

APROXIMAÇÕES TEÓRICAS: PROPOSTA TEÓRICO-CONCEITUAL DE MASTERPLAN SETORIAL NA CIDADE DE CASCAVEL (PR)¹

SANTOS, Claudemir Rocha dos ²
DIAS, Solange Irene Smolarek ³

RESUMO

Os problemas associados às questões urbanas do mundo contemporâneo estão relacionados à qualidade de vida dos cidadãos e o planejamento urbano, dentre os vários fatores, tem papel fundamental para melhorar ou piorar esse cenário. Este estudo dá continuidade ao trabalho já elaborado por Santos e Dias (2021). O método utilizado foi o indutivo, com pesquisas bibliográfica sobre planejamento urbano e regional e, mais especificamente, o *masterplan*. Para fundamentar as reflexões, utiliza-se como marco teórico o livro *Cidade Para Pessoas*. Parte-se do seguinte problema: Como discussões teórico-conceituais podem bem preparar determinado setor urbano para os próximos anos? A hipótese é oportunizar a discussão de proposição teórico-conceitual de *masterplan*. O objetivo geral da pesquisa é apresentar as aproximações teóricas que poderão embasar uma proposição de *masterplan setorial* direcionado à região Norte da cidade de Cascavel (PR). Visando a tal intuito, expõe-se a introdução, a fundamentação teórica, a metodologia de pesquisa, os resultados e suas discussões e as considerações. A presente pesquisa está em andamento e, por tal razão, neste trabalho são apresentadas somente as aproximações teóricas.

PALAVRAS-CHAVE: Cascavel (PR), *Masterplan*, Mobilidade urbana, Planejamento Urbano, Sustentabilidade social.

1 INTRODUÇÃO

O crescimento desordenado das cidades, aliado à má administração pública, gera problemas urbanos que afetam a qualidade vida urbana das cidades. A compreensão das consequências desses problemas e o planejamento urbano têm papel fundamental para melhorar a vida urbana e, consequentemente, o espaço cotidiano das cidades.

Esta pesquisa dá continuidade ao trabalho realizado por Santos e Dias (2021), em que se apresentou os fundamentos arquitetônicos para a elaboração de *masterplan* setorial, no Contorno Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). Neste artigo, o foco é realizar aproximações teóricas. Sendo assim, este estudo se justifica devido à necessidade de oportunizar discussões teórico-conceituais sobre o futuro da cidade de Cascavel (PR), a partir de conceitos como: o fortalecimento da economia, a qualidade de vida dos habitantes, a preservação do meio ambiente. Ademais, discussões como esta oportunizarão atrair o enriquecimento cultural e turístico, fomentar a mobilidade urbana sustentável e espaços urbanos mais atrativos, acessíveis, democráticos e igualitários para as pessoas.

¹ A presente publicação dá continuidade à pesquisa iniciada e já socializada no evento 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade do Centro Universitário FAG. Consultar Santos e Dias (2021).

² Acadêmico de Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. Texto elaborado na disciplina Trabalho de Curso: Defesa. E-mail: claudemirrds@gmail.com/ crsantos7@minha.fag.edu.br

³ Professora orientadora. Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: solange@fag.edu.br

O problema que deu origem à pesquisa foi: Como discussões teórico-conceituais podem bem preparar determinado setor urbano para os próximos anos? A partir dessa problematização, formulou-se a seguinte hipótese: oportunizando a discussão de proposição teórico-conceitual de *masterplan*. Desse modo, nesta pesquisa, aborda-se o assunto planejamento urbano e regional, no tema *masterplan*. Na resolução do problema e da hipótese da pesquisa, e visando ao atendimento dos objetivos propostos, utilizou-se o método indutivo (LAKATOS; MARCONI, 2003, p. 86).

Na direção de responder ao questionamento proposto, estabeleceu-se o seguinte objetivo geral: apresentar as aproximações teóricas que poderão embasar uma proposição de *masterplan setorial*, direcionado à região norte da cidade de Cascavel (PR). Arelados ao objetivo geral, determinaram-se os objetivos específicos: a) apresentar bibliografia sobre planejamento urbano e *masterplan*; b) contextualizar a cidade de Cascavel (PR); c) descrever o contexto da região norte da cidade de Cascavel (PR); d) destacar estudos de correlatos; e) descrever a metodologia; f) identificar a área de estudo do *masterplan*; g) expor os dados coletados; h) informar sobre trabalhos futuros.

O marco teórico da pesquisa está embasado no livro *Cidade Para Pessoas* (GEHL, 2013), no qual o autor afirma que:

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos “outras pessoas” no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

Para apresentar os resultados da pesquisa, este texto encontra-se organizado em cinco seções, sendo a primeira esta introdução; na segunda, apresentou-se o referencial teórico; na terceira, foram explicitados os aspectos metodológicos; na quarta, têm-se os resultados e suas discussões, e na quinta e última foram tecidas as últimas considerações sobre a pesquisa.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O planejamento urbano diz respeito à junção das medidas tomadas para se atingir os objetivos almejados. Em outras palavras, ao se planejar, buscam-se tendências ou as propensões naturais –

sejam elas locais, regionais, estaduais ou nacionais – para o seu desenvolvimento, além de se propor preceitos de ocupação de solo, indicar estratégias e políticas municipais e explicar as restrições e as proibições junto às limitações, as quais deverão ser apontadas para se promover a manutenção ou a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes (DUARTE, 2012, p. 21-22). No Brasil, foram desenvolvidos dispositivos legais para resolver os problemas urbanos, tais como o Projeto de Lei do Desenvolvimento Urbano – PL 775/1983, o capítulo da Política Urbana, presente na Constituição Federal de 1988⁴, e a Lei do Estatuto das Cidades⁵ (BERNARDI, 2006, p. 27). O arquiteto e urbanista Jaime Lerner elenca temas fundamentais no planejamento da cidade:

Sustentabilidade: redução do desperdício de tempo, energia e recursos, desde sua concepção; Mobilidade: aproximação de destinos multifuncionais, tendo as pessoas como protagonistas; Identidade: ou sociodiversidade, ou coexistência. O aspecto mais humano e mais característico da qualidade de vida urbana, envolvendo autoestima, sentimento de pertencimento e convívio das diferentes valorizações da diversidade. (LERNER, 2017, p. 17).

Para realizar e exercer o processo do planejamento urbano que apontará um caminho para o futuro de uma cidade, é possível utilizar-se do documento chamado *masterplan*, sendo ele uma ferramenta de planejamento físico-espacial de uma parte ou da cidade inteira. Tal ferramenta pode atuar como modelo de regeneração urbana. Além de ser um documento flexível, outra característica sua é a de estabelecer fases e assim determinar as ações prioritárias para sua implementação (MOREIRA, 2021).

Além do entendimento sobre planejamento urbano e do conceito de *masterplan*, outro termo entrelaçado a este estudo é o de sustentabilidade social. Para Gehl (2013, p. 109), a sustentabilidade social é uma importante ação de democracia, considerando que prioriza acessos igualitários para todas as pessoas. É preciso ressaltar que existem diferenças entre as necessidades e as oportunidades observadas em cidades mais ricas, comparando-se com as mais pobres, e ela ajuda a desenvolver cidades funcionais e a chamar a atenção de todos.

Enfrentar os problemas urbanos da sociedade requer um novo olhar, sobretudo, de políticas urbanas e planejamento urbano, por meio de metas e de soluções para que a cidade funcione. Nessa

⁴ Nos artigos 182 e 183 foram fixados princípios para a política urbana brasileira. O artigo 182 estabelece o município como o promotor da política urbana e o responsável para o desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo, assim, o bem-estar de seus moradores, além da criação do Plano Diretor, que determina que esse plano obrigatoriamente deve ser elaborado em cidades com mais de vinte mil habitantes (BERNARDI, 2006, p. 27).

⁵ Em julho de 2001, foi sancionada a Lei n. 10.257, que rege as políticas urbanas em todo o país, destacando as diretrizes que os governos municipais, estaduais e federal devem tomar para garantir a segurança e o bem-estar da população em geral (BRASIL, 2001).

perspectiva, é preciso enxergar os bairros e a sociedade urbana que estão afastados dos grandes centros.

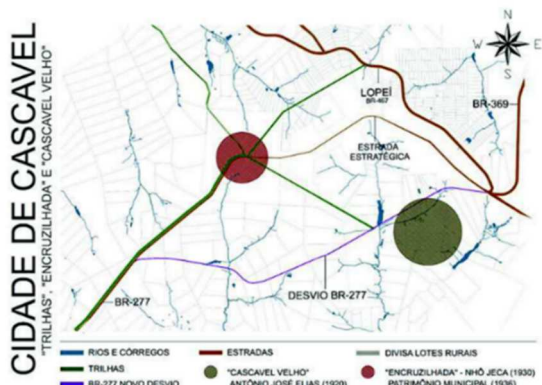
A seguir, apresenta-se a cidade de Cascavel (PR), a partir de um breve contexto histórico do passado ao presente, e o espaço da região norte, além de correlatos de arquitetura e urbanismo aplicados como integradores sociais.

2.1 CIDADE DE CASCAVEL (PR)

2.1.1 Do passado ao presente: a história de Cascavel (PR)

A configuração inicial do território do município se concentrou no entorno da atual Avenida Brasil, que já foi chamada de BR-35⁶. Com a emancipação do município, foram cedidos novos conjuntos de lotes à prefeitura, denominados de Patrimônio Novo, como se vê na Figura 1 (CASCAVEL, 2016, p. 151).

Figura 1 – Mapa com o desenvolvimento inicial do Município de Cascavel (PR)



Fonte: Brugnago (2015, p. 146).

O marco inicial do planejamento urbano da cidade foi a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento, o que ocorreu entre os anos de 1974 e 1975⁷ (DIAS *et al.*, 2005, p. 70-71). Em 1976, o arquiteto e urbanista Jaime Lerner foi contratado para a criação do Plano Diretor (DIAS *et al.*, 2005, p. 70-71). No período de 1986 a 1987, o Plano de Desenvolvimento urbano esteve sob a responsabilidade da equipe coordenada pelo arquiteto Luiz Forte Netto (DIAS *et al.*, 2005, p. 84).

⁶ A BR-35, que se tornou a BR-277, em 1941, foi deslocada para a região Sul da cidade (CASCAVEL, 2016, p. 151).

⁷ Esse plano permitiu que outras leis fossem criadas, tais como: Código de Obras - nº 1183/75; Lei de Zoneamento - nº 1184/75 e a Lei de Loteamento - nº 1186/75 (DIAS *et al.*, 2005, p. 70-71).

Em 1992, o Plano Diretor contou com a consultoria do escritório *Omar Akel Arquitetura e Planejamento S/C Ltda* (DIAS *et al.*, 2005, p. 88)⁸. No ano de 2017, aprovou-se a revisão do Plano Diretor (CASCABEL, 2017a).

A cidade está estrategicamente dentro de um planejamento logístico, tornando-se um dos mais importantes polos regionais do estado, com destaque aos setores metalúrgico e comércio atacadista, e ainda sendo impulsionado pelo agronegócio cooperativo. Além disso, o novo aeroporto trará integração e diversificação para economia. Outras estratégias urbanas para a região da cidade são as seguintes obras: a revitalização do Trevo Cataratas; a duplicação de um trecho da BR-277 e a ampliação de escoamento de produtos agrícolas por meio da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – Ferroeste – (PARANÁ, 2020).

A nova Ferroeste prevê a ligação da estrada de ferro entre os municípios de Maracaju (MS) e de Paranaguá (PR), além de um ramal que vai de Foz do Iguaçu a Cascavel (PR). Atualmente, a ferrovia funciona na ligação Cascavel (PR) – Guarapuava (PR). O projeto inclui a modernização desse trecho, estando em fase de estudo, entre eles o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e o Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) (PARANÁ, 2021a).

A cidade de Cascavel (PR) foi apontada, no *Ranking Connected Smart Cities 2020*, como a quarta com melhor planejamento urbano do Brasil. O município avançou e se tornou referência em questões ligadas ao urbanismo (CASCABEL, 2021a). Cascavel está entre os 10 municípios com o melhor saneamento no Brasil, a cidade busca evoluir nesse ranking, passando a ser a única com 100% de água e esgoto tratados, com isso poderá pleitear novos projetos ambientais (CASCABEL, 2021b). Além disso, o município já está inserido na primeira fase do programa Casa Fácil Paraná, já que se estipula que o déficit habitacional urbano seja de 8.518 moradias, sendo que 5.778 famílias estão no padrão de renda familiar de três salários mínimos exigido pelo programa (CASCABEL, 2021c).

Algumas grandes obras que impactam o desenvolvimento da cidade estão sendo apresentadas ou saindo do papel, entre elas a duplicação do Contorno Oeste, que faz a ligação entre a BR-277 e a BR-163, incluindo a conexão da Avenida Brasil e da Avenida das Torres até o contorno (PARANÁ, 2021c). A cidade ainda receberá uma outra obra urbana, a revitalização da Avenida Carlos Gome, que tornará a via um shopping a céu aberto (CASCABEL, 2021d).

Em busca da modernização dos espaços públicos e dos atrativos turísticos para a cidade, também foi apresentado o Território Verde. Esse projeto está sendo desenvolvido pelo Escritório

⁸ O que impulsionou a evolução dos loteamentos urbanos no município (DIAS *et al.*, 2005, p. 88).

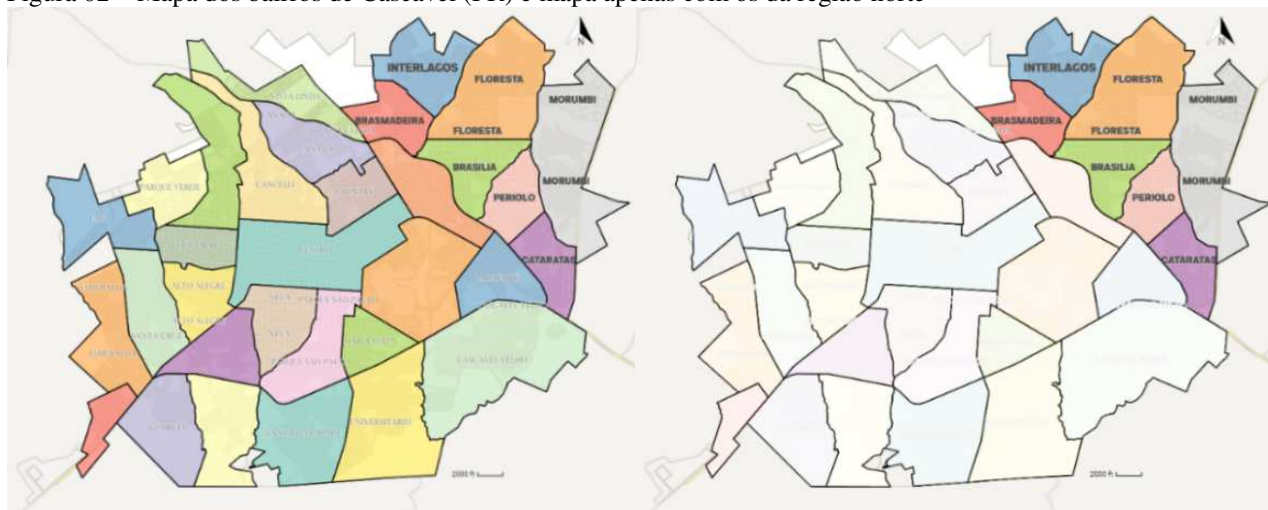
Jaime Lerner, e objetiva possibilitar um novo olhar para as áreas verdes da cidade, mais especificamente para a região do lago, que será revitalizado. A concepção do projeto tem como foco a preservação ambiental, o turismo, o lazer, a economia, a cultura, entre outras atividades. O arquiteto e urbanista Felipe Guerra, um dos responsáveis pelo desenvolvimento do projeto, afirma: “O que a gente quer trazer para Cascavel é que seja um dos mais belos parques do mundo”. A concepção de desenvolvimento criativo deste projeto foi um dos últimos trabalhos que o arquiteto e urbanista Jaime Lerner participou antes de sua morte (CASCABEL, 2021e).

Como é possível observar, Cascavel (PR) está passando por um momento de destaque com investimentos em seus espaços públicos, aspectos já reconhecidos por meio dos diversos rankings que avaliam vários requisitos da qualidade de vida urbana. Todavia, o que se questiona é se esse protagonismo está melhorando a vida de seus habitantes em todo seu território urbano. A partir dessa indagação, a seguir, apresenta-se a região Norte da cidade.

2.1.2. A Região Norte da cidade

Na Figura 02, há dois mapas que mostram a localização e a configuração dos bairros de Cascavel (PR); um deles mostra todos os bairros e o outro apenas os da região Norte, que é composta por sete bairros: Floresta, Brasília, Brasmadeira, Cataratas, Interlagos, Morumbi e Períolo. Somando-se a população dos sete bairros da região Norte, e se essa região fosse considerada uma cidade, seria a quarta maior da região Oeste do Paraná (RIC MAIS, 2019).

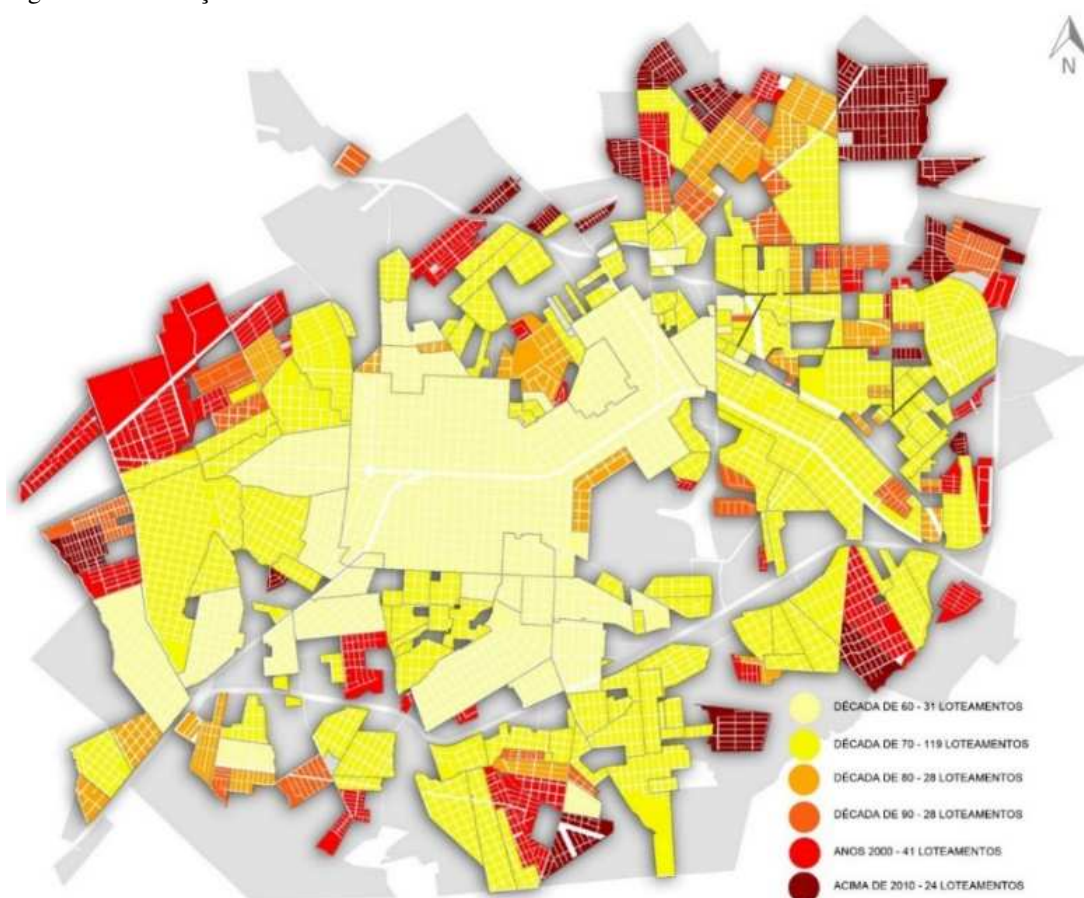
Figura 02 – Mapa dos bairros de Cascavel (PR) e mapa apenas com os da região norte



Fonte: GeoCascavel, adaptado pelo autor (2021).

O crescimento demográfico e o adensamento urbano na região Norte foram impulsionados pelas aprovações em massa dos loteamentos nos anos de 1975 e 1976, sendo que as pesquisas do censo da época já indicavam esse crescimento. Esse adensamento ocorria ao longo das rodovias, porém, com a abertura da BR-467 e da BR-369, a expansão da cidade se orientou para as regiões Leste-Norte (DIAS *et al.*, 2005, p. 72-73). Na Figura 03, é possível observar a evolução desse crescimento por meio dos loteamentos no perímetro urbano durante os anos de 1960 a 2010.

Figura 03 – Evolução dos Loteamentos no Perímetro Urbano de Cascavel



Fonte: Cascavel (2016, p. 172).

Para o Plano de Desenvolvimento Urbano de 1986-1987, uma das propostas era conter o crescimento desordenado nos sentidos Leste, Norte e Sul, visando ao crescimento no sentido Oeste da cidade. Ainda, pensava-se no contorno Norte, que ligaria a BR-467 e a BR-369, e no contorno Oeste, que aliviaria o tráfego entre as BR-277 e BR-467. Outra meta era a elevação da urbanização no percurso das três rodovias que passam por dentro da cidade (BR-277, BR-369 e BR-467), o que permitiria que as malhas urbanas, a partir de um projeto de planejamento e de elevação dos cruzamentos e das pistas marginais, fossem mais seguras (DIAS *et al.*, 2005, p. 87-90).

Com o crescimento da região, surgiram os problemas urbanos, entre eles as questões de mobilidade urbana, como o congestionamento dos viadutos de acesso aos bairros, a falta de calçada e de ciclovias adequadas (RIC MAIS, 2019). Na Figura 04, visualizam-se a localização e as imagens dos viadutos de acesso à região Norte, sendo eles os viadutos da Avenida Barão do Rio Branco⁹, da Avenida Piquiri¹⁰, da Avenida Jacarezinho¹¹, da Rua Domiciano Theobaldo Bresolin¹² e da Avenida Rocha Pombo com a Rua Ipanema¹³. Pode-se observar nas Figura 05 e 06, representada por meio de mapas, a localização dos equipamentos de ação pública, além da tipologia da ocupação do território encontrada na região Norte da cidade, conforme informações disponibilizadas no GEOCASCABEL (2021).

Figura 04 – Mapa e imagens da localização dos acessos aos bairros da região Norte da cidade



Fonte: Google Maps, adaptado pelo autor (2021).

⁹ Avenida reestruturada recentemente, com ciclovia e com pista dupla em ambas os sentidos da via. A via faz a ligação da Avenida Brasil (região central da cidade) com a rodovia PR 486 (região noroeste da cidade/ bairro Brasmadeira, Núcleo Industrial III, e ao Município de Tupãssi) (**NOTA DO AUTOR**).

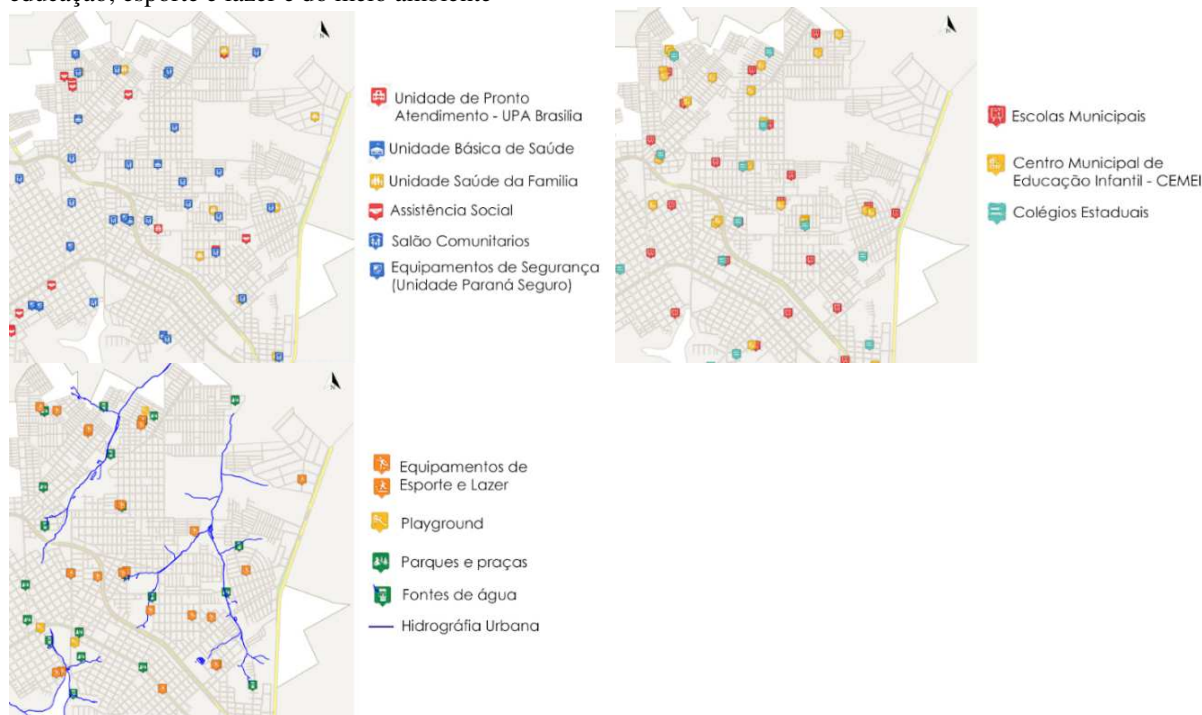
¹⁰ Pista simples em ambos os sentidos da via. A via faz a ligação da Avenida Barão do Rio Branco (região central da cidade), com a rodovia PR-180 (bairro Brasmadeira e Interlagos e ao Município de Cafelândia) (**NOTA DO AUTOR**).

¹¹ Pista dupla no sentido bairro-centro; pista simples no sentido centro-bairro porem com acostamento apenas nesse sentido. A via não adentra os bairros, mas serve como distribuidora ou coletora desses, ligando a Avenida Brasil (região central da cidade) a ruas de acesso para os bairros Brasmadeira, Interlagos e Floresta (uma das principais vias utilizadas de acesso a esse bairro) (**NOTA DO AUTOR**).

¹² Pista simples em ambos os sentidos. A via não adentra os bairros, mas atua como distribuidora ou coletora dos bairros, fazendo a ligação da Avenida Brasil (região central da cidade) ao bairro Brasília (utilizada como acesso a outros bairros, tais como Floresta; Periolo e Morumbi). É também uma das vias de acesso à Unidade de Pronto Atendimento (UPA) do Brasília, junto com a da Avenida Rocha Pombo/Rua Itapema (**NOTA DO AUTOR**).

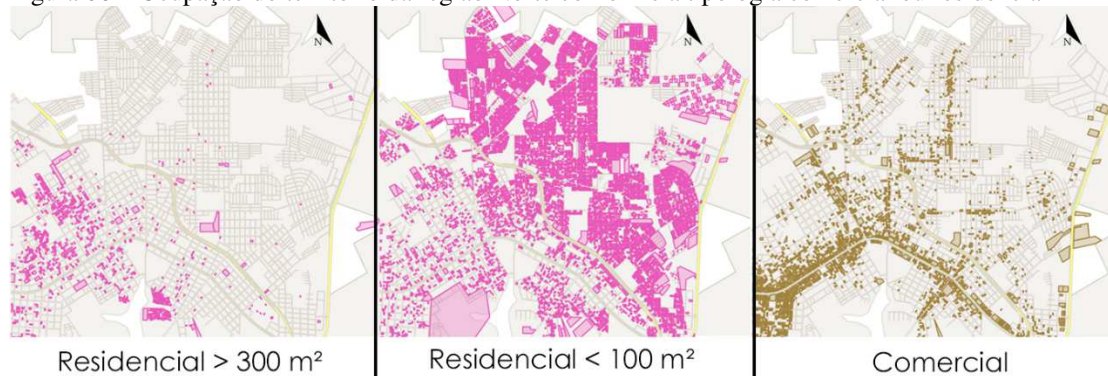
¹³ Essa pista é dividida em duas, sendo a Rua Itapema no sentido bairros com pista simples em ambos os sentidos até o viaduto; após o viaduto no sentido do centro à região do lago, ela se torna pista dupla em ambos os sentidos. É utilizada para acessar todos os bairros da região Norte de forma direta ou indireta (**NOTA DO AUTOR**).

Figura 05 – Localização dos equipamentos públicos de Saúde, Segurança, Assistência Social e Salão Comunitário; educação; esporte e lazer e do meio ambiente



Fonte: GEOCASCAVEL, adaptado pelo autor (2021).

Figura 06 – Ocupação do território da região Norte conforme a tipologia comercial ou residencial



Fonte: GEOCASCAVEL, adaptado pelo autor (2021).

Nesta e nas subseções anteriores, apresentaram-se a cidade de Cascavel (PR) e a Região Norte, indicando as suas respectivas importâncias e os desenvolvimentos dos traçados urbanos ao decorrer dos anos e para seu futuro.

Considerando-se a possibilidade de discussões teóricas sobre a viabilidade de proposição de *masterplan* para a região Norte, a seguir, sugerem-se possíveis correlatos, com o escopo de embasar as reflexões e proposições.

2.2 ARQUITETURA E URBANISMO COMO PROJETO SOCIAL: CORRELATOS

Após o entendimento sobre a cidade de Cascavel (PR), da sua região Norte e de suas peculiaridades, dando continuidade ao objetivo deste trabalho, que é apresentar uma proposta teórico-conceitual de *masteplan* setorial para a cidade, busca-se agora apresentar estudos de correlatos para espaços públicos, que são definidos por Soares (2013, p.11) como o território urbanizado ocupado pela sociedade, com a finalidade de ser utilizado para as mais diversas atividades coletivas. Assim sendo, os correlatos expostos a seguir servem como base de conhecimentos variados e auxiliam a entender os aspectos que devem ser levados em conta, seja eles soluções (estéticas, técnicas) ou programas de necessidades.

2.2.1. Centro Educacional Unificado – CEU

O Centro Educacional Unificado (CEU) é formado por uma equipe de arquitetos, com o propósito de torná-lo um referencial urbano que se conecta a diferentes lugares da cidade, por meio do lazer, da educação e do senso de comunidade. A ideia era unir várias atividades em um único equipamento público, e os locais deveriam ser amplos para abrigar o programa de necessidade, além de ocupar espaços carentes de equipamentos educacionais, culturais e esportivos (SOARES, 2013, p. 88-90).

A estrutura do programa é disposta em três edifícios: o primeiro edifício é o maior deles, e conta com extenso pavilhão ortogonal que abriga: biblioteca, telecentro, refeitórios, padaria comunitária, enfermaria e sala médicas, áreas de exposição e convivência, setores administrativos e as salas de aula para a Escola de Ensino Fundamental (EMEF), o núcleo de Educação de Jovens Adultos (EJA), e em algumas unidades o Ensino Técnico Profissionalizante (ETEC), por meio de instituições parceiras. No segundo edifício, o menor deles, fica o Centro de Educação Infantil (CEI) para crianças de 0 a 3 anos e a Escola de Educação Infantil (EMEI), para crianças de 4 a 5 anos. O terceiro é um edifício de cinco andares; no primeiro andar estão o foyer e o teatro (que se torna cinema), salas de música e dança, escola de iniciação artística, estúdio de produção e gravação multimídia, e rádio comunitária; e no último pavimento está o ginásio desportivo (SOARES, 2013, p. 91).

Na Figura 10, verifica-se o projeto básico arquitetônico do CEU, desenvolvido inicialmente pelo arquiteto Alexandre Delijaicov e pela equipe do Departamento de edificações da Secretaria de Serviços e Obras (SSO). A princípio, a proposta causou críticas, porém, os argumentos eram de visões

elitistas, pois o projeto, além de proporcionar o desenvolvimento de programas urbanísticos regionais, preocupava-se com o meio ambiente (GADOTTI, 2000, p. 5).

Figura 7 – Projeto Arquitetônico Básico do CEU



Fonte: Gadotti (2000, p. 26).

O sistema construtivo de pré-moldado de concreto foi escolhido por garantir a rapidez na execução, paralelamente às formas geométricas, uma adaptação aos diferentes terrenos a serem implantados. Entre as soluções também está a posição de forma linear dos blocos para formar um conjunto entorno do pavilhão principal. Nos espaços restantes dos terrenos localizam-se as quadras poliesportivas descobertas, um conjunto aquático com três piscinas de diferentes tamanhos, pistas de skate e, se o espaço permite, campo de futebol (SOARES, 2013, p. 91-92).

Observou-se, nesse correlato, que se pode ter uma união de várias atividades em um único espaço público, sem perder a qualidade do serviço prestado, além de ser uma forma de levar cultura, lazer, esporte e educação à população. Serve, portanto, de referência para melhorar a vida de áreas carentes dentro da cidade.

2.2.2 Biblioteca *España* / Santo Domingo – Colômbia

O projeto da Biblioteca *España* está localizado na encosta de uma área reurbanizada, que fez parte do programa do plano diretor social do governo para oportunizar espaços econômicos e sociais de forma igualitária à população. Inicialmente, previa-se um único edifício, contudo, o programa foi

dividido em três grupos: a biblioteca, as salas e o auditório, ligados por uma plataforma inferior que permite flexibilidade e a autonomia com cada volume operando de forma independente (MAZZANTI, 2008).

A proposta formal dos edifícios foi inspirada na topografia da Colômbia, com finalidade de integrar o projeto à paisagem da cidade que está ao Norte da cordilheira dos Andes. Com isso, a arquitetura se torna paisagem, em que suas formas irregulares, dobradas e cortadas semelhantes ao das montanhas, não anulam o plano de fundo. Além de potencializar-se o local como ponto de encontro, com uma praça com vista para contemplar a paisagem, o edifício foi desenvolvido para ser um ícone, uma referência local com identidade da cidade e com as pessoas. É possível visualizá-lo de grande parte da cidade, permitindo ser visto como um símbolo de uma nova Medellín, além de torná-lo um dos pontos turísticos da cidade (MAZZANTI, 2008).

Figura 8 –Imagens da Biblioteca *Espanã*



Fonte: Mazzanti (2008).

A proposta dos edifícios serve como inspiração e demonstra como a arquitetura pode melhorar áreas degradadas, além de trazer desenvolvimento para economia, atraindo turistas e sendo um ponto de referência dentro da cidade, pois foi pensada para demonstrar a identidade local e respeitar o seu entorno. Assim, esse projeto tornou-se um espaço convidativo para turistas e moradores contemplarem a cidade.

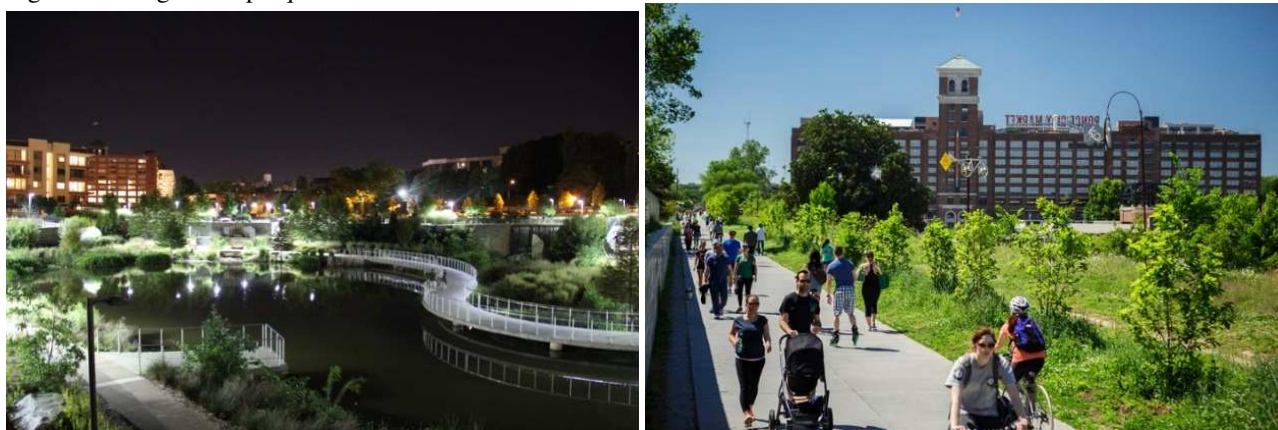
2.2.3 *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos

Os parques lineares são uma das soluções encontradas para preservação do meio ambiente, pois, além de conectarem os grandes centros urbanos à natureza, ressignificam espaços urbanos já

existentes. O *Beltline*, com um conjunto espaços verdes, é um exemplo dessa conexão e reestruturação dos espaços urbanos e natureza (LEVERE, 2020).

O projeto aproveitou mais de 35 quilômetros de vias férreas desativadas, que passavam pelo centro de Atlanta, para desenvolver diversos parques, praças, trilhas e áreas verdes, estimulando a utilização desses espaços pelas pessoas, além da mobilidade entre as regiões que oferece. O projeto teve impacto em 45 bairros; os primeiros parques foram inaugurados em 2005, porém, desde então foram sendo realizadas novas obras, com expectativa do projeto ser concluído até em 2028 (ESTADÃO, 2020).

Figura 9 –Imagens do parque linear *BeltLine*



Fonte: Levere (2020).

Os parques lineares estão cada vez mais em alta nas cidades, pois, além de revitalizarem os espaços abandonados, demonstram uma preocupação com a sustentabilidade, já que se restauram áreas verdes e criam-se espaços para a sociedade se mover dentro da cidade. O *Beltline* é um exemplo disso, tornou-se uma área atrativa e também apostou na mobilidade urbana sustentável e no convívio das pessoas no espaço. Além desses aspectos, o ponto mais forte da proposta é ser um corredor que integra várias partes da cidade, e isso é o que mais inspira para a proposta do *masterplan*, a conectividade de vários pontos da cidade, não ficando apenas em uma região.

2.3 SÍNTESES DA FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

No Quadro 1, sintetiza-se o que foi apresentado até o momento na presente pesquisa e de como serão utilizadas essas abordagens para a proposta teórico-conceitual do *masterplan* setorial para a cidade de Cascavel (PR).

Quadro 1 – Síntese da Fundamentação Teórica

Conteúdo Apresentado	Como Utilizar
2.1 CASCAVEL (PR) 2.1.1. Do passado ao presente: a história de Cascavel (PR)	Foram apresentados os projetos em desenvolvimento para o futuro da cidade, assim, buscar-se-á valorizar os espaços e seguir a linha de desenvolvimento desses projetos ou até apresentar soluções não resolvidas por eles.
2.1 CASCAVEL (PR) 2.1.2. Caracterização da região norte da cidade	Compreender a região, sabendo seus pontos fracos e fortes, e explorá-la a fim de trazer benefícios para a população e para a cidade.
2.2 ARQUITETURA E URBANISMO COMO PROJETO SOCIAL CORRELATOS 2.2.1. Centro Educacional Unificado – CEU	Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.
2.2 ARQUITETURA E URBANISMO COMO PROJETO SOCIAL CORRELATOS 2.2.2. Biblioteca España / Santo Domingo – Colômbia	Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo a cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.
2.2 ARQUITETURA E URBANISMO COMO PROJETO SOCIAL CORRELATOS 2.2.3. <i>BeltLine</i> / Atlanta – Estados Unidos	Exemplo ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

Fonte: Autor (2021).

3 METODOLOGIA

A pesquisa tem como base dar continuidade ao estudo já apresentado e publicado no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade do Centro Universitário FAG (SANTOS; DIAS, 2021), com a finalidade de prover a aproximação teórica, utilizando-se o método indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), aponta como o conhecimento é fundamental na experiência, pois seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

Para a compreensão do assunto e do tema deste artigo, buscou-se apoio nos métodos de procedimentos histórico, monográfico e estudo de caso (LAKATOS; MARCONI, 2003, p. 106-108), a partir de pesquisas bibliográficas sobre planejamento urbano, *masterplan* e sustentabilidade social.

Na subseção 2.1.1. Do passado ao presente: a história de Cascavel (PR), por exemplo, buscou-se o entendimento por meio de métodos de procedimentos histórico, monográfico e estudo de caso (LAKATOS; MARCONI, 2003, p. 106-108), com base em pesquisas bibliográficas e nos portais de notícias do Estado do Paraná e do Município de Cascavel (PR), a fim de coletar informações sobre as obras atuais e futuras na cidade.

Na subseção 2.1.2 Caracterização da região norte da cidade, utilizaram-se os métodos de procedimentos histórico, monográfico e estudo de caso (LAKATOS; MARCONI, 2003, p. 106-108), também por meio de pesquisas bibliográficas e no Portal *GeoCascavel*, para elaborar a Figura 02, que foi editada pelo autor com o intuito de demonstrar os bairros da região Norte. No caso da Figura 04,

após observar quais e onde estavam localizados os bairros da região Norte da cidade, utilizando-se do site do *Google Maps*, foram capturadas imagens e o mapa do site, sendo editados com a marcação dos cinco acessos. Além disso, foi com auxílio desse site que as notas sobre as vias foram realizadas.

Na realização da Figura 5, foi utilizado o Portal *GeoCascavel*, que contém algumas informações do Instituto de Planejamento de Cascavel (IPC), dentro da aba camadas. Foi possível acessar, por exemplo, os equipamentos públicos de Saúde, Segurança, Assistência Social e Salão Comunitário; educação; esporte e lazer e do meio ambiente, o que permitiu que fossem geradas as imagens, sendo editadas com o acréscimo da localização da região Norte e legenda, a fim de melhorar a visualização e compreensão. Para a Figura 6 utilizou-se mesmo mecanismo, entretanto, ao invés da aba camadas, foi utilizada primeiro a de informações, segundo a aba mapas temáticos, terceiro a aba diversos e em quarto foram marcadas as opções Residencial <100; Utilização Comercial e Residencial >300, uma de cada vez, gerando, assim, três mapas, que foram editados acrescentando-se Norte e legenda.

Na fundamentação do item 2.2 Arquitetura e urbanismo como projeto social correlatos, foram realizadas pesquisas bibliográficas de obras arquitetônicas e urbanísticas, com intuito social, em sites especializados, sendo escolhidos os projetos como fonte de inspiração, conforme a fundamentação teórica. Na subseção 2.3, apresentou-se uma tabela que sintetiza o conteúdo apresentado na fundamentação teórica deste trabalho e como serão utilizadas as informações na proposta do *masterplan* teórico-conceitual para um setor da região de Cascavel (PR).

Para se chegar aos resultados e às discussões desta pesquisa apresentada na seção 4, foram delimitadas as áreas do *masterplan*, levando em conta a fundamentação teórica e o perímetro urbano da cidade, pois a ideia é trazer o desenvolvimento para áreas já ocupadas existentes. Para tanto, na subseção 4.1.1, apresenta-se a área delimitada para o *masterplan*, representada por meio da Figura 10, também obtida no Portal *GeoCascavel*, mas com a exibição “satélite”, que foi editada para delimitar a área. Na Figura 11, visualiza-se um recorte do zoneamento do solo, da área do *masterplan*, conforme a legislação vigente.

Para ter aproximação da teoria com a realidade, realizou-se uma pesquisa por meio da técnica de questionário (LAKATOS; MARCONI, 2003, p. 106-108). A ideia inicial era aplicar o questionário aos alunos dos colégios estaduais da região Norte próximos à área de estudo, pois eles representam o futuro da localidade e da cidade. Assim, foi realizada uma pesquisa no site da prefeitura, no Portal *GeoCascavel*, que contém algumas informações do Instituto de Planejamento de Cascavel (PR) – IPC –, dentro da aba camadas, com diversos itens, entre eles informações relacionadas à educação. Em outra aba, foi possível localizar, com ajuda de um mapa, os Colégios Estaduais, seus nomes e

localização. Próximos área de estudo estão cinco colégios: Colégio Estadual Professor Francisco de Lima da Silva, Colégio Estadual Jardim Clarito, Colégio Estadual Jardim Consolata, Colégio Estadual Brasmadeira e Colégio Estadual Jardim Interlagos. Identificados, o próximo passo foi conseguir o contato das instituições no site *Google*, poderá fim de agendar uma reunião com seus representantes responsáveis, terá fim de receber a autorização para aplicar o questionário aos alunos.

Não obstante a isso, com a pandemia da COVID-19 em alta, a não autorização de alguns representantes e as aulas remotas acontecendo, a aplicação do questionário aos alunos foi impossibilitada. Em conversa com a orientadora, surgiu a possibilidade de aplica-lo aos representantes, pois eles têm a visão e o convívio com os alunos no dia a dia. Assim, montou-se o questionário, na plataforma do *Google*, utilizando-se a ferramenta questionário.

Foram elaboradas 11 perguntas relacionadas aos conceitos presentes no artigo já publicado e citado (SANTOS; DIAS, 2021). A estrutura do questionário foi esta: a primeira pergunta estava relacionada à sustentabilidade social; a segunda à mobilidade urbana; a terceira, quarta e quinta à permacultura; a sexta à acessibilidade; a sétima às condições ambientais; a oitava às condições habitacionais; a nona ao aspecto sociocultural; a décima ao futuro do bairro e a décima primeira à sustentabilidade social e ao lazer.

Além dessas perguntas, um outra havia sido elaborada, solicitando aos respondentes possíveis contribuições; porém, dois diretores apontaram que algumas das questões permitiriam apenas uma resposta de sim ou não, apenas parcialmente. Um desses diretores disse que, dentro da região Norte, há diferenças entres os bairros e sua população, mas não disse quais as diferenças. Dos cinco colégios, apenas o representante do Colégio Estadual Jardim Consolata não respondeu ao questionário. Após os demais terem concluído, os dados foram organizados no Quadro 02, com auxílio de gráficos para demonstrar, em porcentagem, os resultados obtidos de cada pergunta obtendo, desse modo, dados para realizar a aproximação teórica da proposta teórico-conceitual do *masterplan*.

4 RESULTADOS E SUAS DISCUSSÕES

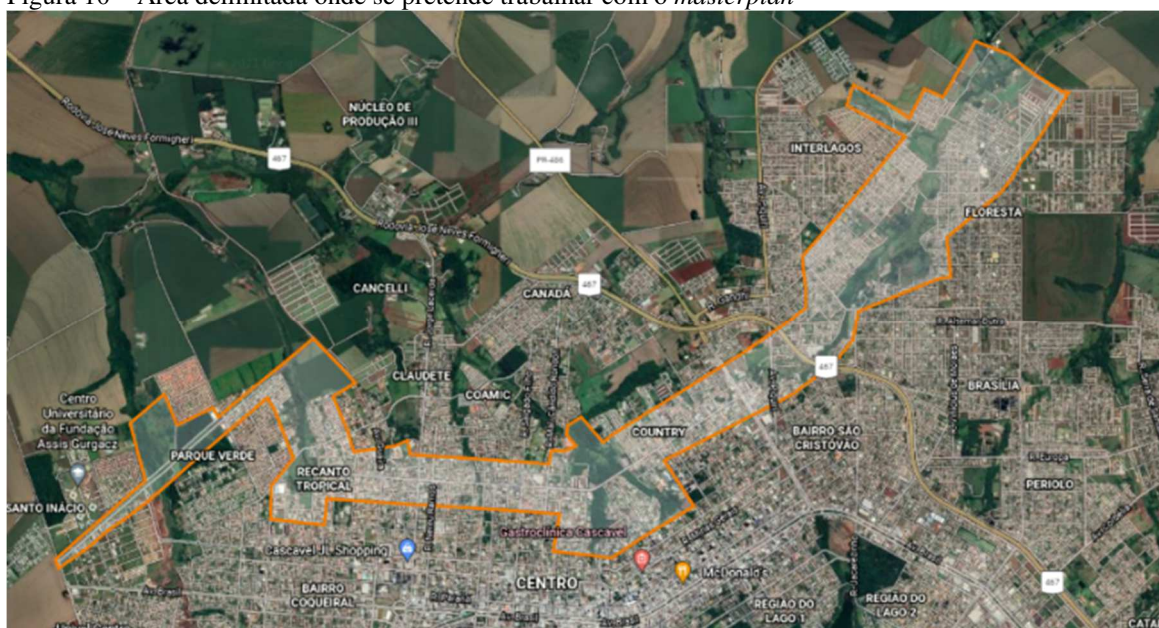
4.1 RESULTADOS

4.1.1 Área delimitada para o *masterplan*

Para a escolha da área do *masterplan*, levou-se em conta a fundamentação teórica e o perímetro urbano da cidade, pois a ideia é trazer o desenvolvimento para áreas já ocupadas e, assim, resolver os problemas urbanos, para, futuramente, se criar novas áreas urbanas. Com isso, busca-se ressignificar o espaço urbano por meio do *masterplan*, propondo-se a descentralização da cidade e o protagonismo dos bairros, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Além disso, almeja-se melhorar a mobilidade urbana sustentável do município, principalmente dos moradores da área de estudo, pois, por meio de uma conexão sustentável, será possível ligar a região Norte a Oeste sem passar pelo centro; porém, com ramais de conexão a outros pontos da cidade e com a qualificação do ambiente natural.

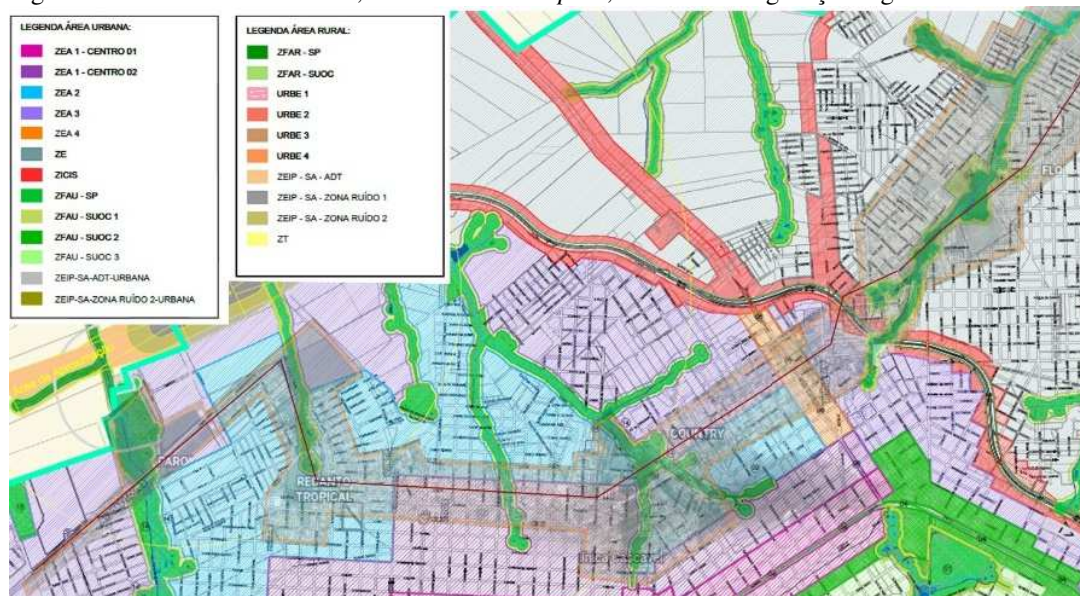
Na Figura 10, apresenta-se a área delimitada do *masterplan*, e na Figura 11 observa-se a legislação de uso e ocupação do solo dessa mesma área.

Figura 10 – Área delimitada onde se pretende trabalhar com o *masterplan*



Fonte: GeoCascavel. Adaptado pelo autor (2021).

Figura 11 – Zoneamento do solo, da área do *masterplan*, conforme a legislação vigente



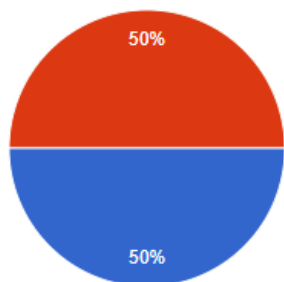
Fonte: Anexo II – Mapa 1, da Lei Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Cascavel (PR). Lei nº 6696 de 23 de fevereiro de. Adaptado pelo autor (2021).

4.1.2 Percepção de representantes dos líderes dos Colégios Estaduais da região Norte

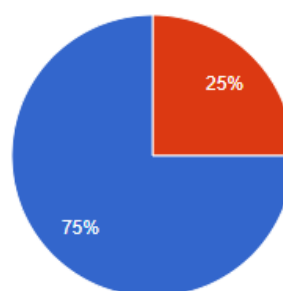
Nesta subseção, apresentam-se os dados do questionário aplicado aos diretores dos Colégios Estaduais da região Norte, com auxílio de gráficos que indicam a porcentagem de cada resposta.

Quadro 2 – Questionário e gráficos com a porcentagem de cada resposta

Gráfico 01 – Resposta da Pergunta 01: Parte da sustentabilidade social tem como foco dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A cidade de Cascavel (PR) oportuniza essa igualdade a sua população? ● Sim ● Não	Gráfico 02 – Resposta da Pergunta 02: Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A cidade de Cascavel (PR) oportuniza a utilização de meios de transportes sustentáveis (caminhar, bicicleta, carros elétricos, patinetes...)? ● Sim ● Não
Gráfico 03 – Resposta da Pergunta 03: Os bairros da região Norte têm autossuficiência da área central da cidade de Cascavel (PR)?	Gráfico 04 – Resposta da Pergunta 04: Nos bairros da zona Norte há incentivo para a participação da população na tomada de decisões no desenvolvimento da cidade?



● Sim
● Não



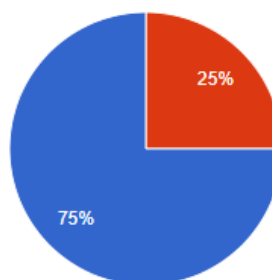
● Sim
● Não

Gráfico 05 – Resposta da Pergunta 05: Os habitantes da cidade, em especial dos bairros da zona Norte, são receptivos às mudanças que acontecem nos espaços públicos?

Gráfico 06 – Resposta da Pergunta 06: A acessibilidade tem o conceito básico de poder ser aplicada em todas ações públicas, ofertando melhor qualidade de vida aos usuários dos espaços ou do objeto. Os espaços públicos da cidade de Cascavel (PR), em especial na zona Norte, são bem acessíveis às pessoas, sejam elas a com necessidades especiais ou não?



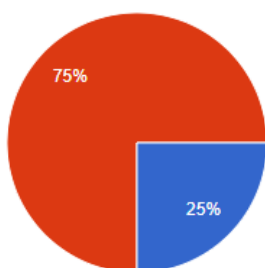
● Sim
● Não



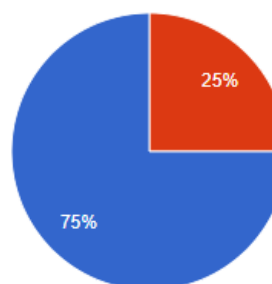
● Sim
● Não

Gráfico 07 – Resposta da Pergunta 07: A cidade de Cascavel (PR), em especial na zona Norte, oferece condições ambientais de qualidade aos seus moradores?

Gráfico 08 – Resposta da Pergunta 08: No quesito habitação, a cidade de Cascavel (PR), em especial na zona Norte, tem moradias de qualidade aos seus moradores?



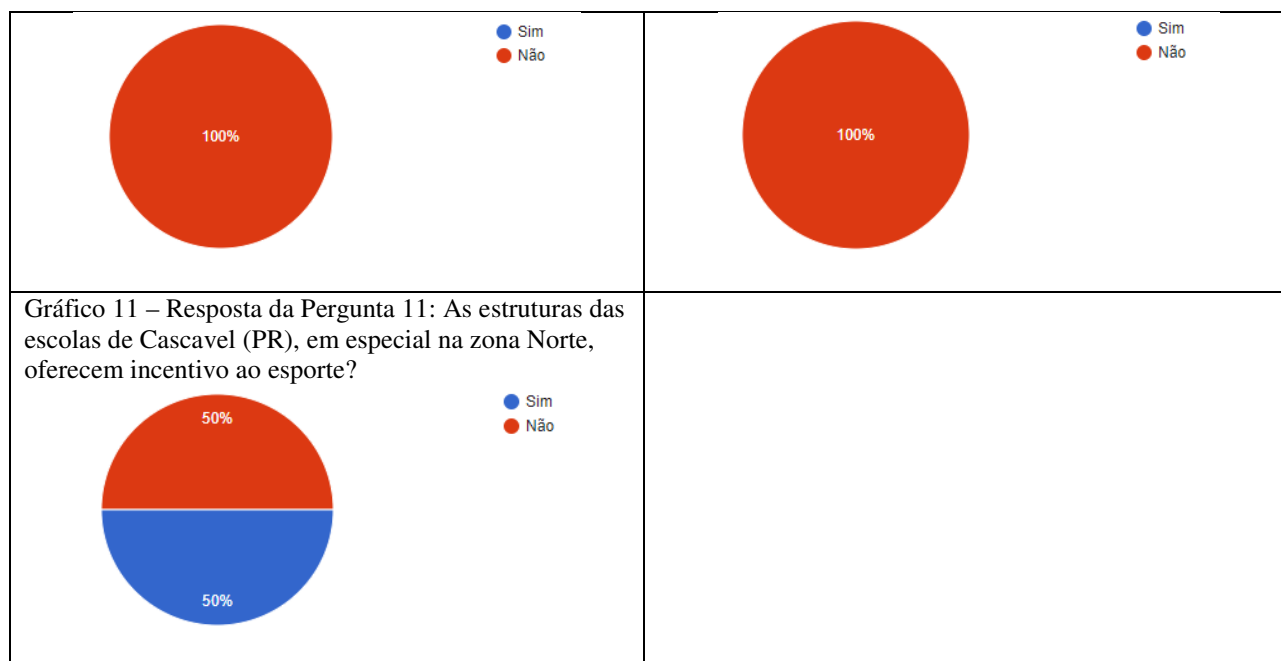
● Sim
● Não



● Sim
● Não

Gráfico 09 – Resposta da Pergunta 09: No quesito cultural, a cidade de Cascavel (PR), em especial na zona Norte, tem opções culturais aos seus moradores?

Gráfico 10 – Resposta da Pergunta 10: A cidade de Cascavel (PR), em especial na zona Norte, está preparada para as questões do futuro, como mobilidade urbana, sustentabilidade e tecnologia?



Fonte: Autor (2021).

4.2.1 Discussão dos resultados

Como já destacado neste trabalho, a cidade de Cascavel, ao longo dos anos, esteve sempre em um processo contínuo de ampliação. Inicialmente, desenvolveu-se às margens das rodovias que cortam a cidade, como é o caso da antiga BR-35, e o crescimento da região Norte também foi impulsionado pela abertura da BR-467 e da BR-369. Isso atesta um possível crescimento a região Oeste com a ligação da malha urbana ao contorno Oeste. Além disso, por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas para serem entregues em curto e em longo prazo, as quais podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que os acessos à região Norte da cidade priorizam carros veículos, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transporte coletivos, sem contar a falta de sinalização, a qual, se fosse melhorada, auxiliaria no melhor fluxo de veículos e traria mais segurança aos usuários. No quesito habitação, verifica-se que a maioria das casas tem, em média, até 100m² e é de uso residencial.

A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns e longe de outros ou distante de todos. Além disso, constata-se a falta de espaços de lazer e cultura para

a região Norte. Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região.

Outro fato constatado é que Cascavel tem poucos pontos turísticos, e os disponíveis ficam na área central da cidade. Não obstante a isso, verifica-se que há vários pontos que podem ser explorados, como as áreas de preservação dos córregos que ficam dentro da área urbana, pontos para contemplar a vista urbana ou natureza, como o pôr do sol da cidade. Esse olhar voltado aos pontos turísticos pôde ser constatado no correlato analisado, o da Biblioteca *España / Santo Domingo* – Colômbia, que levou cultura e educação, além de ser tornar um ponto turístico, valorizando e explorando a paisagem como cartão postal.

A oferta de ciclovias e transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões da cidade. No caso dos acessos da região Norte, nenhum deles conta com ciclovias, nem mesmo prioriza o pedestre e seu caminhar. A esse respeito, o projeto da *Beltline* é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços.

Com relação ao questionário aplicado, o que se constata é que 75% dos respondentes indicaram que: há oportunidades de acesso iguais aos espaços públicos da cidade; não há restrição aos meios de transporte sustentáveis (caminhar, bicicletas, carros elétricos, patinetes etc.); há incentivo para a população participar das decisões para o desenvolvimento da cidade; os espaços públicos da região Norte têm acessibilidade; as moradias da região Norte têm qualidade e a região Norte não oferece condições ambientais de qualidade aos seus moradores.

O resultado da pesquisa apontou também que 50% dos respondentes acreditam que: a região Norte não é dependente da área central da cidade e que ela não oferece incentivo ao esporte.

Outro dado significativo é que 100% dos respondentes acham que: os moradores da região Norte são receptivos a mudanças; não há na região Norte opções culturais e ela não está preparada para o futuro.

Até a presente etapa da pesquisa, foram apresentadas a fundamentação arquitetônica e as aproximações teóricas sobre o assunto e o tema, dará fim de sustentar a proposta do *mastesplan* teórico-conceitual setorial em Cascavel (PR).

5. CONSIDERAÇÕES

O objetivo geral desta pesquisa foi o de apresentar as aproximações teóricas para o *masterplan* teórico-conceitual setorial em Cascavel (PR). Os objetivos específicos, por sua vez, foram: a) apresentar bibliografia sobre planejamento urbano e *masterplan*; b) contextualizar a cidade de Cascavel (PR); c) descrever o contexto da região norte da cidade de Cascavel (PR); d) destacar estudos de correlatos; e) descrever a metodologia; f) identificar a área de estudo do *masterplan*; g) expor os dados coletados; h) informar sobre trabalhos futuros.

As discussões tiveram como referência principal a obra de Gehl (2013), que pensou uma forma de planejamento urbano democrática, isto é, para todas as pessoas, a partir da noção de sustentabilidade social. Assim sendo, discorreu-se sobre conceitos tais como sustentabilidade social, *masterplan* e permacultura. Além dessa discussão, apresentou-se uma análise de três estudos correlatos, que demonstraram como é possível realizar o planejamento urbano ou projetar levando em conta as distintas realidades de uma cidade e a igualdade social.

Os estudos teóricos e correlatos apresentaram as aproximações teóricas que poderão embasar uma proposição de *masterplan setorial*, direcionado à região Norte da cidade de Cascavel (PR), por ser essa uma das regiões mais carentes. Buscou-se, portanto, aplicar o conceito de sustentabilidade social à proposta. Pode-se dizer que foram atingidos os objetivos específicos “a”, “b” e “c” no momento da revisão de literatura e de análise de obras correlatas. No que diz respeito aos “d” e “f”, foram alcançados pelos resultados e suas discussões, e o item “e” foi alcançado na seção metodológica deste trabalho.

Respondendo ao problema da pesquisa, com base nos referenciais teóricos obtidos, conclui-se que, oportunizando-se a discussão de proposição teórico-conceitual para o *masterplan*, ele deve estar voltado para as questões sociais, pois auxilia os municípios e suas equipes técnicas a pensarem e conduzirem uma cidade justa, igualitária e com qualidade de vida para seus habitantes. Dessa forma, está validada a hipótese levantada ao início do estudo.

Este texto não esgota a discussão do tema, por isso, o próximo passo será a apresentação da proposta do *masterplan* teórico-conceitual setorial em Cascavel (PR). Recomendam-se outras investigações, tais como: a) as mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e

para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal.

REFERÊNCIAS

BERNARDI, J. L. **Funções Sociais da Cidade: Conceitos e Instrumentos**. 2006. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba (PR), 2006.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 26 ago. 2021.

BRUGNAGO, N. V. **Preencher os vazios: o papel da estrutura fundiária na constituição do espaço urbano de cascavel – das primeiras presenças à década de 1960**. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá (PR), 2015.

CASCADEL. Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo. SEPLAN. **Diagnóstico do Plano Diretor. Prefeitura Municipal de Cascavel/Pr e Secretaria de Planejamento e Urbanismo de Cascavel**. Cascavel: SEPLAN, 2016. Disponível em: <<https://portaldosmunicipios.pr.gov.br/download/public/arquivos/documentos/58/2019/02/28/X73ID6W4UkajKLhXZFZoMuf2UcX17eQksXaDnRt.pdf>>. Acesso em: 11 abr. 2021.

CASCADEL. Câmara Municipal. **Lei nº 91, 23 de fevereiro de 2017**. Altera o Plano Diretor de Cascavel/PR, estabelece diretrizes para o desenvolvimento da cidade e das sedes dos demais distritos administrativos e, dá outras providências relativas ao planejamento e à gestão do território do município, nos termos da Lei Federal 10.257/2001 - Estatuto da Cidade. Cascavel: Câmara Municipal, 2017a. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-cascavel-pr>>. Acesso em: 11 mar. 2021.

CASCADEL. Câmara Municipal. **LEI Nº 6696, 23 de fevereiro de 2017**. Lei Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Cascavel – PR. Cascavel: Câmara Municipal, 2017b. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-cascavel-pr>>. Acesso em: 02 ago. 2021.

CASCADEL. Ranking aponta Cascavel como a quarta cidade com melhor planejamento urbano do Brasil. **Cascavel Atende**, 30 junho de 2021a. Disponível em: <<https://cascavel.atende.net/cidadao/noticia/ranking-aponta-cascavel-como-a-quarta-cidade-com-melhor-planejamento-urbano-do-brasil>>. Acesso em: 26 ago. 2021.

CASCADEL. Cascavel será a primeira cidade Brasil com 100% do esgoto coletado e tratado. **Cascavel Atende**, 23 agosto de 2021b. Disponível em: <<https://cascavel.atende.net/cidadao/noticia/cascavel-sera-a-primeira-cidade-brasil-com-100-do-esgoto-coletado-e-tratado>>. Acesso em: 26 ago. 2021.

CASCADEL. Cascavel está inserida na primeira fase de programa que subsidiará entrada da casa própria. **Cascavel Atende**, 23 agosto de 2021c. Disponível em:

<<https://cascavel.atende.net/cidadao/noticia/cascavel-esta-inserida-na-primeira-fase-de-programa-que-subsidiara-entrada-da-casa-propria>>. Acesso em: 26 ago. 2021.

CASCADEL. Moradores e comerciantes escolhem proposta de revitalização da Avenida Carlos Gomes. **Cascavel Atende**, 03 de agosto de 2021d. Disponível em:

<<https://cascavel.atende.net/cidadao/noticia/moradores-e-comerciantes-escolhem-proposta-de-revitalizacao-da-avenida-carlos-gomes>>. Acesso em: 26 ago. 2021.

CASCADEL. Cascavel: Território Verde será um dos parques mais belos do mundo. **Cascavel Atende**, 17 agosto de 2021e. Disponível em: <<https://cascavel.atende.net/cidadao/noticia/cascavel-territorio-verde-sera-um-dos-parques-mais-belos-do-mundo>>. Acesso em: 26 ago. 2021.

DIAS, C. S. *et al.* **Cascavel: um espaço no tempo. A história do planejamento urbano.** Cascavel, PR: Sintagma Editores, 2005.

DUARTE, F. **Planejamento Urbano.** 2. ed. Português. Ed. Intersaberes. 2012.

ESTADÃO. 4 Parques lineares e como eles transformaram o cenário urbano. **Estadão**, Summit Mobilidade Urbana 2021, 28 de junho de 2020. Disponível em:

<<https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/4-parques-lineares-e-como-eles-transformaram-o-cenario-urbano/>>. Acesso em: 17 ago. 2021.

GADOTTI, M. Educação com Qualidade Social. Projeto, Implantação e desafios dos Centros Educacionais Unificados (CEUs). **Acervo Paulo Freire**, p. 1-25, 2000. Disponível em: <http://www.acervo.paulofreire.org:8080/jspui/bitstream/7891/3395/1/FPF_PTPF_01_0418.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2021.

GEHL, J. **Cidades Para Pessoas.** Tradução Anita Di Marco. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEOCASCADEL. **Instituto de Planejamento de Cascavel.** 2021. Disponível em:

<<https://geocascavel.cascavel.pr.gov.br/geo-view/index.ctm>>. Acesso em: 17 ago. 2021.

GOOGLE MAPS. **Cascavel (PR).** 2021. Disponível em:

<<https://www.google.com/maps/place/Cascavel,+PR/@-24.9578439,-53.5623622,11.5z/data=!4m5!3m4!1s0x94f3d41ec7f74d61:0xebac32ece05a5fbc!8m2!3d-24.9541715!4d-53.480283>>. Acesso em: 22 ago. 2021.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LERNER, L. **Por uma Nova Cultura Urbana – Guia Ilustrativo.** Brasília: CBIC, 2017. Disponível em: <https://cbic.org.br/wp-content/uploads/2017/11/Cartilha_Por_Uma_Nova_Cultura_Urbana_2017.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2021.

LEVERE, J. Reuso de parques urbanos: um futuro promissor para um presente conturbado [From a Complicated Present, Urban Reuse Parks Look to the Future]. Tradução de Vinicius Libardoni. **ArchDaily Brasil**, 31 de julho de 2020. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/944698/reuso-de-parques-urbanos-um-futuro-promissor-para-um-presente-conturbado>>. Acesso em: 17 ago. 2021.

MAZZANTI, G. Biblioteca España / Giancarlo Mazzanti. **ArchDaily**, 2008. Disponível em: <<https://www.archdaily.com/2565/espana-library-giancarlo-mazzanti>>. Acesso em: 24 ago. 2021.

MOREIRA, S. O que é um *masterplan*? **ArchDaily**, 18 de abril de 2021. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/959216/o-que-e-um-master-plan>>. Acesso em: 03 maio 2021.

PARANÁ. Agência de notícias do Paraná. A modernização do aeroporto de Cascavel é estratégica para o Oeste. **AEN**, 16 junho de 2020a. Disponível em: <<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=107457&tit=Modernizacao-do-aeroporto-de-Cascavel-e-estrategica-para-o-Oeste>>. Acesso em: 01 abr. 2021

PARANÁ. Agência de notícias do Paraná. Empresas japonesa e chinesa conhecem detalhes da estrada de ferro que vai cruzar o Paraná. **AEN**, 24 agosto de 2021b. Disponível em: <<https://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=114745>>. Acesso em: 26 ago. 2021.

PARANÁ. Agência de notícias do Paraná. Estado e Itaipu lançam pedra fundamental da duplicação do Contorno Oeste de Cascavel. **AEN**, 02 de agosto de 2021c. Disponível em: <<https://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=114258&tit=Estado-e-Itaipu-lancam-pedra-fundamental-da-duplicacao-do-Contorno-Oeste-de-Cascavel->>>. Acesso em: 26 ago. 2021.

RIC MAIS. Cidade Alerta Oeste. Região Norte em Cascavel: Crescimento e Problemas. **Ric Mais**, 21 de agosto de 2019. Disponível em: <<https://ricmais.com.br/videos/regiao-norte-em-cascavel-crescimento-e-problemas/>>. Acesso em: 01 abr. 2021.

SANTOS, C. R. dos; DIAS, S. I. S. Fundamentos Arquitetônicos: masterplan 2060 – Contorno Norte/Oeste na cidade de Cascavel – PR. In: 8º SIMPÓSIO DE SUSTENTABILIDADE. **Anais [...]**. Cascavel (PR): Centro Universitário Fag, 2021, p. 1-32. Disponível em: <<https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2021/Arquitetura%20-%20Claudemir%20Rocha%20dos%20Santos.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2021.

SOARES, P. de P. **Arquitetura como Projeto Social**: Os casos dos Centros de Educação Unifamiliar (CEUs) em São Paulo, Brasil e dos Parques Bibliotecas em Medellín, Colômbia. 2013. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2013.