

**CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
VICTÓRIA NÁHGILA RANNOV**

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS: PROPOSTA DE PROJETO DE
REVITALIZAÇÃO URBANA PARA CIDADE DE CASCAVEL - PR: USO DO
GRAFFITI COMO INTERVENÇÃO URBANA**

CASCAVEL

2019

**CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
VICTÓRIA NÁHGILA RANNOV**

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS: PROPOSTA DE PROJETO DE
REVITALIZAÇÃO URBANA PARA CIDADE DE CASCAVEL - PR: USO DO
GRAFFITI COMO INTERVENÇÃO URBANA**

Trabalho de Conclusão do Curso de
Arquitetura e Urbanismo, da FAG,
apresentado na modalidade Projetual, como
requisito parcial para a aprovação na
disciplina: Trabalho de Curso: Qualificação.

Professora Orientadora: Andressa Carolina
Ruschel.

**CASCAVEL
2019**

VICTÓRIA NÁHGILA RANNOV

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS: PROPOSTA DE PROJETO DE
REVITALIZAÇÃO URBANA PARA CIDADE DE CASCAVEL - PR: USO DO
GRAFFITI COMO INTERVENÇÃO URBANA**

Trabalho apresentado no Curso de Arquitetura e Urbanismo, do Centro Universitário Assis Gurgacz FAG, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação da Professora Arquiteta e Urbanista Andressa Carolina Ruschel.

BANCA EXAMINADORA

Professora Orientadora
Andressa Carolina Ruschel
Centro Universitário Assis Gurgacz
Arquiteta e Urbanista

Professora Avaliadora
Sandra Magda Mattei Cardoso
Centro Universitário Assis Gurgacz
Arquiteta e Urbanista

Cascavel/PR, 21 de maio de 2019.

*“Desde a pré-história, o homem
come, fala, dança e graffita”.*

Maurício Villaça

RESUMO

O presente trabalho busca fundamentar a ação da arquitetura e do urbanismo em relação a revitalização de centro urbano, a qual contribui com o bem-estar e a saúde da população, utilizando a intervenção da arte como fator transformador na paisagem da cidade. Diante disso propõe-se a implantação de área revitalizada para a cidade de Cascavel, Paraná. Com base na presente pesquisa, percebe-se a necessidade do ser humano de circular, recrear e de conviver em sociedade, em um espaço seguro, confortável, que traga benefícios a saúde humana. A proposta de revitalização urbana influencia diretamente no fator econômico, sustentável, cultural e social de determinado município, e a inserção da arte urbana e da vegetação, ambas com cores e texturas, podem exacerbar os sentidos humanos, proporcionando sensações e sentimentos agradáveis aos usuários.

PALAVRAS-CHAVE: Revitalização urbana. Urbanismo. Intervenção urbana. Arte urbana.

ABSTRACT

The present work seeks to justify the action of architecture and urbanism in relation to the revitalization of urban center, which contributes to the welfare and health of the population, using the intervention of art as transforming factor in the landscape of the city. Given this, it is proposed the implementation of a revitalized area for the city of Cascavel, Paraná. Based on the present research, it is noticed the need of the human being to circulate, recreate and live in society, in a safe, comfortable space that brings benefits to human health. The proposal of urban revitalization directly influences the economic, sustainable, cultural and social factor of a given municipality, and the insertion of urban art and vegetation, both with colors and textures, can exacerbate the human senses, providing users with pleasant feelings and feelings

KEYWORDS: Urban revitalization. Urbanism. Urban intervention. Urban art.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Porto Maravilha	24
Figura 2: Passeio da Avenida Rodrigues Alves - Porto Maravilha	25
Figura 3: Região Portuária - Porto Maravilha	26
Figura 4: Mural em <i>graffiti</i> - Porto Maravilha	26
Figura 5: Área verde - Porto Maravilha	27
Figura 6: Caminhabilidade urbana - Porto Maravilha	28
Figura 7: Bairro Wynwood.....	28
Figura 8: Lazer no Bairro Wynwood.....	29
Figura 9: Bairro Wynwood antes da intervenção	29
Figura 10: Bairro Wynwood depois da intervenção	30
Figura 11: Vegetação no Bairro Wynwood.....	30
Figura 12: High Line.....	31
Figura 13: Caminhabilidade no High Line.....	32
Figura 14: Descanso e convívio no High Line	32
Figura 15: Estrutura e bancos no High Line.....	33
Figura 16: Vegetação no High Line	34
Figura 17: Localização de Cascavel	35
Figura 18: Terreno de intervenção.....	36
Figura 19: Zoneamento da área de intervenção.....	37
Figura 20: Índices urbanísticos ZFAU-SUOC 1 e ZFAU-SP	37
Figura 21: Índices urbanísticos ZFAU-SUOC 2	38
Figura 22: Áreas abandonadas.....	38
Figura 23: Áreas abandonadas.....	39
Figura 24: Áreas verdes degradadas	39
Figura 25: Áreas verdes degradadas	40
Figura 26: Programa de necessidades	41
Figura 27: Setorização	42

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA E SUPORTE TEÓRICO	13
1.1 HISTÓRIA DAS CIDADES	13
1.2 URBANISMO E PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL	14
1.2.1 Carta de Atenas	16
1.3 REVITALIZAÇÃO URBANA E INTERVENÇÃO URBANA	17
1.3.1 História do <i>graffiti</i>	17
1.3.2 Os benefícios da intervenção do <i>graffiti</i> para a cidade e a sociedade	19
1.4 PAISAGEM URBANA	20
1.4.1 Mobiliário urbano	21
1.4.2 Sustentabilidade	21
1.4.3 Mobilidade urbana	22
1.4.4 Caminhabilidade urbana	23
2 CORRELATOS	24
2.1 PORTO MARAVILHA	24
2.1.1 Aspectos funcionais	25
2.1.2 Aspectos formais	26
2.1.3 Aspectos ambientais	27
2.2 BAIRRO WYNWOOD	28
2.2.1 Aspectos funcionais	28
2.2.2 Aspectos formais	29
2.2.3 Aspectos ambientais	30
2.3 HIGH LINE	31
2.3.1 Aspectos funcionais	31
2.3.2 Aspectos formais	32
2.3.3 Aspectos ambientais	33
2.4 ANÁLISE DOS CORRELATOS	34
3 DIRETRIZES PROJETUAIS	35
3.1 A CIDADE	35
3.2 TERRENO	36
3.2.1 Análise do terreno	38
3.2.2 Análise do entorno	39

3.3 CONCEITO	40
3.4 PROGRAMA DE NECESSIDADES	41
3.5 SETORIZAÇÃO	42
CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
REFERÊNCIAS	44
ANEXOS	48

INTRODUÇÃO

Tendo como assunto a revitalização urbana e a temática de como o *graffiti* influencia na valorização e no embelezamento das cidades, o presente trabalho tem como propósito fundamentar teoricamente e examinar a viabilidade de implantação de projeto de revitalização urbana para a cidade de Cascavel, localizada no estado do Paraná.

O trabalho está inserido no grupo de pesquisa de intervenções na paisagem urbana, na linha de pesquisa de arquitetura e urbanismo, tendo como premissa as boas áreas de convívio e de descanso, buscando evidenciá-las e torná-las um atrativo na cidade, aproximando assim as pessoas da arte e da natureza, visando proporcionar uma vida mais saudável e bem-estar para a população.

A justificativa do projeto se apresenta pela importância e relevância da temática devido a carência de locais de convívio relacionados à arte existentes para a população nos dias atuais, algo que se estende para a cidade de Cascavel. Assim, visando renovar e obter um melhor uso de determinada área urbana da cidade com intuito de agir diretamente no cotidiano e na valorização da cidade, o projeto a ser fundamentado na presente pesquisa busca melhorar tanto a qualidade de vida local quanto fatores econômicos, culturais, sociais e sustentáveis.

A escolha da cidade de Cascavel – PR se dá pela mesma ser o centro da região Oeste do estado, apresentando-se ainda em constante crescimento e valorização, onde cada vez mais pessoas migram para o município em busca de oportunidades e por tudo que a cidade tem a oferecer. Pensando nisto, a proposta é que a população tenha uma área de convívio social confortável, estimulando a caminhabilidade e humanizando a área urbana de intervenção que, com a inserção do *graffiti*, faz desse local de revitalização uma galeria a céu aberto.

O problema de pesquisa foi estabelecido pelo seguinte questionamento: “Como a arquitetura e o urbanismo em Cascavel auxiliam na humanização e valorização da cidade e como o *graffiti* pode transformar sua paisagem urbana?” Dessa maneira, como hipótese é dito que uma arquitetura e um urbanismo pensados e voltados para a humanização e valorização das cidades se mostram de suma importância para a renovação destas. Já quanto ao *graffiti* na paisagem urbana, defende-se que o mesmo tem o potencial de transformar espaços públicos em áreas de convívio e lazer com conforto, agradabilidade e arte, gerando também impactos positivos na vizinhança.

Assim, o trabalho tem como objetivo geral elaborar uma fundamentação teórica e um projeto na cidade de Cascavel - PR quanto à temática, utilizando o *graffiti* como intervenção e elemento urbano. Quanto aos objetivos específicos do trabalho, estes se dão por: (i) levantamr bibliografia sobre urbanismo, revitalização urbana e arte urbana; (ii) analisar casos que o *graffiti* age positivamente no contexto urbano; (iii) compreender a linguagem urbana de Cascavel, Paraná; (iv) apresentar proposta projetual de revitalização e intervenção urbana para a cidade de Cascavel, Paraná.

A pesquisa desdobrou-se a partir do seguinte marco teórico:

Há um potencial inerente no trabalho com elementos estéticos e visuais. Para quem anda pela cidade, belos espaços, detalhes cuidadosamente planejados e materiais genuínos proveem experiências valiosas em si, e também acrescentam uma camada extra de valor para as outras qualidades que a cidade tenha a oferecer (GEHL, 2015, p. 178).

Com tais características apresentadas, o presente trabalho expõe as seguintes metodologias: a metodologia bibliográfica, a metodologia de observação e a metodologia projetual.

Para Lakatos e Marconi (2001), a pesquisa bibliográfica se refere a levantamentos de toda e qualquer bibliografia já publicada, seja ela em livros ou revistas, tendo como finalidade proporcionar ao pesquisador tudo o que já foi abordado e escrito pelo assunto selecionado.

Lakatos e Marconi (2001) discorrem que o método de observação é a possibilidade que o pesquisador tem de extrair informações por meio de análise, podendo assim observar certos locais e situações.

Já segundo Righetto (2007), pela metodologia projetual é possível transformar ambiente em lugar utilizável pelo homem ou proporcionar uma nova aparência a ele. Ainda para Righetto (2007), o processo de desenvolvimento da metodologia projetual é seguido por etapas, onde primeiro deve ser feito o plano de necessidades; segundo os desenhos em croquis - descrevendo onde será o inserido ou implantado o projeto, o partido arquitetônico a ser seguido e a reformulação do desejo do arquiteto que atenda aos desejos dos outros -; em seguida se faz o pré-dimensionamento - que é o chamado de anteprojeto o qual inicia o procedimento de comunicação projetual -; a próxima etapa é a de execução a qual envolve plantas, cortes, esquemas, elevações, perspectivas para então concluir com o projeto com os elementos que ajuda na compreensão do projeto, elementos esses textuais, como memorial justificativo e descritivo do projeto, tabelas e gráficos também ajudam na compreensão do mesmo.

A partir do conteúdo apresentado, a próxima etapa da pesquisa é de reunir informações sobre o local escolhido para implantação do projeto e a intenção projetual, mostrando dados e justificando a finalidade da pesquisa.

1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA E SUPORTE TEÓRICO

O presente capítulo a ser apresentado visa proporcionar uma fundamentação e embasamento teórico para o trabalho em questão, apresentando temas de relevância para a pesquisa e elaboração projetual, tais como conteúdos quanto à história das cidades, quanto ao urbanismo e planejamento urbano, quanto ao conceito de revitalização urbana e seus benefícios, quanto à paisagem urbana e suas funções e melhorias nas cidades, entre outros assuntos, visando assim um bom entendimento dos tópicos apresentados para futuras análises a serem elaboradas.

1.1 HISTÓRIA DAS CIDADES

Benevolo (2003) aponta que os arqueólogos escavam e estudam materiais que são vestígios dos primeiros homens, estudos que nos ajudam a identificar a habitação primitiva na era paleolítica. Tais habitações eram muito mais do que apenas um abrigo na natureza, pois na era neolítica a natureza já estava sendo transformada por projetos humanos, como áreas de cultivo, áreas de abrigo dos homens e animais e depósitos para guardar alimento por um longo período.

Assim, a cidade nasce da aldeia, uma aldeia que evoluiu conforme as necessidades do homem. Com a evolução do homem neolítico o qual já sabia cultivar alimentos, utilizar o metal, a roda, já usava carros puxados pelos bois, utilizavam animais para carregar cargas, já sabiam que precisavam encontrar lugares férteis, gerando uma cidade sobre o campo (BENEVOLO, 2003).

A era do bronze na Grécia já se encontra divisões de classes como periferia e principais estados independentes, que eram divididos por um grande número de famílias guerreiras. Esses estados eram ricos e comandavam o comércio marítimo. Com essa evolução subsequente a economia já gira em torno do ferro, alfabeto, moeda e a geografia (BENEVOLO, 2003). Na Grécia em meados de V a.C. as cidades eram divididas em três partes, as áreas privadas, onde estavam as moradias, todas elas estruturalmente iguais mas em diferentes tamanhos, a segunda área era a sagrada, ou seja, templos de adoração e culto aos deuses e a terceira área é a pública de convívio, destinadas a fins políticos (BENEVOLO, 2003).

Segundo Benevolo (2003), nos séculos VII E VI a.C. a sociedade romana implantava infraestrutura, como pontes, estradas e muros de proteção territorial. Onde as cidades eram construídas seguindo uma ordem.

Na idade média as cidades crescem com caráter social e de organização e algumas se destacam como Londres e Paris tornando – se grandes metrópoles (BENEVOLO, 2003).

Benevolo (2003) discorre que no século XVIII, Londres já apresenta problemas característicos da sociedade contemporânea, os quais antecedem a revolução industrial.

A revolução industrial muda os acontecimentos na Inglaterra do século XVIII e vários fatores faz com que ela reflita no resto do mundo, fatores como o crescimento populacional, aumento da produção e dos bens produzidos, aumento demográfico, o desenvolvimento dos meios de comunicação que permitiam a mobilidade, os pensamentos políticos de desvalorização ao ambiente construído sem planos urbanos. Esse ambiente sem ordem é chamado de cidade liberal, onde não existia desenvolvimento econômico e nem regras urbanísticas. Para concertar a desordem pós cidade liberal, e de reorganizar as cidades europeias que serviriam de espelho para todas as outras cidades do mundo. As principais iniciativas era de haver administração pública, que deveria fornecer rede de saneamento básico, estabelecer linhas de recuos, qual dividia o espaço público do espaço privado (BENEVOLO, 2003).

Benevolo (2003) diz que as cidades modernas tinham como principal objetivo ter sensatez no ambiente construído e surgiam sob 4 pontos funcionais de organizar a cidade, área de habitar, área de trabalhar, área de circular e área de recrear, plano que tem como intuito principal estabelecer regras pensando na necessidade e qualidade de vida dos habitantes.

O autor ainda ressalta que é necessário rever o que acontece nos países desenvolvidos e controlar os projetos urbanos, para que supram as necessidades reais da população e cultive um ambiente melhor para se viver (BENEVOLO, 2003).

1.2 URBANISMO E PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL

Santos (1996) diz que o espaço geográfico deve ser compreendido como forma – conteúdo, que é composto por sistema de objetos e ações, o espaço é entendido a partir das necessidades do homem em criar e recriar o espaço.

Oliver (2010) afirma já existiam cidades há milhares de anos que viviam em sociedade, cada uma com modos de produção e cultura diferentes, porem a importância das cidades aumentou perante dois períodos históricos, o primeiro foi no final da Idade Média

causadas pelas mudanças do feudalismo para o capitalismo, e o segundo período é marcado pela Revolução Industrial na formação do capitalismo.

A Revolução Industrial fez com que várias pessoas migrassem do campo para a cidade, ocasionando problemas de desordem nas cidades europeias, gerando crescimento impulsivo, esse crescimento resultou na produção capitalista, utilizando de novas ações urbanísticas, uma dessas ações era a necessidade de circular e locomover (KOHLSDORF, 1985).

A Revolução Industrial refletiu no mundo inteiro e, para Oliver (2010), a Revolução Industrial reflete no Brasil depois da crise da República Velha (1889 – 1930) que apesar de todas as mudanças que estavam acontecendo, o país ainda era basicamente rural.

A crise de 1929 e a Segunda Guerra mundial causou uma expansão da indústria nacional, por conta da interrupção do abastecimento que vinha do exterior. Já na República Nova, o Brasil começa a sentir os efeitos causados pela industrialização nacional (OLIVER, 2010).

Para Villaça (1999) o planejamento urbano no Brasil teve três períodos notáveis de importância no planejamento, os períodos são de: 1875 – 1930; 1930 – 1990; 1990 em diante.

Uma importante manifestação do planejamento urbano no Brasil foi o Plano Agache no Rio de Janeiro em 1930, sendo esta a primeira ação de plano urbanístico no país com intuito de melhoramento das vias, embelezamento e higiene do meio urbano. Em relação ao termo plano diretor, este se difunde somente na década de 1940, ressaltando-se ainda que o mesmo foi substituído por outros nomes até a década de 1960, onde passou pelo período de ditadura e o nome original só retorna durante a constituição de 1988 (VILLAÇA, 1999).

No governo de Juscelino Kubitschek que teve início no ano de 1955, a cultura da cidade ganha novos valores e padrões, tornando-se importantes como centros de produção e desenvolvimento, essas transformações para uma sociedade urbana do Brasil acontece por meio de alguns processos, o primeiro processo é influência de ações capitalistas no campo, causando a migração dos camponeses para as cidades em busca de trabalho, a segunda é o fato que na cidade as pessoas tinham melhor condições de serviços sanitários e de saúde, o terceiro processo se direciona ao fator da expansão das fronteiras agrícolas, onde as classes já atingidas pelos dois primeiros processos, migram para em procura de novas terras, e o quarto processo é pelo que a cidade pode oferecer, trabalho, melhores condições de vida na questão de valores e pelos meios de comunicação. O autor conclui afirmando que no ano de 1970, um terço da população brasileira, já não estava residindo no mesmo lugar que nasceu (OLIVER, 2010).

Para Souza (1988), no início da década de 1980 o endividamento e a crise econômica, o planejamento e regulamentos perdem a força.

Villaça (1999) afirma que no final da década de 1980, perante a Constituição de 1988, novas possibilidades apareceram, apresentando avanços no Plano Diretor.

Na década de 1990 em diante, apresenta-se uma nova visão sobre o Plano Diretor, sendo estes planos de direito e democratizando a gestão urbana, podendo ser acompanhadas pelo poder municipal, tornando os municípios unidades de planejamento do espaço, passando a responder mais rápido a necessidade da população (RODRIGUES, 2005).

1.2.1 Carta de Atenas

Em 1933 arquitetos e membros do CIAM – Congresso Internacional de arquitetura moderna, elaboraram a carta de Atenas, um documento onde foi estabelecidas regras de adaptação do crescimento urbano, com base nas necessidades principais dos usuários, essas necessidades eram a de habitar, trabalhar, circular e recrear (LE CORBUSIER, 1993).

Para Le Corbusier (2000) é essencial que as moradas tenham um prolongamento, tendo este prolongamento dois caracteres: o primeiro é o material, como abastecimento e saneamento básico, já o segundo caráter se refere a questão espiritual e de necessidades do entorno, como escolas e creches, intervindo assim no tempo e distância, sendo uma vantagem para o usuário.

A zona de trabalho deveria ser longe da zona de habitar, local de locação de fabricas, pensando na rapidez e eficácia na execução do trabalho, melhorando a circulação e diminuindo o fluxo dos usuários do centro urbano, organizando assim um local confortável, que o trabalho não seja visto como algo ruim ou penoso (LE CORBUSIER, 2000).

A necessidade do homem de lazer, a qual se define em áreas de lazer, onde possam ser usadas nas horas livres, como parques, praças, áreas para práticas de esportes e cultura, a qual melhora a qualidade de vida dos usuários (LE CORBUSIER, 2000).

O primeiro intuito da zona de circulação é a de organizar a velocidade natural do homem, e a velocidade das maquinas, que são os automóveis, ônibus, bicicletas e motocicletas. É um prolongamento da zona de habitar, trabalhar e recrear, estabelecendo o contato seguro entre elas (LE CORBUSIER, 2000).

1.3 REVITALIZAÇÃO URBANA E INTERVENÇÃO URBANA

O conceito de revitalização de centro urbano é um ato estratégico de reverter degradações dos espaços físicos, obtendo melhorias no espaço onde vive uma sociedade (GUERRA; *et. al.*, 2005).

Segundo Bezerra e Chaves (2014) o crescimento acelerado das cidades vem ocasionando inúmeros problemas para a sociedade, onde não existe mais locais para construir, o crescimento acelerado gera problemas no planejamento, o qual não atende à demanda, além de problemas de desvalorização, mau uso e marginalização de áreas.

Para Brasil (2011) a revitalização urbana é um ato de ir além de suas fronteiras, utilizando toda pluralidade do meio urbano, visando o consumo ideológico, social, político, cultural e econômico, utilizando da criatividade para a valorização do espaço.

No meio urbano a rua é o principal espaço urbano e esse espaço deve ser projetado de maneira sensível para atender a necessidade da população e cumprir sua função. Função essa que vai além de transitar em velocidade com o intuito de chegar mais rápido em determinado local, com o aumento do número de auto moveis nos centros urbanos as pessoas não tem segurança e nem locais para exercer outras funções que a rua tem, que é a função social e cultural, e se forem planejados de maneira sensível se tornam espaços compartilhados, promovendo melhor uso do meio urbano, facilitando a mobilidade, trazendo segurança para que o convívio social aconteça (TELLA; AMADO, 2016).

Para Imbroisi (2016) a manifestação de intervenção urbana tem o propósito de transmitir mensagens e transformar o cotidiano das pessoas que utilizam determinado local, promovendo embelezamento dos centros urbanos e aproximando a sociedade da arte.

Na década de 1960, os artistas tem a necessidade de expandir os espaços dos museus e galerias, levando a arte para o meio urbano, inserindo um diálogo com o espaço urbano e o espectador. Diferente das pessoas que vão até galerias e museus para ver arte, já sabendo que vão encontrar arte, o espectador da intervenção artística visual, geralmente é pego de surpresa no seu cotidiano por uma experiência artística, a qual promove um rompimento de barreiras entre a arte e a sociedade e traz vida a cidade (SILVA; SOUZA, 2012).

1.3.1 História do *graffiti*

Para Gitahy (2012) a marca mais encantadora que o homem pode deixar através do tempo que mostra a sua passagem pelo planeta é a arte.

O primeiro indicio de arte na humanidade é a arte rupestre em 75.000 a.C., onde os povos antigos utilizavam pigmentos para pintar em rochas as atividades realizadas pelo povo que ali habitava, reproduzindo atos como a caça, a pesca, os animais e o esqueletos humanos, chamados de pinturas em raio x (FARTHING, 2010).

As tumbas dos faraós apresentavam pinturas murais, as quais narravam os fatos, descreviam em forma de desenhos e textos o que tinha acontecido naquele período. Na China, na Índia e em todos os povos do extremo oriente e mediterrâneo, as pinturas murais eram vistas nas superfícies da arquitetura, eram encontradas em cúpulas de igrejas e palácios (GITAHY, 2012).

O *graffito* é uma palavra de origem italiana, significa inscrições ou desenhos dos tempos antigos, riscados de carvão em paredes ou rochas. O *graffiti* é o plural de *graffito*, que significa a técnica no muro e também refere aos desenhos (GITAHY, 2012).

Rink (2015) afirma que o termo “*graffiti*” foi escolhido pelos artistas urbanos, para diferenciar a arte urbana dos demais significados que a palavra grafite tem, como por exemplo, desenho feito a lápis ou o grafite que a dentro do lápis.

Segundo Gitahy (2012) em 1950 começou a surgir vários murais em fachadas de edifícios na região central de São Paulo, murais que narravam a história da arte brasileira, já era o início do *graffiti* como arte contemporânea, expressão artística e humana no Brasil.

O movimento do *graffiti* passa por fases, antes de existir a comercialização de tinta spray no Brasil, utilizando de técnicas de tinta látex e rolinho, até aparecer a tinta spray no comércio brasileiro em 1960, em 1970 é considerada linguagem artística e em 1980 ganha seu espaço na mídia, em novelas e jornais, chegando a Bienal. A arte urbana não tem como única técnica o uso de tinta spray, e sim canetões, tinta látex, rolinho e pincel, o *graffiti* é a arte que se encontra na rua, onde não é um organismo individual, é a arte para todos. O *graffiti* não usa como suporte apenas os muros e paredes de edifícios, e sim utiliza da cidade como um todo, podendo haver arte em calçadas e viadutos. Em contraposição essa arte expressa humor e uma totalidade de sentimentos e histórias, tendo um contraste diferente dos anúncios, *outdoors* e de toda a propaganda inserida nos centros urbanos (GITAHY, 2012).

Para Gitahy (2012) todo movimento artístico representa uma parte da história, e é realizada por um indivíduo que está inserido dentro do contexto da história, seja social, econômico ou cultural. Ainda segundo Gitahy (2012), o movimento artístico do *graffiti* está ligado a dois tipos de linguagem. A linguagem de caráter estético, a qual engloba expressões figurativas e plásticas, na utilização de traços e formas, produzindo arte de criações próprias ou reproduzindo releituras de imagens. A linguagem conceitual é composta por um estilo que

faz da arte uma discussão dos valores sociais, dos acontecimentos políticos, da situação econômica presente em determinado tempo, e faz essa releitura de forma irônica e humorada, o conceito do *graffiti* é de democratizar a arte, tornando-a parte da sociedade, sem que aja distinção de raça, crenças ou classe social, fazendo com que a cidade seja uma galeria a céu aberto, pois os museus são quase inacessíveis para algumas pessoas.

O *graffiti* é a arte voltada para a grande massa, em um contexto do pós-modernismo, essa arte conversa com a cidade o tempo todo, como significado de expansão que exerce além de comunicação, a interatividade da cidade com o indivíduo que ali habita, que ativa o imaginário humano e que embeleza a cidade (GITAHY, 2012).

1.3.2 Os benefícios da intervenção do *graffiti* para a cidade e a sociedade

De acordo com Farthing (2010), na história da humanidade toda sociedade já existente, independente de qual foi o nível de existência material, de poder social e econômico, jamais deixou de produzir arte, o que as tornam diferentes é a sua cultura.

Fischer (1987) afirma que a arte jamais foi uma produção individual, mas se caracteriza por sua coletividade, onde o ser humano inserido em uma sociedade utiliza a necessidade de se expressar e de dialogar entre si, e para o artista a arte, não é apenas um objeto belo e decorativo, a arte é a reprodução do que o artista vive, sente e pensa.

Ainda para Fischer (1987) função social do artista é de ser representante de uma sociedade, utilizar dos fatos, acontecimentos e a realidade que se emprega a determinado tempo na história e retrata em suas obras.

Segundo Cork (2010) com o passar do tempo, mais pessoas de mundo inteiro percebem a existência da arte, seja em galerias ou museus com a arte antiga, mas também promove artistas contemporâneos e suas novas obras, e gera muita admiração e interesse do público, causando uma conexão imediata entre a obra e o público e quando o público permite ser encantado pela arte, e está aberto a essa experiência de entrar em seu mundo imaginário ou real, ele permite que a arte e o artista inspirem a existência humana.

Gehl (2015) ressalta que a arte faz contribuições para a qualidade do meio urbano, sendo eles esculturas, monumentos, fontes, detalhes nas construções e a arte relata eventos importantes e a cultura de uma sociedade.

Para a autora Rink (2015) a arte urbana pode ser percebida como elementos de uma sociedade democrática, onde o observador também participa, ajudando a formar um

imaginário conjunto, influenciando nos significados urbanos existentes, sendo possível que a população possa desfrutar dessa ação urbana coletiva, sendo assim uma ação social.

Segundo Vygotsky (1998) o processo criativo tanto do artista quanto da parte do espectador, por meio do ato imaginativo, pode-se criar algo diferente e novo no mundo, e para que isso possa existir é necessário que aja sentimento.

A psicologia humana tem três aspectos fundamentais, que é a percepção, imaginação e o sentimento, quando a imaginação e os sentimentos podem ser transformados em arte, se torna uma ação cultural e psicológica, quando alguém exercer algum procedimento criativo para a sociedade, está consecutivamente gerando o desenvolvimento cultural (RINK, 2015).

Woodward (2009) diz que identidade e a subjetividade de um local estão unidos, pois a subjetividade está relacionada aos sentimentos e pensamentos, na compreensão de símbolos de uma sociedade, já a identidade de um local é a produção de símbolos criados por pessoas e pela sua cultura, e o *graffiti* aplica símbolos no cenário urbano produzindo uma identidade para o local.

Os desenhos inseridos na paisagem urbana tem o poder de modificar a monotonia dos lugares de diferentes formas, uma delas é a ação de criar e recriar uma estética harmoniosa e atraente, valorizando e embelezando os locais de passeio dos centros urbanos (RINK, 2015).

A maioria dos objetos de arte tradicionais – quadros, esculturas, tapeçarias etc. – acaba confinada a uma elite. O *graffiti*, ao contrário, invade os espaços públicos e abertos, incorporando sem cerimônia a paisagem urbana que o cerca: calçadas, postes, prédios, hidrantes... É como se todos os elementos da rua fossem partes da mesma obra (KENSKI, 2002, p. 01).

Rodrigues (2013) afirma que o atrativo turístico é um acontecimento ou um objeto e obra inseridos em determinado local, sendo assim o *graffiti* além de transformar a paisagem urbana, pode torna-la em um ponto turístico, atraindo o público para esse local, trazendo benefícios como a valorização, embelezamento e favorecendo o fator econômico do local.

1.4 PAISAGEM URBANA

Segundo Cullen (1983) o objetivo de organizar os elementos de uma cidade, é de causar um impacto nas pessoas, esse primeiro impacto, ele chama de óptica, que se dá quando uma pessoa pode atravessar uma cidade e a paisagem urbana se torna uma surpresa, a visão serial. Cullen (1983) ainda diz que o cérebro humano é estimulado pelo contraste, o qual observa a perspectiva visual de forma emergente.

Se os centros urbanos fossem projetados sob a óptica do usuário, mesmo que se estiver de automóvel ou a pé, a cidade se transformaria em uma experiência de conexão com o meio ambiente, tendo a paisagem urbana como a arte de organizar e reunir todos os elementos que existem na cidade, e isso enquanto conjunto pode causar impactos emocionais no espectador (CULLEN, 1983).

O conteúdo da cidade tem relação com o seu todo, englobando este, de maneira geral, as suas cores, escalas, texturas, estilos, a natureza e tudo que o torna individual (CULLEN, 1983).

Alguns elementos que contribuem diretamente na paisagem urbana de uma cidade ou localidade se dão por diferentes aspectos, tais como o mobiliário urbano, a sustentabilidade do meio urbano, a mobilidade urbana e a caminhabilidade (CULLEN, 1983).

1.4.1 Mobiliário urbano

O termo mobiliário urbano é usado para identificar os elementos que ocupam um espaço, e que atendem objetivos estéticos e funcionais, esses elementos costumam apresentar uma personalidade do local que está inserido (TESSARINE, 2008).

Os materiais que fazem parte do conjunto do mobiliário urbano são postes, bancos, coberturas, abrigos, pontos e paradas de ônibus, cabines telefônicas, totens informativos, monumentos, chafarizes, sanitários públicos, fontes luminosas, entre outros elementos que facilitam as ações humanas para trabalhar, habitar, recrear e circular (FERRARI, 2004).

Segundo Lamas (2000), mobiliários urbanos são elementos que contribuem para o conforto e lazer de uma sociedade, proporcionando segurança, informação, cultura e permitindo que haja convivência social no meio urbano.

Baratto (2013) ressalta que o mobiliário urbano deve cumprir a sua função, mas não existe razão para que estes não recebam tanta atenção, uma vez que é possível se criar mobiliários urbanos que sejam uma obra de arte, contribuindo para a estética da cidade e tornando o dia a dia urbano mais interessante.

1.4.2 Sustentabilidade

Para Farr (2013) o urbanismo sustentável é redesenhar um ambiente urbano de forma que garanta a qualidade de vida dos habitantes e usuários do meio urbano, gerando vida saudável e sustentável.

O urbanismo sustentável está ligado com a prestação de serviços públicos, como o transporte público, e visa também a promoção de espaços caminháveis pela cidade, onde os usuários possam ir a pé fazer suas atividades diárias, como ir ao trabalho, comércio e escolas. A sustentabilidade se direciona a serviços que estão à disposição gratuita para os usuários, tais serviços que são oferecidos pela natureza, como a luz do sol, a água, o oxigênio as plantas que geram o conforto das sombras e também alimentos aos humanos (FARR, 2013).

O foco de uma sustentabilidade social é a de dar a todas as pessoas oportunidades de acesso ao espaço público e a se movimentar pela cidade. Além de tornar o espaço público acessível para todos os indivíduos, a sustentabilidade social prioriza por um espaço convidativo, promovendo encontros organizados ou não, tornando a cidade um ambiente vivo, onde as pessoas possam sair dos condomínios fechados para viver essa experiência urbana (GEHL, 2015).

A necessidade de espaços urbanos acessíveis e amplos para o convívio da sociedade existe a um longo período da história, desempenhando o papel de função gregária da vida cultural, social e comercial da cidade. Os parques públicos de lazer e convívio visam minimizar o processo de degradação ambiental e proporcionar qualidade de vida e convívio social para a população (RICHTER, 2013).

A vegetação no centro urbano gera benefícios à cidade, além de também filtrar a radiação solar, suavizando as temperaturas e sombreando o espaço urbano, aumentando ainda o nível de umidade do ar que, por sua vez, proporciona melhor conforto térmico respiratório, visto que áreas arborizadas permitem a permeabilidade das águas no solo, fazendo que chegue facilmente aos lenções freáticos (MELAZO, 2005).

Cullen (1983) ressalta que entre vários elementos naturais que estão inseridos na paisagem urbana, a árvore se destaca, ela é uma presença viva que habita entre nós.

1.4.3 Mobilidade urbana

Segundo Januário (1995) a mobilidade urbana é a condição que atinge a possibilidade de deslocamento da sociedade e de cargas no espaço urbano, realizada por transporte e circulações que tem em vista a melhoria de fácil acesso de todos.

O grande fluxo de carros na rua é um ponto negativo, causando impacto na funcionalidade da cidade. As ruas são feitas também para os pedestres, e todas as ruas deveriam ter calçadas onde a população, seja ela adultos, idosos, crianças, pessoal que portam

algum tipo de dificuldade, possa percorrer o trajeto com conforto e segurança (CHIAPETTA, 2013).

O ato de caminhar, é como uma descoberta, e tudo é descoberto por nós quando estamos andando a pé. O caminhar é muito mais do que apenas andar na cidade, mas é o contato das pessoas com outras pessoas, vivendo a cidade, utilizando o que ela tem a oferecer, como, mobiliário urbano, as praças e parques, além de melhorar a qualidade de vida (GEHL, 2015).

1.4.4 Caminhabilidade urbana

Há um longo período de tempo o caminhar não significa simplesmente ir a algum lugar específico, desde a antiguidade o caminhar era uma experiência de descoberta, sendo ela um esforço físico de longa ou curta distância, proporcionando um prestígio encantador da paisagem ao se percorrer ao destino (SENNETT, 2018).

Para Gehl (2015) a busca pela qualidade de vida no meio urbano se inicia pensando nas atividades humanas universais, onde as cidades devem proporcionar condições em que os usuários possam caminhar, parar para observar, olhar, sentar, ouvir e falar.

Existem fatores que influenciam no caminhar, tais como a qualidade e as condições do percurso, incentivando assim a população a caminhar, visto que quando se tem um percurso agradável e confortável e um percurso livre de impedimentos onde não há necessidade de desviar, os caminhos também facilitam o deslocamento de quem porta de necessidades especiais, seja estes cadeirantes, idosos ou até mesmo pessoas com carrinhos de bebê (GEHL, 2015).

O caminhar se torna mais agradável quando se tem coisas interessantes para ver e para vivenciar, uma dessas experiências interessantes são os parques, as árvores, o mobiliário urbano, entre outros, ajudando estes a diminuir o cansaço do trajeto, fazendo com que a população caminhe pelo espaço urbano (GEHL, 2015).

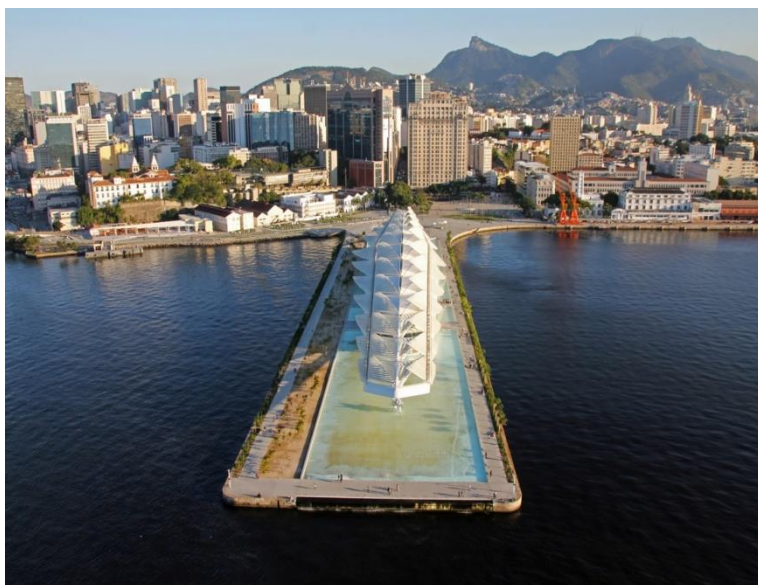
2 CORRELATOS

O presente capítulo tem como referência de estudo três diferentes correlatos, sendo estes: o Porto Maravilha no Rio de Janeiro, a revitalização e intervenção artística do Bairro Wynwoodm em Miami, na Flórida e a High Line em Nova York. Estas obras mencionadas conceituam e colaboram para a presente proposta de revitalização urbana para cidade de Cascavel, Paraná. Diante disso, apresentam-se análises e fundamentação teórica quanto aos aspectos funcionais, formais e ambientais das obras citadas, visando assim uma melhor compreensão das mesmas.

2.1 PORTO MARAVILHA

O Porto Maravilha (figura 1) se baseia no projeto de renovação urbana da região portuária do Rio de Janeiro, sendo realizado com intuito de recuperar a infraestrutura urbana local, proporcionando melhorias na mobilidade urbana, uma recuperação e preservação ambiental, uma preservação da história e da cultura da sociedade brasileira, entre outros pontos (PORTO MARAVILHA, 2015).

Figura 1: Porto Maravilha



Fonte: PORTO MARAVILHA, 2015.

Além dos elementos mencionados, a obra do Porto Maravilha visou também estimular a atração de novos moradores, novas atividades e novas empresas para a região, favorecendo

dessa maneira a economia local que engloba parte da região central da cidade do Rio de Janeiro e os bairros de Santo Cristo, Gamboa e Saúde (PORTO MARAVILHA, 2015).

2.1.1 Aspectos funcionais

Funcionalmente, destaca-se que a intervenção urbana do Porto Maravilha tem como objetivo promover humanização do centro e da região portuária de maneira geral, buscando estabelecer um ambiente adequado onde a população possa morar, trabalhar e recrear (PORTO MARAVILHA, 2015).

Ressalta-se que, historicamente, regiões portuárias se apresentam como regiões esquecidas e degradadas, pelo fato de se apresentarem como portas de entradas de negros e escravos no início da formação do Brasil, estendendo-se tal aspecto periférico. Assim, com a intervenção do Porto Maravilha se buscou proporcionar para a região um espaço sem desigualdade social, com segurança e sem maiores deslocamentos, gerando impacto positivo na mobilidade urbana com passeio público no eixo da Avenida Rodrigues Alves (figura 2), tendo aproximadamente 650,00 metros quadrados de calçadas e 17 km de ciclovias, melhorando a qualidade de vida dos usuários (ARRAES; SILVA, 2014).

Figura 2: Passeio da Avenida Rodrigues Alves - Porto Maravilha



Fonte: PORTO MARAVILHA, 2015.

2.1.2 Aspectos formais

Em relação aos aspectos formais, a área da região portuária do Porto Maravilha é composta por 5 milhões de metros quadrados (figura 3) que abrigam construções do período colonial brasileiro até o início do período da República, envolvendo obras de valor histórico e cultural da sociedade brasileira e obras que têm influência indígena, europeia e africanas (ARRAES; SILVA, 2014).

Figura 3: Região Portuária - Porto Maravilha



Fonte: PORTO MARAVILHA, 2015.

Destaca-se ainda quanto ao aspecto formal da região que o maior mural de arte urbana do mundo feito pelo grafiteiro Kobra se encontra na mesma (figura 4). O mural se chama “Todos somos um” e a obra contém 2,5 mil metros quadrados. Na obra o artista retratou cinco rostos que representam os povos nativos de cada continente e também os cinco arcos olímpicos, que representam a importância do respeito perante as diferenças, sejam estas culturais, raciais ou religiosas (BARTHOLINI, 2016).

Figura 4: Mural em *graffiti* - Porto Maravilha



Fonte: BARTHOLINI, 2016.

2.1.3 Aspectos ambientais

Analisando os aspectos ambientais no Porto Maravilha, estes englobam a requalificação para um ambiente urbano saudável com novas redes de infraestrutura urbana e um sistema viário e de coleta e prestações de serviços urbanos. Dentre os principais serviços encontrados na região portuária se destaca a preservação e manutenção das áreas verdes (figura 5), composta por 15 mil árvores que colaboram no conforto térmico e ambiental da região (ARRAES; SILVA, 2014).

Figura 5: Área verde - Porto Maravilha



Fonte: PORTO MARAVILHA, 2015.

Além disto, com a intervenção em estudo, a região portuária também passou a contar com qualidade no mobiliário urbano, na iluminação pública e em vias para pedestres, trazendo segurança para os indivíduos e promovendo atividades feitas a pé pelos usuários (figura 6), reduzindo assim o número de veículos e consecutivamente a poluição do ar e poluição sonora, gerando bem-estar e qualidade de vida (ARRAES; SILVA, 2014).

Figura 6: Caminhabilidade urbana - Porto Maravilha



Fonte: PORTO MARAVILHA, 2015.

2.2 BAIRRO WYNWOOD

O Bairro Wynwood (figura 7) se localiza na cidade de Miami, nos Estados Unidos, e teve seu cenário transformado por um projeto de revitalização e renovação urbana no ano de 2013 (BARBERO, 2017).

Figura 7: Bairro Wynwood



Fonte: NUNES, 2017.

2.2.1 Aspectos funcionais

No início da década de 1920 o Bairro Wynwood se caracterizava por uma região violenta onde era comum tráfico de drogas e prostituição, sendo organizado o mesmo por gangues e, portanto, se dava por um local perigoso distante do centro da cidade e que não apresentava dinâmica urbana e nem a circulação de pessoas (BARBERO, 2017).

Entretanto, a revitalização de 2013 mudou completamente sua funcionalidade, sendo hoje o Bairro Wynwood uma especialidade divertida, alegre e movimentada da cidade de Miami, apresentando-se até mesmo como um ponto turístico e abarcando todos os públicos, promovendo espaços como restaurantes e bares, bem como áreas de convívio e lazer (figura 8) (NEVES, 2016).

Figura 8: Lazer no Bairro Wynwood

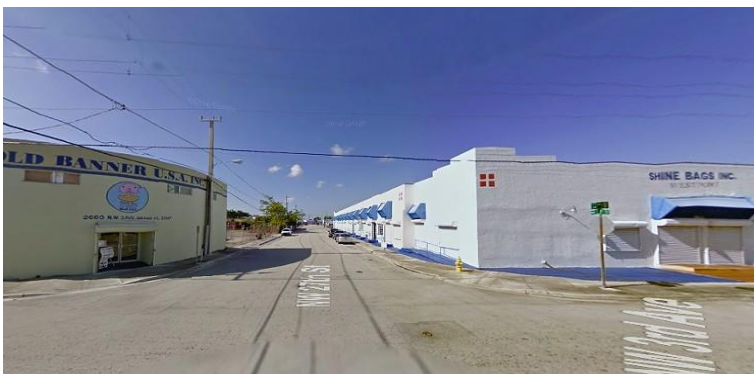


Fonte: NUNES, 2017.

2.2.2 Aspectos formais

Formalmente, o Bairro Wynwood mudou drasticamente, sendo este seu principal aspecto de modificação, visto que antigamente o bairro apresentava características simples e até mesmo periféricas (figura 9) (LIMA, 2013).

Figura 9: Bairro Wynwood antes da intervenção



Fonte: LIMA, 2013.

Hoje (figura 10) a mesma região é considerada o bairro da arte de rua, algo que chama a atenção de visitantes e modificou totalmente suas características, promovendo mais

segurança, circulação, movimentação e dinâmica para o espaço, tudo isto devido às suas mudanças formais buscando melhorias (LIMA, 2013).

Figura 10: Bairro Wynwood depois da intervenção



Fonte: LIMA, 2013.

2.2.3 Aspectos ambientais

Ambientalmente, o Bairro Wynwood mudou sua atmosfera com a intervenção urbana em questão, trazendo mais agradabilidade para todo o espaço e promovendo ainda a inserção de elementos verdes em sua extensão (figura 11), tais como arborização urbana e vegetação rasteira, agregando assim no conforto do espaço e no bem-estar da população residente e visitante (NEVES, 2016).

Figura 11: Vegetação no Bairro Wynwood



Fonte: NUNES, 2017.

2.3 HIGH LINE

O High Line (figura 12) é um parque localizado na cidade de Nova York, onde antigamente funcionava como uma linha férrea elevada a qual estava abandonada desde 1980. Assim, iniciativas públicas e privadas arrecadaram 44 milhões de dólares para dar a linha férrea um novo uso. No ano de 2003 foi aberto um concurso para uma proposta arquitetônica e paisagística para novo uso da linha férrea, os ganhadores do concurso foram o estúdio de paisagismo James Corner Field Operations e o escritório de arquitetura Diller Scofidio e Renfro (VEIGAS, 2009).

Figura 12: High Line



Fonte: VEIGAS, 2009.

2.3.1 Aspectos funcionais

Destaca-se como principal aspecto do High Line a sua mudança de função, onde o mesmo se voltou fortemente para a caminhabilidade urbana (figura 13), prezando por espaços acessíveis e que conectam diferentes bairros e quadras da cidade de Nova York, diferentemente de seu antigo uso, que já se encontrava em abandono (ROSENFELD, 2014).

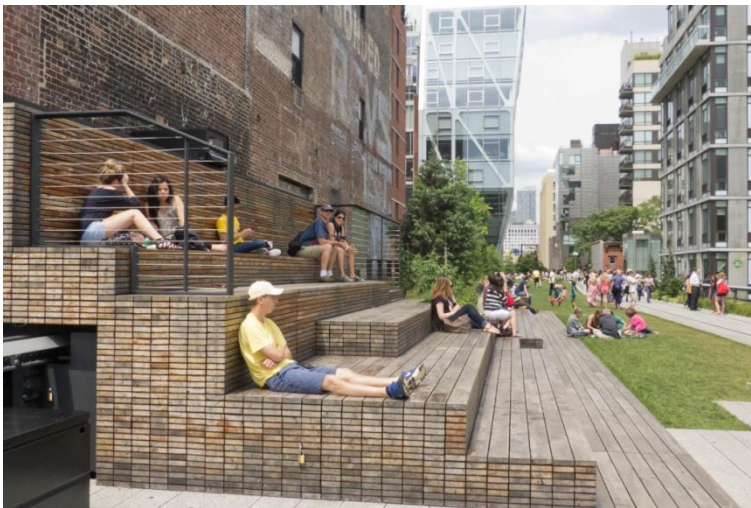
Figura 13: Caminhabilidade no High Line



Fonte: VEIGAS, 2009.

Além disso, o High Line também apresenta em seu conjunto espaços de lazer e descanso em meio aos passeios (figura 14), abarcando a todos os públicos e promovendo o convívio social (ROSENFELD, 2014).

Figura 14: Descanso e convívio no High Line



Fonte: VEIGAS, 2009.

2.3.2 Aspectos formais

No ano de 2005 iniciou a execução do parque High Line. Assim, formalmente, a primeira etapa do projeto de revitalização foi a remoção dos materiais que estavam apoiados

na estrutura, a instalação de sistemas de dreno e a renovação da segunda camada de concreto sendo impermeabilizada. Já a segunda etapa foi a restauração da estrutura de ferro, as quais foram lixadas e ganharam três camadas de pintura, deixando-as original, onde algumas partes da estrutura estavam faltando ou estavam quebradas e então foram feitas peças novas pré-fabricadas, prosseguindo assim para a instalação do mobiliário urbano com 60 bancos feitos de ipê peruano e brasileiro (figura 15) e a instalação de dois elevadores e duas escadas rolantes (VEIGAS, 2009).

Figura 15: Estrutura e bancos no High Line



Fonte: VEIGAS, 2009.

2.3.3 Aspectos ambientais

Por fim, quanto aos aspectos ambientais, o High Line aplicou na revitalização urbana em questão um amplo projeto paisagístico, onde se apresentam cerca de mil árvores e aproximadamente 50 mil mudas de diferentes espécies (figura 16), tornando o High Line um dos parques mais visitados do mundo atraindo assim muito turistas, bem como também proporcionando uma bela vista e qualidade de vida para quem trabalha e habita na região do parque (VEIGAS, 2009).

Figura 16: Vegetação no High Line



Fonte: VEIGAS, 2009.

2.4 ANÁLISE DOS CORRELATOS

Nas obras correlatas apresentadas foram analisados três aspectos, sendo estes questões formais, funcionais e ambientais, com intuito de assim agregar tais elementos na presente proposta do projeto de revitalização urbana a ser elaborado para a cidade de Cascavel, Paraná.

A primeira obra correlata, denominada como Porto Maravilha, localizada na cidade do Rio de Janeiro, contribuirá nos aspectos funcionais, tendo como principal inspiração a mobilidade urbana que permitiu, bem como a preservação da história e da cultura por meio da arte urbana como galeria a céu aberto.

Em relação ao segundo correlato, intitulado como o Bairro Wynwood localizado em Miami, este também contribuirá na questão de galeria a céu aberto, porém em constante transformação e renovação com intuito de estratégia turística e valorização da área por meio da arte urbana.

Por fim, quanto ao terceiro correlato do Parque High Line, existente na cidade de Nova York, o mesmo contribui para a presente proposta projetual no que diz respeito ao seu aspecto funcional, aos seus mobiliários urbanos e principalmente no aspecto ambiental e paisagístico.

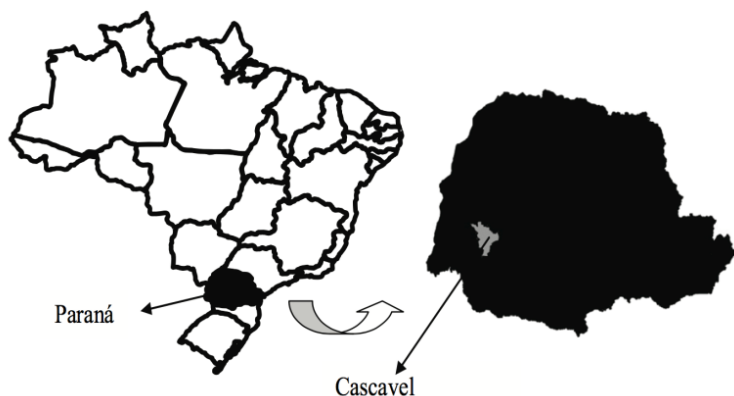
3 DIRETRIZES PROJETUAIS

O capítulo a ser apresentado, das diretrizes projetuais do presente trabalho, tem como propósito expor elementos de definição da proposta de intervenção urbana, onde se elencam elementos como a cidade de intervenção, o terreno escolhido para a proposta, o conceito da intervenção, o programa de necessidades e também a setorização da mesma, visando assim o direcionamento do projeto a ser proposto por meio do desenvolvimento dos tópicos em questão.

3.1 A CIDADE

A cidade de Cascavel se localiza na região Oeste do estado do Paraná (figura 17), estando este estabelecido na região Sul do Brasil, possuindo assim Cascavel uma área territorial estimada em 2.091,401 km², sendo uma das maiores e mais importante cidades da regionalidade, destacando-se como capital do Oeste do Paraná (CASCABEL, 2019).

Figura 17: Localização de Cascavel



Fonte: CASCABEL, 2019.

A cidade de Cascavel teve seu início com o tropeirismo no século XVIII, onde diferentes fluxos migratórios ocasionaram no estabelecimento de habitantes na região, onde, posteriormente, iniciaram-se o ciclo da erva-mate, o ciclo da madeira e o ciclo da agropecuária (SPERANÇA, 2002).

Cascavel se definiu como cidade no ano de 1952, onde no ano de 2010 se determinou a data do dia 14 de novembro como a data de aniversário da cidade, que teve seu nome devido

à presença de cobras cascavéis na região devido a presença de rio no local (SPERANÇA, 2002).

Atualmente, Cascavel conta com uma população de 324.476 habitantes, destacando-se por seu crescente desenvolvimento econômico e contínuo processo de urbanização, algo que se dá devido às características da cidade em ser polo educacional e polo comercial, atraindo muitos indivíduos devido às oportunidades de emprego que possui em relação as suas cidades vizinhas (CASCABEL, 2019).

3.2 TERRENO

O terreno de intervenção se baseia em uma ampla área localizada na região central da cidade de Cascavel – PR, abarcando esta área 17 lotes em sua totalidade (figura 18), onde se nota a presença em seu entorno imediato da Rua Rio de Janeiro, da Rua Santa Catarina, da Rua Eduardo Tadeu Melani e da Rua Vinte e Cinco de Agosto.

Figura 18: Terreno de intervenção



Fonte: GEOPORTAL CASCABEL, 2019, editado pela autora, 2019.

A área de intervenção conta com a presença de três diferentes zonas (figura 19), de acordo com as leis de uso e ocupação do solo de Cascavel Paraná.

Figura 19: Zoneamento da área de intervenção

Fonte: GEOPORTAL CASCAVEL, 2019, editado pela autora, 2019.

Tais zonas se baseiam pela ZFAU-SUOC 1 (Zona de Fragilidade Ambiental Urbana – Subzona de Uso e Ocupação Controlados 1), pela ZFAU-SUOC 2 (Zona de Fragilidade Ambiental Urbana – Subzona de Uso e Ocupação Controlados 2) e pela ZFAU-SP (Zona de Fragilidade Ambiental Urbana – Subzona de Proteção (Área de Proteção)), apresentando estas diferentes índices e parâmetros urbanísticos (figuras 20 e 21).

Figura 20: Índices urbanísticos ZFAU-SUOC 1 e ZFAU-SP

Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo					
Zona	Área (%)	Área (m²)	TO Máx. (%)	TP Mín. (%)	
ZFAU-SUOC 1	20.52	97.8752	50	40	
ZFAU-SP	79.48	378.3248	0	95 (*14)	
Zona	R. Fron. Mín. (m)	CA Min	CA Bas	CA Max	Atividades Permitidas
ZFAU-SUOC 1	3 (*4) (*13)	0 (*1)	1	1 (*2)	(II) - [NR5, R2, R3, NR6, NR1, NR2, R1]
ZFAU-SP	- (*4)	0 (*1)	0 (*99)	0 (*2)	(II) - [NR5, Equipamentos Públicos e Serviços de Paisagismo]
Zona	Altura Max.	R. Lat/Fun.Min.	Quota Min./Eco. (m²)	Quota Min./Res. (m²)	
ZFAU-SUOC 1	- (*3)	h/12 (*5)	-	300 (*7)	
ZFAU-SP	- (*3)	- (*5)	-	- (*7)	

Fonte: GEOPORTAL CASCAVEL, 2019.

Figura 21: Índices urbanísticos ZFAU-SUOC 2

Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo					
Zona	Área (%)	Área (m²)	TO Máx. (%)	TP Mín. (%)	
ZFAU-SUOC 2	100.00	476.0000	50 (*15)	40 (*10)	
Zona	R. Fron. Mín. (m)	CA Min	CA Bas	CA Max	Atividades Permitidas
ZFAU-SUOC 2	3 (*4) (*13)	0 (*1)	3	3 (*2)	(II) - [NR5, R2, R3, NR6, NR1, NR3, NR2, R1]
Zona	Altura Max.	R. Lat/Fun.Min.	Quota Min./Eco. (m²)	Quota Mín./Res. (m²)	
ZFAU-SUOC 2	- (*3)	h/12 (*5)	-	200 (*7)	

Fonte: GEOPORTAL CASCAVEL, 2019.

3.2.1 Análise do terreno

Analisando ao terreno escolhido, justifica-se a escolha do mesmo devido à necessidade de renovação e revitalização urbana da área, estando esta atualmente caracterizada como uma espacialidade sem acessibilidade, sem fluxo de pessoas, sem iluminação pública e com falta de segurança, onde se torna difícil a movimentação de pedestres e também uma dinâmica urbana.

Além de tais fatores, a área de intervenção se encontra abandonada e sem manutenção (figuras 22 e 23), aparentando um descaso por parte do planejamento municipal da cidade de Cascavel.

Figura 22: Áreas abandonadas

Fonte: acervo da autora, 2019.

Figura 23: Áreas abandonadas



Fonte: acervo da autora, 2019.

3.2.2 Análise do entorno

Analisando o entorno imediato do terreno de intervenção, nota-se a presença de equipamentos urbanos de saúde em suas proximidades, bem como o 33º Batalhão de Infantaria Mecanizado.

Entretanto, destaca-se como principal característica de tal área a presença de espaços ambientais e verdes, encontrando-se estes também degradados e sem manutenção alguma (figuras 24 e 25).

Figura 24: Áreas verdes degradadas



Fonte: acervo da autora, 2019.

Figura 25: Áreas verdes degradadas



Fonte: acervo da autora, 2019.

3.3 CONCEITO

Analisando a área de intervenção, nota-se a urgente necessidade de mudança da mesma para que esta possa ser transformada em uma área de agradabilidade urbana e possuir segurança para que os indivíduos possam usufruir.

Deste modo, o conceito do presente projeto de revitalização se dá pela renovação de tal área, buscando proporcionar um conforto ambiental para o espaço e promover qualidade de vida para os habitantes e usuários da mesma, prezando assim pela movimentação desta para atribuir uma “vida” e sentido para a espacialidade.

Com tal característica do conceito do projeto, escolhem-se os terrenos já apresentados, uma vez que se visa fechar a Rua Rio de Janeiro e a Rua Eduardo Tadeu Melani para pedestres, utilizando dos lotes localizados e apontados destas para gerar um complexo de convívio, lazer e incentivo às artes, algo previsto por meio da síntese dos correlatos, onde se preza pela arte urbana.

Assim, os partidos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos do presente projeto visam a atribuição de um espaço revitalizado com o uso do *graffiti* para a população, bem como a construção de um edifício voltado para atividades artísticas, unificando ainda tal projeto elementos como segurança urbana, dinamicidade urbana, estética urbana, bem-estar populacional, entre outros.

3.4 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidade (figura 26) da proposta projetual para tal área de intervenção na cidade de Cascavel, Paraná, apresenta os elementos construídos e abertos que o projeto contará, bem como também elenca os mobiliários urbanos determinados para a região de estudo.

Figura 26: Programa de necessidades

PROGRAMA DE NECESSIDADES	
AMBIENTES	MOBILIÁRIOS URBANOS
Recepção e cadastramento	Bancos
Saguão	Lixeiras
Área para funcionários	Totem informativo
Administração	Sanitários públicos
Sala de reuniões	Postes de luz
Banheiros públicos	Mesas
Salas de aula	Bicicletários
Ateliês	
Estúdios	
Mini auditório	
Galeria de artes internas	
Café	
Cozinha	
Refeitório	
Alojamento	
Vestiário	
Circulações verticais	
Praça galeria a céu aberto	
Estacionamento	

Fonte: elaborado pela autora, 2019.

Isto posto, nota-se que a proposta visa a atribuição de um edifício voltado para atividades artísticas e que estimulem a produção e um pensamento populacional voltado para a arte, bem como também uma praça e galeria a céu aberto nas ruas que serão fechadas e exclusivas para pedestres, possuindo estas diferenciados mobiliários urbanos a fim de promover um espaço agradável e que possibilite trocas sociais, mudando o conceito e o estilo do bairro de maneira geral.

3.5 SETORIZAÇÃO

A partir do programa de necessidades apresentado, propõe-se uma setorização (figura 27) para a proposta de revitalização, possuindo esta quatro diferenciados blocos que se conectam, bem como espaços arbóreos e ambiente de convívio e lazer.

Figura 27: Setorização



Fonte: elaborado pela autora, 2019.

Quanto aos edifícios propostos, destaca-se que B1 se apresenta pelo bloco administrativo e de funcionários, o B2 o bloco de galerias e refeitório, o B3 o bloco destinado para salas de aula e o B4 o bloco de alojamento, buscando este receber artistas e indivíduos relacionados a eventos na cidade de Cascavel – PR.

Isto posto, demonstra-se que a proposta projetual apresentada busca abarcar a todas as pessoas em seu complexo cultural e artístico, visando proporcionar ambientes diferenciados para a cidade de Cascavel e propiciar um atendimento global no que se relaciona às artes, impulsionando atividades diferenciadas para a cidade atraindo o público local e também regional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Possuindo como tema uma proposta de revitalização para a cidade de Cascavel, localizada no estado do Paraná, conclui-se, com base no trabalho apresentado, que por intermédio de todo o conteúdo exposto se buscou alcançar o objetivo geral do mesmo de elaborar uma fundamentação teórica e um projeto na cidade de Cascavel - PR quanto à temática, onde, a partir disto, a pesquisa se dividiu em três importantes capítulos.

No primeiro capítulo, de revisão bibliográfica e suporte técnico, buscou proporcionar um embasamento teórico quanto ao tema estabelecido e quanto tópicos que se relacionam com o mesmo, onde foi possível se diagnosticar que a intervenção da arte no meio urbano é um aliado no projeto de revitalização, que além de embelezar a cidade, gera efeitos emocionais e estimula a imaginação dos espectadores, propondo símbolos os quais tornam uma identidade do local e da cultura da sociedade, atraindo visitantes estimulando a atividade turística, a qual valoriza a cidade e traz benefícios a economia local.

Isto posto, o segundo capítulo apresentou os correlatos, que se baseiam por obras de semelhança temática e de referencia para a composição projetual, onde se apresentou três projetos: o Porto Maravilha, o Bairro Wynwood e o High Line, analisando-os com base em seus aspectos funcionais, formais e ambientais. Neste capítulo também se apresentou uma análise de cada correlato, sendo possível, dessa forma, elencar quais elementos seriam adotados de cada um para o projeto de revitalização em Cascavel.

Já em relação ao último capítulo, este se baseou no capítulo de diretrizes projetuais, apresentando elementos de relação direta com a proposta projetual, como a cidade de intervenção, contextualizando Cascavel, o terreno de intervenção e análise do mesmo e de seu entorno, o conceito da revitalização, o programa de necessidades e a setorização proposta para a revitalização.

Assim, com base nas informações adquiridas por meio da presente pesquisa, nota-se que a mesma apresentou amplo conteúdo, sendo de extrema importância para um melhor entendimento do tema, a fim de que se possa trabalhar quanto ao mesmo de maneira projetual. Dessa maneira, a próxima etapa do trabalho é de elaborar a proposta arquitetônica legal do projeto de revitalização na cidade de Cascavel, Paraná, apresentando suas plantas baixas, cortes, elevações, perspectivas, entre outros itens que compõe a prática e o exercício da arquitetura.

REFERÊNCIAS

- ARRAES, J.; SILVA, A. Porto Maravilha: permanências e mudanças. **Porto Maravilha**. 2014. Disponível em: <<https://portomaravilha.com.br/artigosdetalhes/cod/15>>. Acesso em: 10 maio 2019.
- BARATTO, R. Nove propostas inovadoras de mobiliário urbano. **Archdaily**. 2013. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-113267/dez-propostas-inovadoras-de-mobiliario-urbano>>. Acesso em: 01 abr. 2019.
- BARBERO, L. A história do bairro do grafite em Miami evocado por Doria em São Paulo. **El País**. 2017. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/18/cultura/1447882889_988204.html>. Acesso em: 10 maio 2019.
- BARTHOLINI, B. Obra na Orla Conde. **Porto Maravilha**. 2016. Disponível em: <<https://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4578>>. Acesso em: 10 maio 2019.
- BEZERRA, A. M. M.; CHAVES, C. R. C. Revitalização Urbana: Entendendo o processo de requalificação da paisagem. **Revista do CEDS** - Periódico do Centro de Estudos em Desenvolvimento Sustentável da UNDB, n. 1, 2014.
- BRASIL. **Plano da Secretaria da Economia Criativa: Políticas, diretrizes e ações 2011 a 2014**. Brasília: Ministério da Cultura, 2011.
- BENEVOLO, L. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- CASCADEL. História. **Portal do Município de Cascavel**. 2019. Disponível em: <<http://www.cascavel.pr.gov.br/historia.php>>. Acesso em: 18 maio 2019.
- CHIAPETTA, M. S. Walkability: projetos urbanísticos voltados aos pedestres diminuem dependência de carros e contribuem para bem-estar da população. **Ecycle**. 2013. Disponível em: Acesso em: 30 mar. 2018
- CORK, R. **Tudo sobre arte**. Rio de Janeiro: Sextante, 2010.
- CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. Portugal: Edições 70, 1983.
- FARR, D. **Urbanismo Sustentável: Desenho urbano com a natureza**. Porto Alegre: Bookman, 2013.
- FARTHING, S. **Tudo sobre arte**. Rio de Janeiro: Sextante, 2010.
- FISCHER, E. **A necessidade da arte**. 9. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1987.
- FERRARI, C. **Dicionário de urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.
- GUERRA, I.; SEIXAS, J.; FREITAS, M. J.; MOURA, D.; AFONSO, J.; ALMEIDA, M.; CALEIA, N. Políticas Públicas de Revitalização Urbana. **QREN**. 2005. Disponível em:

<http://www.qren.pt/np4/file/1427/12_Pol_ticas_P_blicas_de_Revitaliza__o_U.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2019.

GEHL, J. **Cidade para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GEOPORTAL CASCAVEL. Informações Geoportal. **GeoCascavel**. 2019. Disponível em: <<http://geocascavel.cascavel.pr.gov.br/geo-view/index.ctm>>. Acesso em: 15 maio 2019.

GITAHY, C. **O que é o graffiti**. São Paulo: Brasiliense, 2012.

IMBROISI, M. Intervenção artística urbana. **História das Artes**. 2016. Disponível em: <<https://www.historiadadasartes.com/sala-dos-professores/intervencao-artistica-urbana/>>. Acesso em: 25 mar. 2019.

JANUÁRIO, M. R. . **Procedimento para determinação de índices de acessibilidade de transporte e tratamento cartográfico dos mesmos**. 1995. Dissertação de mestrado do Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 1995.

KOHLSDORF, M. E. Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar. In **O espaço da cidade** – contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto, 1985.

KENSKI, R. Galeria a céu aberto. **Super Interessante**. 2002. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/cultura/galeria-a-ceu-aberto/>>. Acesso em: 31 mar. 2019.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho urbano**. Lisboa: Fundação Calouriste Gulberkian, 2000.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia do trabalho científico**: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2001.

LE CORBUSIER. **Planejamento Urbano**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2000.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1993. _____. A carta de Atenas. Versão de Le Corbusier. São Paulo: Hucitec, Edusp. 1993. (Estudos Urbanos 4. Série Arte e Vida Urbana 1).

LIMA, F. Miami: Wynwood, o bairro da arte de rua. **InTrip**. 2013. Disponível em: <<http://intrip.com.br/2013/08/miami-winwood-o-bairro-da-arte-de-rua/>>. Acesso em: 10 maio 2019.

MELAZO, G. C. Percepção ambiental e educação ambiental: uma reflexão sobre as relações interpessoais e ambientais no espaço urbano. **Revista Olhares & Trilhas**, 2005.

NEVES, B. Não tem com ir a Miami mais sem passar por Wynwood. **Carpe Mundi**. 2016. Disponível em: <<https://www.carpemundi.com.br/wynwood-bairro-descolado-miami/>>. Acesso em: 10 maio 2019.

NUNES, A. A união entre planejamento e grafite promoveu uma revolução urbana em bairro decadente. **Gazeta do Povo**. 2017. Disponível em:

<<https://www.gazetadopovo.com.br/haus/arquitetura/uniao-entre-planejamento-e-grafite-promoveu-uma-revolucao-urbana-em-bairro-decadente/>>. Acesso em: 10 maio 2019.

OLIVER, R. G. **Urbanização e mudança social no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de pesquisas sociais, 2010.

PORTO MARAVILHA. Porto Maravilha: Conheça a operação urbana. **Porto Maravilha**. 2015. Disponível em: <<https://portomaravilha.com.br/>>. Acesso em: 10 maio 2019.

RICHTER, M. E. **Espaços públicos urbanos – Um breve histórico**. 2013. Ensaio teórico dissertação de mestrado. XVIII Jornada de Pesquisa. Salão do Conhecimento. UNIJUI, 2013.

RIGHETTO, A. V. D. **Metodologias Projetuais em Arquitetura**. Curitiba: Graphica, 2007.

RINK, A. **Graffiti: intervenção urbana e arte**. I ed. Curitiba: Appris, 2015.

RODRIGUES, A. M. Direito à cidade e o estatuto da cidade. **Revista Cidades**, v. 2, n. 3. Presidente Prudente, p. 85-110, 2005.

RODRIGUES, F.S. F. Pensando o graffiti como atrativo turístico: O olhar do grafiteiro e o caso do circuito casas-tela em Pavão, Pavãozinho e Cantagalo (RJ). **Revista Itinerarium**, vol. 01, n. 01, 2013. Disponível em: <<http://www.seer.unirio.br/index.php/itinerarium/article/view/3332/2814>>. Acesso em: 31 mar. 2019.

ROSENFELD, K. Um passeio pelo High Line com Iwan Baan. **Archdaily**. 2014. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan>>. Acesso em: 10 maio 2019.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, L. B.; SOUZA, D. **Intervenções urbanas: experiências no espaço/tempo**. Viçosa: UFV, 2012. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/291355937_Intervencoes_Urbanas_experiencia_no_espacotempo>. Acesso em: 25 mar. 2019.

SOUZA, M. A. **Governo Urbano**. São Paulo: Nobel, 1988.

SPERANÇA, A. **Cascavel - A História**. Curitiba: Lagarto Editores, 2002.

SENNETT, R. **Construir e Habitar: Ética para uma cidade aberta**. I ed. Rio de Janeiro: Record, 2018.

TESSARINE, J. B. **O mobiliário urbano e a calçada**. 2008. Dissertação de Mestrado (Pós Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo), Universidade São Judas Tadeu. São Paulo, 2008.

TELLA, G.; AMADO, J. O papel das ruas compartilhadas: Como recuperar a qualidade de vida no espaço público. **Archdaily**. 2016. Disponível em:

<<https://www.archdaily.com.br/br/794322/o-papel-das-ruas-compartilhadas-como-recuperar-a-qualidade-de-vida-no-espaco-publico-guillermo-tella-e-jorge-amado>>. Acesso em: 01 abr. 2019.

VEIGAS, C. HIGH LINE PARK - Parque em Nova York, de James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro, foi implantado em linha férrea elevada, desativada desde 1980. **Au Pini**. 2009. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/188/high-line-park-parque-em-nova-york-de-james-155935-1.aspx>>. Acesso em: 10 maio 2019.

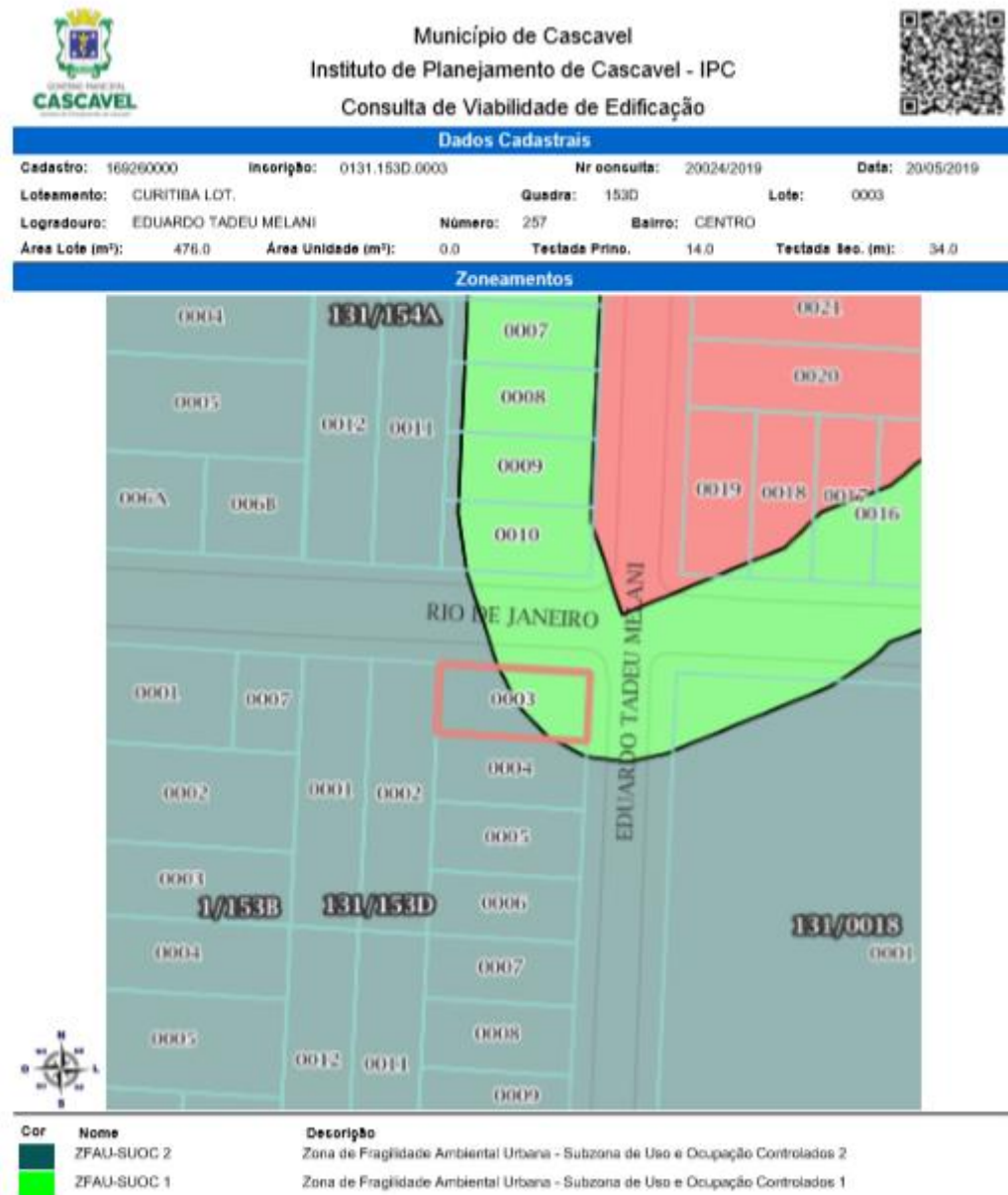
VILLAÇA, F. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (orgs). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

VYGOTSKY, L. S. **Psicologia da arte**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

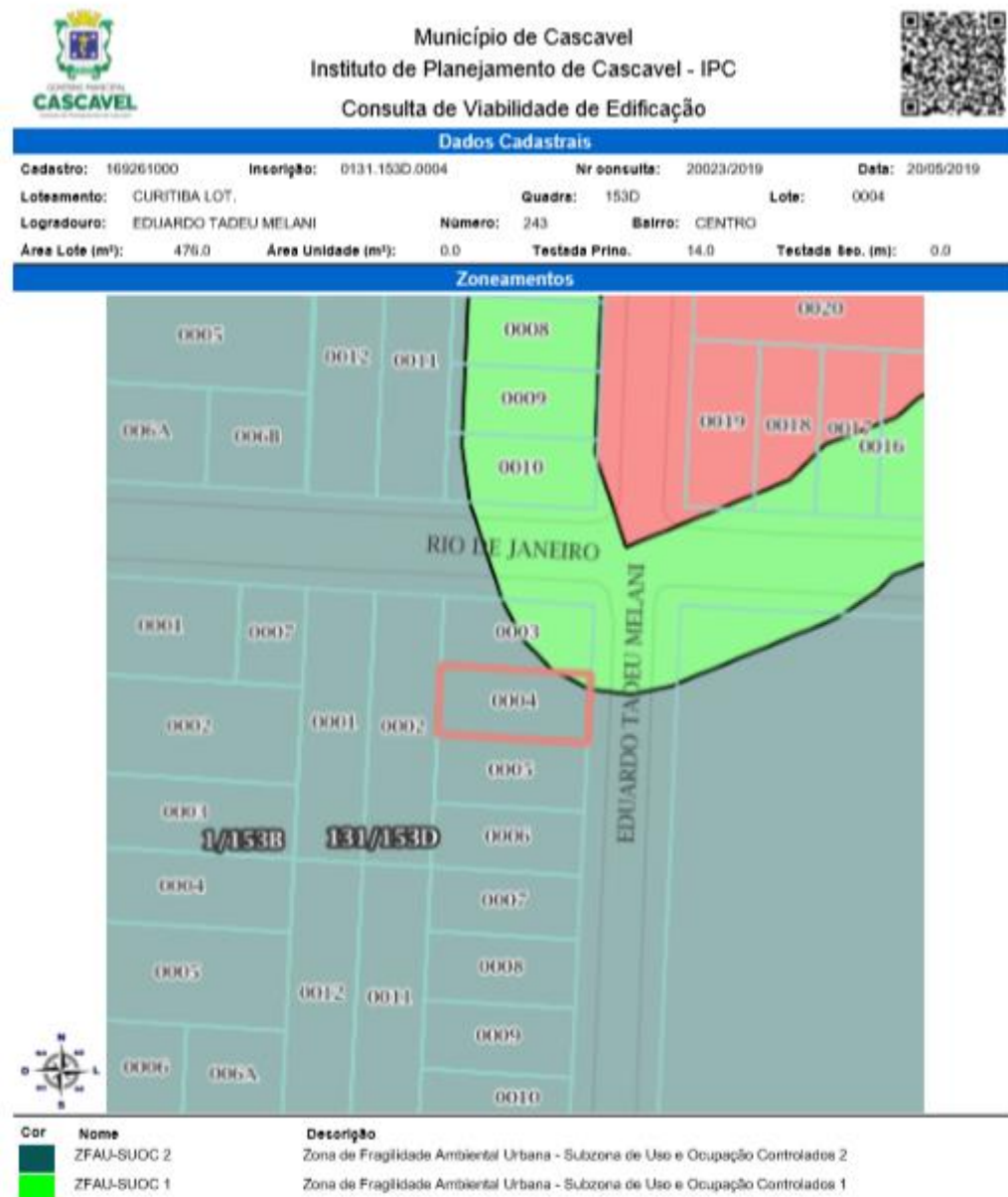
WOODWARD, K. **Identidade e diferença**: uma introdução teórica e conceitual. São Paulo: Vozes, 2009.

ANEXOS

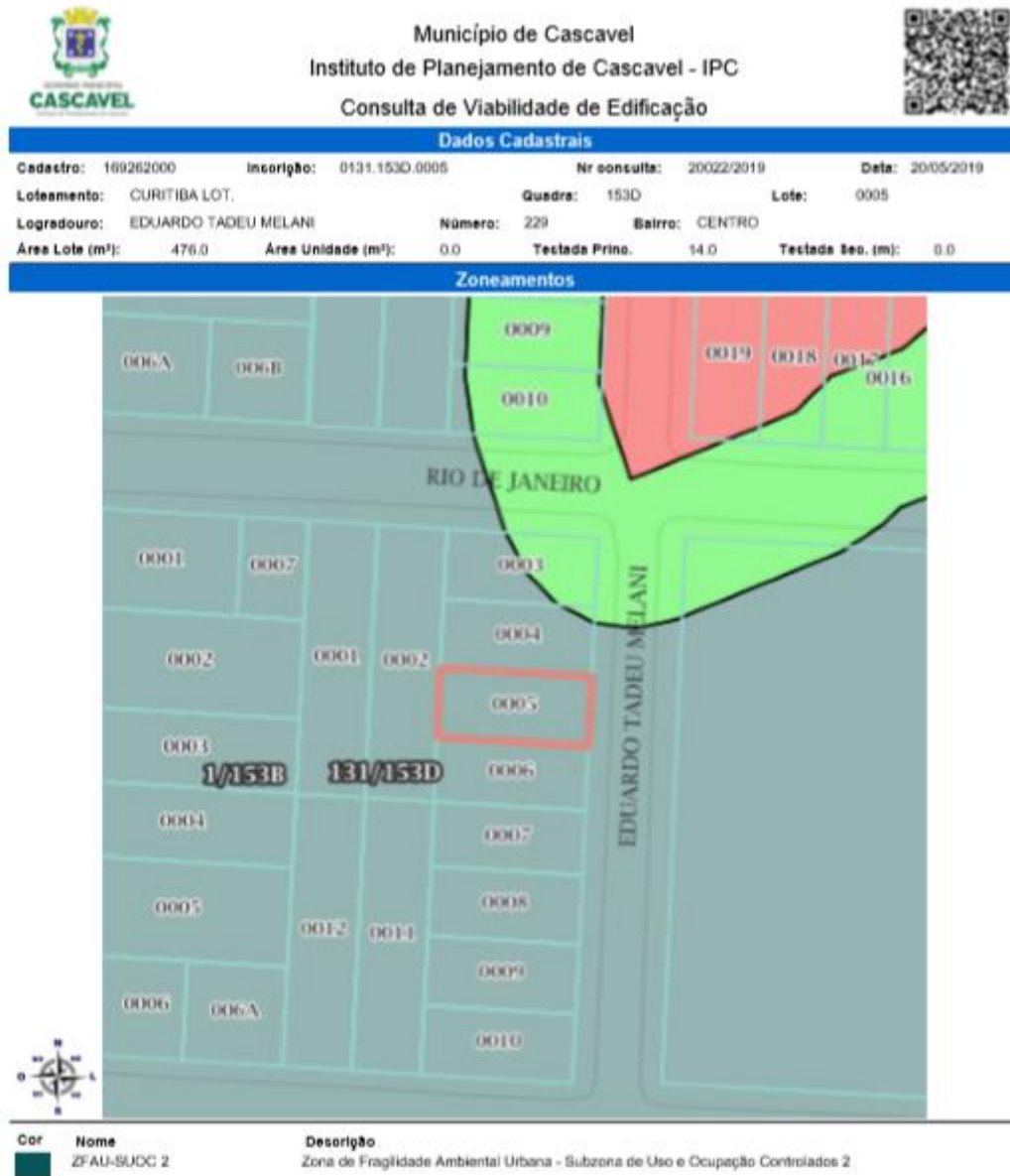
ANEXO 1: Consulta prévia – Lote 0003



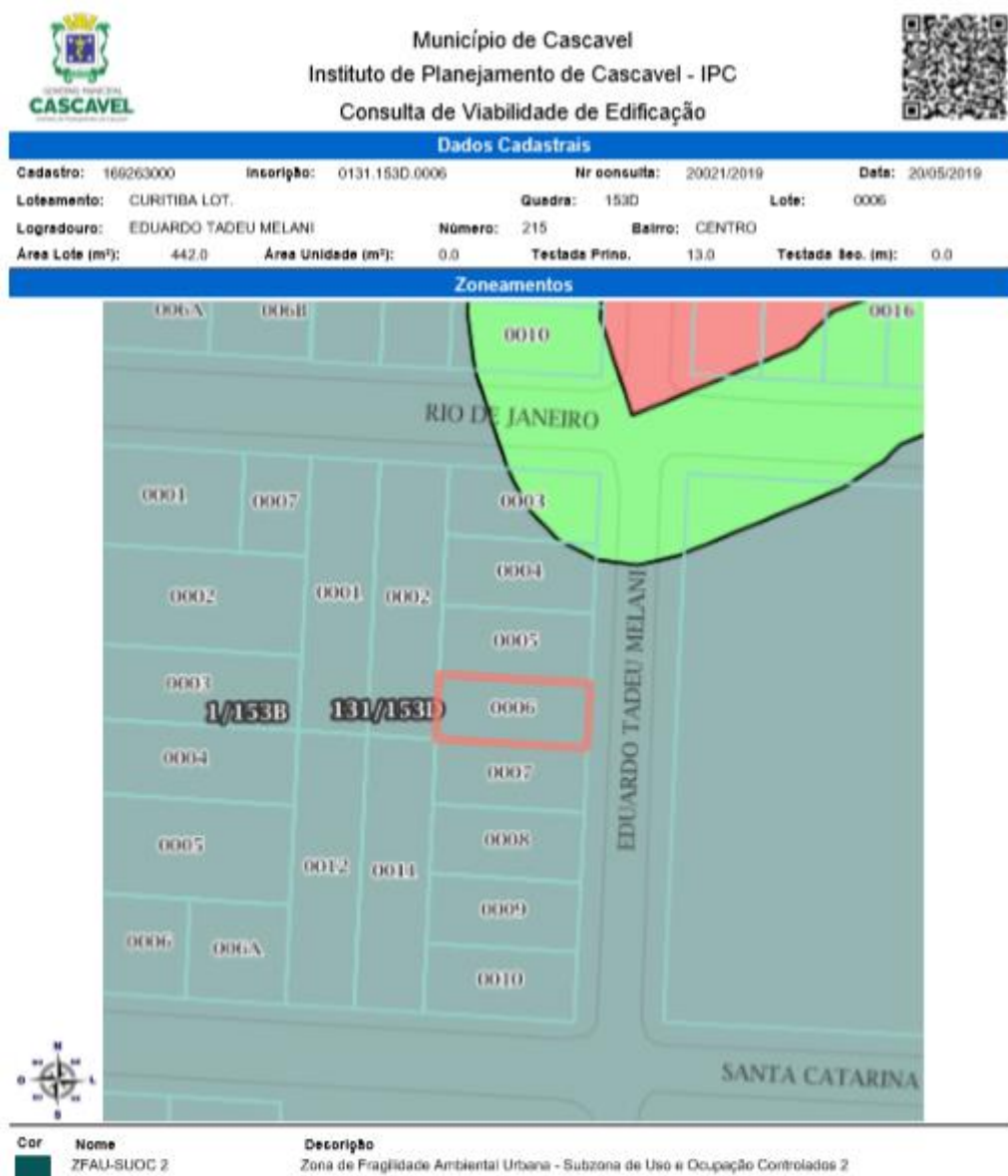
ANEXO 2: Consulta prévia – Lote 0004



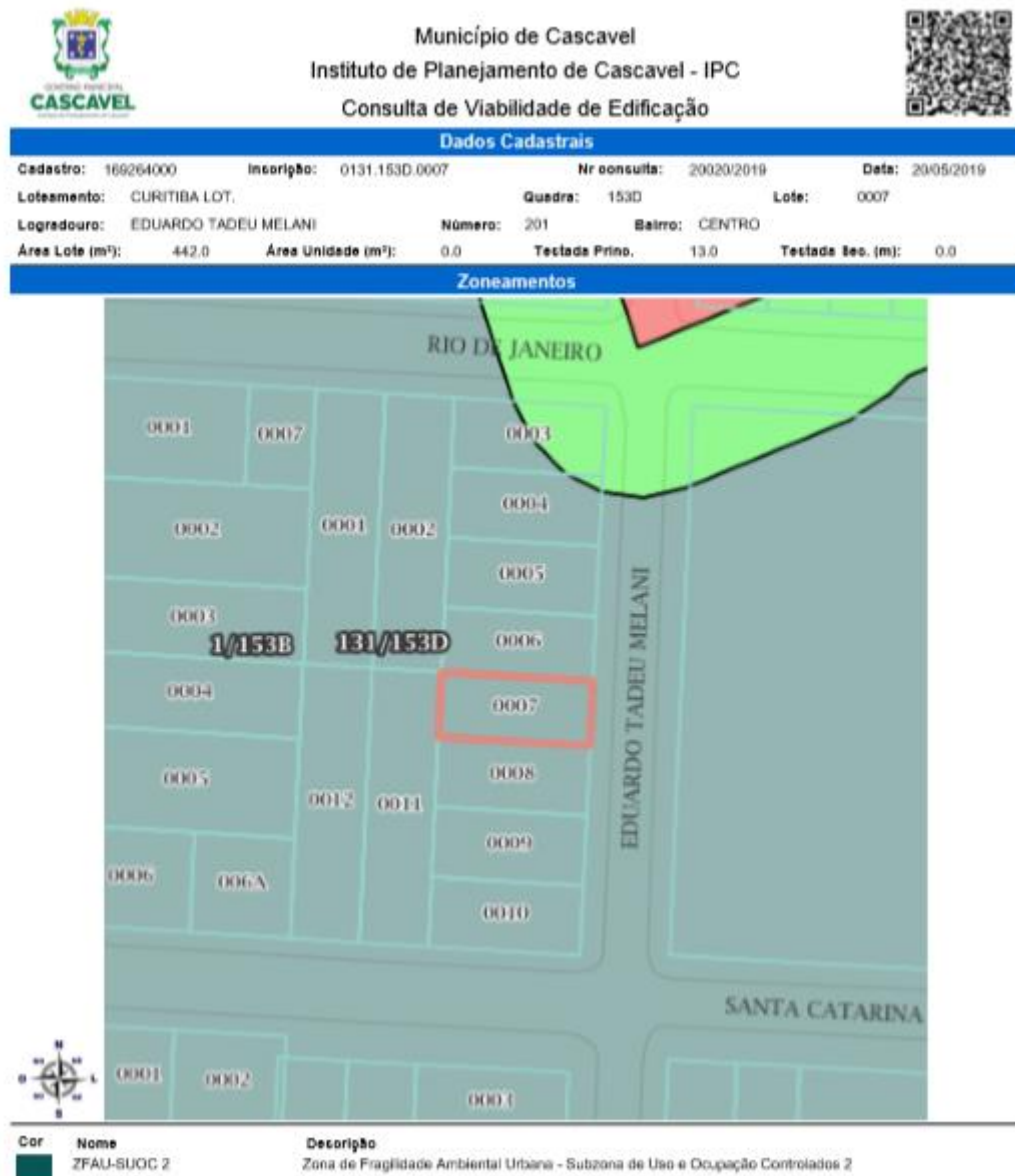
ANEXO 3: Consulta prévia – Lote 0005



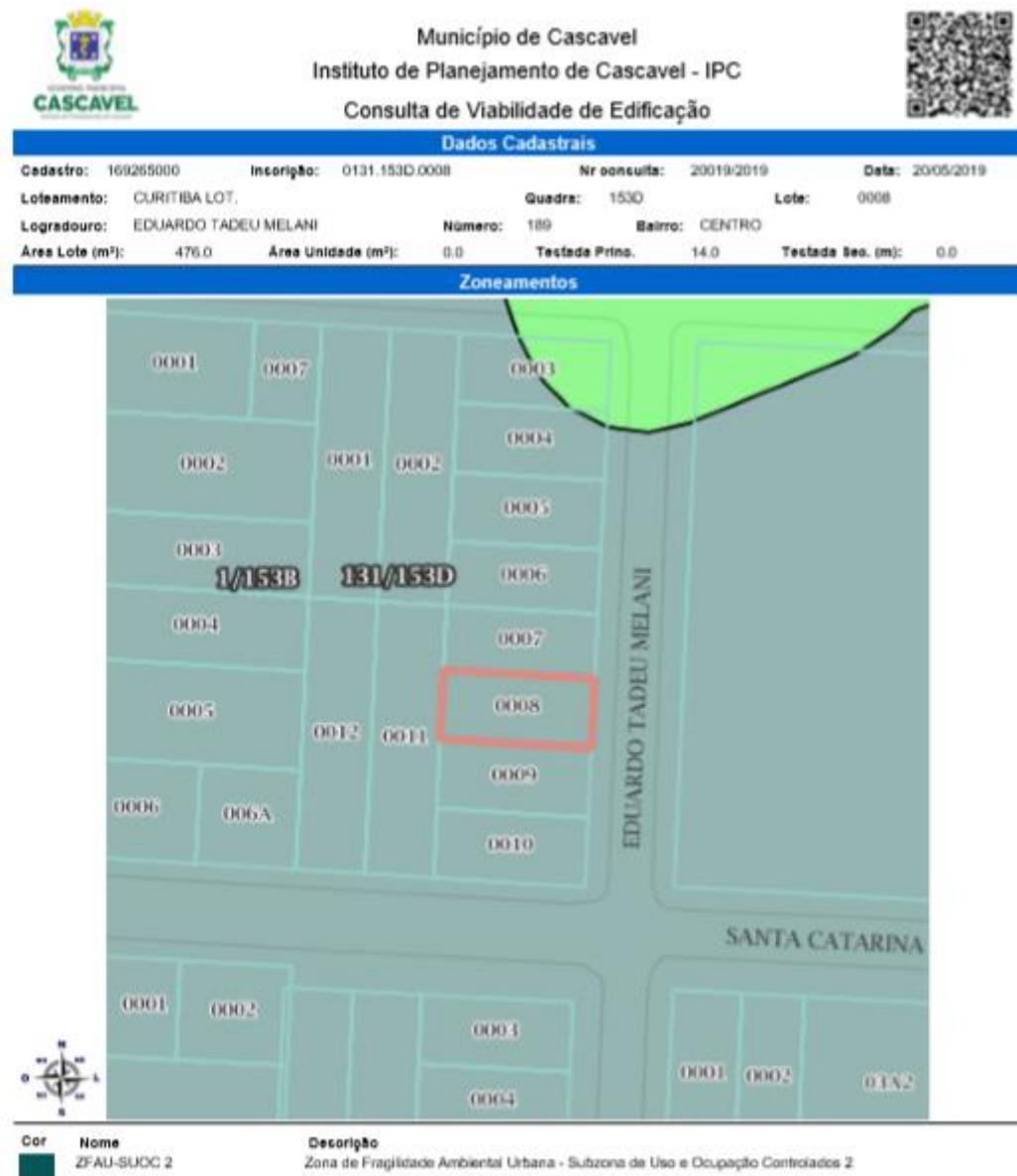
ANEXO 4: Consulta prévia – Lote 0006



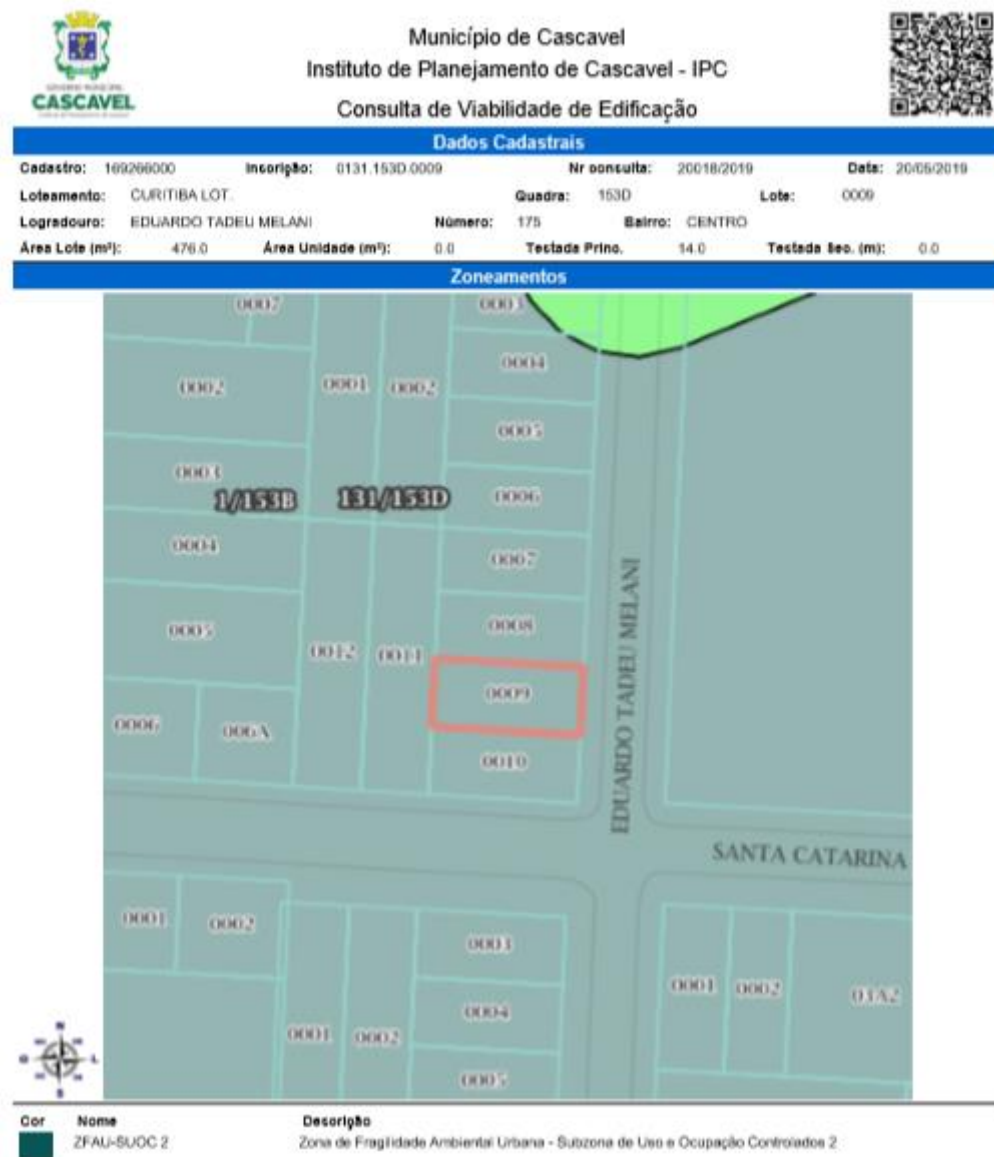
ANEXO 5: Consulta prévia – Lote 0007



ANEXO 6: Consulta prévia – Lote 0008



ANEXO 7: Consulta prévia – Lote 0009



ANEXO 8: Consulta prévia – Lote 0010



Município de Cascavel
Instituto de Planejamento de Cascavel - IPC
Consulta de Viabilidade de Edificação



Dados Cadastrais

Cadastro: 169267000	Inscrição: 0131.153D.0010	Nº consulta: 20017/2019	Data: 20/05/2019
Loteamento: CURITIBA LOT.	Quadra: 153D	Lote: 0010	
Logradouro: EDUARDO TADEU MELANI	Número: 161	Bairro: CENTRO	
Área Lote (m²): 476.0	Área Unidade (m²): 0.0	Testada Prto.: 14.0	Testada Sec. (m): 34.0

Zoneamentos



Cor	Nome
ZFAU-SUOC 2	

Descrição
Zona de Fragilidade Ambiental Urbana - Subzona de Uso e Ocupação Controlados 2

ANEXO 9: Consulta prévia – Lote 0001



Município de Cascavel
Instituto de Planejamento de Cascavel - IPC
Consulta de Viabilidade de Edificação



Dados Cadastrais			
Cadastro: 169204000	Inscrição: 0131.0018.0001.0000	Nº consulta: 20016/2019	Data: 20/05/2019
Loteamento: CURITIBA LOT.	Quadra: 0018	Lote: 0001	
Logradouro: 25 DE AGOSTO	Número: 839	Bairro: CENTRO	
Área Lote (m²): 12650.0	Área Unidade (m²): 3616.56005	Testada Prino: 110.0	Testada Seo. (m): 110.0

Zoneamentos



Cor	Nome	Descrição
	ZFAU-SUOC 2	Zona de Fragilidade Ambiental Urbana - Subzona de Uso e Ocupação Controlados 2
	ZFAU-SUOC 1	Zona de Fragilidade Ambiental Urbana - Subzona de Uso e Ocupação Controlados 1

ANEXO 10: Consulta prévia – Lote 0012

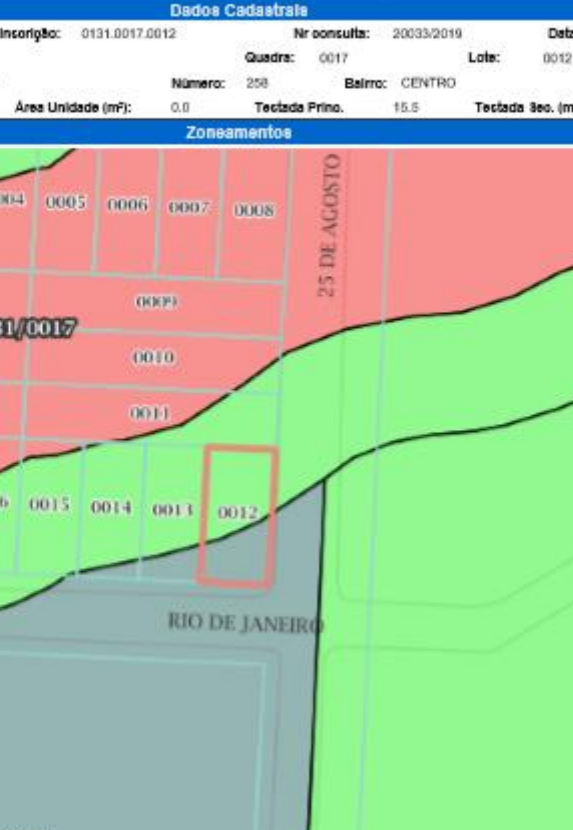


Município de Cascavel
Instituto de Planejamento de Cascavel - IPC
Consulta de Viabilidade de Edificação



Dados Cadastrais			
Cadastro: 169193000	Inscrição: 0131.0017.0012	Nº consulta: 20033/2019	Data: 26/06/2019
Loteamento: CURITIBA LOT.	Quadra: 0017	Lote: 0012	
Logradouro: RIO DE JANEIRO	Número: 258	Bairro: CENTRO	
Área Lote (m²): 527,0	Área Unidade (m²): 0,0	Testada Primo: 15,5	Testada Sec. (m): 34,0

Zoneamentos

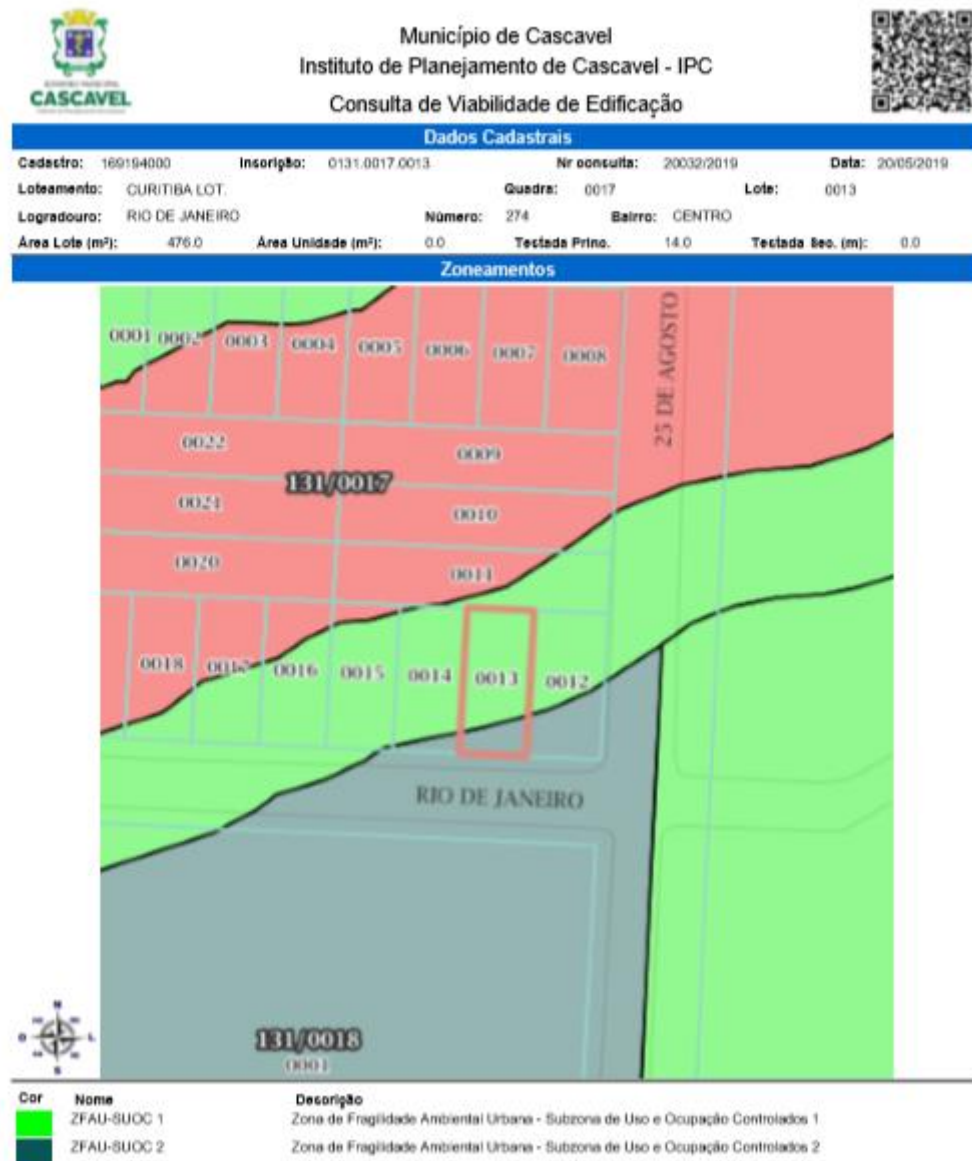




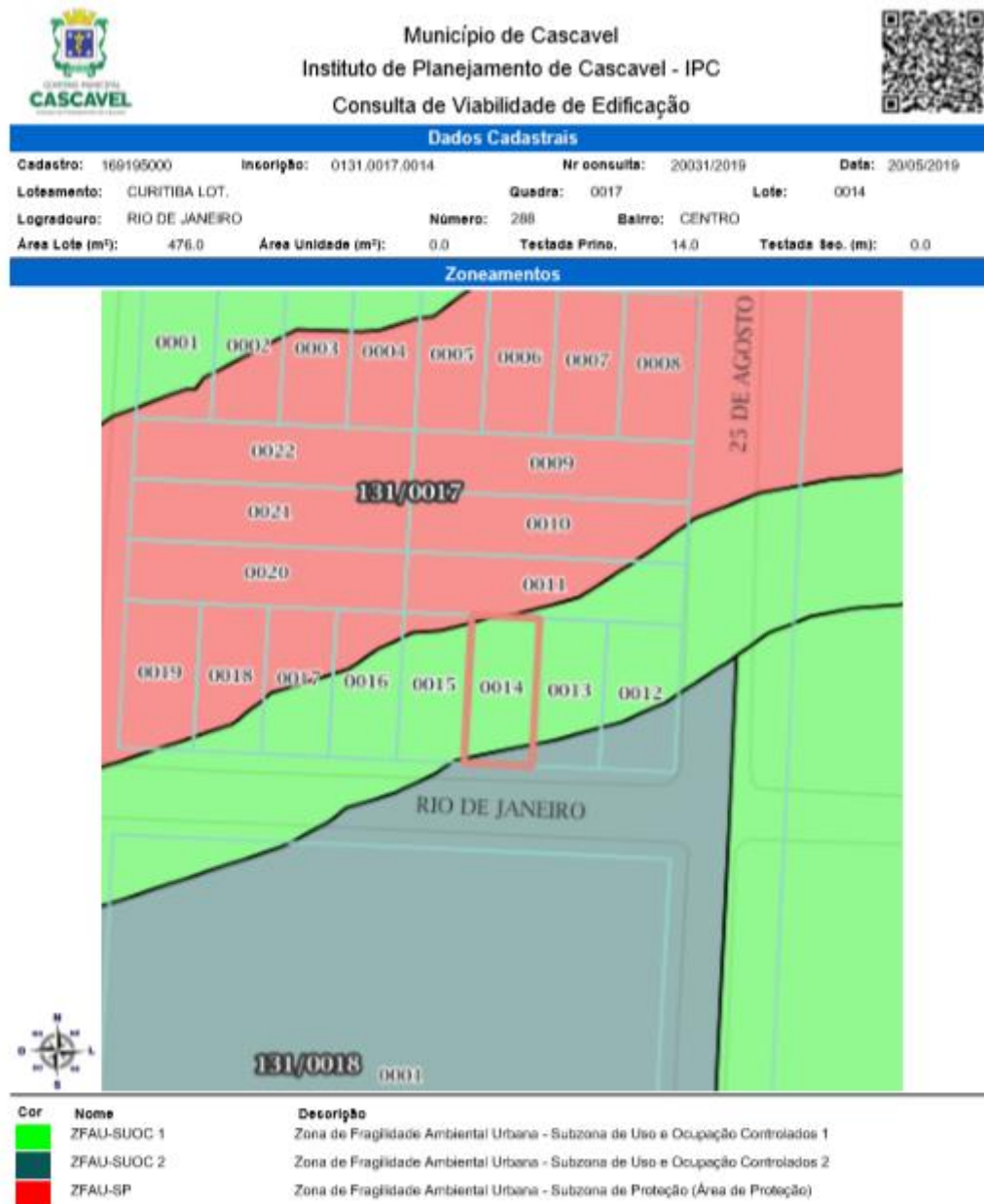
131/0018
0001

Cor	Nome	Descrição
	ZFAU-SUOC 2	Zona de Fragilidade Ambiental Urbana - Subzona de Uso e Ocupação Controlados 2
	ZFAU-SUOC 1	Zona de Fragilidade Ambiental Urbana - Subzona de Uso e Ocupação Controlados 1

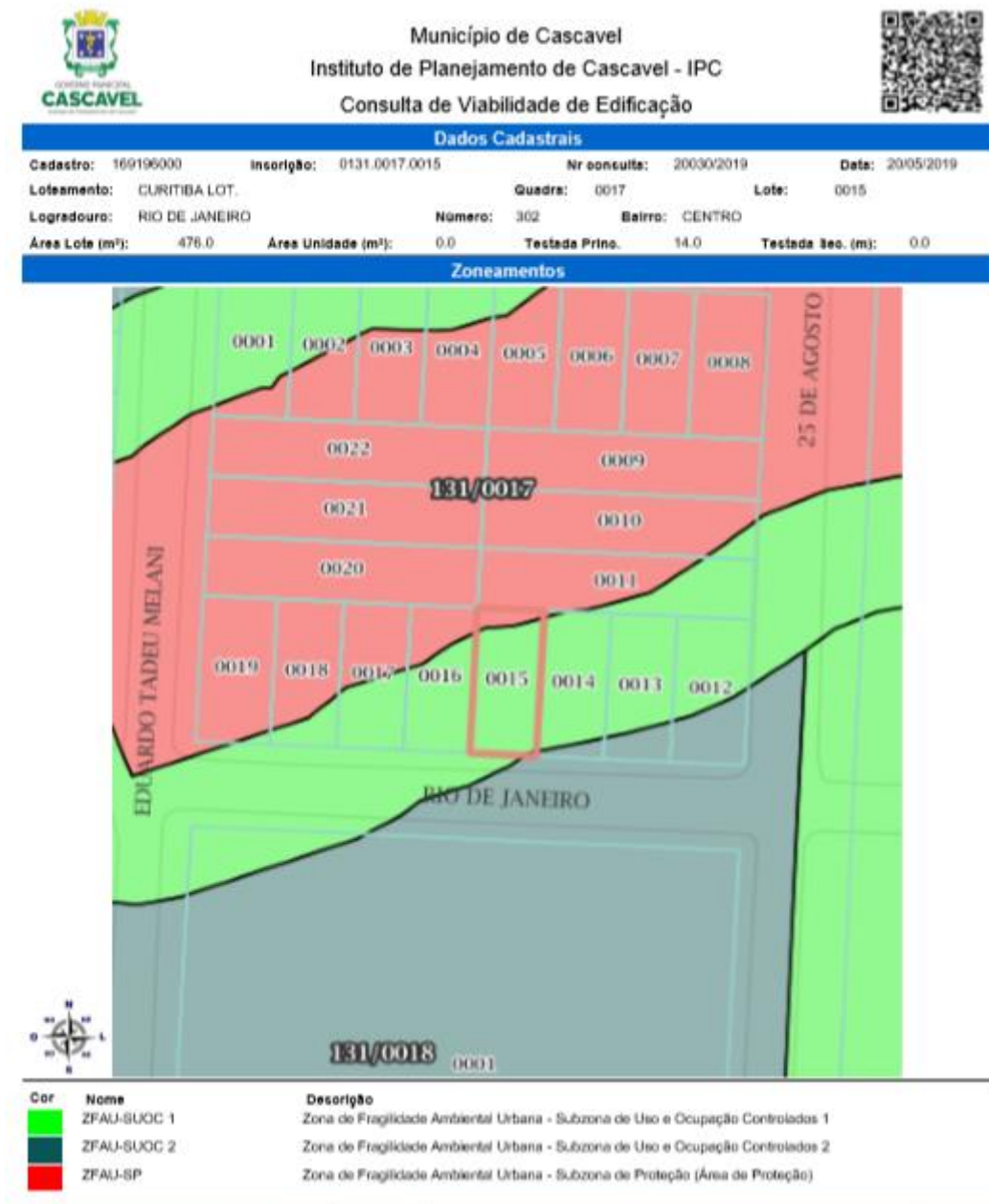
ANEXO 11: Consulta prévia – Lote 0013



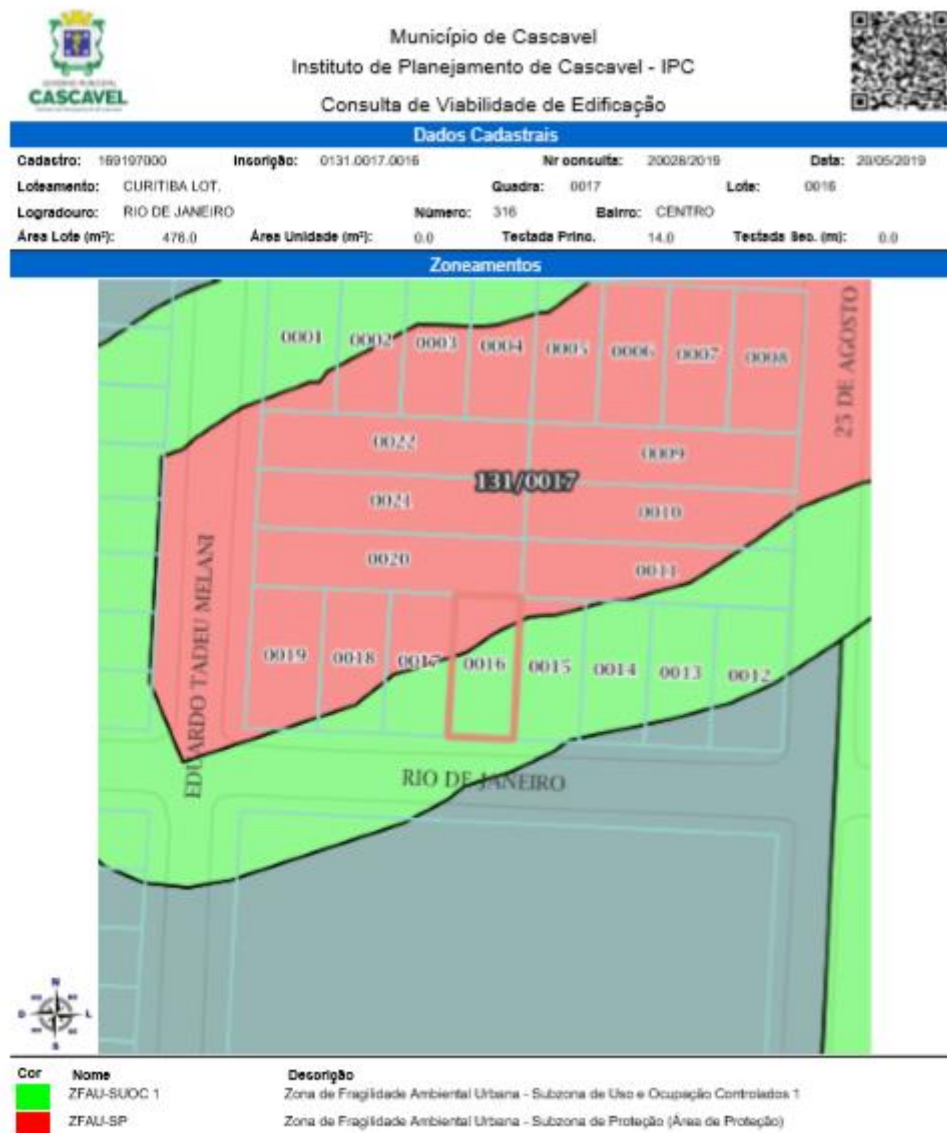
ANEXO 12: Consulta prévia – Lote 0014



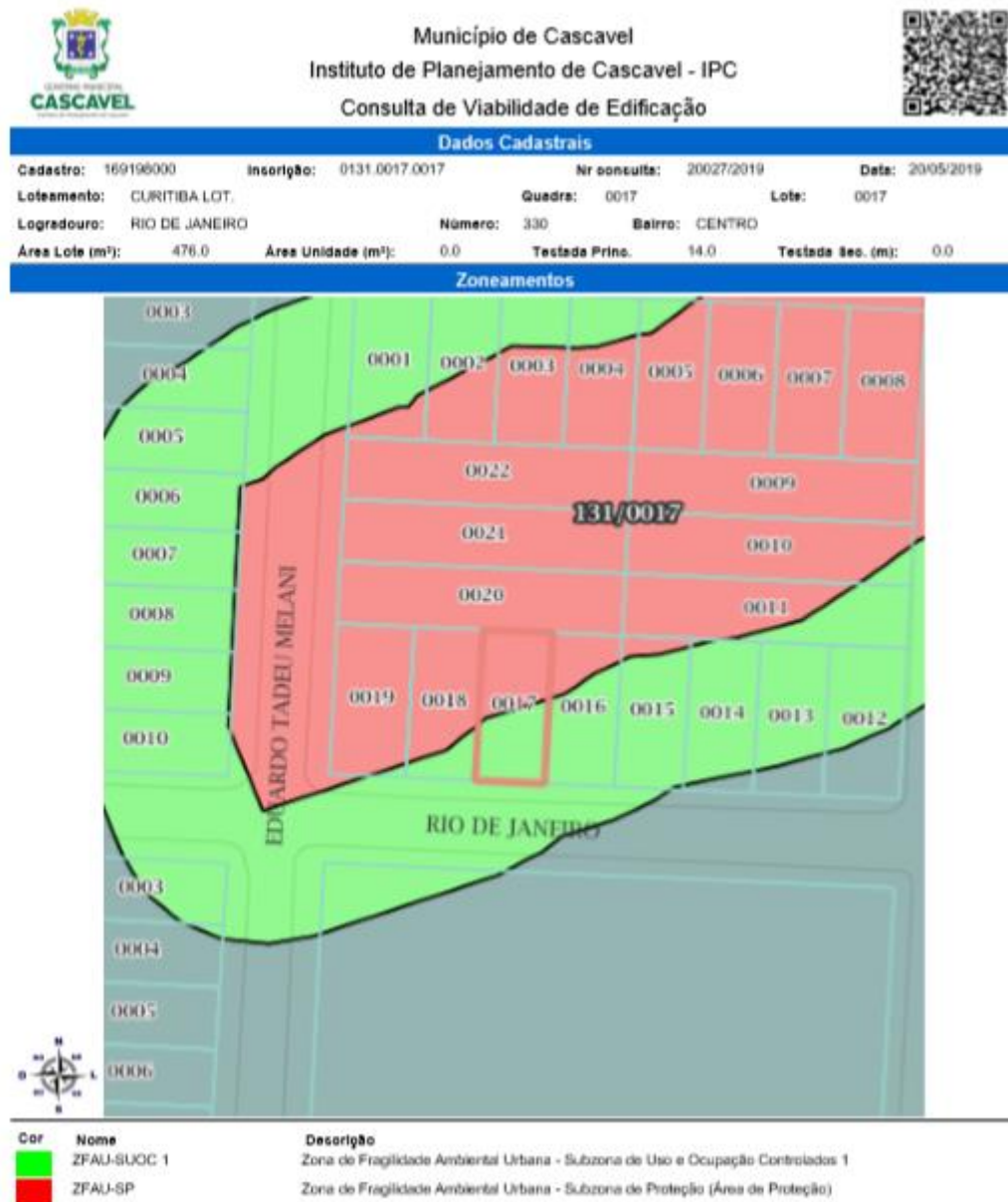
ANEXO 13: Consulta prévia – Lote 0015



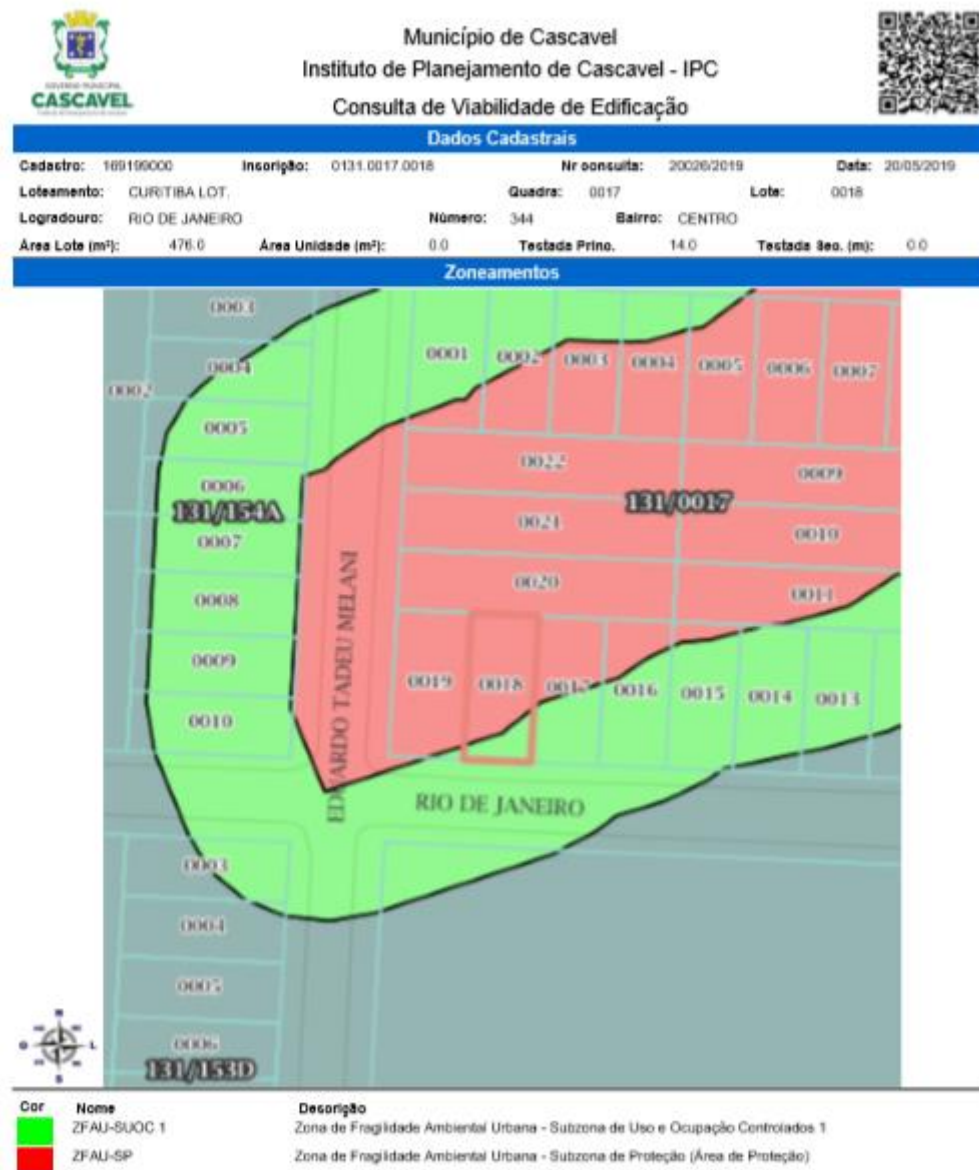
ANEXO 14: Consulta prévia – Lote 0016



ANEXO 15: Consulta prévia – Lote 0017



ANEXO 16: Consulta prévia – Lote 0018



ANEXO 17: Consulta prévia – Lote 0019

