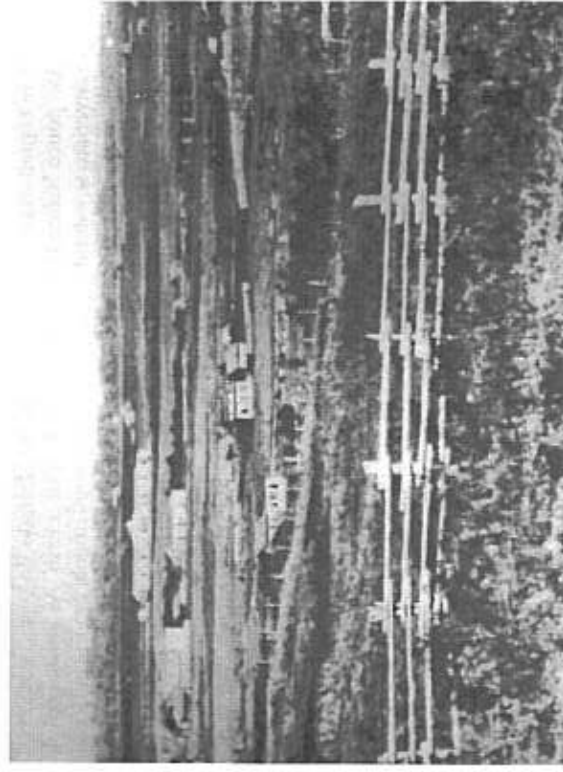


4.3 O LARGO DA ESTAÇÃO (PRAÇA EUFRÁSIO CORREIA)

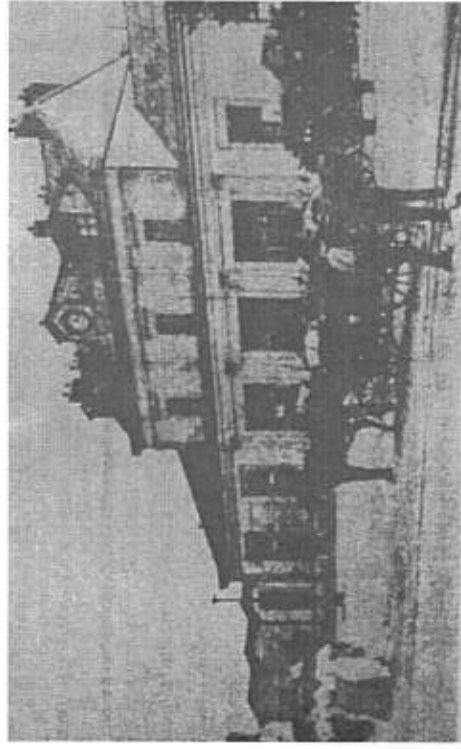
As décadas de 1870 e 1880 foram, sem dúvida, o período mais importante no desenvolvimento urbano da capital paranaense, quando obras de planejamento, embora ainda tímidas diante de um contexto global, mas inquestionavelmente relevantes para Curitiba, foram propostas e executadas. A principal delas reflete um dos sonhos mais antigos de seus habitantes e governantes: o de regularizar e ordenar o traçado da cidade.

Nesse período ocorre, segundo Trevisan (2000), a implantação da Estação Ferroviária, em uma área denominada Potreiro do Conselho, dentro do que se conhecia como Campo da Cruz das Almas, denominação característica nas vilas coloniais portuguesas, a qual demarcava os limites do povoamento.



Aspectos da região do Largo da Estação (atual Praça Eufrásio Correia), ao Fundo prédio da Estação Ferroviária 1883. Acervo Casa da Memória

Foi organizada uma Comissão²¹ para a escolha do local onde seria construída a Estação Ferroviária e, após inúmeras possibilidades, um dos possíveis locais selecionados para tal edificação seria onde hoje se encontra o Teatro Guaira, cogitando-se também o terreno onde hoje está a Rodoferroviária de Curitiba, conhecido no período como "Campo do Shimidlin". Fatores econômicos e geográficos impediram ou inviabilizaram tais terrenos, quando então o engenheiro italiano Antonio Ferrucci, um dos responsáveis pela construção da Estrada de Ferro Paraná-Curitiba, homem de vasta experiência e conhecimentos, ficou responsável por indicar o local para a construção do edifício da



Estação Ferroviária 1890 antes de sua primeira reforma.
Acervo casa da Memória

²¹ (...) O mais antigo documento que conhecemos sobre a localização da estação ferroviária de Curitiba é o ofício datado de 2 de março de 1880, existente no Arquivo Do Patrimônio da 11ª Divisão. Dirigido pelo Presidente da Câmara Municipal ao Comendador Ferruci, diretor das obras da construção da estrada de ferro de Paraná a Curitiba. Nele se designa o engenheiro da Câmara, Dr. Francisco Almeida Torres para participar da Comissão encarregada de escolher o local da futura estação de Curitiba. Pelos termos deste ofício, a iniciativa de criá-la partiria do próprio Ferruci (...). Não se pode identificar quem representou o Governo Provincial, mas acompanham a Comissão o engenheiro Antonio Ferruci, o engenheiro Michelangelo Cuniberti e o engenheiro Francisco Almeida Torres. (TREVISAN, E. 1985 "Ao apito do trem: antecedentes de construção da ferrovia de Paraná a Curitiba". Curitiba: RFFSA, p. 16).

Estação Ferroviária e, em seu relatório a Câmara de Vereadores, descreve-o como:

Aquela vis-à-vis com a rua *Leitner* e ainda distanciada 800 metros da rua do Comercio, que é atualmente a última que se encontra aberta e marginada de algumas casas. De sorte que há um vasto espaço, no qual a cidade poderá desenvolver-se regularmente²².

Tratava-se de um terreno que dava continuação a Rua Leitner, hoje avenida Barão do Rio Branco, conhecida ainda por Rua da Liberdade, a 800 léguas da Rua do Comercio (atual Avenida Marechal Deodoro), onde então Ferrucci previa em seu projeto:

(...)grandes reformas naquela região da cidade, atraindo seu desenvolvimento: a abertura da Rua Leitner, a criação de duas grandes praças (dais quais só foi implantada a atual Praça Eufrásio Correia) diante da estação, que ficaria no final de uma larga avenida, conhecida como Rua da Liberdade, atualmente Rua Barão do Rio Branco (...)²³.



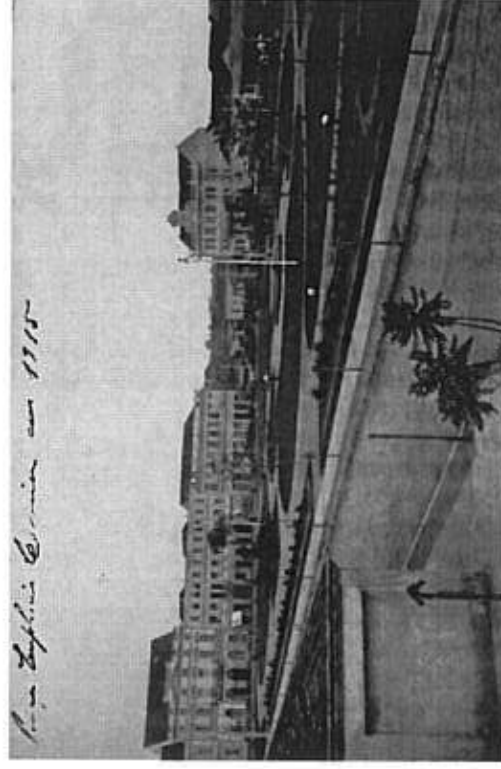
Estação ferroviária 1911.
Acervo Casa da Memória

²² BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS, v.26, n.124, Maio, 2000, p.08.

²³ BOLETIM INFORMATIVO, Op.cit., p.69.

Para o projeto arquitetônico da Estação Ferroviária, o engenheiro Michelangelo Cuniberti, com base nas orientações de seu diretor, Antonio Ferrucci, desenvolveu a proposta de um edifício baixo, com três portas sobre a escadaria da futura avenida Sete de Setembro, encimadas por modestas cobertas e sobre elas postou-se um relógio, como centro de interesse de toda a fachada, com um armazém de cargas e, na extremidade, três dependências para escritórios. Mais tarde, em 1894, com a efetiva consolidação do comércio ferroviário, o edifício foi radicalmente ampliado, sobre as paredes e fundações antigas, guardando absoluta identidade com sua planta original, erguendo-se mais um andar, mantendo-se o relógio no centro frontal da fachada, sendo desconhecido o autor desta reforma.

Tal escolha do terreno alimenta os velhos sonhos dos curitibanos e dá início a um processo de ocupação ordenada da área entre a Rua



Estação ferroviária 1915.
Acervo Casa da Memória

do Comércio (atual Avenida Marechal Deodoro) e o Potreiro do Conselho (atual Praça Eufrásio Correia), área defronte a futura Estação Ferroviária que passaria a ser conhecida como Largo da Estação e logo receberia a edificação do vistoso Hotel Roma, entre outros edifícios de porte no período.

O plano de Ferrucci para a implantação do edifício da Estação Ferroviária trouxe grandes reformas naquela região da cidade. A abertura da Rua Leitner e a criação de duas grandes praças, das quais apenas uma efetivamente ocorreu, a do Largo da Estação (atual Praça Eufrásio Correia) diante do edifício da estação, da qual sairia uma larga avenida conhecida como Rua da Entrada, posteriormente Rua da Liberdade e atual Rua Barão do Rio Branco, orientando o desenvolvimento da cidade para aquela região. Somou-se a isso a ocupação da área do Campo do Olho D'Água (atual Praça Rui Barbosa), já descrito, o que desencadeou um processo de urbanização

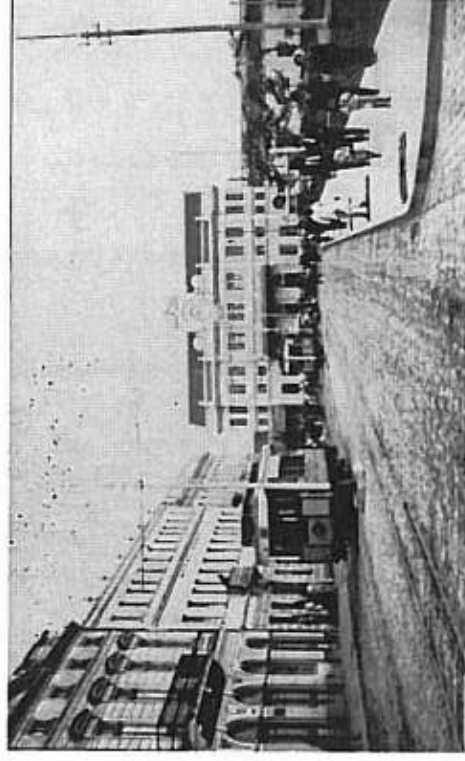


Rua da Liberdade, ao fundo Estação Ferroviária 1917.
Acervo Casa da Memória

e saneamento público ordenado para a cidade de Curitiba, alterando efetivamente a paisagem urbana.

Nesse momento entra na cena curitibana a figura do engenheiro italiano Ernesto Guaita, responsável por inúmeras edificações, entre elas, muitos dos casarões e palacetes dos Barões da Erva Mate que impulsionaram desenvolvimento arquitetônico da cidade, destacando-se ainda as obras públicas como o Prédio da Assembleia da Província, atual Câmara de Vereadores e o edifício da Sociedade Garibaldi, todos projetos e obras de sua autoria.

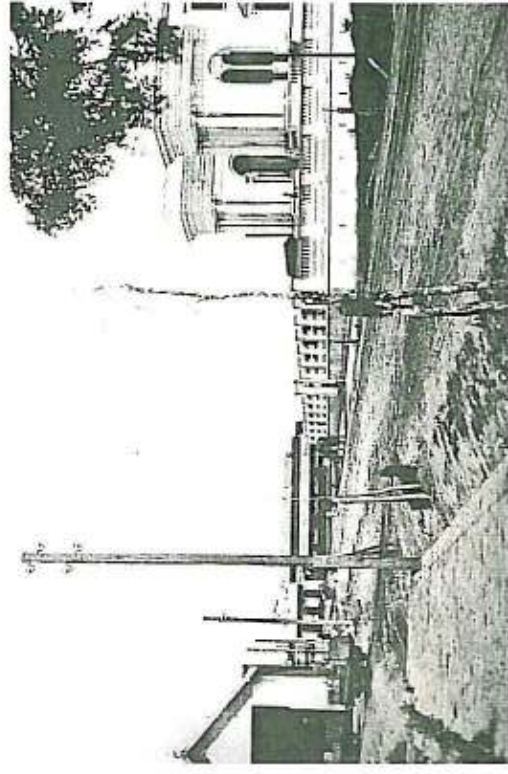
A principal obra deste engenheiro italiano tem caráter urbanístico e ficou conhecido como Plano "Nova Curitiba", apresentado em 1886, que consistiu basicamente em alterar o traçado da Travessa da Matriz (atual Rua Monsenhor Celso), passando a desembocar na recém criada Praça Carlos Gomes, levando o desenvolvimento urbano para a região



Rua da Liberdade, ao fundo Estação Ferroviária 1918.
Acervo Casa da Memória

criada com a edificação da Estação Ferroviária e da Santa Casa de Misericórdia, no antigo Campo da Cruz das Almas.

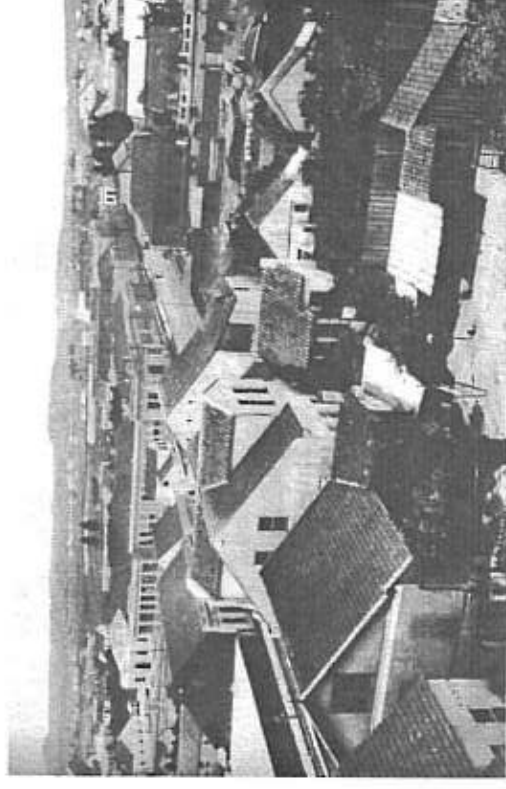
Pode-se considerar fator importante no período que, com obras pontuais de arquitetura, a cidade passa a ser pensada mais amplamente em seus aspectos de urbanização, pois a demanda de imigrantes de inúmeras etnias chegando à cidade se amplia e com isso seu entorno começa a ser ocupado efetivamente em todas as direções. A presença germânica, já existente desde 1823, fica mais evidente na região mais ao norte do núcleo urbano, sendo a região sul e uma área mais a oeste - atual Bairro de Santa Felicidade, ocupadas pelos italianos, os quais passam a se destacar no cenário urbano juntamente com os germânicos, ucranianos, poloneses, japoneses, entre outros imigrantes que começam a chegar neste período, principalmente após a inauguração da estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba, por Dom Pedro II, em 1880.



Rua da Liberdade, com o edifício da Estação Ferroviária ao Fundo e o Edifício da Assembléia Legislativa a direita na década de 1920. Acervo Casa da Memória

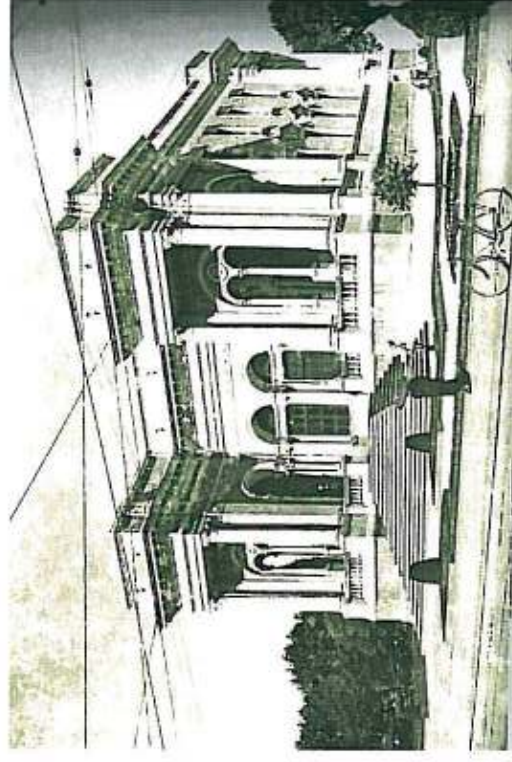
A ferrovia assegura a chegada destes imigrantes e migrantes à cidade, trazendo consigo também a riqueza e a diversidade econômica, étnica e cultural que caracterizam até hoje a capital paranaense. Com o desenvolvimento da indústria, em especial da Erva-Mate e, posteriormente, do couro e da madeira, a cidade passa por ares de modernidade, com os bondes a tração animal que já ligavam os engenhos do Batel e do Alto da Glória, bairros que, em seu início seriam industriais, pois além dos engenhos também existiam fábricas de bebidas alcoólicas, velas, tecelagens, fósforos, sabão, calçados, cerâmicas, etc, na sua maioria de propriedade de alemães ou de seus descendentes.

Uma importante observação a ser feita é que, além de ordenar e orientar a ocupação da área entre a Estação Ferroviária e a Rua do Comércio (atual Avenida Marechal Deodoro), surge nas costas da estação um novo bairro chamado de Rebouças, com características de



Vista do Bairro Rebouças 1920.
Acervo Casa da Memória

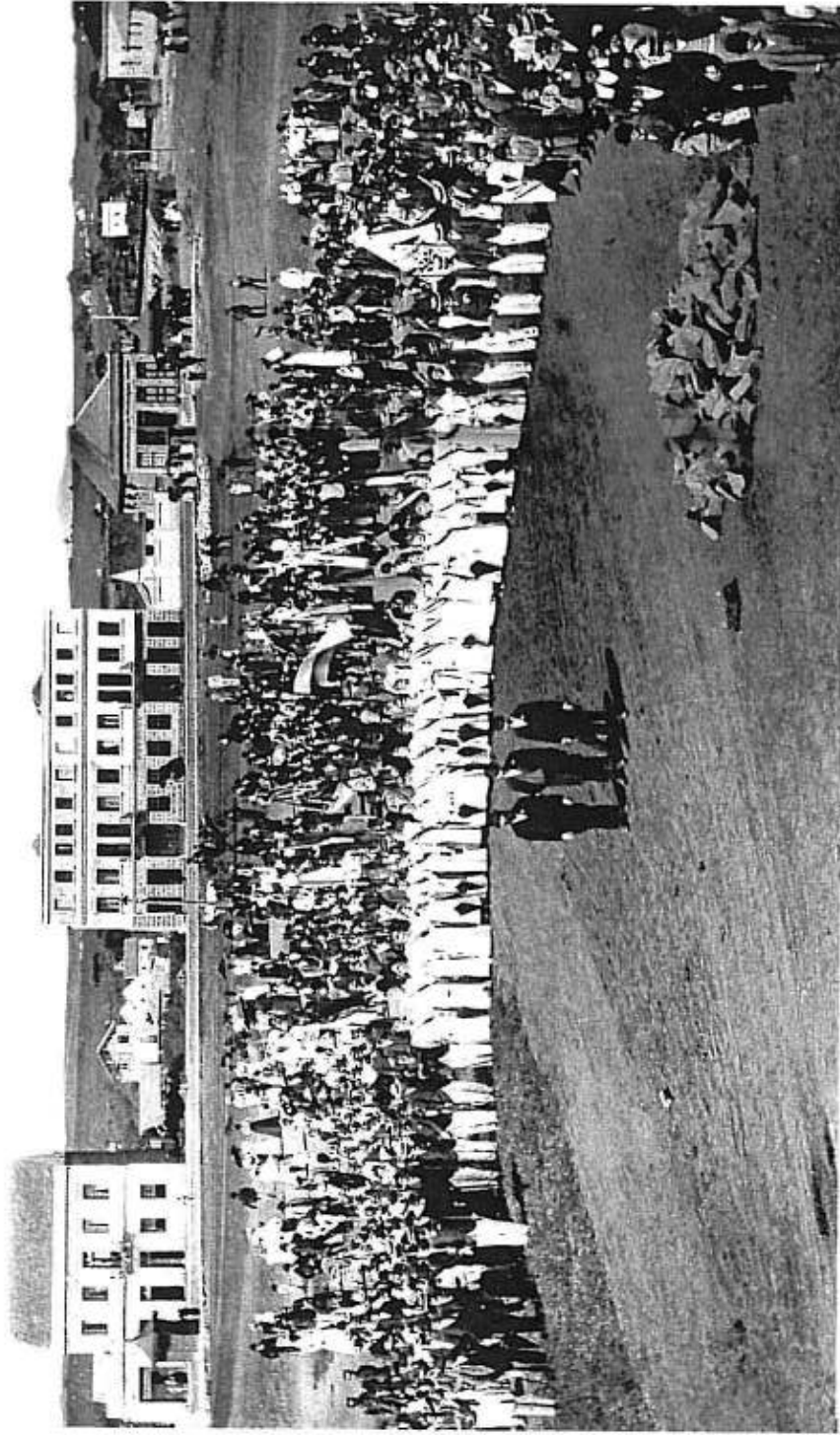
bairro operário e industrial. Dessa maneira as indústrias que até então se localizavam em outros pontos da cidade – Batel e Alto da Glória - passam a migrar para esta área, dando às antigas áreas outro tipo de ocupação, com mansões e casarões dos Barões da Erva Mate e ricos comerciantes locais, onde a disseminação de tais edificações em estilo *Art Nouveau* ou Eclético, com elementos *art nouveau*, dão a cidade feição espetacular de um grande "baile de máscaras da arquitetura", rompendo a monotonia das fachadas coloniais. Com a chegada dos engenheiros e arquitetos italianos promoveu-se a "desgermanização da arquitetura local" dominada por técnicos e profissionais dessa etnia que se constituíram como os principais projetistas e construtores de obras até então. Tais arquitetos promovem a "festa veneziana" da arquitetura *Art Nouveau* e Eclética na cidade no início do século XX²⁴.



Edifício da Assembleia Municipal 1922
Acervo Casa da Memória

²⁴ BOLETIM INFORMATIVO DA CASAROMÁRIO MARTINS v.28, n.126, Ago. 2001, p.11

Pode-se afirmar, portanto que, o surgimento da Estação Ferroviária e seu Largo - a atual Praça Eufrásio Correia - contribuíram para a vida e a evolução urbana e arquitetônica da Cidade destacando-se a construção do edifício do Hotel Roma (1890), ainda existente no entorno da referida Praça.



Festividades no Largo da Estação (atual Praça Eufrásio Correia), na década de 1890.
No centro da foto o edifício do Hotel Roma, no lado direito uma pequena parte do edifício da Estação Ferroviária.
Acervo Museu Paranaense