da Argentina. A Revolução de Maio de 1810, que iniciou o processo de independência da Argentina, teve seu epicentro na cidade. A partir daí, Buenos Aires emergiu como uma cidade líder nas lutas políticas e sociais da nova nação (CHASTEEN, 2001).

O final do século XIX e o início do século XX marcaram uma era de grande transformação para Buenos Aires, impulsionada pela imigração em massa de europeus, principalmente italianos e espanhóis. Esse influxo populacional trouxe mudanças culturais e sociais significativas, transformando Buenos Aires em uma metrópole cosmopolita. Durante este período, a cidade passou por um intenso processo de modernização, incluindo a construção de grandes avenidas, parques e edifícios públicos, inspirados na arquitetura europeia, especialmente parisiense (SCOBIE, 1974).

No período da chamada Belle Époque¹⁰, Buenos Aires passou por significativas transformações. Até meados do século XIX, a cidade apresentava um perfil de edificações predominantemente baixas, modificadas apenas pelas torres e cúpulas das igrejas e do Cabildo, sede do governo municipal. Segundo Nogués (2006), a tradição arquitetônica da cidade era dominada por edifícios de um único andar, seguindo a tradição espanhola. A partir de 1887, começou a surgir uma leve modificação com o aparecimento de casas de três andares, seguindo outras tradições europeias.

Em 1880, Julio Argentino Roca assumiu a presidência da Nação Argentina e Buenos Aires foi declarada capital federal do país. Durante os anos 1880, a cidade consolidou sua posição nacional ao ser federalizada, reforçando seu caráter de centro econômico ao consolidar-se como cabeceira de

¹⁰ O período conhecido como Belle Époque, de 1871 a 1914, foi marcado pelo progresso técnico, com inovações como eletrificação urbana, ferrovias, automóveis e aviões, transformando a vida urbana. Paris tornou-se o centro cultural global, influenciando movimentos artísticos como o Impressionismo e a Art Nouveau. O crescimento econômico e a melhoria das condições de vida beneficiaram especialmente a classe média urbana. Apesar do otimismo, tensões sociais e desigualdades plantaram as sementes para a Primeira Guerra Mundial (EKSTEINS, 1989; MCMILLAN, 2011; SILVER, 1989; WEBER, 1976).



linhas férreas e porto principal da Argentina. Buenos Aires não era apenas a capital política, mas também a financeira e econômica, e por muito tempo, o principal foco cultural do país (HALPERÍN, 1982).

Roca assumiu a presidência com o apoio da Liga dos Governadores e importantes figuras porteñas como Torcuato de Alvear, Dardo Rocha e Francisco Madero. Em maio de 1883, Torcuato de Alvear foi confirmado por Roca como Primeiro Intendente da Capital, ocupando esse cargo por dois períodos consecutivos (1883-1887), com o poder de transformar a cidade de forma que ela expressasse o projeto político de ligação do país ao exterior (SCOBIE, 1974).

Esse poder concentrado nas mãos do intendente Alvear, com o respaldo do presidente Roca, permitiu que ele concebesse uma cidade à imagem da mais importante metrópole da época: Paris. Segundo Romero (1983), Alvear realizou em grande parte seu projeto, transformando o centro de Buenos Aires e deixando um vestígio profundo em alguns bairros. No entanto, o aumento populacional e a mobilidade da sociedade determinaram formas de crescimento urbano além da vontade de qualquer planejador.

4.2.1 REFORMA URBANA DE BUENOS AIRES

A transformação urbana foi impulsionada também pela chegada de grandes contingentes de imigrantes europeus, um dos principais fatores na renovação da paisagem social e cultural de Buenos Aires, que se tornava cada vez mais uma urbanização física e culturalmente europeia (GORELIK, 1998).

O projeto de reforma urbana na década de 1880 surge no contexto de um corte positivista que sustentava o poder político da época. O empreendimento de Alvear alcançou diversos níveis, desde intervenções urbanas específicas até regulamentações do funcionamento da cidade, concentrando-se em ornamentação, higiene e ordem (NOGUÉS, 2006).

A modificação do espaço urbano de Buenos Aires, inspirada nas intervenções urbanas do barão Georges-Eugène Haussmann em Paris, reflete um projeto político de gerenciamento urbano em sua totalidade. Haussmann, durante seu mandato entre 1853 e 1870, transformou Paris no mais importante modelo de metrópole do século XIX, caracterizando-se por grandes aberturas e redesenho urbano (PESAVENTO, 2002).



A intenção de Alvear de transformar Buenos Aires em uma grande cidade europeia, junto ao apoio da elite agropecuária cujas exportações cresciam fabulosamente, levou Cacciatore e Braun (1989) a chamarem-no de "Um Haussmann porteño". Radavanovic (2002) também assinala que já havia interesse em transformar Buenos Aires no período de Sarmiento, com figuras como Cané propondo a renovação urbana em benefício da saúde pública e da estética urbana e arquitetônica.

No século XX, Buenos Aires continuou a crescer e se modernizar, enfrentando também desafios políticos e econômicos. A cidade foi central na vida política argentina, sendo o palco de numerosos protestos, revoluções e golpes militares. O peronismo, movimento político iniciado por Juan Domingo Perón na década de 1940, teve forte impacto na cidade, refletindo as profundas divisões sociais e políticas do país (MCGUIRE, 1997).

Nos últimos anos, Buenos Aires tem se destacado como um importante centro cultural e econômico na América Latina. A cidade é conhecida por sua vibrante cena artística, incluindo o tango, seus teatros, museus e uma intensa vida noturna. A urbanização e a modernização continuam a moldar a cidade, com novos desenvolvimentos e infraestrutura, ao mesmo tempo em que enfrenta desafios como a desigualdade social e a necessidade de preservação de seu patrimônio histórico (GORELIK, 1998).

4.2.2 ESTRUTURA VIÁRIA NO DESENHO URBANO DE BUENOS AIRES

A Avenida de Mayo, inaugurada em 1894, é um exemplo emblemático da influência europeia. A inauguração da Avenida de Mayo em 1894 foi um marco na transformação urbanística da cidade. Ela reafirmou a centralidade da Plaza de Mayo e seguiu as linguagens arquitetônicas europeias, embora com uma diversidade que refletia o individualismo portenho (GORELIK, 1998; SCOBIE, 1974).

Inaugurada em 9 de julho de 1894, é reconhecida como a primeira avenida da cidade de Buenos Aires, desempenhando um papel central no centro histórico e cívico. Estendendo-se por dez quarteirões, conecta a Plaza de Mayo à Plaza del Congreso. Seu projeto foi concebido pelo arquiteto italiano Juan Antonio Buschiazzi, então diretor do Departamento de Obras Públicas do Município, durante a gestão do prefeito Torcuato de Alvear. As reformas e construções realizadas visavam embelezar Buenos Aires, adotando novas técnicas e elementos como o uso do ferro e a consolidação da iluminação elétrica (GIBSON, 1996).



A construção dessa avenida foi alvo de intenso debate e resistência, devido à necessidade de desapropriação e demolição de prédios pertencentes à alta sociedade, além de ser considerada um projeto de alto custo. Inspirada nas avenidas de Paris, sua arquitetura refletiu fortemente a influência da imigração espanhola, com a presença de teatros de zarzuela, cafés típicos de Madrid, ateneus e clubes (HALPERÍN, 1982).

Para viabilizar a construção, em 1888, foram demolidos todos os quarteirões entre Bolívar e Entre Ríos, entre Rivadavia e Hipólito Yrigoyen. A demolição afetou estruturas importantes, como arcos da Câmara Municipal e parte do antigo Mercado Modelo. A partir do século XX, a Avenida de Mayo tornou-se um ícone da vida pública, com suas fachadas em estilo art nouveau, neoclássico e eclético, testemunhando a prosperidade argentina da época (ROMERO, 2002).

A influência da arquitetura francesa, especialmente com o uso de concreto armado e vigas de ferro, resultou na construção de edifícios acadêmicos mais altos e robustos, transformando a paisagem urbana. No entanto, ao longo do tempo, a diversidade de estilos arquitetônicos conferiu à avenida uma característica de mosaico, perdendo parte de sua uniformidade original (CHASTEEN, 2001).

Desde sua inauguração, a Avenida de Mayo se consolidou como o principal polo comercial da cidade, abrigando lojas, confeitarias, hotéis e o antigo Palácio Municipal. Sua importância histórica e arquitetônica a torna um marco da cidade, refletindo sua evolução ao longo dos anos (NOGUÉS, 2006; ROMERO, 1983).

4.2.3 BULEVARES

Além de sua importância na estrutura viária a Avenida de Mayo em Buenos Aires é um dos mais icônicos bulevares da cidade, representando uma importante parte da reforma urbana na Argentina. Esta avenida foi projetada para emular as majestosas avenidas parisienses, como os Champs-Élysées, e se tornou uma das principais artérias da cidade (BUSCHIAZZO, 1894).

4.2.4 PARQUES URBANOS

O processo de transformação urbana em Buenos Aires, com ênfase na hierarquização dos espaços urbanos, teve início em um período de intensa atividade. Uma das etapas desse processo foi marcada pela inauguração do Jardim Botânico, que se integrava ao renomado Paseo Palermo.



Anteriormente, o Paseo Palermo era conhecido como o parque de residência do governador Rosas e passou por modificações que o aproximaram do famoso Bois de Boulogne de Paris (CACCIATORE E BRAUN, 1996).

Suas avenidas se tornaram palco para os elegantes passeios de carruagem no final do século XIX, refletindo a influência da cultura europeia na cidade. Além disso, a modernização e a europeização de Buenos Aires redefiniram o uso dos espaços públicos, abrindo novas oportunidades para as mulheres, que passaram a frequentar locais como grandes lojas, confeitarias e a participar de passeios urbanos (CACCIATORE E BRAUN, 1996).

4.3. CORRELATO 03 - RIO DE JANEIRO, BRASIL

A região que atualmente corresponde à cidade do Rio de Janeiro foi descoberta em 1º de janeiro de 1502 por uma expedição portuguesa liderada por Gaspar de Lemos. O navegador português acreditou que havia chegado à foz de um grande rio e, assim, batizou a baía com o nome de Rio de Janeiro. O nome permaneceu mesmo após a descoberta de que não se tratava de um rio, mas sim de uma baía (ABREU, 1997).

Nos anos subsequentes, a região se tornou alvo de grande interesse por parte dos franceses. Em resposta a isso, em 1565, o português Estácio de Sá desembarcou na região para estabelecer um assentamento permanente. Os primeiros anos da cidade foram marcados por intensos conflitos entre os portugueses, com o apoio de indígenas aliados, e os franceses, que eventualmente foram expulsos da região. Esta vitória consolidou o controle português e permitiu o início da criação da cidade (SOARES, 2001).

Durante o período colonial, o Rio de Janeiro desempenhou um papel fundamental no império português. Inicialmente, o desenvolvimento da cidade foi lento, com uma economia baseada no cultivo de cana-de-açúcar e no comércio de pau-brasil. Contudo, com a descoberta de ouro e diamantes em Minas Gerais no final do século XVII, a cidade ganhou ainda mais importância. O Rio se tornou o principal porto para a exportação dessas riquezas para a Europa, gerando grande crescimento econômico e urbano (SCHWARTZ, 1985).

Em 1763, o Rio de Janeiro foi elevado à condição de capital da colônia, substituindo Salvador. Esta decisão consolidou seu papel como centro administrativo e político do Brasil colonial, refletindo a importância estratégica da cidade para a Coroa portuguesa (COSTA, 2002).



A chegada da família real portuguesa em 1808, fugindo das invasões napoleônicas, marcou um novo capítulo na história da cidade. Este evento trouxe transformações urbanas significativas e influenciou profundamente a cultura e a sociedade local. A cidade passou por um processo de modernização, incluindo a abertura de novos espaços públicos e a construção de edifícios emblemáticos, como a Biblioteca Nacional e o Jardim Botânico (BARMAN, 1999).

Devido à sua relevância no cenário político, econômico e cultural, o Rio de Janeiro desempenhou um papel essencial na formação do Brasil durante o período colonial. Após a independência, a cidade continuou a expandir e se tornou uma mistura vibrante de culturas, com influências europeias, africanas e indígenas, refletindo a complexa identidade nacional brasileira (BENCHIMOL, 1992).

No começo do século XX, o Rio de Janeiro, apesar de sua deslumbrante paisagem natural, era em muitos aspectos um lugar difícil para se viver. Fruto de uma urbanização acelerada e sem planejamento, o centro do Rio era uma região tão interessante quanto caótica. Suas vielas estreitas e sinuosas, úmidas, sujas e mal iluminadas eram foco permanente de doenças, as epidemias eram frequentes; o trânsito, uma grande confusão, como apontado por Benchimol (1992).

Os pobres, grande parte deles, moravam em habitações coletivas sem as mínimas condições de higiene. Pelas ruas do centro da cidade uma profusão de gente, carroças e carruagens disputava o já reduzido espaço com o bonde e com os primeiros automóveis. Para muitos higienistas, sanear era construir avenidas; era alargar as ruas para melhor aproveitamento do sol e dos ventos; era mudar os costumes; era demolir o velho e insalubre casario (ABREU, 1987; SEVCENKO, 2003).

4.3.1 PLANO PEREIRA PASSOS

Sucessor de Campos Sales na presidência da República, Francisco de Paula Rodrigues Alves (1902-1906) integrou em seu programa de governo um compromisso explícito com a modernização urbana e o saneamento, refletindo as ideias emergentes da época. Para executar a reforma urbana, Rodrigues Alves nomeou o engenheiro Francisco Pereira Passos como prefeito da capital, concedendo-lhe poderes discricionários. A saúde pública, sob a liderança de Oswaldo Cruz, e as grandes obras de infraestrutura, como a modernização do porto e a construção das avenidas Central e do Mangue, ficaram sob a responsabilidade do governo federal (NEEDELL, 1987).



Contudo, apesar das melhorias significativas, a reforma urbana teve um lado sombrio e excludente. Centenas de casebres e cortiços foram demolidos sob o pretexto de higiene ou para abrir espaço para as novas artérias urbanas que surgiam em ritmo acelerado. As demolições forçaram a população com alguma fonte de renda a se deslocar do centro para os subúrbios, enquanto os mais pobres foram obrigados a habitar as encostas dos morros, contribuindo para o crescimento das favelas nascentes. Esse movimento de remoção e destruição, descrito por Olavo Bilac como o "furor das picaretas regeneradoras", foi apelidado pela população de "Bota-Abaixo" (ABREU, 1997; NEEDELL, 1987).

A modernização liderada por Rodrigues Alves e Pereira Passos exemplifica a dualidade do progresso urbano no início do século XX. Enquanto a capital experimentava avanços em infraestrutura e saneamento que modernizavam sua imagem, as políticas de renovação urbana também aprofundavam a segregação socioespacial, deslocando os menos favorecidos e contribuindo para a formação das favelas, fenômeno que marcaria profundamente a estrutura urbana e social do Rio de Janeiro nas décadas subsequentes (ABREU, 1997; NEEDELL, 1987).

4.2.1 PLANO AGACHE

O debate sobre a arquitetura moderna no Brasil foi decisivo para que a consciência urbana no Rio de Janeiro amadurecesse e resultou no seu primeiro plano diretor, o Plano Agache. A escolha de Alfred Agache para desenvolver a remodelação da cidade envolveu muitas questões que foram da política à estética. No final da década de 1920, a tensão em torno da possibilidade de uma guerra mundial e a participação americana nas diretrizes gerais do desenvolvimento do capitalismo colaboraram para que o modernismo assumisse uma posição relevante no urbanismo. A racionalidade passou a ser o elemento determinante nas mudanças urbanas (HOLSTON, 1989).

No ano de 1930 o Plano Agache possuía diretrizes distintas daquelas que até então motivaram as alterações espaciais, pois definiu a estratégia de entrada da cidade na estética modernista, que tinha como perspectiva o estilo art déco. O novo plano não era uma unanimidade, e havia as pressões do Clube de Engenharia, que criticava a escolha de engenheiros estrangeiros (SEVCENKO, 2003).

O avanço do capital imobiliário resultou na ocupação da orla sul, dando início à diferenciação entre a zona sul e a zona norte. Alguns bairros abandonaram as características aristocráticas para receber novas instalações fabris, como a Tijuca e Vila Isabel. Na esteira desse desenvolvimento,



houve um aumento da burocracia do Estado e a expansão dos serviços na cidade capital, no seu processo de se apresentar como espaço modernizado e cosmopolita (ABREU, 1987; NEEDELL, 1987).

As mudanças mais importantes, no entanto, ocorreram na década de 1920, durante a administração de Carlos Sampaio na prefeitura. Voltado para o crescimento imobiliário da cidade, ele participou da ação mais discutida e necessária para o desenvolvimento do Plano Agache: a demolição do morro do Castelo. A polêmica em torno da demolição colocou, de um lado, aqueles que defendiam o arrasamento dos morros da cidade como condição de melhora da sua salubridade, e de outro, os que defendiam as tradições históricas da cidade e viam no morro do Castelo o elemento de memória da sua fundação (SEVCENKO, 2003).

4.2.2 ESTRUTURA VIÁRIA NO DESENHO URBANO DO RIO DE JANEIRO

Segundo a Lei nº 16.176/96 a estrutura viária urbana é definida conforme a rede viária da cidade, organizada hierarquicamente de acordo com a otimização do desempenho da circulação urbana, ou seja, avenidas, ruas, rodovias, estradas etc. (RECIFE, 1996).

Inspirada no plano de remodelação de Paris executado pelo barão Georges-Eugène Haussmann ainda no século XIX, a Reforma Pereira Passos transformou radicalmente a fisionomia do centro do Rio. Em poucos anos, uma nova metrópole nasceria dos escombros da velha cidade. Edifícios suntuosos e de arquitetura variada surgiram para ornamentar as novas avenidas; hábitos considerados incompatíveis com os preceitos da higiene pública foram proibidos; novas redes de esgoto e de abastecimento de água foram construídas, assim como novas linhas de bonde, agora eletrificadas; a iluminação pública, antes fornecida pelos lampiões a gás, começou a ser substituída por postes de eletricidade. Com a remodelação do traçado urbano do centro, o tráfego desafogou; a cidade se expandia em todas as direções (ABREU, 1987; BENCHIMOL, 1992).

A Revolução de 1930 abriu espaço para a hegemonia do capital financeiro internacional, e a cidade, que já possuía, no início do século XX, mais de 800 mil habitantes, demandou mudanças para se adequar a essa nova conjuntura. A Reforma Passos havia rasgado a cidade e indicado as linhas de força de seu desenvolvimento. A Avenida Central, depois Avenida Rio Branco, foi a primeira diagonal que ligou duas radiais: a Avenida Beira-Mar, na direção da zona sul, e a Avenida Rodrigues



Alves, em direção à zona norte, reforçando o caráter exportador do país, pois esse circuito de avenidas enfatizava o novo porto da cidade (ABREU, 1987; BENCHIMOL, 1992).

Entretanto, por mais abertura que Agache tivesse para as novidades modernistas, sua concepção de cidade ainda se configurava em concebê-la como um organismo vivo, uma metáfora da própria vida humana, em que o funcionamento da cidade seria representado pelo metabolismo corporal. Assim, as praças, as avenidas e os jardins seriam os pulmões da cidade, o seu sistema aeróbico. As ruas seriam como as veias do corpo humano e fariam parte do sistema circulatório, tendo como função levar a vida até o coração da cidade: o Centro. Por fim, o aparelho digestivo seriam os esgotos. Esse mecanismo estrutural-funcionalista deveria ser baseado no bom funcionamento de cada parte que compõe o sistema geral, realizando o objetivo da harmonia entre as partes e o todo. A anomia ou disfuncionalidade do sistema geraria “doenças” na cidade (HOLSTON, 1989).

4.2.3 BULEVARES DO PLANO AGACHE

Entre 1927 e 1930, o Plano Agache incluiu a criação de bulevares amplos e arborizados, inspirados no urbanismo francês, para transformar a paisagem urbana. Esses bulevares foram projetados para melhorar a circulação e embelezar a cidade, integrando-se harmoniosamente ao ambiente urbano e proporcionando espaços agradáveis para o passeio público. Antes disso, no início do século XX, o prefeito Pereira Passos já havia iniciado um projeto similar de modernização urbana, com a abertura de importantes bulevares como a Avenida Central, atual Avenida Rio Branco (Rocha, 2015).

Segundo Abreu (2013), essa avenida foi concebida como parte de um esforço para dotar a cidade de uma infraestrutura moderna, com características que lembravam os grandes boulevards parisienses, melhorando a mobilidade e o aspecto estético da cidade. A continuidade desses projetos nos planos de Agache reforçou a influência do urbanismo europeu na transformação da cidade, destacando-se pela criação de vias largas, arborizadas e bem planejadas.

4.2.4 PARQUES URBANOS DOS PLANOS DE REFORMA PARA O RIO DE JANEIRO

As principais reformas urbanas além da abertura de avenidas incluíram a remodelação do porto, diversas obras de saneamento e a criação de praças e largos, como as praças da República, Quinze de



Novembro, Carioca e Tiradentes. As obras de saneamento combateram epidemias e melhoraram as condições de saúde pública, reduzindo a incidência de doenças como a febre amarela. A criação de novas praças reorganizou o espaço urbano, embelezando a cidade e fornecendo áreas de lazer e convívio social (ABREU, 2013; BENCHIMOL, 1992).

4.4 CRITÉRIOS DE ANÁLISES A SEREM UTILIZADOS NO ESTUDO DE CASO

Considerando os correlatos e suas categorias apresentados, elege-se os seguintes critérios de análises a serem utilizados no caso a ser futuramente estudado:

Relacionar os correlatos com o caso em estudo a partir de uma tabela, esta especificará se a hipótese de que Corbélia, no Paraná, seja parecida com o modelo da Paris de Haussmann, e suas cidades correlatas, estas que seguiram o mesmo plano de reforma urbana.

5. CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

A revisão bibliográfica realizada abordou diversas temáticas, cada uma desdobrada em subtítulos. No contexto dos correlatos apresentados: Paris, Buenos Aires e Rio de Janeiro e os três critérios de análise escolhidos: estrutura viária no desenho urbano, bulevares e parques urbanos.

Neste estágio da pesquisa, é possível fazer algumas considerações parciais com base no progresso alcançado até o momento. A análise histórica dos correlatos é de suma importância para compreensão da cidade em questão, Corbélia, uma vez que na hipótese apresentada no artigo seja de que a cidade de Corbélia no Paraná inspirou no traçado urbano da Paris de Haussmann.

No decorrer do desenvolvimento, ficou evidente que, embora tenham sido alcançados alguns dos objetivos específicos estabelecidos, ainda há espaço para aprofundar a revisão bibliográfica e ampliar os conhecimentos já obtidos. A história de um local revela muito sobre sua realidade social, econômica e, principalmente, sobre seu traçado urbano atual. Portanto, é necessário continuar explorando esse contexto para uma compreensão mais completa do impacto do Planejamento Municipal em Corbélia.

Diante disso, as considerações parciais desta etapa da pesquisa apontam para a necessidade de continuar aprofundando a análise do impacto do Planejamento Municipal no traçado urbano de Corbélia. Novas etapas da pesquisa envolverão a coleta e análise de dados adicionais. Espera-se que



essas abordagens complementares forneçam informações valiosas para uma compreensão mais abrangente e precisa do tema, contribuindo para o desenvolvimento de políticas urbanas mais eficazes e sustentáveis.

As conclusões apresentadas neste estágio da pesquisa são parciais, uma vez que o estudo ainda está em seu início. Conforme a pesquisa avança, novas descobertas e análises serão realizadas, contribuindo para um entendimento mais profundo do tema. O embasamento teórico obtido até o momento revela a importância de continuar a revisão bibliográfica e aprofundar os conhecimentos sobre a história e o planejamento urbano de Corbélia. Essa abordagem permitirá uma análise mais abrangente do impacto do Planejamento Municipal no traçado urbano da cidade.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1987. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5616265/mod_resource/content/1/ABREU%2C%20Maur%C3%ADcio%20de%20Almeida.%20Cap%C3%ADtulo%205%20-%20O%20espa%C3%A7o%20em%20movimento%20Do%20urbano%20ao%20metropolitano.pdf. Acesso em: 15 mai. 2024.

ABREU, Maurício de Almeida. **Geografia Histórica do Rio de Janeiro**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1997.

BARDET, Jean-Pierre. **Histoire de Paris: Urbanisation et Population de Paris aux XVIIe et XVIIIe siècles**. Paris: Presses Universitaires de France, 1983.

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **O Plano Diretor Municipal no Brasil e no Paraná**. Cascavel: Simpósio de Sustentabilidade, 2023a. Disponível em: https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2023/O_PLANO_DIRETOR_MUNICIPAL_NO_BRASIL_NO_PARANA.pdf. Acesso em: 09 abr. 2023.

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **A História do Município de Corbélia/PR: de sua Origem ao Século XXI**. Cascavel: Simpósio de Sustentabilidade, 2023b. Disponível em: <https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2023/Arquitetura%20-%20Luana%20Endlich%20Blanco3.pdf>. Acesso em: 09 abr. 2024.

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **Relato sobre o Planejamento Urbano Municipal no Município de Corbélia/PR**. Cascavel: Simpósio de Sustentabilidade, 2023c. Disponível em: <https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2023/Arquitetura%20-%20Luana%20Endlich%20Blanco4.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2024.

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **Fundamentos Arquitetônicos: Análise Comparativa Da Evolução Do Traçado Urbano De Corbélia/Pr**. Cascavel: Simpósio de



Sustentabilidade, 2024. Disponível em: <https://www2.fag.edu.br/professores/arquiteturaeurbanismo/>. Acesso em: 20 mai. 2024.

BARMAN, Roderick J. **Brazil: The Forging of a Nation, 1798-1852**. Stanford University Press, 1999.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**. Editora UFRJ, 1992.

BUSCHIAZZO, J. A. **Proyecto y trazado de la Avenida de Mayo**. Buenos Aires: Imprenta de la Ciudad, 1894.

CACCIATORE, Julio. BRAUN, Clara. **El imaginario interior: el intendente Alvear y sus herederos**. Metamorfosis y modernidad urbana. VÁZQUEZ-RIAL Horacio (org) Buenos Aires 1880-1913 La Capital de un Imperio Imaginario, Alianza Editorial, Madrid, 1996.

CARMONA, M.; HEATH, T.; OC, T.; TIESDELL, S. **Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design**. Routledge, 2010.

CHASTEEN, J. C. **Born in Blood and Fire: A Concise History of Latin America**. New York: W.W. Norton & Company, 2001.

CHOAY, Françoise. **The Modern City: Planning in the Nineteenth Century**. George Braziller, 1969.

COSTA, Wanderley Messias da. **O Capitalismo Português em Ascensão: A Recolonização da América Portuguesa e a Grande Virada na Economia Mundial**. UNESP, 2002.

HARVEY, David. **Paris, Capital of Modernity**. Routledge, 2003.

CORBÉLIA. **Lei N° 775/2012**. Corbélia, 2012. Disponível em: <https://portal dosmunicipios.pr.gov.br/download/public/arquivos/documentos/73/2018/08/20/QaU2V4OJSUPoB1oq35CMgx4knSgeTCajKMpR5Xxu.pdf>. Acesso em: 08 abr. 2024.

CORBÉLIA. **Análise Temática Integrada**. Corbélia: 2023. Não publicado.

D. DIOGO D SOUSA. Idade do Ferro. s/d. Disponível em: <https://www.museuddiogodesousa.gov.pt/pre-pto-historia/idade-doferro/#:~:text=De%20um%20modo%20geral%2C%20a,das%20bacias%20dos%20principais%20rios>. Acesso em: 03 jun. 2024.

DOYLE, William. **The Oxford History of the French Revolution**. Oxford University Press, 2001. Disponível em: <https://global.oup.com/academic/product/the-oxford-history-of-the-french-revolution-9780198804932?cc=br&lang=en&>. Acesso em: 25 mai. 2024. Traduzido pela autora.

EKSTEINS, Modris. **Rites of Spring: The Great War and the Birth of the Modern Age**. Houghton Mifflin, 1989. Disponível em: https://books.google.com.br/books/about/Rites_of_Spring.html?id=yM8lkb3z68oC&redir_esc=y. Acesso em: 13 mai. 2024. Traduzido pela autora.



EXPLORE FRANCE. O Rio Sena - La Seine. 2013. Disponível em: <https://www.france.fr/pt/paris/artigo/o-rio-sena-seine>. Acesso em: 03 jun. 2024.

FAG. **Trabalhos Acadêmicos**: Manual para elaboração e apresentação. Cascavel: FAG, 2021.

FERREIRA, João Carlos Vicente. **Municípios paranaenses**: origens e significados de seus nomes. IAT, 2006. Disponível em: https://www.iat.pr.gov.br/sites/agua-terra/arquivos_restritos/files/documento/2020-07/origens_significados_nomes_municipios_pr.pdf. Acesso em: 11 abr. 2024.

FURET, François. **Interpreting the French Revolution**. Cambridge University Press, 1981. Disponível em: <https://archive.org/details/interpretingfren0000fure>. Acesso em: 29 mai. 2024. Traduzido pela autora.

GIBSON, W. **South America on a Shoestring**. Lonely Planet Publications, 1996.

GIEDION, S. (1967). **Space, Time and Architecture: The Growth of a New Tradition**. Harvard University Press

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GONSALES, Célia Helena Castro. **Cidade moderna sobre cidade tradicional**: movimento e expansão – parte 2. Vitruvius, 2005. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/473>. Acesso em: 11 abr. 2024.

GORELIK, Adrián. **La Grilla y el Parque: Espacio Público y Cultura Urbana en Buenos Aires, 1887-1936**. Universidad de Buenos Aires, 1998.

GUIARRARA, Paloma. **Êxodo rural**; s/d. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/exodo-rural.htm>. Acesso em 11 de abril de 2024.

HARVEY, David. **The right to the city**. New Left Review, 2008. Disponível em: <https://newleftreview.org/issues/ii53/articles/david-harvey-the-right-to-the-city.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2024. Traduzido pela autora.

HALPERÍN, Tulio Donghi. **Revolución y Guerra: Formación de una Élite Dirigente en la Argentina Criolla**. Siglo XXI Editores, 1982.

HEATHER, Peter. **The Fall of the Roman Empire: A New History of Rome and the Barbarians**. Oxford University Press, 2006. Disponível em: <https://global.oup.com/ushe/product/the-fall-of-the-roman-empire-9780195159547?cc=br&lang=en&>. Acesso em: 25 mai. 2024. Traduzido pela autora.

HOLSTON, James. **The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasília**. Chicago: University of Chicago Press, 1989.

HORNE, A. **The Fall of Paris: The Siege and the Commune 1870-71**. Penguin Books: 2002.

JONES, Colin. **Paris**: Biografia De Uma Cidade. L&PM Editores: 2009.



JORDAN, David P. ***Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann***. New York: The Free Press, 1995. Disponível em: https://docdrop.org/ocr/download/David-P.-Jordan-Transforming-Paris---Part-1-of-2-blu4b_ocr.pdf. Acesso em: 15 mai. 2024. Traduzido pela autora.

KIRKLAND, Edward Chase. ***The Reluctant Modernist: Haussmann, Paris, and the Arcades***. John Hopkins University Press, 2013.

KRAUTHEIMER, Richard. ***Three Christian Capitals: Topography and Politics***. University of California Press, 1983.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. ***Morfologia urbana e desenho da cidade***. sl: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

MACDONALD, William Lloyd. ***The Architecture of the Roman Empire***. New Haven: Yale University Press, 1986.

MASCARÓ, Juan Luis. ***Loteamentos urbanos***. Porto Alegre: L. Mascaró, 2003.

MCGUIRE, James W. *Peronism Without Perón: Unions, Parties, and Democracy in Argentina*. Stanford University Press, 1997.

MCMILLAN, James F. *France and Women, 1789-1914: Gender, Society and Politics*. Routledge, 2011.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Parques e Áreas Verdes. Brasília: s/d. Disponível em: <https://antigo.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/areas-verdes-urbanas/parques-e-%C3%A1reas-verdes.html>. Acesso em: 05 jun. 2024.

NEEDELL, Jeffrey D. ***A Tropical Belle Epoque: Elite Culture and Society in Turn-of-the-Century Rio de Janeiro***. Cambridge University Press, 1987.

NOGUÉS, H. ***Buenos Aires: Historia y patrimonio***. Fondo de Cultura Económica, 2006.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. ***História das Cidades***. Editora Contexto, 2002.

PINKNEY, David H. ***Napoleon III and the Rebuilding of Paris***. Princeton University Press, 1958.

RADOVANOVIC, Elisa. ***Buenos Aires Ciudad Moderna 1880-1910***. Buenos Aires: Ediciones Turísticas de Mario Banchik, 2002.

RECIFE. **Lei Nº 16.176/1996**. Recife, 1996. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/lei-ordinaria/1996/1618/16176/lei-ordinaria-n-16176-1996-estabelece-a-lei-de-uso-e-ocupacao-do-solo-da-cidade-do-recife>. Acesso em: 02 jun. 2024.

ROMERO, José Luis; ROMERO, Luis Alberto (org.). ***Buenos Aires: Historia de cuatro siglos***. Buenos Aires: 1983.

ROMERO, L. A. ***A History of Argentina in the Twentieth Century***. Pennsylvania State University Press, 2002.



SCOBIE, James R. **Buenos Aires: Plaza to Suburb, 1870-1910**. New York: Oxford University Press, 1974. Disponível em: <https://archive.org/details/buenosairesplaza0000scob>. Acesso em: 15 mai. 2024. Traduzido pela autora.

SCHWARTZ, Stuart B. **Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia, 1550-1835**. Cambridge University Press, 1985.

SEVCENKO, Nicolau. **A Revolta da Vacina: Mentres insanas em corpos rebeldes**. Cosac Naify, 2003.

SILVA, Daniel Neves. **Júlio César**. História do Mundo: s/d. Disponível em: <https://www.historiadomundo.com.br/romana/julio-cesar.htm>. Acesso em: 05 jun. 2024.

SILVER, Kenneth E. **Esprit de Corps: The Art of the Parisian Avant-garde and the First World War, 1914-1925**. Thames and Hudson, 1989.

SOARES, Mariza de Carvalho. **A Formação do Rio de Janeiro Colonial**. Editora Senac, 2001.

SUTCLIFFE, Anthony. **Paris: An Architectural History**. Yale University Press, 1993. Disponível em: <https://academic.oup.com/ahr/article-abstract/100/3/910/18920?redirectedFrom=fulltext>. Acesso em: 20 mai. 2024. Traduzido pela autora.

WEBER, E. **France: Fin de Siècle**. Harvard University Press, 1976. Traduzido pela autora.

WILSON, Ben. **Metrópole: A história das cidades, a maior invenção humana**. São Paulo: editora schwarcz s.a., 2020.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2015. Disponível em: http://maratavarepsicics.pbworks.com/w/file/74304716/3-YIN-planejamento_metodologia.pdf. Acesso em: 25 mai. 2024.

WOOLF, Greg. **Becoming Roman: The Origins of Provincial Civilization in Gaul**. Cambridge University Press, 2000.