



**PLANEJAMENTO URBANO: ROTAS DE ACESSO PARA A PROMOÇÃO
DA HARMONIA URBANA**

SANTOS, Ana Paula Queiroz¹
SONDA, Caroline de Moraes²
BESCOROVAINE, Wellington Francisco³

RESUMO

O presente estudo, inserido na linha de pesquisa “Planejamento Urbano”, se baseia em uma análise teórica de como é possível alcançar a harmonia urbana e toma como partido a cidade de Corbélia e as condições dadas aos seus munícipes. O assunto tratado se refere ao planejamento urbano do município de Corbélia e a sua influência com referência aos espaços humanizados. O problema instigador da pesquisa é formulado pelo seguinte questionamento: O planejamento urbano implantado na cidade de Corbélia é capaz de promover a humanização do espaço urbano? A metodologia utilizada é a pesquisa bibliográfica, por meio da qual será usado o método comparativo, o método indutivo e o estudo de caso. As obras consultadas mostram que a qualidade de vida humana está diretamente ligada ao meio em que reside. Este trabalho buscou analisar quais aspectos de uma cidade devem ser considerados a fim de estabelecer a melhora na qualidade de vida de seus habitantes em relação ao espaço urbano, baseado em obras de renomados autores e também em uma realidade local, a cidade de Corbélia. Para isso, vários documentos instrumentos do planejamento urbano do município, tais como o Plano Diretor, Lei Do Sistema Viário, Lei Do Zoneamento, Lei Do Uso E Ocupação Do Solo Urbano entre outros foram estudados e analisados para a conclusão desse trabalho.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento Urbano, Corbélia, Plano Diretor, Harmonia Urbana.

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa está vinculada ao Trabalho de Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Assis Gurgacz – TC CAUFAG, resultando em monografia e artigo científico. Possui como título “Planejamento urbano: Rotas de acesso para a promoção da harmonia urbana”.

O assunto da pesquisa é planejamento urbano do município de Corbélia e a sua influência com referência aos espaços humanizados.

O problema instigador da pesquisa é formulado pelo seguinte questionamento: O planejamento urbano implantado na cidade de Corbélia é capaz de promover a humanização do espaço urbano? Parte-se da hipótese inicial de que o plano diretor da cidade não apresenta propostas suficientes para um avanço significativo em toda a cidade, pois alguns bairros aparentemente são mais equipados e estruturados que outros.

De modo específico, este trabalho buscou analisar as diretrizes previstas no planejamento urbano de Corbélia para os espaços urbanos; Pesquisar sobre espaços urbanos

¹ Acadêmica do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: apqsaion@gmail.com

² Orientadora e professora especialista do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: carolina.sonda@paranacidade.org.br

³ Coordenador Mestre formado pela Unioeste Toledo PR. E-mail: wellingtonbescorovaine@gmail.com



humanizados; Pesquisar a morfologia urbana; Levantar o histórico de ocupação da cidade de Corbélia; Conhecer e analisar a legislação municipal de Corbélia; Levantar e analisar a morfologia urbana do município de Corbélia; Reconhecer as áreas de lazer disponíveis em seu perímetro urbano; Verificar os equipamentos urbanos existentes na cidade e sua distribuição na urbe.

Após a análise, apresentou-se a resposta da pergunta que estimulou o desenvolvimento desse trabalho.

Para Rogers (2001), a explicação do desenvolvimento das cidades e da economia esteve sempre unido ao conceito de “modernização”, não considerando a qualidade desse espaço para a sua população. O autor ainda constata que, com uma visão modernista, as pessoas relacionam a cidade a um ambiente cujo espaço é desenvolvido para automóveis e edifícios não conseguindo se colocar como principal foco desse espaço.

Jan Gehl (2010) concorda com o autor acima descrevendo que questões como mobilidade urbana, segurança, aproveitamento e valorização dos espaços públicos refletem altamente na qualidade de vida dos cidadãos.

Têm-se como marco teórico a frase:

Não pode existir harmonia urbana ou melhoria ambiental real sem paz e garantia da aplicação dos direitos humanos básicos. São necessários novos conceitos de planejamento urbano para integrar as responsabilidades sociais. (Richard Rogers, 2001, vol 1, p. 08)

A metodologia deste projeto se embasou no estudo de caso, no método comparativo e no método indutivo. O estudo de caso, uma vez que foi analisado uma realidade local específica. Para Ventura (2007) o estudo de caso se caracteriza por uma investigação empírica e compreende um método abrangente, com a lógica do planejamento, da coleta e análise de dados.

O método comparativo será usado, pois busca-se comparar a situação atual da cidade de Corbélia com as cidades de Paris, Maringá e Curitiba, que são consideradas referências no quesito planejamento urbano e qualidade de vida de seus habitantes. Para Marconi e Lakatos (2011 p. 92), o método comparativo prevê a investigação de coisas ou fatos e explica-os segundo suas semelhanças e diferenças, permitindo ainda, comparações afim de verificar e explicar suas similaridades e divergências. O método indutivo será utilizado, o qual, segundo Marconi e Lakatos (2001, p. 95), parte da compreensão da regra geral para então compreender os casos específicos.

Utilizar-se-á ainda a revisão bibliográfica para embasar o trabalho no que diz respeito ao município. Para Ruiz (1982 p. 58) a revisão bibliográfica consiste em uma análise de tudo



que já foi produzido sobre determinado assunto que serve como referência para a elaboração de outros trabalhos.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS NO URBANISMO E PLANEJAMENTO URBANO

O planejamento urbano busca evitar ou minimizar problemas futuros, onde segundo Souza (2004 p. 46) o planejamento sempre irá remeter ao futuro, significa tentar prever a evolução de um fenômeno, e negar o planejamento é negar o direito de escolha do futuro, aceitando-o seja ele qual for. Entendendo que a história é uma mistura de variáveis, o planejamento vem a se tornar algo, ao mesmo tempo, necessário e arriscado.

Podemos ter uma visão de planejamento de acordo com Matus (1996 p. 15), onde nos diz que o mesmo é uma ferramenta das lutas que o homem trava desde o início da humanidade para conquistar graus crescentes de liberdade, não é apenas uma opção ideológica, é uma necessidade econômica e política, vindo a ser uma estratégia de desenvolvimento sócio espacial.

A cidade na concepção de Lynch (1918 p.1), não é construída pensando em apenas uma pessoa, mais sim para uma multidão delas, todas diferentes, onde cada qual tem sua classe social, cultural e econômica. Porém Benevolo (2004 p. 13), vê a cidade de outra forma onde a mesma emprega-se em dois sentidos, um para identificar uma organização da sociedade civil, ou para indicar a situação física da sociedade. A distinção é importante pelo motivo de que a situação física é mais durável do que a própria sociedade podendo vir a existir até mesmo quando a sociedade que a produziu já não mais existir.

O traçado urbano de uma cidade segundo Mascaró (2005 p. 37), começa pela definição das avenidas, ruas e caminhos para pedestres onde assumem traçados e desenhos muito diferentes, podendo serem seguidos conforme a topografia do local ou pelos seus usuários e o motivo pelo qual transitam nessas vias. Não podemos assim esquecer a importância que é tratar o traçado urbano de acordo com a topografia, pois devemos lembrar das águas pluviais, vegetação, lençóis freáticos, clima e ventos. Tratando de otimizar os traçados, tanto do ponto de vista econômico, como custos de implantação.



A forma com que a cidade é estruturada e ordenada depende da maneira que o arquiteto o faz (LAMAS; RESSANO, 2004, p.41). Sendo que, ao ser feito um planejamento urbano, necessita-se antes disso, um levantamento do local, contudo, analisando os aspectos sociais, culturais e históricos (GEDDES, 1994, p.161), todavia, ao contrário do modernismo, a arquitetura pós-moderna procura resgatar elementos simbólicos (DEL RIO, 1990, p.25). Com o tempo, o planejamento das cidades antigas deu-se por abandonado por conta da expansão urbana, as indústrias já não são tão pequenas, o transporte já não é mais o mesmo e a população já é maior (CHOAY, 1965, p.53).

Deste modo, Souza (2004, p.28) alega que as cidades devem ser planejadas tendo em vista o futuro, mesmo que, com isto, alguns pontos não sejam atendidos no momento a ser realizado. Para Robba e Macedo (2010, p.95), quando uma cidade atenda às necessidades de habitar, circular, trabalhar e ainda ter um espaço para descanso e lazer, pode-se dizer que ela é um modelo de cidade ideal.

O Planejamento Urbano sofreu muitas dificuldades no início do ano 1970. Uma das razões eram os métodos de análise e implantação, ou seja, as necessidades das comunidades que eram solicitadas pelos moradores, eram planejadas pelos técnicos e urbanistas de forma totalmente distinta, era feita uma proposta do órgão financiador, outra concepção do chefe coordenador da análise, especificada em relatório e implantada de maneiras diferentes e acabara a não ser realizado nada parecido com o que a comunidade havia reivindicado (DEL RIO, 1990, p.43).

O dimensionamento urbano torna-se um duelo quando ocorre em grande proporção, pois quanto maior for a população maior será a demanda de infraestrutura e serviços básicos, isto pode tornar-se uma problemática em relação ao ambiente natural (CASSILHA; CASSILDA, 1993, p.9). Nesta linha, o planejamento urbano não será viável se for tratado de maneira a desprezar o estudo dos impactos ambientais em alguns locais, assim, o estudo deverá ser feito em todos os edifícios a serem construídos, considerando qualquer tipo de ambiente (SÁNCHEZ, 2006, p.159).

Segundo Macedo (2003, p.13 e 61), as cidades recentes do Brasil estão escassas de áreas de lazer, para descanso ou até interação com outras pessoas, o autor ainda diz que todo parque público depende do seu governo, da sua economia, do porte da população e também da vegetação.

Assim sendo, conforme Mascaró (2008, p.25), a construção civil no Brasil nos tempos antigos era realizada sem ter preocupação alguma diante à degradação da vegetação e a todas



as outras consequências que o desmatamento poderia causar futuramente, visto que, hoje em dia, estas áreas são particulares e de nenhum mérito, tornando possível transformar estes sítios sem valor em áreas urbanas de lazer, trabalhando com paisagismo, ou seja, com uma vegetação adequada para o local.

2.1.1 O Planejamento Urbano

Segundo Abiko, (1995, p.37) a revolução industrial foi uma das principais causas de aglomeramentos urbanos. Do adensamento sem precedentes dos bairros operários nasceu a necessidade de estudar e organizar o caos advindo dessa concentração populacional. O autor destaca que aí surge o planejamento urbano, com vista a propor soluções em busca de resolver os problemas urbanos.

Souza (2004), nos traz que 80% da população vivem em regiões consideradas urbanas. Essa porcentagem traduz o crescimento acelerado das cidades que se transformam em zonas congestionadas. Seu crescimento indefinido se dá através de da aglomeração de cruzamentos, comércios, vias de passagens, estradas, ferrovias, pessoas e automóveis que fazem desse cenário o novo panorama moderno.

O autor ainda nos traz que a situação atual das cidades que confrontam profundas crises políticas e ambiental faz com que a necessidade de um planejador urbano seja imensuravelmente importante, uma vez que é necessário recriar a harmonia entre homem e a natureza.

Para Souza (2004), os problemas das cidades devem ser superados através das estratégias apensadas durante o processo do planejamento urbano. Os problemas devem ser previstos em seus estudos preliminares e que antecedem a evolução das urbes, e destaca que planejar é prever futuros problemas e lançar estratégias para que esses obstáculos sejam superados “tentar simular os desenvolvimentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o intuito de melhor tirar partido de prováveis benefícios”

Segundo Souza (2004), a Carta de Atenas é uma resposta aos problemas ocasionados pela grande expansão urbana e propõe soluções para sanar o caos causado durante anos pela falta de planejamento. A carta sugere soluções que priorizam a setorização das cidades e o planejamento do uso do solo, além de focar no lazer , na moradia e trabalho de seus habitantes.



2.1.2 Morfologia Urbana

O urbanista Lynch (1997), destaca em sua obra “A imagem da cidade” a maneira em que percebemos a cidade e as suas características além de criar divisões que facilitam a compreensão dos espaços urbanos, utilizando-se da forma em que o homem se orienta no espaço através de pontos de referências na paisagem, caminhos limites, bairros, etc.

Para Lynch (1960), os observadores aproveitam-se de cinco pontos para distinguir a imagem de uma cidade. São eles:

Caminhos/vias – que são caracterizados pelas ruas, calçadas, entre outros canais utilizados para locomoção;

Limites – que são os elementos lineares dados como fronteira, qualquer contorno perceptível, tais como muros ou construções;

os bairros –que são as regiões urbanas bidimensionais de grande ou pequeno porte;

Cruzamentos – considerados pontos estratégicos das cidades, pode ser praças, pontos de aglomerações ou típicas convergências entre vias;

Pontos marcantes - caracterizados por objetos físicos peculiares que podem servir como ponto de referência como lojas edifícios ou montanha;

O urbanista explica que a percepção ambiental pode ser considerada segundo três elementos: estrutura, identidade e significado. A assimilação de um objeto depende de sua distinção em relação a outras coisas, ou seja, sua identidade. Além disso, a imagem da cidade deve incluir o padrão espacial ou a relação do objeto com o observador e com os outros objetos, o que a autora chamou de estrutura.

A qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador. Refere-se à forma, cor ou arranjo que facilitam a formação de imagens mentais do ambiente fortemente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis (LYNCH, 1960, p. 9).

O autor destaca que é os habitantes desses espaços que criam os caminhos da cidade e dá a eles a sua estrutura conforme suas necessidades, transformando-as em áreas arborizadas ou desertificadas, com comércio ou apenas caminhos de passagem, espaços largos ou estreitos, como marcos notórios ou apenas espaços vazios. O urbanista considera as vias como principais meios estruturadores da cidade.



Lamas (2004) na mesma linha de pensamento explica que limites, é caracterizados pela presença de uma fronteira entre duas regiões distintas, barreiras penetráveis ou não que mas que restringem a circulação e que pode isolar determinada área.

Em concordância, Saboya (2008), reforça ao dizer que considera barreiras como viadutos ou rios e que este faz a ligação entre dois ou mais elementos. O autor também complementa dizendo que, quando os limites são numerosos, pode provocar um mal pressagio às cidades uma vez que atuará como barreiras que separarão de forma negativa às zonas segregando as urbes e prejudicando a visão de um todo.

Lynch (1960) afirma que os bairros são regiões onde o expectador penetra mentalmente, são partes razoavelmente grandes da cidade e que são apreendidas como havendo determinada característica comum.

Para Rego (2011) os cruzamentos são pontos estratégicos das urbes, onde pode haver aglomerações como praças, locais de interrupções de transporte ou convergências entre vias, de fato este seria a melhor tradução do conceito de cruzamentos, segundo o autor.

O autor também explica que os pontos marcantes servem de referencia para o individuo e pode ser caracterizado por qualquer elemento físico, palpável, como por exemplo, uma montanha, uma loja, ou um monumento.

2.1.3 Espaços Humanizados

Maricato (2003) relata que a qualidade de vida dos habitantes de uma cidade deve-se a vários fatores a serem considerados ainda no processo de planejamento de uma cidade. Uma das questões mais relevantes nesse quesito diz respeito ao meio ambiente. Segundo a autora, as áreas verdes publicas favorecem a saúde mental e física dos seus habitantes e por isso estão diretamente relacionadas ao bem estar de seus munícipes.

Para Lerner (2010, p. 75) a vegetação na cidade é uma alternativa para as urbes que , as vezes, não possuem atrativos e que mudam radicalmente quando este tratamento lhe é dado.

Feiber (2005), relata que os locais com maiores índices de arborização encontra-se cada vez mais afastados dos afazeres do dia-a dia. O autor ainda fala sobre a importância de trazer essas áreas verdes para próximo dos centros urbanos para que essas possam potencializar o combate à poluição atmosférica, sonora e visual.

Ainda conforme o autor:



Como as áreas centrais são constantemente associadas à ideia que se tem da cidade, essa imagem é fortemente ligada a sua região central, devido a inúmeros fatores, desde culturais e históricos a outros de caráter subjetivo, que geralmente refletem o que as pessoas classificam como própria identidade da cidade (FEIBER,2005, p.23).

Cavalheiro e Del Picchia (1992), discursam sobre determinados benefícios que as áreas verdes causam para o indivíduo no meio urbano, além do conforto imediato na saúde mental e física. Entre tantos privilégios os autores destacam o melhoramento do conforto ambiental, diminuição da poluição sonora e da poluição do ar, abrigo à fauna, consolidação do solo por meio da ancoragem das raízes das plantas, proteção das nascentes, lazer e recreação aos munícipes, e diversificação da paisagem construída.

2.1.4 As praças públicas

De acordo com Guzzo (1999, p.1-2) a praça é um espaço público que compõe um referencial urbano. Tem grande importância histórica e cultural urbana, pois expressa o surgimento e o desenvolvimento de várias cidades, inclusive no Brasil. Sendo assim, possui uma definição ampla, já que trata-se de um espaço público urbano que proporciona recreação, convivência e lazer para os usuários.

Para Silveira e Barros (2002), a praça publica pode ser considerada uma área verde de fácil acesso ao urbano e proporciona o lazer e o convívio da população em meio à natureza. Alex (2008 p. 126) expõe que “o convívio social no espaço público está intimamente relacionado às oportunidades de acesso e uso” o autor relata ainda que é necessário criar uma relação de conexão entre os espaços urbanos variados proporcionando acessibilidade para os urbanos para a socialização desse espaço.

Para Motta (1998), o projeto da praça deve antecipar o uso de vegetação arbórea, com um planejamento de manejo das espécies, tratamento e reposição, visando o tipo ideal de espécies a serem plantadas e prevendo a manutenção de cada espécie.

2.2 CORRELATOS OU ABORDAGENS: CIDADES DE SUCESSO

Para melhor compreensão a respeito da humanização dos espaços públicos, apresenta-se a seguir três breves exemplos de cidades pensadas como cidades bem sucedidas no que se refere ao bem estar de sua população com planejamentos que supriram e suprem as necessidades de seus urbanos.



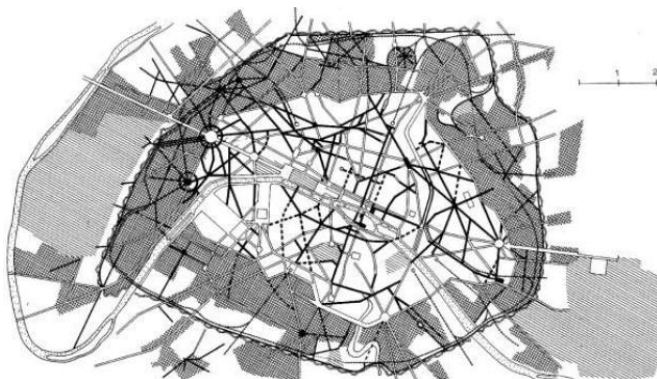
2.2.1 O PLANO DE HAUSSMANN PARA A CIDADE DE PARIS

Harvey (2009 p. 10) define que a primeira grande reforma urbanística foi realizada pelo barão Haussmann, na grande Paris. Com o intuito de liberar o tecido urbano para manobras militares, o barão promoveu uma grande transformação em um terço do tecido urbano.

Custódio (2004 p. 80) relata que Haussmann procurou enobrecer o ambiente urbano com instrumentos urbanísticos tradicionais utilizando a regularidade, escolhendo um edifício monumental antigo como ponto de partida para as ruas, contrapondo ambientes privados e públicos onde a rua era o principal elo de ligação.

Fonseca e Blanco (S.D) descrevem que os parques e jardins públicos foram resultantes do resíduo do traçado determinado no plano de Haussmann, tornando-se uma verdadeira teia complexa de lotes irregulares (imagem 01)

Imagem 01: Esquema das aberturas realizadas por Haussmann



Fonte: Benevolo, 1998

Benevolo (1998) relata que Plano Urbanístico uma das duas ilhas denominada Île de la Cité localizadas no coração da cidade passaria a ser uma zona militar e administrativa. O autor ainda acrescenta que no processo da reforma 49km de ruas estreitas deixaram de existir e 165km de vias planejadas foram construídas com o melhor sistema de esgoto considerados os os melhores ate os dias atuais.

2.2 TRAÇADO E TOPOGRAFIA DA CIDADE DE MARINGÁ



Tows (2015, p.28) expõe que a cidade de Maringá situada no estado do Paraná foi planejada pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, que, inspirado na cidade jardim tornou a cidade em um campo de estudo na linha de planejamento estratégico.

De acordo com Meneguetti e Rego, et. al (2009, p.49), a urbe foi favorecida em seu planejamento urbano devido aos seus atributos paisagísticos, que simplificou o crescimento da cidade possibilitando uma expansão organizada.

Segundo Rego (2001 p. 1573) as irregularidades do terreno da cidade eram, nas palavras do autor, “artisticamente organizadas”, o que lhe causou um grande apreço no planejamento da urbe.

Imagem 02: Rotatória da cidade de Maringá



Fonte: Antoni Caeser, 2010

No centro da cidade, as ruas formam um tabuleiro de xadrez, as ruas que afastam-se do centro abraçam as curvas de níveis; as rotatórias transformam-se em pequenas e médias praças de convívio, destacando-se na paisagem (imagem 02), os bairros atuam como centros auxiliares, com praças e comércio, propondo facilidade e acessibilidade aos urbanos.(MENEGUETTI; REGO; BELOTO; 2009, p.32).

Rego (2001, p.1573) afirma que as formas do terreno irregular foram decisivas para o traçado da cidade e foi através dessa topografia que se definiu a forma urbana dilatada e o traçado orgânico como diretrizes para as principais ruas.

2.3 A COERENCIA ESPACIAL DA CIDADE DE CURITIBA

Curitiba, uma cidade Paranaense, com grandes feitos em sua história, porém segundo Carollo (2002), a topografia e a paisagem natural de Curitiba, nunca foram elementos de destaque no cenário urbano. Inicialmente se tinha em questão o lugar que seria instalada,



discussões essas que se se prolongaram por grande parte do período colonial 1653 até 1853 e tinha como objetivo escolher a melhor localização para os moradores.

Curitiba se construiu dentro de uma coerência espacial com localização minuciosamente projetada, amparada por uma topografia favorável, uma encosta, que seria o ponto de maior elevação e com segurança calculada. Onde Curitiba como a grande parte das cidades brasileiras, fez parte da organização territorial portuguesa, a partir do litoral (CAROLLO, 2002).

Dividido em três etapas, o plano Agache foi desenvolvida em três fases, sendo elas: Fase de estudos e investigação da urbe; Constituição do plano; Abordou as questões de abastecimento de água, inundações e sistema de esgoto sanitário (MOREIRA, SD).

Embasado em estudos sociológicos, o urbanista procurou expandir a cidade criando uma identidade única, enaltecendo e valorizando a moral de seus habitantes e gerando uma nova percepção urbana trazendo para a cidade características de grandes centros urbanos europeus e norte americanos. (CAROLLO, 2002).

Dudeque (2010 p. 231) exemplifica a implantação de características europeias citando os modelos de Essen na Alemanha (imagem 03) como justificativa para a interrupção do tráfego de automóveis na rua Quinze de novembro, cidade esta que promove a seus habitantes amplas áreas verdes para apreciação , lazer e recreação além de ruas exclusivas para pedestres.

Imagem 03: Via para pedestre em Essen



Fonte: koopzondag, 2016



Dudeque (2010 p. 165; 205), transcreve que o Plano Agache que o tráfego urbano eram “conduzidos para pontos “cenográficos” hierarquicamente superiores” e afirma que o novo modelo de cidade criava um cenário moderno porém com características do séc XIX.

Seco (2016), cita que a preferência do urbanista por ônibus em vias expressas deu-se ao entender que linhas de metrô eram caras e pouco eficientes. Com isso criou o transporte rápido por ônibus que se difundiu e atualmente é praticado em mais de 300 cidades.

2.3 BREVÍSSIMO CONTEXTO GEOGRÁFICO DE CORBÉLIA

O município de Corbélia recebeu sua emancipação através da Lei Estadual nº 4382 de 10 de junho de 1961 desmembrando-se da cidade de Cascavel e recebendo o título oficialmente em 08 de Dezembro de 1961. Situada a 523 km da capital Curitiba, o pequeno município teve um grande aumento populacional após sua emancipação (CORBÉLIA, 2016).

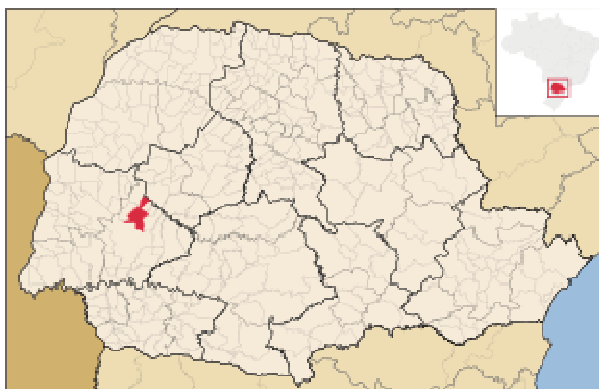
Dados disponibilizados no site oficial da cidade mostram que no início da década de 60, o município contava com 2.252 habitantes, e na década seguinte esse número evoluiu para 39.834 habitantes, enquanto na zona rural haviam 1.852 habitantes e posteriormente 36.799, isso se mostra que a expansão do espaço agrário em Corbélia centrou-se na ampliação das áreas agrícolas (CORBÉLIA, 2016).

Localizada na região Oeste do Estado do Paraná, a pequena cidade faz divisa com os municípios de Anahy, Braganey, Cafelândia, Cascavel, Iguatu, Nova Aurora e Ubitatã e segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE- para o ano de 2010, sua população aproximada foi de 15.800 habitantes, distribuídos em uma área de 529 Km² (CORBÉLIA, 2016)..

Com 529 km², o pequeno município ainda abriga dois distritos denominados Penha, situado ao Norte da sede, distante 12 km, com ligação pela BR-369 e Ouro Verde do Piquiri ao norte do distrito de Nossa Senhora da Penha, distante da sede 22 km, com ligações asfálticas também pela BR-369 (CORBÉLIA, 2016).

Atualmente a principal atividade do município é a agropecuária, com destaque para as lavouras de cana-de-açúcar, arroz, café, erva-mate (folha verde), feijão, milho, mandioca, soja e trigo. Na pecuária destaca-se o rebanho de bovinos, suínos, gado leiteiro e galináceos (CORBÉLIA, 2016).

Imagem 04: localização da cidade no estado do Paraná



Fonte: IPARDES, 2010.

Em homenagem a seus primeiros habitantes, as avenidas receberam nomes de estados, que referenciam os estados de origem de seus colonizadores, enquanto as praças públicas (imagem 04) recebem denominações de países e as ruas recebem nomes de flores, para simbolizarem uma Corbélia, ou seja um cesto de flores (CORBÉLIA, 2016).

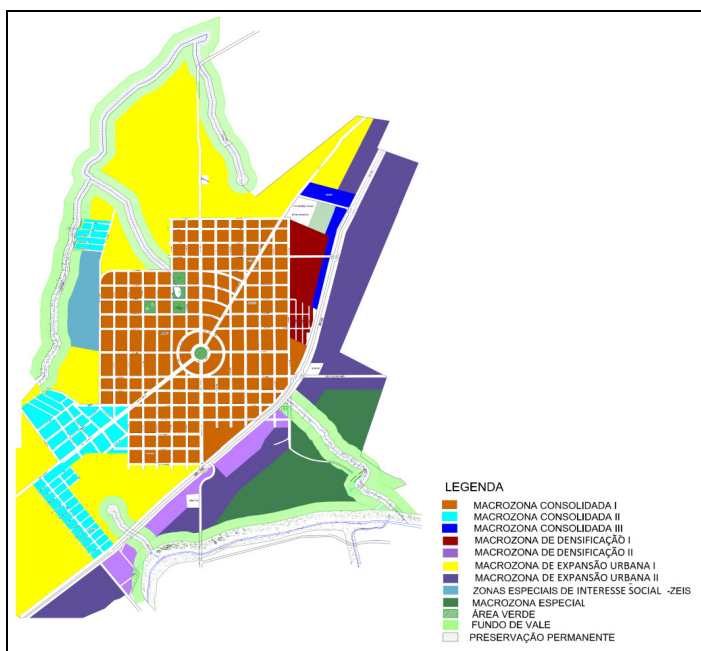
2.3.1 Lei plano diretor – macrozoneamento

O plano diretor da cidade de Corbélia (2012) faz a divisão da cidade conforme descrito no trecho retirado do documento que segue:

Art. 42. São urbanizáveis as áreas ocupadas ou não, que por suas características físicas e ambientais, dão condições de ocupação urbana com qualidade e segurança. Parágrafo único . As áreas urbanizáveis ficam assim classificadas: I - Área Consolidada I [...]; II - Área Consolidada II [...]; III - Área Consolidada de Comércio e Serviço de Grande Porte [...]; IV - Áreas de Densificação Urbana [...]; V - Área de Expansão Urbana I [...]; VI - Área de Expansão Urbana II [...]; VII - Área de regularização fundiária [...]; VIII - Áreas de Urbanização Restrita [...] Art. 43 . Áreas não urbanizáveis, são áreas que por suas características físicas e ambientais e legais, são impróprias à urbanização. Parágrafo único . São Áreas não Urbanizáveis I - Áreas de mata nativa: as áreas de mata nativa junto ao perímetro urbano que devem ser preservadas. II - Área de Preservação Permanente.- De acordo com a Legislação Federal, Lei nº 6766/79 e o Código Florestal Brasileiro devem-se preservar toda vegetação ao longo de 30 (trinta) metros para cada lado das margens de cursos d'água, com até 10 metros de largura, e tratar este trecho como áreas não edificáveis. Os parâmetros para uso e ocupação do solo das áreas acima citadas estão dispostos no Anteprojeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo, parte integrante do Plano Diretor Municipal. (Lei Nº 775/2012).

Essas áreas podem ser verificadas na imagem 05 abaixo:

Imagem 05:



Fonte: Plano Diretor Municipal (2012)

2.3.2 Lei do uso do solo

A Lei nº 777/2012 que dispõe sobre o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural do Município de Corbélia, busca, entre outros objetivos, busca criar melhores condições ao ambiente urbano e adequar a ocupação dos espaços urbanos.

Categoricamente, a lei hierarquiza os diferentes tipos de uso para a implantação de zoneamento nas áreas urbanas do município, como segue abaixo:

Art. 7º. Ficam classificados, definidos e relacionados as diferentes categorias de usos para implantação do Zoneamento nas áreas urbanas do Município de Corbélia.
§ 1º Uso Residencial [...]; § 2º Uso de comércio e Serviço [...]; § 3º. Uso Industrial[...].

A mesma lei em seu art.8º classifica os usos em usos adequados, que são atividades compatíveis com a destinação da zona; usos permissíveis proibitivos, ou seja, que podem se adequar às zonas, a critério do Conselho de Desenvolvimento Municipal; usos Tolerados que se referem aos usos aceitos em zonas onde são admitidos outros usos que lhes são danosos ou incômodos; e por ultimo, os proibidos que são todas as atividades incompatíveis com a destinação da zona.

Art. 8º. Para efeito desta Lei são classificados os usos em: adequados; permissíveis; tolerado e proibidos, segundo a zona em que se deseja implanta-los, com as seguintes definições: I – usos adequados – usos ou atividades compatíveis com a principal destinação da zona; II - permissíveis – usos proibitivos, com grau de adequação à zona, a critério do Conselho de Desenvolvimento Municipal. III – tolerados - usos admitidos em zonas onde são permitidos outros usos que lhes são prejudiciais ou incômodos. IV – proibidos - são usos ou atividades incompatíveis com a principal destinação da zona.

2.3.3 Lei sistema viário



De acordo com o plano do Sistema Viário da Sede do Município de Corbélia, as vias foram classificadas de considerando seus aspectos estruturais, uso do solo e circulação.

O artigo 5º da lei nº 779/2012 ainda classifica as ruas em: via expressa, via marginal, via arterial, via coletora, via local e via especial para tráfego pesado.

Art. 5º. As vias que compõe a estrutura básica do Sistema Viário da Cidade de Corbélia ficam classificadas para efeito desta lei, considerando seus aspectos: estruturais; uso do solo e circulação, na seguinte ordem hierárquica: I – Via Expressa [...] II – Vias Marginais [...] III - Via Arterial [...] IV - Via Coletora [...] V - Via Local [...] VI – Via Especial para Tráfego Pesado [...]

Quanto as calçadas, os art.12º e 13º da mesma lei explica que, estas devem ser permeáveis para permitir a infiltração da água da chuva e estabelece que os passeios devem possuir áreas ajardinadas onde é permitido o plantio de grama e vegetação rasteira além de árvores sendo permitido a interrupção apenas nas entradas de garagem e entrada às residências.

2.4 DESENHO URBANO

O centro da cidade possui uma estrutura radial, sendo composta por quatro grandes avenidas e duas ruas que cruzam a cidade partindo do centro até os bairros periféricos. Já as grandes quadras da cidade nos mostram uma malha quadricular regular. A imagem 09 mostra o eixo central da cidade marcada pela praça Paraguay. A praça é rodeada pela Avenida Espírito Santo, que recebem as avenidas Paraná, avenida São Paulo, avenida Rio Grande do Sul, avenida Santa Catarina e rua Hortência que atuam como eixos de distribuição da cidade, intituladas vias arteriais.

É possível observar que, como na proposta de Howard o centro da cidade é marcada pela atividade mercantil. Grande parte do comércio local localiza-se na área central da cidade, na Av. Minas Gerais e na rua Hortência e continuamente ao longo das vias, as quadras vão dando espaços às moradias da população corbeliense.

A BR 369, que margeia a cidade pode ser considerada uma das condicionantes do traçado atual da zona urbana. Nota-se na imagem XX que a cidade cresceu e se estabeleceu à margem oeste da rodovia enquanto ao leste, estabeleceu o seu polo industrial, que abriga metalúrgicas, marcenarias entre outros.

2.5 LAZER



Macedo (1999) afirma que a melhor forma de humanizar um determinado espaço é proporcionar nele o lazer e a recreação. Com essa afirmação podemos conferir algumas áreas destinadas ao lazer e a recreação na cidade de estudo. Podemos destacar o Ginásio de esportes Senador José Richa, o Estádio Municipal e as praças da cidade, o Parque Ecológico de Corbélia e o lago Municipal.

Além dessas, a cidade também possui 5 grandes praças, sendo elas a praça Brasil, praça Paraguai, praça Nilson Ribas, Praça José Nestor Feiten e praça Guadalajara distribuídas pelo centro e alguns bairros.

2.6 MORFOLOGIA

Seguindo os conceitos do urbanista Lynch (1997), a análise morfológica da cidade considerou 3 itens importantes: O bairro, a quadra e a rua.

2.6.1 Os bairros

Para Lynch (1960), os bairros são as regiões urbanas bidimensionais de grande ou pequeno porte. A cidade de Corbélia possui sete bairros. São eles: Centro, Bairro Paraná, Bairro Santa Catarina, Bairro Jardim Vera Lucia, Bairro São José, Bairro Jardim Vila Unida e Bairro Vila Nova Nazaré.

Os bairros da cidade são predominantemente residenciais com pequenos comércios e mercados de pequeno porte. Nos passeios é possível encontrar rampas de acesso para cadeirantes, porém as calçadas ora encontram-se pavimentadas, ora com vegetação rasteiras.

A presença de árvores pelos bairros e centro é constante. A cidade possui todo o seu perímetro urbano pavimentado.

Os mobiliários urbanos são predominantes na região central, com bancos, pontos de ônibus interurbanos, telefone público e, essencialmente, as lixeiras cuja presença é notória apenas na região central, área esta de maior fluxo de pedestre e automóveis. Toda a cidade possui iluminação pública sendo em maior número e melhor qualidade na região central e nas praças da cidade.

2.6.2 As quadras



Com uma malha quadricular quase perfeita, as quadras da cidade, em sua maioria possuem o tamanho padrão de 100x100. Contudo, o bairro vila nova Nazaré, criado nos anos de 1980 e os bairros São Jose e Jardim Vera Lúcia nos anos de 1990, fogem à regra com quadras de diversos tamanhos, sendo na sua maioria em formato retangular e não mais quadradas como nas anteriores.

Um dos fatores que podem ter influenciados na diferença desse traçado é a topografia do terreno. As imagens abaixo nos mostram que os bairros em questão estão em uma região mais baixa da cidade. Sua declividade foi uma das condicionantes para o novo tipo de quadra.

2.6.3 As ruas

As ruas da cidade possuem pavimentação asfáltica em quase todo o perímetro urbano. Com exceção das ruas Gladiolo, trecho da rua Violeta entre as ruas gladiolo e Magnolia, rua Girasol, copo de leite, rua jasmim, rua orquídea entre a rua Dália e Brinco de Princesa e rua rainha das neves que possuem pavimentação com pedra irregular.

No geral, as vias possuem iluminação pública e calçamento. Com vias largas e amplas, contam com sinalização vertical e na região central conta com sinalização vertical e horizontal. A cidade possui apenas um semáforo que fica no cruzamento da rua Hotencia com Av. Minas gerais e Av Santa Catarina.

A arborização esta presente em boa parte das vias e praças da cidade, resultado do plano de arborização articulado no ano de 2015. Tal plano visa a plantação e a manutenção da arborização já que esta influência diretamente na qualidade de vida da população do município.

3. METODOLOGIA

O percurso metodológico deste trabalho teve como mote a coleta de dados em documentos disponibilizados pela Secretaria Municipal de Planejamento e no site oficial da cidade de Corbelia.

Também foram utilizadas ferramentas de geoprocessamento como Google Maps e Google Earth. Ademais se realizou uma analise visual comparativa entre a cidade de estudo e as cidades correlatas onde foram utilizadas figuras de obras renomadas e visitas in loco e registro de imagens (retiradas pelo autor e por moradores da cidade de Corbelia).



4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Nesse capítulo, será realizado a análise dos dados levantados, relacionando-os com as cidades correlatadas para, então, fazer a conclusão deste.

No desenvolvimento desta pesquisa, resgataram-se elementos norteadores da pesquisa. Dessa forma, o trabalho se insere na linha de pesquisa denominada “Planejamento Urbano e Regional”. O problema da pesquisa indaga: O planejamento urbano implantado na cidade de Corbélia é capaz de promover a humanização do espaço urbano? Partiu-se da hipótese inicial de que o plano diretor da cidade não apresentava propostas suficientes para um avanço significativo em toda a cidade, pois alguns bairros aparentemente são mais equipados e estruturados que outros. O objetivo geral do trabalho foi buscar e analisar as diretrizes previstas no planejamento urbano de Corbélia para os espaços urbanos. Na introdução, apresentaram-se os elementos que estruturam a pesquisa, demonstrando seus objetivos e aspectos gerais.

4.1 LEGISLAÇÃO

A ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas- estabelece que as calçadas devem ter largura mínima de um metro e vinte livre para circulação de pedestres. Já o plano diretor da cidade de Corbélia estabelece que o passeio lateral mínimo deve ser de 3,50 ou seja acima do estabelecido pela ABNT. Com calçadas maiores o transeunte pode circular com maior segurança e pode contar também com espaço confortável e agradável ao mesmo tempo em que utiliza a via como espera, descanso, ou apenas para apreciação da paisagem.

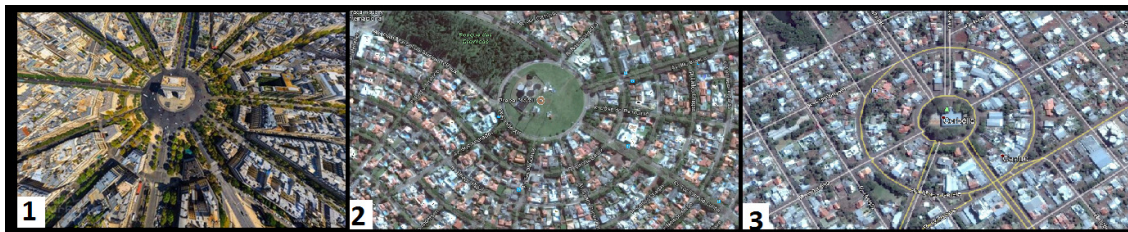
Todas as vias para pedestre foi possível observar que grande parte da população utiliza as calçadas para fazer caminhadas no período da manhã e da tarde, ou seja, o aumento da largura das Calçadas possibilita também aos seus usuários a utilização para a prática de atividade física. Outro ponto que pode ser considerado de alta relevância é a presença de bancos nas avenidas e constante arborização ao longo das vias que certamente contribuem para que o pedestre opte pela caminhada.

4.2 DESENHO URBANO



Ao analisar a cidade de Corbélia é possível verificar alguns aspectos que se assemelham as cidades de Paris, Maringá e Curitiba. O compilado de imagens 06 mostra que há grande similaridade no traçado urbano das cidades em questão.

Imagem 06: Ruas radiais de Paris, Maringá e Corbélia; compilado de imagens



Fonte: 1- Amanda Ibrahim, 2013; 2 - Google Maps (do autor) 2017; 3- Google Maps (do autor) 2017

Pode-se observar que assim como a cidade de Maringá e Paris, a cidade de Corbélia possui um centro marcante caracterizado por uma praça e uma via radial. Benevolo (1998) explica que, na visão de Haussmann, as vias radiais são uma opção para a melhor distribuição do trânsito além de possibilitar o acesso rápido a toda a cidade.

A cidade de Corbélia, possui avenidas com traçado linear a qual percorre a cidade de norte a sul, e de leste à oeste conectando os bairros um a outro e ocasionalmente ao centro da cidade. Essas características também podem ser vistas nas cidades de Curitiba, Maringá e em Paris.

Outro aspecto marcante a ser considerado, é a arborização das vias, A cidade de Corbélia, possui grande quantidade de árvore em toda a sua extensão com predominância da espécie Sibipiruna (*Caesalpinia peltophoroides*). Foi possível observar que há a necessidade de melhorias no que diz respeito às raízes das árvores, pois as interferências nos passeios podem ser danosos aos pedestres.

4.3 LAZER

O lago Municipal da cidade de Corbélia e o Parque ecológico da cidade foram posicionados em bairros periféricos da cidade. Uma estratégia que, como proposto no plano Agache para a cidade de Curitiba, permite a utilização do espaço para a prática de esportes, lazer, recreação além de contribuir para o conforto ambiental da cidade. Esse ambiente pode também ser um espaço para aprendizado uma vez que serve como ambiente para a educação ambiental.

Contudo, apesar dos benefícios desses espaços, foi possível observar que a iluminação do lago Municipal da cidade está em situação precária. Lâmpadas quebradas, Lixeiras



degradadas, falta de poda das arvores e falta da grama pode configurar o início da degradação de um espaço destinado ao lazer e tornando-se uma área de vandalismo e criminalidade.

Imagem 07: Lago Municipal; compilado de imagens



Fonte: 1- Alexandre Faion, 2006; 2 – Do Autor 2017; 3- Do Autor 2017; 4- Do Autor 2017

No compilado de imagens 07 é possível observar na figura 1, a situação antiga do lago municipal, meados dos anos 2006, com grama verde, arvores podadas, lixeiras espalhadas e iluminação adequada. Já as imagens atuais, mostram manilhas improvisadas que não suportam o fluxo de água ocasionando o acumulo de água e lixo além de promover a propagação de doenças provindas de mosquitos e outros tipos de insetos. Na figura 4, chama à atenção a proporção das arvores que tomam conta do passeio. O mesmo local não apresenta iluminação. Na figura 4 fica evidente a falta do plantio da grama, e a roda d'água improvisada, além dos resíduos espalhados pelo espaço.

4.4 MORFOLOGIA

O macrozoneamento possibilitou a organização da cidade, de modo a favorecer o desenvolvimento e o crescimento equilibrado da cidade. Por ser uma cidade com perímetro urbano relativamente pequeno, as atividades principais foram locadas principalmente no Centro da cidade. A tabela XX mostra que os principais equipamentos públicos localizam-se na região central e no bairro Santa Catarina.

Tabela 01: Equipamentos Públicos

EQUIPAMENTO →	ESCOLA	POSTO SAUDE	HOSPITAL	ÁREA ESPORTIVA	SEGURANÇA PUBLICA	ÁREA DE RECREAÇÃO
BAIRRO ↓						



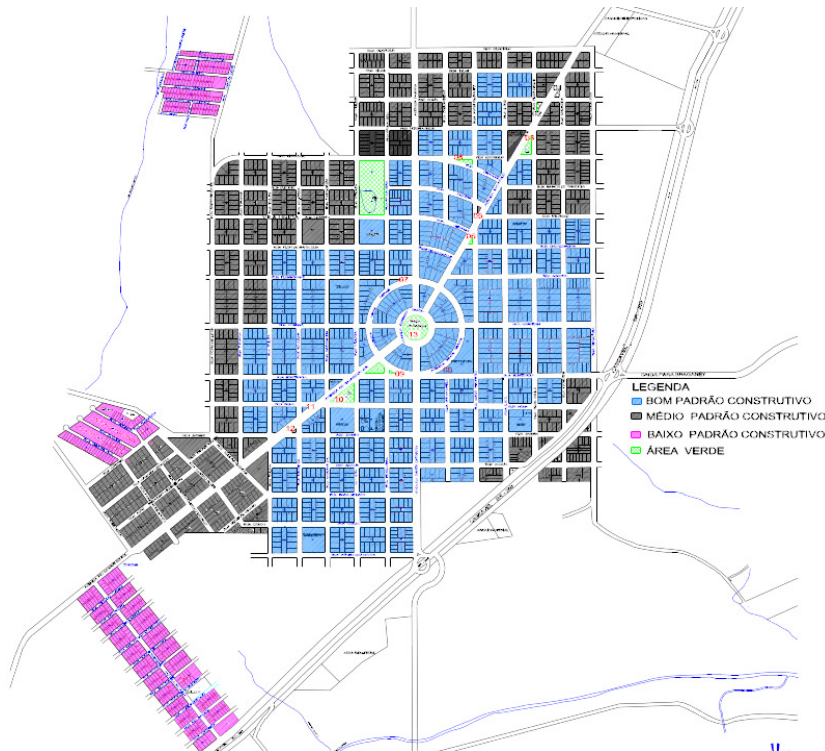
CENTRO	X	X	X	X	X	X
SANTACATARINA	X	X	X	X	-	X
VILA UNIDA	X	X	-	-	-	X
J. VERA LUCIA	X	X	-	-	-	-
V. SÃO JOSÉ	X	-	-	-	-	-
PARANA	-	-	-	-	-	-
V. NOVA NAZARÉ	-	-	-	-	-	-

Fonte: Autor (2017)

Contudo, na tabela acima é possível observar que um dos equipamentos mais importantes da cidade, o hospital, localiza-se a, no máximo 2,42km contando a partir da rua mais distante do hospital. O que indica um curto espaço se considerar a distancia percorrida nos grandes centros urbanos.

A expansão da cidade trouxe consigo um problema antigo das cidades grandes. A especulação imobiliária. Em pesquisa a sites de imobiliárias locais, é possível encontrar terrenos por preços bem acima da média. Um terreno na região central da cidade pode vir a custar 850.000,00 e casas podem vir a custar até 1.400.000,00.

Imagem 08: Padrão construtivo



Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento (2012)

O alto valor imobiliário acaba por levar a população mais pobre para os bairros periféricos onde os serviços públicos estão mais distante. Na imagem 08 podemos verificar esse contraste através do padrão construtivo dos imóveis da cidade, onde o bom padrão



construtivo permanece na região central e o baixo padrão construtivo localiza-se nos bairros mais afastados. Modelo este, muito encontrado em cidades com grandes centros urbanos, onde a população mais carente obriga-se a morar nas margens da cidade principalmente por não conseguirem arrematar os altos preços exigidos dos lotes localizados nos bairros centrais.

Para finalizar, em resposta à pergunta que instigou este trabalho pode-se dizer que o planejamento urbano da cidade prevê o crescimento da malha urbana assim como sua população porém a prática mostra que ainda há um desequilíbrio no que diz respeito às desigualdades sociais e a aplicação de instrumentos que possibilitem a humanização dos espaços públicos.

Essas desigualdades podem ser encontradas quando percorremos as ruas da cidade e percebemos que as calçadas impecáveis dos bairros centrais, reformadas de tempos em tempos, entram em contraste com os passeios dos bairros periféricos, que muitas vezes fogem à regra proposta no planejamento municipal.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo que a cidade de Corbélia possua uma região urbana consideravelmente pequena, é possível destacar que já apresenta problemas comuns a grandes centros urbanos. Um exemplo disso é a centralização da classe média alta no território central da cidade, com terrenos absurdamente caros enquanto a minoria da população encontra-se cada vez mais afastados.

Muito embora a região central da Cidade possua uma boa relação com o município, é preciso abrir as fronteiras entre os bairros expandindo a qualidade dos espaços e serviços prestados aos cidadãos corbeliense e possibilitar a miscigenação das classes sociais.

Foi possível constatar que a cidade não possui favelas, contudo a inexistência de manutenção dos imóveis aliada à falta de assistência da própria administração pública pode ser a causa da segregação dos bairros Vila Nova Nazaré e Jardim Vera Lúcia, bairros esses localizados no limite da cidade e com os imóveis de menor padrão construtivo.

Dentre os pontos positivos observados é possível destacar que dos 7 bairros da região urbana da cidade, 5 possuem posto de saúde e escola municipal, sendo que para todos os bairros a prefeitura disponibiliza o transporte escolar gratuito para os estudantes.



Em quase todas as ruas a arborização é satisfatória, possibilitando um clima mais ameno para a população e um conforto ambiental mais elevado.

Estima-se que, futuramente, este trabalho possa ser continuado em novas pesquisas a fim de deliberar sobre o planejamento urbano da cidade e o crescimento da região urbana.

Outra proposição é que este trabalho possa servir de referência e informação sobre fontes bibliográficas para novos estudos sobre a humanização dos espaços públicos.

REFERÊNCIAS

ABIKO, Alex Kenya; ALMEIDA, Marco Antônio Plácido de; BARREIROS, Marco Antônio Ferreira. **Urbanismo: história e desenvolvimento**. São Paulo: Escola politécnica da universidade de São Paulo, 1995.

ABBUD, Benedito. – **Criando Paisagens** – Ed. 4, São Paulo, 2006.

ALEX, Sun. **Projeto da praça convívio e exclusão no espaço público**. Editora Senac, São Paulo, 2008

BENEVOLO, Leonardo. **A cidade e o Arquiteto**. 2.ed. PERSPECTIVA S.A, 2004.

CAROLLO, Bráulio. **Alfred Agache em Curitiba e sua visão de Urbanismo**. 2002. Dissertação de mestrado, apresentada na Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura PROPAR / PUCPR.

CASSILHA, Gilda Amaral.; CASSILHA, Simone Amaral. **Planejamento Urbano e Meio Ambiente**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009.

CAVALHEIRO, F.; DEL PICCHIA, P.C.D. **Áreas verdes: conceitos, objetivos e diretrizes para o planejamento**. In: Anais do 1º Congresso Brasileiro sobre Arborização Urbana e 4º Encontro Nacional sobre Arborização Urbana, 1992, Vitória-ES.

CENTRO UNIVERSITÁRIO FUNDAÇÃO ASSIS GURGACZ. **Manual para elaboração e apresentação de trabalhos acadêmicos**. 2015 Disponível em: <http://www2.fag.edu.br/novo/arquivos/academico-online/manual-de-normas-2015-22.pdf>

Acessado em: 03/03/2017

CHOAY, Françoise. **O urbanismo – utopias e realidades: uma antologia**. 5.ed. São Paulo , 2003.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. Sao Paulo: Pini, 1990.



FONSECA, Rafael Faria Simoes; BLANCO, Andre. **Barcelona: de Gaudi aos grandes eventos – uma análise histórica.** Disponível em: <<http://www.unimep.br/phpg/mostraacademica/anais/4mostra/pdfs/608.pdf>> acesso: 08 de maio de 2017.

GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução.** São Paulo: Papirus, 1994.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas.** Ed. Perspectiva. São Paulo, 2010.

GUZZO, P. **Estudos dos espaços livres de uso público e da cobertura vegetal em área urbana da cidade de Ribeirão Preto . SP.** 1999. 106f. Dissertação (Mestrado em Geociências) . Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro. 1999.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.** São Paulo: Loyola, 2000.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica.** 6. ed. São Paulo: ed. Atlas, 2011.

LAMAS, José M.; RESSANO, Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LERNER, J. **Acupuntura urbana.** 4 ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

LYNCH, Kevin, 1918 - **A imagem da cidade** - tradução Jefferson Luiz Camargo. - São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades alternativas para a crise urbana.** 6ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades.** 2ª edição. São Paulo: Vozes Editora, 2003.

MACEDO, S. S. de. **Quadro do Paisagismo no Brasil.** São Paulo : FAUUSP, 1999.

MASCARÓ, Lucia, MASCARÓ, Juan. **Vegetação Urbana.** 2ª ed, Porto Alegre – RS: Mais quatro, 2005.

MATUS, Carlos. **Política, planejamento e governo.** 2.ed. Brasília: IPEA, v.1. 1996.

MOTTA, G.L.O. **Inventário da arborização de áreas verdes, utilizando um sistema hierárquico para endereço impreciso.** Viçosa, 1998. 124 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Viçosa.

NUCCI, J.C. **Qualidade ambiental e adensamento urbano.** São Paulo: Humanitas, 2001.

OLIVEIRA, C.H. **Planejamento ambiental na cidade de São Carlos (SP) com ênfase nas áreas públicas e áreas verdes: diagnóstico e propostas.** 1996. Dissertação (Mestrado em Ecologia e Recursos Naturais)- Centro de Ciências Biológicas e Saúde, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.



- REGO, Renato Leão. **O Desenho Urbano de Maringá e a Ideia de Cidade Jardim**. Rev. Scientiarum. Departamento de Engenharia Civil, Maringá, nº6, p.1569-1577, 2001.
- REGO, R. L. ; MENEGUETTI, K. S. **A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade**. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, 2011
- ROBBA, Fabio; MACEDO, Silvio Soares. **Praças Brasileiras**. 3.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.
- ROGERS, Richard. **Cidades Para um Pequeno Planeta**. Barcelona: ed. Gustavo Gili, 2001
- RUIZ, João Álvaro. **Metodologia científica: guia para eficiência nos estudos**. São Paulo: ed. Atlas, 1982.
- SABOYA, Renato. **Concepção de um sistema de suporte à elaboração de planos diretores participativos**. 2007. Tese de Doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil – Universidade Federal de Santa Catarina.
- SÁNCHEZ, Luis Enrique. **Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos**. São Paulo: Oficina de Textos, 2006
- SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 3ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- TOWS, Ricardo Luiz. **Grandes projetos urbanos como reprodução da lógica do capital em Maringá (PR)**. 2015. Tese (Pós-graduação em geografia) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá. Disponível em: <<http://sites.uem.br/pge/documentos-para-publicacao/teses/teses-2015-pdfs/RicardoTows.pdf>>. Acesso em: 10 maio 2017.
- ENTURA, Magda Maria. **O Estudo de Caso como Modalidade de Pesquisa**. Rio de Janeiro: ver, SOCERJ, 2007.
- VILLAÇA, F. – **Espaço intra-urbano no Brasil** – ed. 2, São Paulo, 2011
- ZEVI, Bruno. **Saber ver a arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.