



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, sob o aspecto da Evolução do Traçado Urbano e tem como tema a Análise da cidade de Corbélia, no Paraná. O objeto de estudo deste trabalho é o perímetro urbano da sede de Corbélia. Como problema de pesquisa, questiona-se: é possível relacionar conceitos do Traçado Urbano com o Estudo de Caso? Como hipótese inicial supõe-se que, através da coleta de dados elaborada nos princípios do Traçado Urbano, é possível relacionar os conceitos com o caso estudado. O objetivo geral é definido em: relacionar as Aproximações Teóricas de Paris, Buenos Aires e Rio de Janeiro com o Estudo de Caso de Corbélia. Adota-se os princípios de Jane Jacobs, ao enfatizar a importância de considerar a história das cidades ao se planejar para o futuro. Através do encaminhamento metodológico de pesquisa bibliográfica, elaborase a fundamentação teórica, de modo a alcançar o objetivo geral.

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

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo dá continuidade a pesquisa já iniciada e apresentada no 11º Simpósio de Sustentabilidade, onde abordou o Planejamento Municipal na temática do Desenho Urbano da cidade de Corbélia, situada na Região Geográfica Intermediária de Cascavel e Região Geográfica Imediata de Cascavel (CORBÉLIA, 2023a), integrando-se ao Grupo de Estudos Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional. O objetivo da atual publicação é a apresentação de correlatos e características dos mesmo para futura análise comparativa entre esses correlatos e o estudo de caso.

O estudo das cidades, ou seja, a formação e o desenvolvimento das áreas urbanas planejadas e as reformas, demonstra uma grande variedade de problemas. Estudar a história da cidade, uma especialidade relativamente nova, introduzida no Brasil, nas últimas décadas, serve principalmente para descobrir a pluralidade de realidades e de problemas. O interesse em estudar a cidade e o urbano

¹ A presente publicação traz uma continuação de uma pesquisa já iniciada e apresentada no evento do 11º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade do Centro Universitário FAG. Consultar [Blanco e Dias \(2024\)](#).

² Discente 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 Docente 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



deve-se a uma tentativa de preencher lacunas, de se aprofundar questões que ainda existem no histórico de cidades, em busca de novas discussões teóricas e metodológicas para a compreensão dos processos de estruturação urbana (PINHEIRO, 2011).

Desta forma, o presente artigo se justifica pela necessidade de entendermos o planejamento urbano e como suas mudanças impactam na cidade no futuro, para podermos compreender como solucionar problemas urbanos ou mesmo melhorar a urbe. Conforme menciona Harvey (2008), o planejamento urbano é de suma importância para organizar o ambiente construído e garantir o bem-estar dos habitantes, o que torna esta investigação relevante e propícia, além disso Aldo Rossi (2016) afirma que o traçado urbano nada é além de um resultado do processo histórico. A partir da compreensão dos aspectos citados anteriormente se faz possível uma análise meticulosa daquilo que influencia o dia a dia dos habitantes da urbe, fazendo com que possa se delinear um planejamento para mudar a realidade daquilo que não funciona na cidade, ou ainda melhorar aquilo que já vem funcionando.

Portanto, a investigação parte do seguinte questionamento: é factível conectar os conceitos de traçado urbano ao Estudo de Caso? Para essa questão de pesquisa, foi levantada a hipótese de que, através da revisão bibliográfica dos correlatos apresentados neste artigo, é possível estabelecer uma relação de comparação entre os conceitos e o caso estudado.

Com o propósito, portanto, de responder à questão levantada pela presente pesquisa, estrutura-se o seguinte objetivo geral: relacionar as Aproximações Teóricas do Traçado Urbano com o Estudo de Caso da Cidade de Corbélia. Para que o objetivo geral seja cumprido, formula-se os seguintes objetivos específicos: a) fundamentar o Traçado Urbano; b) apresentar a história dos correlatos; c) apresentar a cidade de Corbélia; d) relacionar os correlatos e suas características.

O encaminhamento metodológico adotado considerou a pesquisa bibliográfica como etapa inicial, permitindo contextualizar os correlatos e suas características, além de fornecer fundamentação teórica para comparações entre o desenho urbano inicial e atual através dos correlatos apresentados no presente artigo.

Desse modo, a presente pesquisa foi organizada em cinco tópicos: o primeiro corresponde à Introdução; o segundo está dedicado à Fundamentação Teórica; o terceiro detalha a Metodologia adotada para a condução da pesquisa; o quarto aponta a Aplicação do Tema; e, por fim, o quinto tópico apresenta as Considerações Parciais do estudo.



2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 O PAPEL DO PLANEJAMENTO URBANO NA CONFIGURAÇÃO DO TRAÇADO URBANO

Considerando que esta publicação se trata de uma continuidade, apresenta-se, brevemente, a revisão bibliográfica da publicação anterior, fazendo necessário consultar Blanco e Dias (2024).

Historicamente o traçado urbano sempre foi um elemento essencial na disposição das cidades, refletindo as necessidades, valores e culturas das sociedades em diferentes épocas. Desde a antiguidade, algumas civilizações já apresentavam um planejamento urbano metódico onde a organização das ruas e a infraestrutura de canais ilustravam a interação complexa entre o traçado urbano e os aspectos ambientais e culturais (BLANCO; DIAS, 2023a; GONSALES, 2005; WILSON, 2020). Sua importância se deve ao fato de que a disposição do desenho urbano é o que faz a cidade obter sua forma, ou seja, cada cidade tem sua disposição única pois, depende de vários fatores, esses geralmente começam com a criação de ruas e avenidas, partindo para a organização de quadras conforme a topografia do local (MASCARÓ, 2003).

Segundo Mascaró (2003) há três formas de traçados, sendo eles: malha linear, malha reticulada e malha radial. A malha linear, podendo ser aberta, fechada, semifechada, fechada com praça central e malha linear em alça⁴, porém todas essas se caracterizam por uma sequência de vias retas. Já a malha reticulada seria aquela formada por feixes paralelos de vias que ocupam uma área maior podendo ser caracterizada como ortogonal e irregular⁵. Por último a malha radial⁶, esse modelo é caracterizado por ter uma estrutura em que as ruas ou estradas se estendem a partir do centro, facilitando o acesso ao núcleo urbano. É comum em cidades que se desenvolveram ao redor de um ponto central importante, como uma praça, essa forma de organização facilita a conexão do centro da cidade com as áreas periféricas.

⁴ A malha linear aberta possui mais de uma articulação com o sistema viário do entorno, já malha linear fechada possui uma rua central sem saída, assim então a semifechada seria uma junção das duas citadas anteriormente, onde uma das extremidades da rua é para retorno e possui uma via intermediária transversal. Há ainda a malha linear fechada com praça central que o próprio nome já descreve sua forma, ou seja, apresenta uma praça no centro com uma rua que a contorna, pôr fim a malha linear em alça que seria quando a rua sofre uma bifurcação, mas a mesma não contorna um espaço de uso público, mas sim uma quadra (MASCARÓ, 2003).

⁵ A classificação das malhas reticulares seria de duas formas: reticulada ortogonal onde o traçado geométrico é regular com ruas perpendiculares, formando entre elas ângulos retos de 90° graus. E a reticulada irregular, nesse desenho as ruas não seguem uma disposição regular, seguindo diversas direções (MASCARÓ, 2003).

⁶ Como exemplo desse modelo de malha pode ser citado o Arco do Triunfo em Paris, na França.



Os gregos foram o primeiro povo a fazerem o planejamento urbano, sua configuração no sexto e quinto século era ortogonal ou quadrícula, sendo o meio de organização para construir habitações. Posteriormente os romanos herdaram dos gregos o mesmo desenho urbano utilizado. Os critérios a serem seguidos sugeriam para a topografia e a higiene, o caimento que as vias seguiam facilitavam a drenagem, além de se considerar a salubridade, exposição ao sol, ventos e à umidade dos terrenos na escolha e configuração desses povos (GUIMARÃES, 2004).

O planejamento urbano na era industrial, tinha como maior objetivo solucionar os problemas relacionados ao tráfego e principalmente a higiene, devido ao crescimento desordenado das cidades, acompanhado por questões sociais e ambientais. Esses desafios catalisaram o surgimento de movimentos de planejamento urbano nos séculos XIX e XX, com foco na melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Na atualidade, o planejamento urbano continua a se transformar, priorizando a criação de cidades sustentáveis e inclusivas, que levem em conta não apenas a eficiência e a funcionalidade, mas também a equidade social e a capacidade de adaptação às mudanças globais (WILSON, 2020).

2.2 A URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE CORBÉLIA NO PARANÁ⁷

Através da Lei Estadual nº 4.382/1961, Corbélia foi emancipada como município, desmembrando-se de Cascavel. Hoje, a cidade abriga cerca de 17.470 habitantes, de acordo com o IBGE (2022). Durante o mandato de Camilo de Lellis Gazineu, terceiro prefeito, entre 1970 e 1973, iniciaram-se as construções das primeiras praças, meios-fios, e os primeiros trechos de calçamento com pedras irregulares (CORBÉLIA, 2023b).

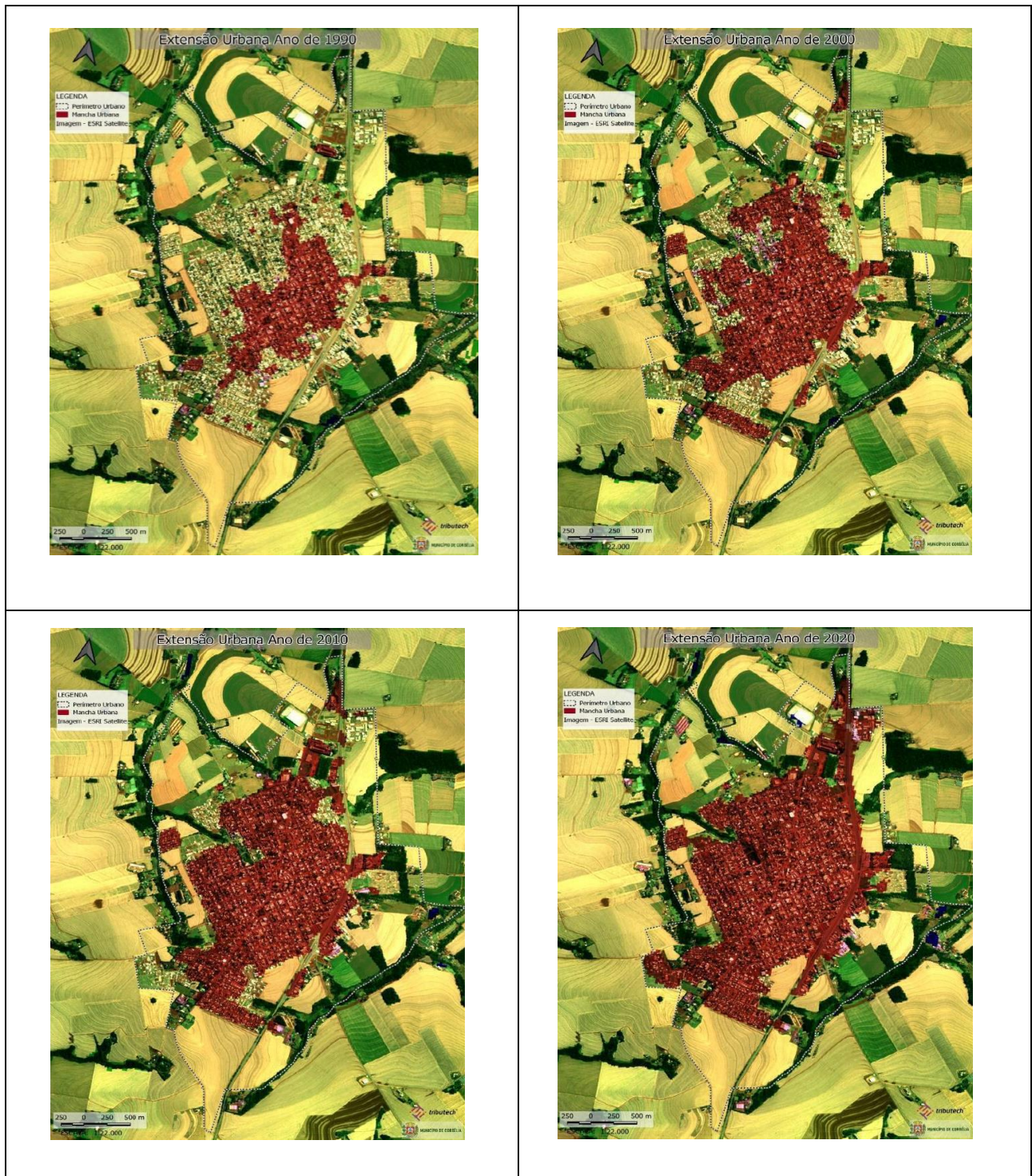
Desde sua criação, Corbélia vem passando por um contínuo e significativo processo de urbanização, conforme ilustrado na Figura 01. O desenvolvimento urbano da cidade teve início nas proximidades da Rodovia BR-369, uma via de extrema importância que desempenhou um papel vital na integração regional. Essa rodovia conecta Corbélia a várias cidades do Paraná, facilitando tanto o fluxo de pessoas quanto o transporte de mercadorias, o que é fundamental para o desenvolvimento econômico local. A presença da BR-369, portanto, não apenas impulsionou o crescimento urbano de Corbélia, mas também foi um fator crucial para o progresso econômico e a expansão urbana de toda a região. Essa infraestrutura rodoviária tem sido central na organização espacial do município,

⁷ Consultar Blanco e Dias (2024).



influenciando diretamente a localização de novos empreendimentos e a expansão de áreas residenciais e comerciais (CORBÉLIA, 2023a).

Figura 01 – Evolução da mancha urbana da sede municipal – 1990 até 2020



Fonte: Corbélia (2023a)



2.3 CORRELATO 01 – PARIS DE HAUSSMANN

A história de Paris remonta a cerca de setecentos mil anos, com a ocupação humana inicial e, mais tarde, a conquista romana liderada por Júlio César, que batizou a cidade de Lutécia, em homenagem à tribo dos parísios que habitava a região. A cidade cresceu ao longo dos séculos, impulsionada por sua localização estratégica junto ao Rio Sena, que embora trouxesse benefícios, também apresentou desafios ao longo do tempo. Durante o período romano, Lutécia desempenhava um papel principalmente administrativo, sem grande destaque social, econômico ou cultural em comparação com outras cidades do Império, mas o nome "Paris" começou a se consolidar no século IV, refletindo a centralização administrativa e a identidade local (JONES, 2009).

Com o passar dos séculos, Paris evoluiu de uma pequena cidade para um importante centro urbano, cultural e intelectual, especialmente a partir do final do século XII, quando se tornou a maior cidade da cristandade. No entanto, até o início do século XIII, a cidade ainda enfrentava desafios significativos de infraestrutura, como ruas desordenadas e estreitas, dificultando a circulação interna. O centro da cidade, inicialmente na Île de la Cité, deslocou-se ao longo dos séculos, refletindo as mudanças dinâmicas na sua estrutura urbana. Eventos posteriores, como a Revolução Francesa, tiveram um impacto profundo na história da cidade e da França, embora o ambiente físico de Paris tenha mudado menos drasticamente nesse período do que nas décadas anteriores (JONES, 2009).

A Revolução Industrial provocou uma intensa migração para as cidades, levando à superlotação e a condições precárias de vida. Em resposta a esses desafios, Napoleão III, com o apoio do Chefe de Departamento do Sena, Georges-Eugène Haussmann, iniciou uma série de reformas em Paris no ano de 1850, que visavam modernizar a cidade, melhorar a higiene pública e otimizar a infraestrutura urbana. As reformas, que incluíam a execução de amplas avenidas, novos parques e um moderno sistema de esgoto, foram facilitadas por decretos que permitiram a expropriação e renovação de áreas urbanas caóticas, substituindo-as por novas edificações mais saudáveis e prestigiadas (JONES, 2009).

A abordagem abrangente e planejada de Haussmann transformou Paris não apenas em uma cidade esteticamente moderna, mas também em um modelo global de urbanismo, combinando antigos conceitos com as demandas da metrópole em crescimento e elevando o bem-estar urbano (CHOAY, 1969; HARVEY, 2003; JONES, 2009; JORDAN, 1995; KIRKLAND, 2013; PINKNEY, 1958).



2.3.1 ESTRUTURA VIÁRIA DA PARIS DE HAUSSMANN

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).

Hausmann 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).

Um exemplo que demonstra essa fase de Haussmann é a Praça Charles de Gaulle, anteriormente conhecida como Place de l'Étoile, mais conhecida pelo monumento arquitetônico encontrado no meio da mesma, o Arco do Triunfo, a praça tem um formato circular de onde partem doze avenidas importantes para a cidade, as mesmas que fazem ligação em toda a Paris, formando assim uma estrela, *étoile* em francês (NATIONAL GEOGRAPHIC).



Figura 03 – Praça de Charles de Gaulle, Paris.



Fonte: iStock (2021).

2.3.2 BULEVARES DA PARIS DE HAUSSMANN

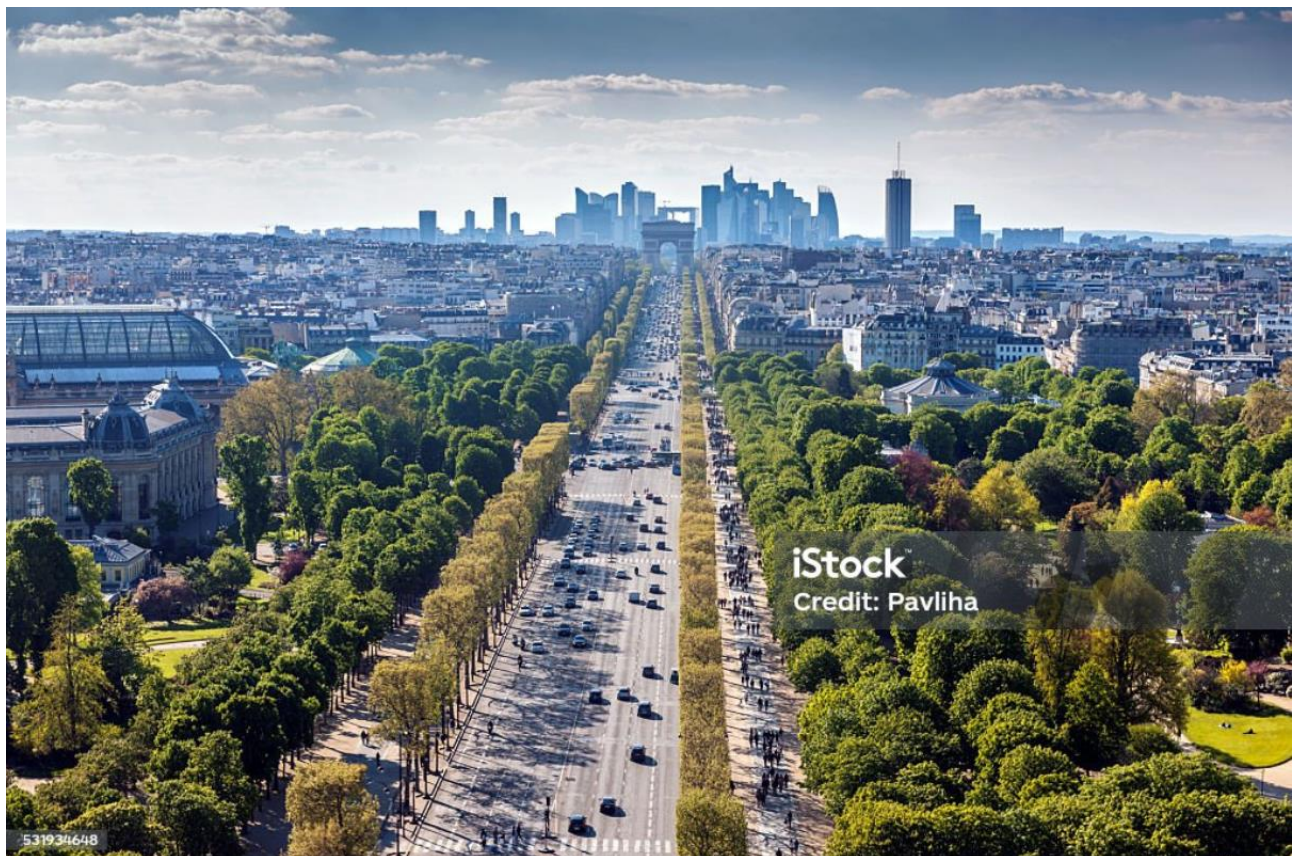
Os bulevares são amplas avenidas, frequentemente arborizadas, projetadas para facilitar a circulação e proporcionar espaços agradáveis de convivência nas cidades. Originalmente, a palavra "boulevard" derivou do termo alemão "bollwerk", que significa baluarte, referindo-se às vias construídas sobre antigas 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).

Figura 04 - Avenida de la Grande-Armée, Paris.



Fonte: iStock (2016a)

2.3.3 PARQUES URBANOS DA PARIS DE HAUSSMANN

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,

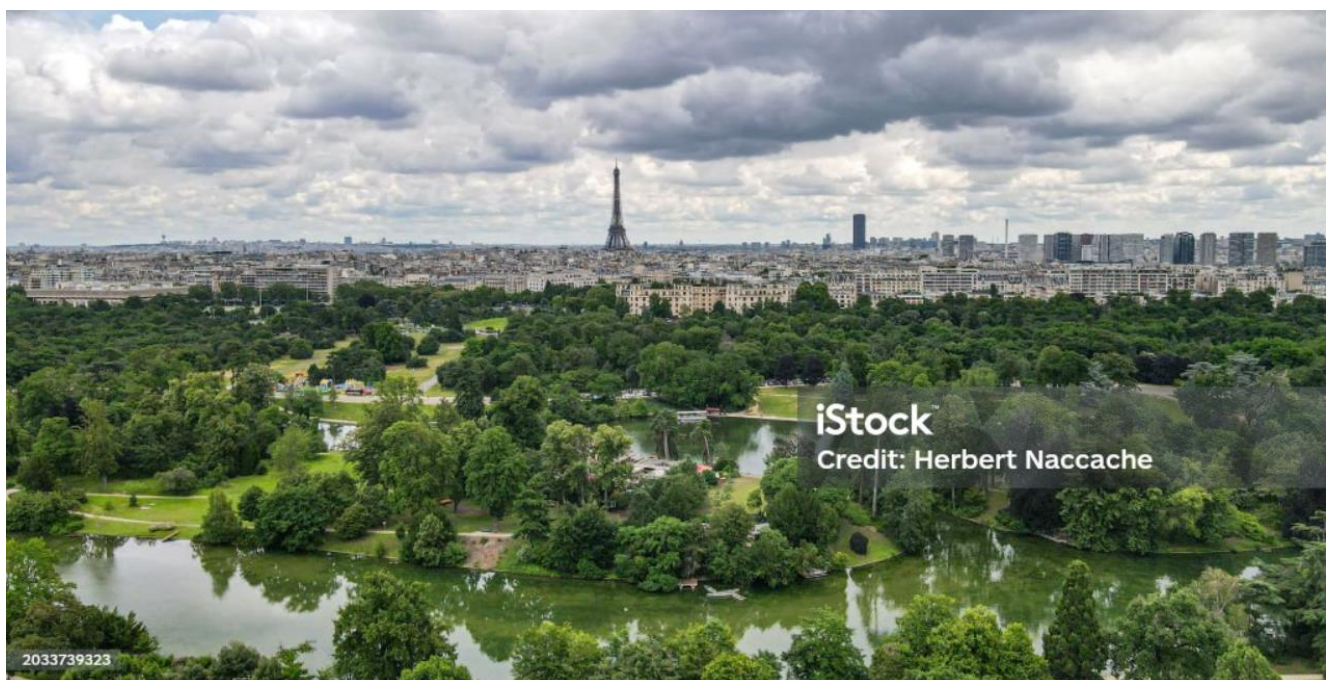


diversos canteiros de flores e dois lagos, consolidando esses espaços como o ápice de uma hierarquia complexa de áreas arborizadas extramuros (JORDAN, 1995).

Dentro dos limites urbanos, o imperador modernizou vários espaços verdes, mais de vinte pequenas praças também foram criadas. 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). A criação dessas praças fazia parte de uma estratégia mais ampla de Haussmann para integrar espaços verdes em todo o ambiente urbano, melhorando o bem-estar dos moradores e a promoção da 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).

Essa 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).

Figura 05 – Bois de Boulogne, grande parque a oeste da cidade, Paris.



Fonte: iStock (2024)



Figura 06 – Bois de Vincennes, grande parque a leste da cidade, Paris.



Fonte: Mairie 12 (2021)

Após a apresentação das categorias foi necessário elencar três características para análise dos correlatos e posterior análise do estudo de caso, para cada correlato terá a tabela que segue abaixo:

Figura 07 - CATEGORIAS E CARACTERÍSTICAS DE ANÁLISE DA PARIS DE HAUSSMANN

CATEGORIAS	CARACTERÍSTICA 01	CARACTERÍSTICA 02	CARACTERÍSTICA 03
Estrutura Viária: conjunto de vias e ruas, largas e retilíneas, em uma cidade que permite o fluxo de veículos e pedestres.	Integração Urbana: busca conectar diferentes áreas de uma cidade de forma harmoniosa.	Hierarquia das vias: com avenidas principais para tráfego rápido e ruas secundárias para o tráfego local.	Radialidade: estruturada em torno de eixos radiais, partindo do centro para a periferia.
Bulevares: largas avenidas arborizadas. Esses bulevares cortavam grandes áreas da cidade, conectando importantes pontos estratégicos e facilitando o transporte.	Canteiro Central: espaço verde que separa as pistas de tráfego em sentidos opostos.	Arborização: existência de árvores ao longo das vias dos bulevares.	Dimensão das vias: os bulevares possuem vias relativamente maiores.
Parques Urbanos: grandes espaços verdes localizadas em pontos estratégicos da cidade para melhorar a qualidade de vida urbana.	Localização Estratégica: espaço verde em locais específicos para melhorar a renovação do ar.	Elementos arquitetônicos: possuem edificações, esculturas e fontes de água.	Paisagismo inglês: jardins sinuosos, com elementos como lagos e bosques.

Fonte: Autora



2.4 CORRELATO 02 - BUENOS AIRES E SUA COMPATIBILIZAÇÃO COM PARIS DE HAUSSMANN

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).

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).

Em 1880, Julio Argentino Roca assumiu a presidência da Nação Argentina e Buenos Aires foi declarada capital federal do país (HALPERÍN, 1982). 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).

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).

2.4.1 ESTRUTURA VIÁRIA DE BUENOS AIRES

A Avenida de Mayo, inaugurada em 1894, é um exemplo emblemático da influência europeia. 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. 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). 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). 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 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).

Figura 08 - Avenida de Mayo em Buenos Aires



Fonte: Aguiar Buenos Aires (s/d)

2.4.2 BULEVARES DE BUENOS AIRES

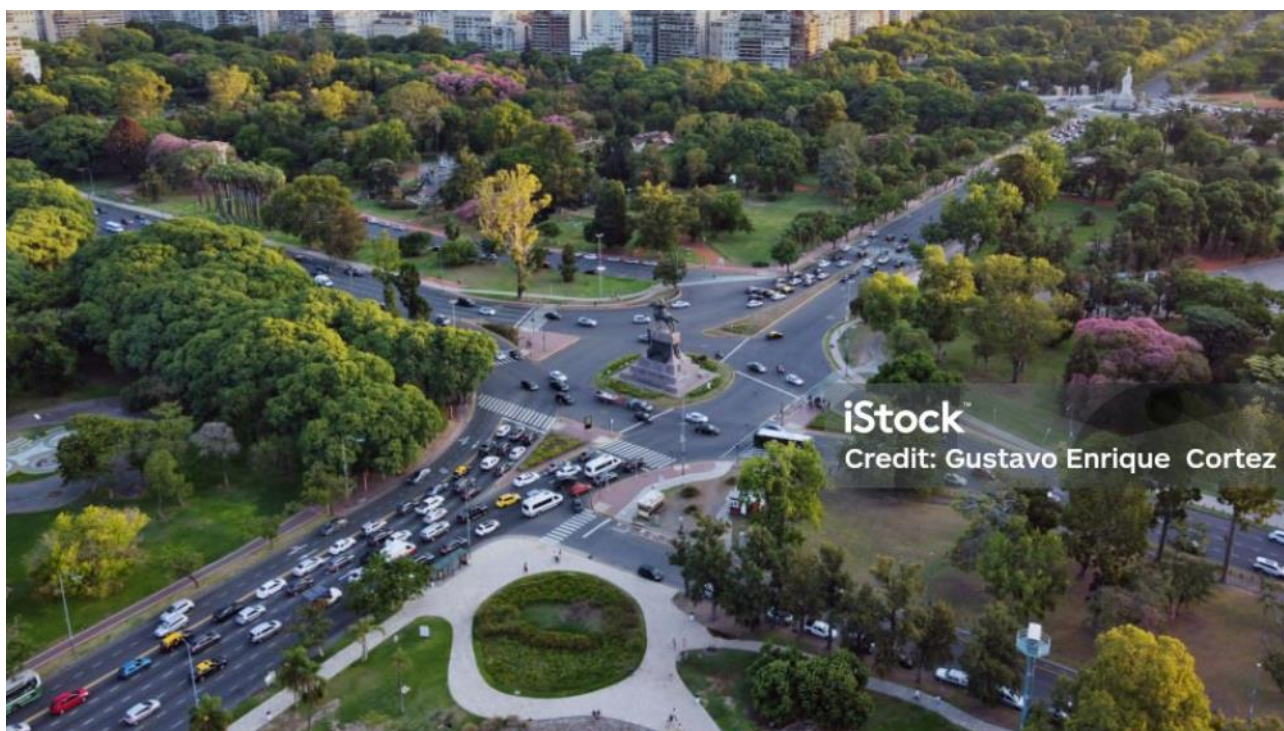


Além de sua importância na estrutura viária a Avenida de Mayo em Buenos Aires é um dos mais icônicos bulevares da cidade, representando uma importante parte da reforma urbana na Argentina. Esta avenida foi projetada para emular as majestosas avenidas parisienses, como os Champs-Élysées, e se tornou uma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

2.4.3 PARQUES URBANOS DE BUENOS AIRES

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).

Figura 09 – Parque Palermo em Buenos Aires



Fonte: iStock (2023).



Figura 10 - CATEGORIAS E CARACTERÍSTICAS DE ANÁLISE DE BUENOS AIRES

CATEGORIAS	CARACTERÍSTICA 01	CARACTERÍSTICA 02	CARACTERÍSTICA 03
Estrutura Viária: conjunto de vias e ruas, largas e retilíneas, em uma cidade que permite o fluxo de veículos e pedestres.	Integração Urbana: busca conectar diferentes áreas de uma cidade de forma harmoniosa.	Hierarquia das vias: com avenidas principais para tráfego rápido e ruas secundárias para o tráfego local.	Radialidade: estruturada em torno de eixos radiais, partindo do centro para a periferia.
Bulevares: largas avenidas arborizadas. Esses bulevares cortavam grandes áreas da cidade, conectando importantes pontos estratégicos e facilitando o transporte.	Canteiro Central: espaço verde que separa as pistas de tráfego em sentidos opostos.	Arborização: existência de árvores ao longo das vias dos bulevares.	Dimensão das vias: os bulevares possuem vias relativamente maiores.
Parques Urbanos: grandes espaços verdes localizadas em pontos estratégicos da cidade para melhorar a qualidade de vida urbana.	Localização Estratégica: espaço verde em locais específicos para melhorar a renovação do ar.	Elementos arquitetônicos: possuem edificações, esculturas e fontes de água.	Paisagismo inglês: jardins sinuosos, com elementos como lagos e bosques.

Fonte: Autora

2.5 CORRELATO 03 - RIO DE JANEIRO E SUA COMPATIBILIZAÇÃO COM PARIS DE HAUSSMANN.

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).

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).

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).



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 Manguê, 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 causaram um processo de gentrificação⁸, sendo obrigados a habitar as encostas dos morros, contribuindo para o crescimento das favelas nascentes (ABREU, 1997; NEEDELL, 1987).

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. Na década de 1930, a escolha de Alfred Agache, urbanista francês, para desenvolver a remodelação da cidade envolveu muitas questões que foram da política à estética (HOLSTON, 1989; SEVCENKO, 2003).

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 (SEVCENKO, 2003).

2.5.1 ESTRUTURA VIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

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. 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

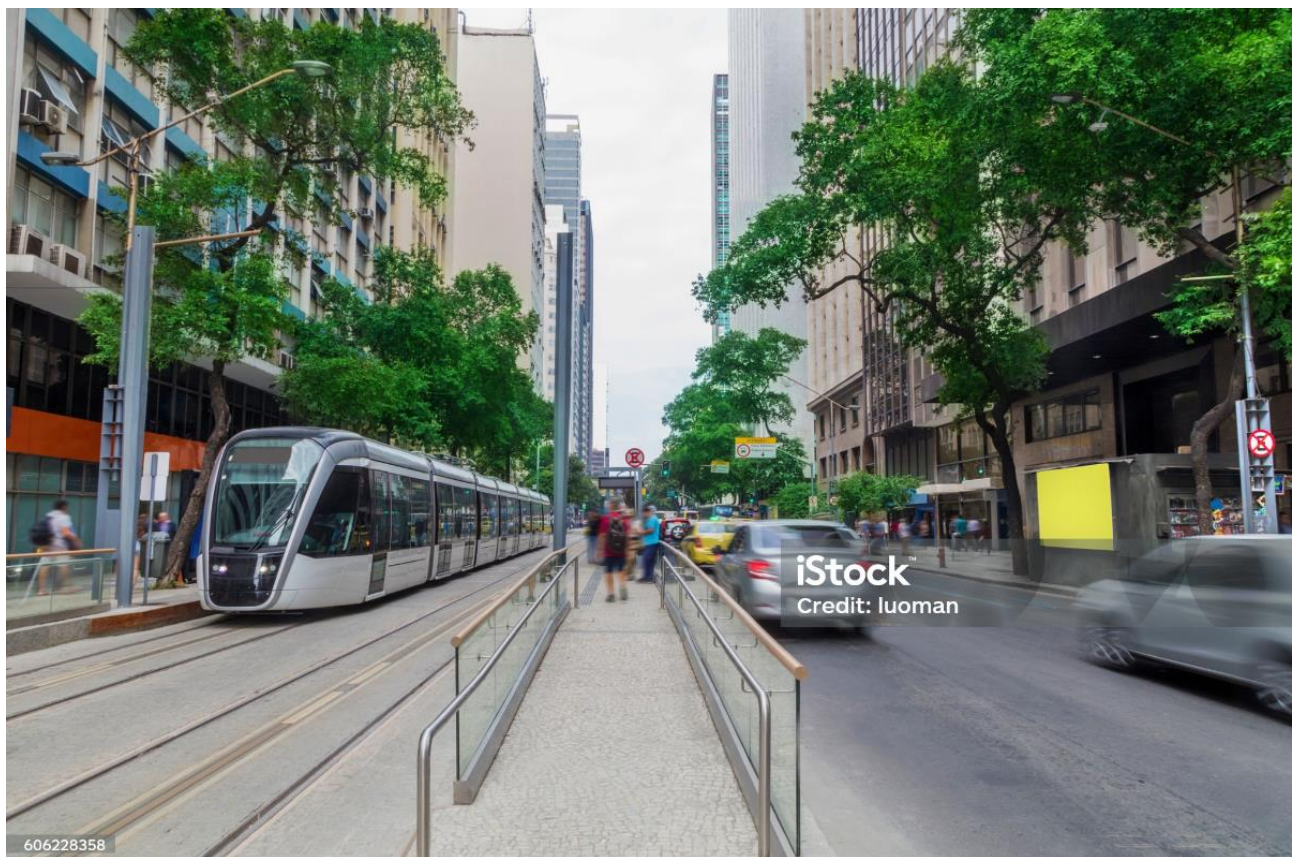
⁸ Na gentrificação ocorre um fenômeno de transformação das áreas urbanas que resulta em um aumento do custo de vida naquele local, fazendo com que a população de menor renda seja impulsionada para a exclusão dessa área, isso acaba intensificando a segregação socioespacial nas cidades (GUITARRARA, s/d).



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 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).

Figura 11 – Avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro



Fonte: iStock (2016b)

2.5.2 BULEVARES DO RIO DE JANEIRO

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 (RIO MEMÓRIAS,s/d.).

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 DO 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).

Figura 12 – Praça Paris, no Rio de Janeiro



Fonte: iStock (2016c)



Figura 13 - CATEGORIAS E CARACTERÍSTICAS DE ANÁLISE DO RIO DE JANEIRO

CATEGORIAS	CARACTERÍSTICA 01	CARACTERÍSTICA 02	CARACTERÍSTICA 03
Estrutura Viária: conjunto de vias e ruas, largas e retilíneas, em uma cidade que permite o fluxo de veículos e pedestres.	Integração Urbana: busca conectar diferentes áreas de uma cidade de forma harmoniosa.	Hierarquia das vias: com avenidas principais para tráfego rápido e ruas secundárias para o tráfego local.	Radialidade: estruturada em torno de eixos radiais, partindo do centro para a periferia.
Bulevares: largas avenidas arborizadas. Esses bulevares cortavam grandes áreas da cidade, conectando importantes pontos estratégicos e facilitando o transporte.	Canteiro Central: espaço verde que separa as pistas de tráfego em sentidos opostos.	Arborização: existência de árvores ao longo das vias dos bulevares.	Dimensão das vias: os bulevares possuem vias relativamente maiores.
Parques Urbanos: grandes espaços verdes localizadas em pontos estratégicos da cidade para melhorar a qualidade de vida urbana.	Localização Estratégica: espaço verde em locais específicos para melhorar a renovação do ar.	Elementos arquitetônicos: possuem edificações, esculturas e fontes de água.	Paisagismo inglês: jardins sinuosos, com elementos como lagos e bosques.

Fonte: Autora

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.

Para atender aos objetivos específicos deste trabalho foi escolhida 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 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 hipoteticamente 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 (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 comparação com o traçado urbano de Corbélia, especialmente no que diz respeito à modernização e reorganização espacial.

4. APLICAÇÃO NO TEMA

Neste quarto título da presente publicação, são apresentados a aplicação no tema em questão que serão utilizados para a análise do caso em estudo, a serem detalhados em uma futura publicação. Foi iniciada a pesquisa no primeiro semestre de 2024 com a apresentação da fundamentação teórica, este artigo apresenta a continuidade da pesquisa onde foram elencados os correlatos suas categorias e características que serão discriminados a seguir.

A escolha dos correlatos se justifica pelas suas características históricas e urbanísticas, que oferecem uma base comparativa sólida para o traçado urbano do estudo de caso, a fim de demonstrar a hipótese inicial. 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.

Nesta etapa da publicação definiram-se três critérios para a futura análise do estudo de caso da cidade de Corbélia/PR. As características de análise foram definidas para proporcionar estrutura clara e focada na comparação entre os correlatos e o caso de Corbélia. Estas características refletem aspectos centrais das reformas haussmannianas e sua relevância para o estudo do traçado urbano sendo elas:



1) A análise da estrutura viária: 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.

2) Os bulevares: elementos icônicos 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).

3) A criação e organização de parques urbanos: 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.

Além das categorias foram elencadas três características de cada, essas sendo:

1) A análise da estrutura viária: integração urbana: O projeto promoveu a conexão entre diferentes partes da cidade, integrando áreas centrais e periféricas.

Hierarquia das vias: Haussmann implementou uma hierarquia clara de vias, com avenidas principais para tráfego rápido e ruas secundárias para tráfego local.

Radialidade: A cidade foi estruturada em torno de eixos radiais, partindo do centro para a periferia, conectando importantes pontos urbanos.

2) Os bulevares: canteiro central: os bulevares frequentemente apresentavam um canteiro central, um espaço verde que separava as pistas de tráfego em sentidos opostos. Esses canteiros serviam como áreas de passeio para pedestres e contribuíam para a estética das vias.



Arborização: Uma das marcas registradas dos novos bulevares era a plantação de árvores ao longo das ruas. Essa arborização proporcionava sombra, melhorava a qualidade do ar e criava um ambiente mais agradável para os pedestres.

Dimensão das vias: As novas vias eram significativamente mais largas do que as ruas medievais que dominavam Paris antes de Haussmann. Essas dimensões ampliadas permitiam melhor circulação de veículos e pedestres, além de ajudar na implementação dos novos serviços urbanos, como esgoto e iluminação pública.

3) A criação e organização de parques urbanos: Integração urbana: suas reformas conectaram diferentes partes da cidade, integrando áreas centrais e periféricas por meio de novas vias e parques.

Elementos arquitetônicos: os parques geralmente possuem em sua área construções arquitetônicas, esculturas e fontes.

Paisagismo Inglês: Inspirado no estilo de paisagismo inglês, Haussmann incorporou jardins e parques com características orgânicas.

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.

Por se tratar de um trabalho em andamento, 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 do estudo de caso de 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.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, tornou-se claro que, embora alguns dos objetivos específicos tenham sido alcançados, ainda há uma necessidade significativa de aprofundar a revisão bibliográfica e expandir os conhecimentos adquiridos. Portanto, é fundamental continuar explorando esse contexto para uma compreensão mais completa do impacto do Planejamento Municipal em Corbélia.



Nas próximas etapas da investigação serão comparadas as categorias de análise com a cidade de Corbélia, com a expectativa de que essas abordagens complementares ofereçam informações para uma compreensão mais abrangente e precisa do tema, contribuindo para a confirmação da hipótese, seja ela negativa ou positiva.

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.
- AGUIAR BUENOS AIRES. **Um passeio pela Avenida de Mayo**. s/d. Disponível em: <https://aguiarbuenosaires.com/um-passeio-pela-avenida-de-mayo/>. Acesso em: 18 ago. 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.
- 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. **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.
- 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.
- 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.
- CORBÉLIA. **Lei Nº 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. **Lei Nº 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: 2023a. Não publicado.
- CORBÉLIA. **Plano de Arborização Urbana.** Corbélia: 2023b. Não publicado.
- 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.
- 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.
- GLANCEY, Jonathan. **O homem que construiu a Paris que conhecemos hoje.** BBC News Brasil, 2016. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/02/160203_vert_cul_criador_paris_lab. Acesso em: 10 jun. 2024.
- 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.



GUIMARÃES, Pedro Paulino. *Configuração Urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização*. São Paulo: Prolivros, 2004.

GUITARRARA, Paloma. **Gentrificação**. s/d. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/gentrificacao.htm>. Acesso em 03 de setembro de 2024.

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

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.

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.

IBGE. **Corbélia**. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/corbelia.html>. Acesso em: 08 jun. 2024.

ISTOCK. **Paisagem urbana de Paris, a avenida de la Grande Armée, França**. [fotografia]. 2016a. Disponível em: <https://www.istockphoto.com/br/foto/paisagem-urbana-de-paris-a-avenida-de-la-grande-armee-franca-gm531934648-94026633>. Acesso em: 2 set. 2024.

ISTOCK. **A nova Avenida Rio Branco no Rio**. [fotografia]. 2016b. Disponível em: <https://www.istockphoto.com/br/foto/a-nova-avenida-rio-branco-no-rio-gm606228358-103970039?searchscope=image%2Cfilm>. Acesso em: 2 set. 2024.

ISTOCK. **Nascer do sol no Rio de Janeiro, a Praça Paris no centro da cidade**. [fotografia]. 2016c. Disponível em: <https://www.istockphoto.com/br/foto/nascer-do-sol-no-rio-de-janeiro-a-praca-paris-no-centro-da-cidade-gm516951884-89236845?searchscope=image%2Cfilm>. Acesso em: 2 set. 2024.

ISTOCK. **Arco do Triunfo do céu, Paris**. [fotografia]. 2021. Disponível em: <https://www.istockphoto.com/br/foto/arco-do-triunfo-do-ceu-paris-gm1324189687-409611510>. Acesso em: 2 set. 2024.

ISTOCK. **Pôr do sol nas florestas de Palermo Buenos Aires Argentina**. [fotografia]. 2023. Disponível em: <https://www.istockphoto.com/br/foto/pôr-do-sol-nas-florestas-de-palermo-buenos-aires-argentina-gm1475579706-505038280?searchscope=image%2Cfilm>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ISTOCK. **Bois de Boulogne do céu** [fotografia]. 2024. Disponível em: <https://www.istockphoto.com/br/foto/bois-de-boulogne-do-ceu-gm2033739323-562230341>. Acesso em: 02 set. 2024.



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.

MAIRIE 12. **Dans les coulisses du Bois de Vincennes**. 2021. Disponível em: <https://mairie12.paris.fr/pages/dans-les-coulisses-du-bois-de-vincennes-17716>. Acesso em: 15 ago. 2024.

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

NATIONAL GEOGRAPHIC. **Paris 2024**: veja 3 monumentos históricos imperdíveis para visitar na cidade. 2024. Disponível em: <https://www.nationalgeographicbrasil.com/viagem/2024/02/paris-2024-veja-3-monumentos-historicos-imperdiveis-para-visitar-na-cidade>. Acesso em: 20 ago. 2024.

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

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

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

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia**: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). 2nd ed. Salvador: EDUFBA, 2011. Disponível em: <http://books.scielo.org>.

RIO MEMÓRIAS. **O Plano Agache**. Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/o-plano-agache>. Acesso em: 1 set. 2024.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. 2ª ed., São Paulo: Martins Fontes, 2016.

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.

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

TREVISAN, Ricardo. A cidade de Haussmann. Blog do Trevisan: 2022. Disponível em: <https://ricardotrevisan.com/2022/05/16/a-cidade-de-haussmann/>. Acesso em: 15 jun. 2024.

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