

MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCABEL (PR)

SANTOS, Claudemir Rocha dos¹
DIAS, Solange Irene Smolarek²

RESUMO

O crescimento demográfico das cidades está cada vez mais acelerado, por isso, é preciso promover debates e soluções para o planejamento urbano e suas questões do mundo contemporâneo. A presente pesquisa é a conclusão de outros dois estudos já apresentados e tem como objetivo geral apresentar um *mastesplan*, teórico-conceitual para o contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). Para efetivar a proposta, utilizou-se do método indutivo, com pesquisas bibliográfica, tendo-se, principalmente, como marco teórico o livro *Cidade Para Pessoas* (GEHL, 2013). O problema que deu origem à continuação desta pesquisa foi: como uma proposta teórico-conceitual de *mastesplan* para região Norte de Cascavel (PR) pode aprimorar a igualdade, a qualidade de vida dos moradores e manter a cidade em destaque estadual e nacional? A partir dessa problematização, formulou-se a seguinte hipótese: uma proposta que busca a sustentabilidade social, quando bem aplicada, proporciona igualdade para as pessoas, por meio de espaços urbanos mais acessíveis e democráticos. Visando a tal intuito, expõe-se neste artigo a introdução, a fundamentação teórica, a metodologia de pesquisa, os resultados e suas discussões e considerações finais.

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

THEORETICAL-CONCEPTUAL MASTERPLAN: NORTH/WEST CONTOUR IN THE CITY OF CASCABEL (PR).

ABSTRACT

The demographic growth of cities is increasingly accelerated, therefore it is needed to propose debates and solutions for urban planning, and its issues in the contemporary world. This research is the final conclusion of two other studies already presented, which has as general objective to present a theoretical-conceptual *mastesplan* for the north / west cityscape of the city of Cascavel (PR). To effectuate the proposal, the inductive method was used, with bibliographic researches, thus being the theoretical framework of the book *Cidade Para Pessoa* (GEHL, 2013). The problem that gave rise to the continuation of this research was: how a theoretical-conceptual proposal of *mastesplan* for the northern region of Cascavel (PR), can improve equality, the quality of life of residents, and keep the city in state and national emphasis? From this problematization, the following hypothesis was formulated: through a proposal that seeks social sustainability, because, when well supplied, it offers equality to people, through urban spaces that are more accessible and democratic. Aiming at this purpose, the introduction, the theoretical foundation, the research methodology, the results and its discussions and considerations are presented.

KEYWORDS: Cascavel (PR). *Masterplan*. Urban mobility. Urban planning. Social sustainability.

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos³ e as Aproximações Teórica⁴, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora

¹Acadêmico de Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. Texto elaborado na disciplina Trabalho de Curso: Defesa. E-mail: claudemirdds@gmail.com/ crsantos7@minha.fag.edu.br.

²Professora orientadora. Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: solange@fag.edu.br

³A presente publicação dá continuidade à pesquisa iniciada e já socializada no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade do Centro Universitário FAG. Consultar Santos e Dias (2021a).

⁴A presente publicação dá continuidade à pesquisa iniciada e já socializada no e 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional – 2021, do Centro Universitário FAG. Consultar Santos e Dias (2021b).

neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do *mastesplan* teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA *et al.*, 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

A partir de desse escopo, elaborou-se o seguinte problema: como uma proposta teórico-conceitual de *masterplan* para região Norte de Cascavel (PR), pode aprimorar a igualdade, a qualidade de vida dos habitantes e manter a cidade em destaque estadual e nacional? A partir dessa indagação, formulou-se a seguinte hipótese: uma proposta que busque a sustentabilidade social, quando bem aplicada, proporciona igualdade para as pessoas, por meio de espaços urbanos mais acessíveis e democráticos.

Por essa razão, o presente estudo se justifica devido à necessidade de oportunizar a sustentabilidade social e a qualidade de vida, a partir de ideias como: o fortalecimento da economia, a qualidade de vida dos habitantes e a preservação do meio ambiente. Ademais, discussões como essas oportunizam o enriquecimento cultural, fomentam a mobilidade urbana sustentável e espaços urbanos atrativos, acessíveis, democráticos e igualitários para as pessoas. O marco teórico desta pesquisa é o livro *Cidade Para Pessoas* (GEHL, 2013), cujo 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).

Na direção de responder ao questionamento proposto e contemplar o objetivo geral, determinaram-se estes objetivos específicos: a) Apresentar referencial teórico sobre *masterplan*; b) Contextualizar brevemente a história de Cascavel (PR); c) Elencar casos correlatos; d) Evidenciar abordagens urbanísticas que embasaram a proposta; e) Propor um *masterplan* teórico-conceitual setorial para Cascavel (PR).

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

Como síntese das publicações anteriores, no que diz respeito à conceituação do tema⁵, definiu-se o planejamento urbano como as medidas tomadas para se atingir os objetivos almejados, e apresentam-se as tendências e as propensões para o seu desenvolvimento (DUARTE, 2012, p. 21-22). O *masterplan* foi definido como uma ferramenta de planejamento físico-espacial (MOREIRA, 2021). Outro termo relacionado a este estudo é o de sustentabilidade social, que é uma importante ação de democracia, considerando que prioriza acessos igualitários para todas as pessoas (GEHL, 2013, p. 109). No Brasil, os dispositivos legais para resolver os problemas urbanos são a Lei do Desenvolvimento Urbano – PL 775/1983 e a Lei do Estatuto das Cidades (BERNARDI, 2006, p. 27).

Nos estudos anteriores, em que se apresentou o contexto histórico da cidade de Cascavel (PR)⁶, foi verificado que o território inicial do município foi desenvolvido onde atualmente se encontra a Avenida Brasil (CASCABEL, 2016, p. 151). No planejamento urbano da cidade, o marco inicial data de 1974-1975 (DIAS *et al.*, 2005, p. 70-71). A cidade tem como estratégias a revitalização do Trevo Cataratas, a ampliação da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – Ferroeste (PARANÁ, 2020) e o projeto Território Verde (CASCABEL, 2021a). A modernização e o desenvolvimento da cidade ainda contam com a transformação das suas principais vias públicas (PARANÁ 2021; CASCABEL, 2021b), sendo considerada a quarta cidade com melhor planejamento urbano do Brasil, de acordo com o *Ranking Connected Smart Cities 2020* (CASCABEL, 2021c). Para divulgar a cidade, uma comitiva do município esteve presente na Expo 2020⁷, que é uma feira de negócios, de inovação e de tecnologia mundial realizada a cada cinco anos, o encontro aconteceu na cidade de Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. Na ocasião, foram apresentados os números da economia da cidade e da região Oeste do Paraná, e os representantes do município assinaram um protocolo de intenção de relacionamento comercial em Dubai (CASCABEL, 2021d).

Demonstrou-se em Santos e Dias (2021b) que a Região Norte de Cascavel (PR)⁸ é composta atualmente por sete bairros e diversos conjuntos habitacionais. Todavia, além dos diversos problemas urbanos causados pelo crescimento demográfico sem planejamento, as vias de acesso à Região Norte são mal estruturadas para demanda existentes, além de não incentivarem o transporte sustentável (RIC MAIS, 2019).

⁵Autores consultados em Santos e Dias (2021a): Oliveira (2001); e em Santos Dias (2021b): Brasil (2001), Lerner (2017, p. 17).

⁶Autores consultados em Santos e Dias (2021a): Cascavel (2017a); e em Santos Dias (2021b): Cascavel (2017b), Cascavel (2021c).

⁷A exposição ocorreu em 2021, por causa da pandemia de COVID-19 (**NOTA DO AUTOR**).

⁸Autores consultados em Santos e Dias (2021b): Cascavel (2016, p. 172), Dias *et al.* (2005, p. 72-73 e 87-90)

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030⁹, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, 20?); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1¹⁰.

Quadro 1 – Síntese dos correlatos apresentados.

Conteúdo Apresentado	Como Utilizar
Urbanismo social de <i>Medellín</i> – Colômbia (GHIONE, 2014)	Exemplo de ressignificação do espaço urbano e implementar o <i>slogan</i> “o melhor para os mais pobres”. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.
Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24).	Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.
<i>Masterplan Framework</i> com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021).	Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.
Centro Educacional Unificado – CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26).	Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.
Biblioteca <i>España</i> / Santo Domingo – Colômbia (MAZZANTI, 2008).	Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.
<i>BeltLine</i> / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).	Exemplo de ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

Fonte: Autor (2021).

⁹Um dos debates mais conhecidos sobre a sustentabilidade é a Rio 92 – Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento –, ocorrida na cidade do Rio de Janeiro, em 1992, e que teve como resultado a Agenda 21. Após 20 anos, os representantes de diversos países retornaram ao Rio de Janeiro para refazer o compromisso, sendo chamado de Rio+20, que teve como resultado o documento “O futuro que Queremos”. No ano de 2015, em reunião em Nova York, nos Estados Unidos da América, foi apresentado um documento com metas para extinguir a pobreza, intitulado “Transformando o Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”. Trata-se de um plano de ação que indica 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas, e os países participantes assumiram o compromisso de promovê-los nos próximos 15 anos, sem deixar ninguém para trás, com finalidade de valorizar a vida humana (PLATAFORMA AGENDA 2030, 20?).

¹⁰Os correlatos apresentados em Santos e Dias (2021a, p. 12-14) foram: Urbanismo social de *Medellín* – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.04-07, 15 e 20-24); *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021); e os correlatos apresentado em Santos e Dias (2021b, p. 10-13): Centro Educacional Unificado – CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26); Biblioteca *España* / Santo Domingo – Colômbia (MAZZANTI, 2008) e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).

Nas intenções teóricas do estudo de Santos e Dias (2021a, p. 5-6), foram explicitados os conceitos¹¹ de: (i) *Permacultura*, de origem inglesa, com seus 12 princípios de planejamento (SANTOS, 2015, p. 41-53); (ii) Mobilidade Urbana Sustentável, sendo ela algo primordial para o funcionamento das cidades (BRASIL, 2006, p. 20) e deve ser tratada como política pública, como uma das opções mais sustentáveis de mobilidade (GEHL, 2013, p. 3-6).

Além das fundamentações teóricas já publicadas e sintetizadas, buscou-se apresentar abordagens urbanísticas que, posteriormente, foram utilizadas na elaboração da proposta teórico-conceitual para *masterplan*, além da resolução da sua problematização. As abordagens utilizadas são: *Acupuntura Urbana* (LERNER, 2011); *Cidade para as Pessoas* (GEHL, 2013); *Criando Paisagens* (ABBUD, 2006); e *Morte e vida de grandes cidades* (JACOBS, 2011).

A *acupuntura* urbana refere-se a estratégias de escalas variáveis, porém, de forma pontual e de rápida execução, que podem serem aplicadas nas intervenções urbanas. Inspiradas na prática milenar chinesa, essas intervenções urbanas seriam como as da prática de acupuntura, que utiliza agulhas para curar uma enfermidade (MOREIRA, 2020). Em seu livro “*Acupuntura Urbana*”, Lerner (2011, p. 7-13) aponta que o planejamento é um processo com transformações nem sempre imediatas, mas inicia com uma ação que vai gerar outras ações, tornando, assim, uma acupuntura urbana. A acupuntura urbana não diz respeito apenas a uma obra nova, pode ser um novo costume ou hábito que vai gerar transformações e condições melhores. É essencial que incentive à preservação ou à recuperação da identidade cultural local.

Já no livro “*Cidade para as Pessoas*”, Gehl (2013, p. 3 e 6-7) enfatiza que as pessoas estão sendo cada vez mais prejudicadas dentro das cidades, independentemente de seu grau de desenvolvimento, pois os espaços estão cada vez mais limitados e com condições precárias. Para o autor, as funções culturais e sociais dos espaços das cidades têm sido reduzidas e ameaçadas. Com a maior parte da população sendo urbana, os arquitetos e urbanistas necessitam reforçar as áreas para os pedestres como política urbana da cidade, de modo a desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Isso reforça a sensação de segurança na cidade, pois mais pessoas conseguem se movimentar e habitar os espaços urbanos, fazendo com que os cidadãos se interessem por aquilo que acontece ao seu entorno. No aspecto sustentável, também se reforça e incentiva a “mobilidade verde”, que diz respeito a formas alternativas de transporte, seja a pé, de bicicleta ou transporte público.

Em sua visão, Gehl (2013, p. 19-20) defende o caminhar como o ponto de partida, posto que o homem foi criado para caminhar em seus acontecimentos. O ato de caminhar vai muito além de

¹¹Autores consultados em Santos Dias (2021a); Ghidini (2010, p. 11-12).

apenas andar. Ao fazer isso, o homem tem contato direto com os elementos da cidade, observa os acontecimentos em seu entorno, que pode inspirá-lo a parar, a olhar ou até mesmo a participar.

Outra abordagem urbanística é oriunda do livro *Criando paisagens: guia de trabalho em arquitetura paisagística*. Para Abbud (2006, p. 19-32), dentro da arquitetura paisagística, não é a forma exterior que vai limitar o processo criativo dos espaços. Além de se pensar nos espaços que já são preexistentes no perímetro físico do terreno, pensa é preciso pensar nos cheios e vazios e nos volumes causados pelas plantas e outros elementos naturais, mas não como algo estático e sim dinâmico, que sofre alterações conforme as estações do ano. Os espaços no paisagismo podem mexer com o psicológico das pessoas, causando percepções tais como: achar o espaço amplo ou apertado, leve ou pesado, cheio ou vazio etc. Pode se causar também a sensação de lugar e não lugar, o que leva à sensação de permanecer no espaço, de proporção e escalas dos elementos utilizados e de estética e história contadas pelo espaço.

A última abordagem urbanística é a do livro *Morte e vida de grandes cidades*, da autora Jane Jacobs (2011). De acordo com Gavazza (2013), a obra questiona o planejamento urbano e os princípios de reurbanização, e tem como foco a funcionalidade das cidades, apontando-a como cenário de vivências e de falta de cuidado e atenção com seus cidadãos. Sabe-se que as favelas e os bairros precários fazem parte da cidade, contudo, a reurbanização ofertada não leva em conta as necessidades urgentes das pessoas que ali vivem.

Segundo Jacobs (2011, p.29-33), a função das ruas e das calçadas vão muito além de servir aos carros e aos pedestres; são os principais lugares públicos vitais e pertinentes à função de se movimentar dentro da cidade. As metrópoles são divergentes das cidades menores. Quanto mais habitantes uma cidade, maior é o número de desconhecidos que habitam nela, o que pode gerar insegurança nas pessoas, fazendo com que não se sintam seguras em suas ruas e calçadas. A redução do adensamento nas cidades não proporciona segurança contra crimes, pois as ruas e as suas variações acabam com distintas espécies de violência e seus medos, mas não com todos elas.

Para que uma rua acolha bem os desconhecidos e lhes proporcione segurança, é preciso atentar-se para três características principais: (i) limitar e separar os espaços público do privado; (ii) edifícios com janelas voltadas para as ruas, de modo que os moradores as vigiem e (iii) uma rua com fluxo de pessoas, o que faz com que mais pessoas estejam atentas ao entorno.

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho,

do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38).

Com essas teorias, que apresentam novas abordagem urbanísticas, finaliza-se o referencial teórico ou a revisão de literatura, formulando-se o seguinte questionamento: como aplicá-las no planejamento urbano da cidade de Cascavel (PR), como estratégia de melhorar a sustentabilidade social e a qualidade de vida de seus habitantes, de forma igualitária e democrática em todo seu território urbano?

Antes de tentar respondê-lo, a seguir, explicita-se a metodologia.

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional – 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de *masterplan*. Para tanto, utilizou-se do método indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

Segundo os pressupostos apresentados nos trabalhos de Santos e Dias (2021a, p. 15; 2021b, p. 14-16), buscou -se dar continuidade aos aspectos metodológicos neles citados¹², a saber: os métodos de procedimentos histórico, monográfico e estudo de caso, a partir de pesquisas bibliográficas sobre assunto ligados ao planejamento urbano. Neste estudo, demonstrou-se uma revisão de literatura no título 2, com objetivo de sintetizar os estudos anteriores, com o auxílio do Quadro 1 - Síntese dos correlatos. Nessa mesma seção, foram enfatizados os conceitos teóricos e as estratégias defendidas por autores da área, para complementar e findar a base teórica, cujas ideias visam a proporcionar convívio social e espaços igualitários e democráticos.

Na seção 4, a seguir, têm-se as análises e as discussões dos resultados, iniciando com uma breve síntese sobre os resultados alcançados como a definição da área do *masterplan*. Em seguida, os resultados são examinados, resultando-se na elaboração da Figura 1 – Mapa com estudos de possíveis área para a proposta do *masterplan*. Foram utilizados os seguintes processos para sua elaboração: acesso ao mapa de Cascavel (PR) por meio do site *Google Maps*; captura da imagem desse mapa; edição dessa imagem, a fim de se realizar as rotas conforma as análises.

¹²Segundo Lakatos e Marconi (2003, p. 106-108).

Para se chegar à escolha da rota ideal, foram analisados pontos como: tipo de ocupação e se realmente se conectava com vários pontos da cidade, tendo assim atratividades a serem exploradas. Todas essas informações foram coletadas por meio do Portal *GeoCascavel*, que contém alguns dados do Instituto de Planejamento de Cascavel (IPC), como a tipologia da ocupação, o tipo das vias, as áreas de preservação, os parques, as fontes, os equipamentos de saúde, os equipamentos comunitários entre outros, que foram apresentados nos estudos anteriores e que podem ser visualizados na Figura 3, composta por dois mapas.

Nos estudos apresentados na seção 4 deste trabalho, foram elaboradas outras figuras, além da Figura 1, já explicada anteriormente. A Figura 2 – Mapa contendo a área delimitada para proposta do *masterplan* foi produzida utilizando-se o mesmo mecanismo da Figura 1, porém, já com a área delimitada para realizar a proposta teórico-conceitual. Para essa, delimitação, expandiu-se duas quadras da rua/rota e englobaram-se as áreas dos parques, córregos e áreas de preservação do meio ambiente pertencentes ao trecho selecionado. A Figura 3 – Ocupação do território na área destinada para o *masterplan*, conforme a tipologia comercial, foi elaborada a partir do Portal *GeoCascavel*. Utilizou-se, primeiramente, a aba de informações, depois a aba mapas temáticos, na sequência, a aba diversos e, por fim, foram marcadas a opção utilização comercial. Tais passos geraram um mapa, que foi editado a fim de se acrescentar a área delimitada do *mastesplan*. A Figura 4 – Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do *masterpan* foi feita com base no mesmo mecanismo, entretanto, foram usadas as abas camadas e Transitar, marcando-se, posteriormente, as opções binários e ciclovias.

Para elaboração da Figura 5 – Rotas do transporte coletivo do Centro Universitário FAG, no bairro Santo Inácio/FAG ao outro Conjunto Habitacional Riviera, no bairro Floresta, contou-se com o auxílio do aplicativo *Moovit*, pensado para a mobilidade urbana com foco em informações de transporte público. No aplicativo foram marcados dois pontos, nos dois extremos da área do *masterplan*: um deles no Centro Universitário FAG, no bairro Santo Inácio/FAG e o outro no Conjunto Habitacional Riviera, no bairro Floresta. Feito isso, as rotas de transporte público foram solicitadas, resultando em três opções. Na Figura 6 – Conjunto de fotos da Av. das Torres, no Bairro Floresta, região norte de Cascavel (PR), foram apresentadas várias fotos, tiradas pelo autor, onde se passa a Avenida das Torres, no bairro Floresta, com a finalidade de demonstrar o mau uso do espaço.

No *site* da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone,

com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL)¹³ para saber se havia algum material que elucidassem esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

Para demonstrar o aumento da frota de veículos na cidade, apresentou-se, no Quadro 2, a Evolução da frota de veículos e de motocicletas na cidade de Cascavel (PR) entre os anos de 2010, 2015 e 2020. Fez-se uma síntese e os dados foram adaptados para cada cinco anos, e não dos últimos 10, conforme os dados coletados apresentados na referência.

Para elaboração da proposta teórico-conceitual do *masterplan*, seguiu-se o método utilizado pelo escritório dinamarquês de arquitetura BIG, que leva o nome de seu fundador o arquiteto Bjarke Ingels Group. Seus projetos têm como características a simplicidade das soluções e o avanço do design *thinking* no processo de criação de suas propostas, com base em sete pontos: 1º Síntese do programa: definir o espaço que será ocupado; as deficiências e as oportunidades da área de intervenção; 2º Síntese do espaço: características físicas e ambiental; áreas de zoneamentos; estudo das vias principais; pensar na acessibilidade; 3º Referência: aperfeiçoar o espaço e não criar um novo; exemplos de soluções (teóricas ou práticas) que podem ser aplicadas; vitalidade para as ruas/permanência; 4º Definição de um conceito: com força teórica e com fácil compreensão, que seja curto e que explique o projeto em poucas palavras; 5º Definição de um partido: são linhas definidas de pensamentos e soluções sendo exploradas com base no conceito; 6º Desenvolvimento de uma proposta: são as características que o projeto seguirá, tais como gabaritos de como vai ficar a proposta e de como vai ser o seu funcionamento; 7º Proposta final: pode ser apresentada pela equipe que desenvolveu a proposta ou por outra equipe (FISCHER, 20?). Vale-se fazer uma ressalva para a sétima etapa do método: a proposta final será teórica-conceitual para o *masterplan*, e não projetual.

Este trabalho teve como base os estudos já apresentados e citados, além de bibliografia complementar. O *Manual do Editorial* do IPEA (20?) define a bibliografia complementar como sendo as obras alistadas ao final do trabalho, mas não citadas ao longo do trabalho. Neste texto, as obras utilizadas foram separadas em: Referências (as obras efetivamente citadas durante o trabalho); Referências complementares I (as utilizadas no texto de Santos e Dias (2021a), publicado no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade) e as Referências Complementares II (as utilizadas no texto de Santos e Dias (2021b), publicado no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional). A base para a formatação do trabalho, além do manual do Ipea, foi o Manual para elaboração e apresentação de trabalhos acadêmicos o Centro Universitário FAG (FAG, 2011).

¹³ O protocolo de atendimento foi: 20212086949068 (NOTA DO AUTOR).

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do *mastesplan* teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico deste estudo finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área e apresentaram o zoneamento do solo; e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do *masterplan*. Com base nesses dois estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do *masterplan*, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada.

Um dos objetivos para a proposta do *mastesplan* teórico-conceitual é realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão¹⁴. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste¹⁵.

A região Norte é uma área residencial, com diversos conjuntos habitacionais, como o Conjunto Habitacional Riviera, que é um dos maiores da cidade. É também uma das regiões mais carentes, conforme demonstrado nos estudos que antecederam a este. A falta de planejamento adequado e o adensamento populacional, aliados à questão socioeconômica, geraram diversos problemas, sem contar o fato de que a região está desassistida no que diz respeito a projetos para integrá-la de forma mais justa à cidade, com projetos de mobilidade, áreas de lazer, educação e saúde¹⁶. Inicialmente, foram pensados em três rotas, como se pode ver em um croqui inicial na Figura 1.

No entanto, para se chegar à rota ideal, foram sendo estabelecidos pontos positivos e negativos. A primeira rota (em azul na Figura 1): seria a criação de uma nova via passando por fora de áreas urbanas. Um ponto positivo seria que essa nova via poderia ser criada da forma que se quisesse, sem ter muito condicionantes. Como pontos negativos, têm-se: por ser afastada, a área poderia ser pouco utilizada e até mesmo marginalizada, ou, ainda, poderia levar a cidade a se expandir nessa localidade, causando uma especulação imobiliária, o que não resolveria os problemas urbanos já encontrados no município. A segunda rota (em verde na Figura 1): por mais que seja uma área mais próxima de áreas urbanas, os argumentos são os mesmos da primeira rota. A terceira rota (em laranja na Figura 1):

¹⁴Segundo os autores Dias *et al.* (2005, p. 72-73 e 87-90) e Ric Mais (2019).

¹⁵Paraná (2021b).

¹⁶Ric Mais (2019).

buscou-se por meio dessa rota torná-la mais acessível e utilizada, sendo uma rota de conectividade com os parques urbanos já existentes, com a região Central, Norte e Oeste da cidade, além de propor soluções para resolver os problemas já existentes nesse entorno.

Após analisá-las, chegou-se à escolha da terceira rota, pois defende-se a ideia de que, antes de se criar novos espaços, é preciso olhar para os problemas já existentes¹⁷. Além disso, ela proporcionará a conectividade a outros pontos da cidade¹⁸, pois passa pela área central e por espaços que podem ser reestruturados, como as áreas verdes e parques urbanos que estão abandonados ou maus utilizados. Assim, com um projeto teórico-conceitual bem estruturado, é possível oferecer o melhor para todos e proporcionar uma cidade mais justa, igualitária e com espaços mais democráticos.

Figura 1 – Mapa com estudos para possíveis área da proposta do *masterplan*



Fonte: Google Maps (2021). Adaptada pelo autor (2021).

Outro ponto a ser levado em consideração é que, ao promover melhorias em áreas que necessitam de investimentos, a cidade fica cada vez mais valorizada, atraindo para si a atenção e investidores, o que pode fazer com que tanto a arrecadação tributária aumente quanto os imóveis dessas áreas sejam valorizados¹⁹.

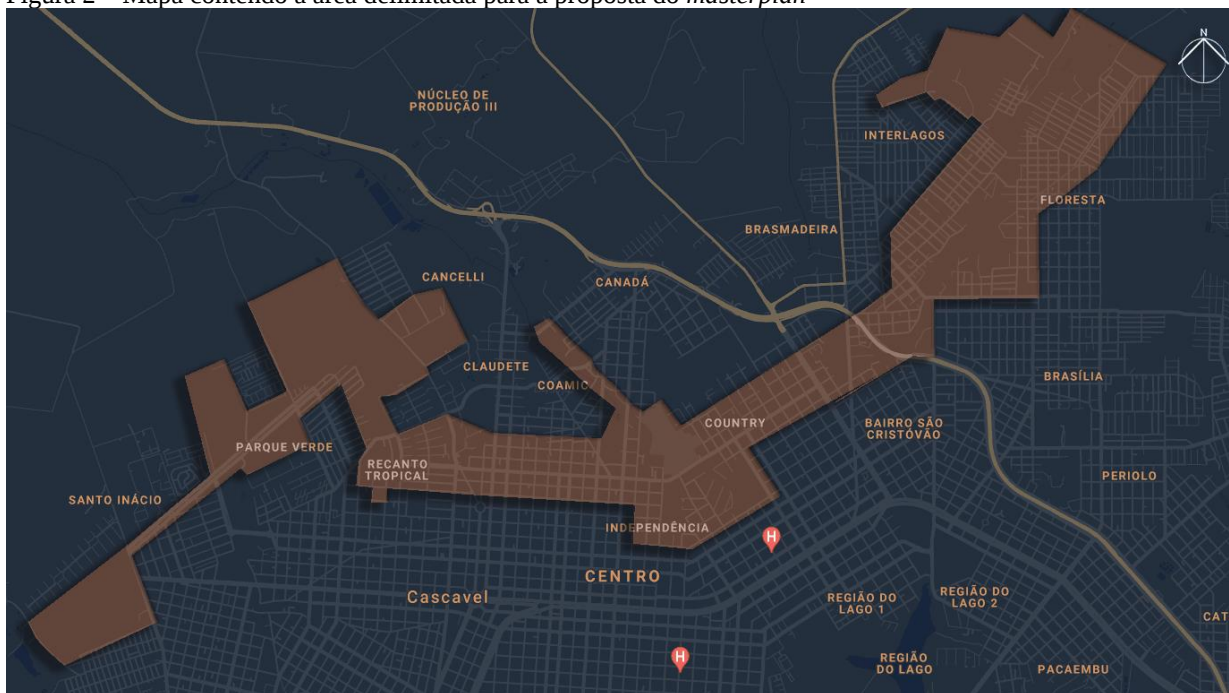
¹⁷Segundo os conceitos de Jacobs (2011, p. 29-33 e 35-38).

¹⁸De acordo com o correlato *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).

¹⁹Conforme os correlatos apresentados em Santos e Dias (2021a, p. 12-14): Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p. 4-7, 15 e 20-24); *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021); e os correlatos apresentado em Santos e Dias (2021b, p. 10-13): Centro Educacional Unificado – CEU (SOARES, 2013, p. 88-92;

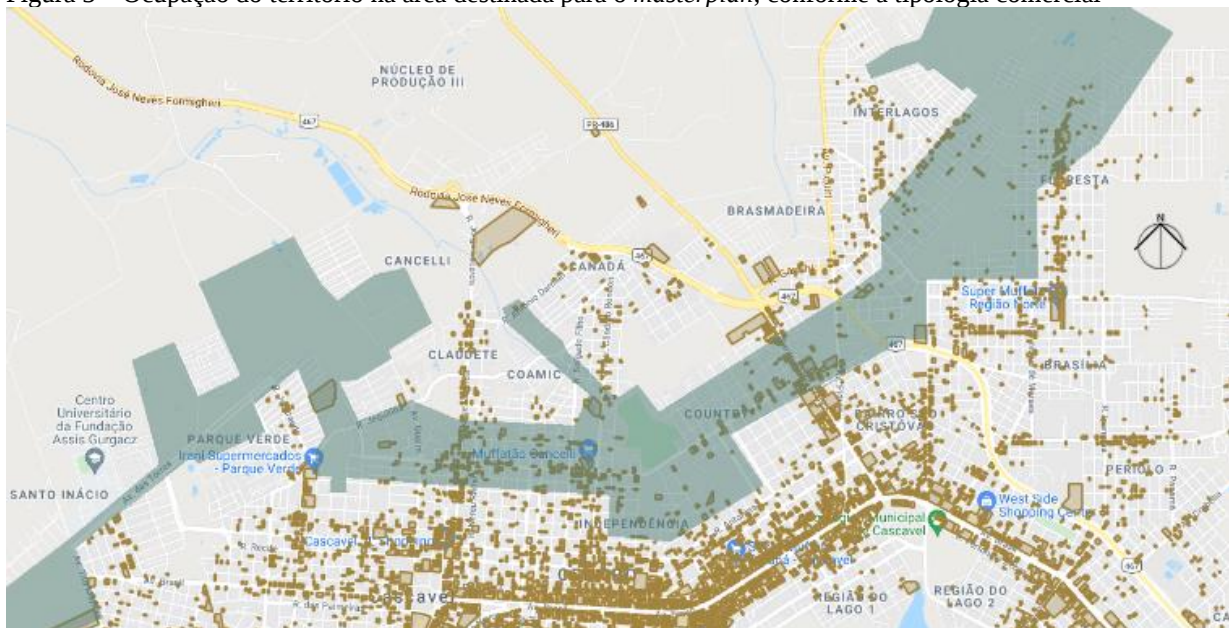
Na Figura 2, visualiza-se a área definida para a proposta do *masterplan*. Outro ponto que se observou nessa área foi a tipologia da ocupação, apresentada na Figura 3. Trata-se de uma área com poucos comércios, ou esses ficam em ruas específicas. Esse aspecto tornou-se um dos partidos apresentados na proposta do *masterplan*.

Figura 2 – Mapa contendo a área delimitada para a proposta do *masterplan*



Fonte: Google Maps (2021). Adaptada pelo autor (2021).

Figura 3 – Ocupação do território na área destinada para o *masterplan*, conforme a tipologia comercial

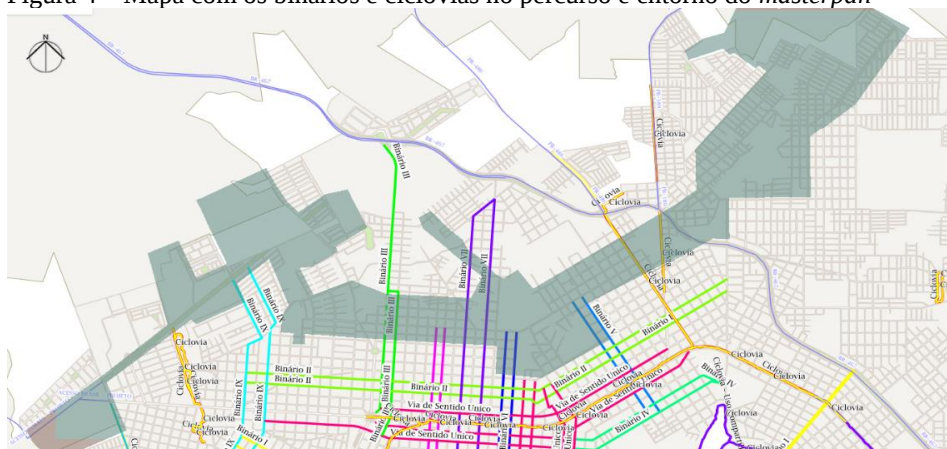


Fonte: GeoCascavel (2021). Adaptada pelo autor (2021).

GADOTTI, 2000, p. 5 e 26); Biblioteca *España*/Santo Domingo – Colômbia (MAZZANTI, 2008) e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).

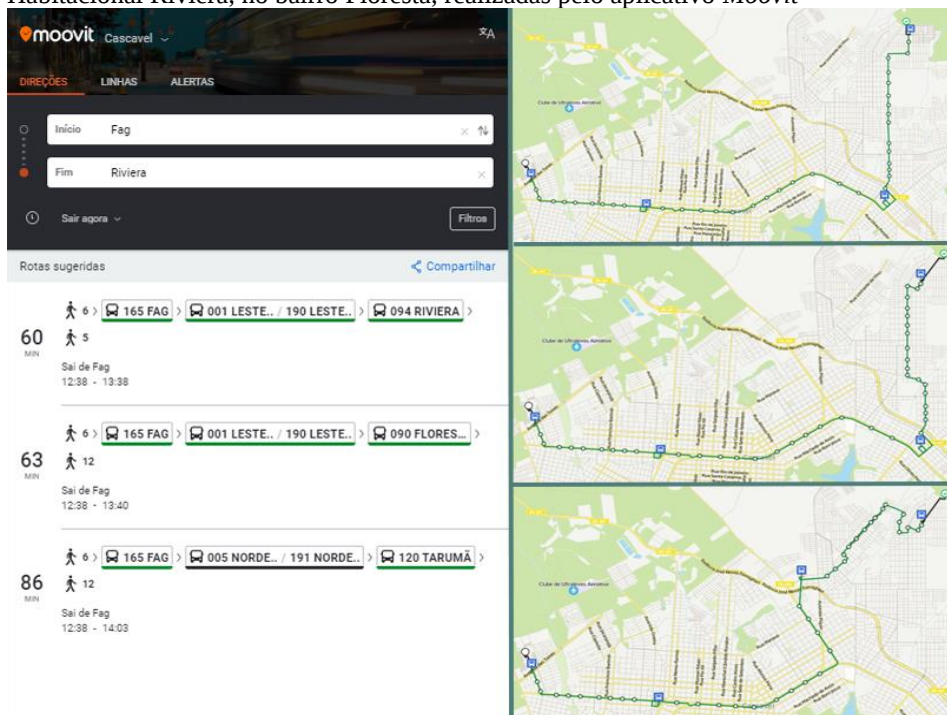
Entre os elementos analisados na mobilidade urbana, e que foram destacados por Santos e Dias (2021a), está a Lei nº 6.700 de 2017, que rege o Sistema Viário de Cascavel (PR) e que auxiliou na classificação das vias urbanas da área do *masterplan*. Constatou-se que há vias coletoras e vias arteriais que cruzam e percorrem toda a área. Além disso, ressalta-se que as questões de transporte coletivo são de responsabilidade da Autarquia Municipal de Mobilidade, Trânsito e Cidadania – Transitar. Na Figura 4, é possível verificar os binários e as ciclovias no percurso e no entorno do *masterplan*, e na Figura 5 as três rotas de locomoção, utilizando-se o transporte coletivo, geradas pelo aplicativo *Moovit*.

Figura 4 – Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do *masterplan*



Fonte: GeoCascavel (2021). Adaptada pelo autor (2021).

Figura 5 – Rotas do transporte coletivo do Centro Universitário FAG, no bairro Santo Inácio/FAG ao outro Conjunto Habitacional Riviera, no bairro Floresta, realizadas pelo aplicativo *Moovit*



Fonte: Moovit (2021). Adaptada pelo autor (2021).

Se o caminhar for considerado como mobilidade urbana²⁰, a cidade de Cascavel (PR) conta com a Lei nº 5.744 de 2011, que leva o nome de Programa Calçadas de Cascavel (CASCABEL, 2011), que visa a atender uma estratégia do Plano Diretor de "Prover o Transporte e Mobilidade com a Valorização do Ser Humano". Como pode-se observar na Quadro 2, a evolução de frotas de veículos e motocicletas vem aumentando ano após anos.

Nos aspectos naturais, a cidade tem diversas áreas de preservação do meio ambiente dentro do perímetro urbano, algumas já estão transformadas em parques e outras estão abandonadas. Há, ainda, locais privilegiados para se ver o pôr do sol e realizar *skyline*²¹ (linha do horizonte) da cidade, os quais são pouco aproveitados e explorados na paisagem urbana, como atestam as fotos que compõem a Figura 6 (que mostra uma grande área sem ser utilizada, onde o pessoal joga lixo e as ruas não são asfaltadas). Outro dispositivo legal importante do município é a Lei nº 6.482 de 2015, que diz respeito ao Plano de Arborização Urbana (CASCABEL 2015), estabelecendo-se locais e espécies para o plantio para a arborização da cidade, para evitar problemas com as calçadas e com a fiação elétrica, entre outros aspectos.

Quadro 2 – Evolução da frota de veículos e motocicletas na cidade de Cascavel (PR), 2010, 2015 a 2020

EVOUÇÃO DA FROTA VEICULOS		EVOUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS	
Ano	Total	Ano	Total
2010	157.748	2010	33.552
2015	208.753	2015	37.932
2020	245.069	2020	40.832

Fonte: Detran/PR (apud TRANSITAR, 2020). Adaptado pelo autor (2021). 2021).

Figura 6 – Conjunto de fotos da Av. das Torres, no Bairro Floresta, região Norte de Cascavel (PR)



Fonte: Acervo do autor (2021).

²⁰Segundo o conceito de Gehl (2013, p. 3, 6-7 e 19-20).

²¹Ranking das 100 cidades com os *skylines* mais impactantes em 2015 (BARATTO, 2015).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas 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 a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. 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, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU²², 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. Além disso, pode-se valer do *slogan* “o melhor para os mais pobres”, do correlato da cidade de Medellín – Colômbia²³, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

Outro fato constatado é que Cascavel (PR) tem poucos pontos turísticos. Não obstante a isso, verifica-se que há vários locais que podem ser explorados, como as áreas de preservação dos córregos que ficam dentro da área urbana ou áreas em que se pode contemplar a vista urbana ou a natureza. Esse olhar voltado aos pontos turísticos pôde ser constatado no correlato analisado, o da Biblioteca *España / Santo Domingo* – Colômbia²⁴, que levou cultura e educação, além de se tornar um ponto turístico, valorizando e explorando a paisagem como cartão postal. E também pode ser observado no estudo de caso *Masterplan Framework* – Chile²⁵, a partir do qual se concluiu que é preciso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito

²²Segundo os autores Soares (2013, p. 88-92) e Gadotti (2000, p. 5 e 26).

²³Segundo Ghione (2014).

²⁴Segundo Mazzanti (2008).

²⁵Segundo os autores Gehl (2021) e Dejtiar (2021).

objetivo, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de condução, indicando a falta linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da *Beltline*²⁶ é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis – São Paulo²⁷, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.

Com relação ao questionário aplicado aos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade, o resultado de muita das perguntas vai contra as informações levantadas *in loco*, pois como uma cidade oferece oportunidade a todos se algumas regiões da cidade são mais desenvolvidas do que as outras e se os transportes sustentáveis, como as ciclovias, ficam focados nas áreas centrais da cidade, não se conectando aos bairros. O lado positivo das respostas é que os entrevistados são receptivos à mudança, o que vai na direção da proposta do *masterplan* que, se for bem estruturada, melhorará a qualidade de vida dos moradores.

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

Conforme o método para a elaboração de proposta usada pelo escritório BIG (FISCHER, 20?), apresentaram-se as três primeiras etapas nas intenções teóricas - Santos e Dias (2021a; 2021b) -, sendo aprimoradas e sintetizadas no referencial teórico e na revisão de literatura apresentado neste estudo, acrescidas dos problemas e das potencialidades por meio de discussões e análises dos resultados, dentro da área definida para a proposta do *masterplan*. A seguir, explanam-se as proposições teórico- conceituais.

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Ressignificar o espaço urbano da área definida para o *masterplan*, por meio da descentralização da cidade, e torar os bairros seus protagonistas, com o

²⁶Segundo os autores Levere (2020) e Estadão (2020).

²⁷Segundo Ferreira (2011, p. 4-7, 15 e 20-24).

desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos²⁸ e teóricos/conceitos²⁹.

Para a elaboração da quinta etapa, a definição do partido, são explicitadas as linhas e soluções definidas para o pensamento e elaboração da proposta, a fim de sustentar o seu conceito. Para isso, foram dadas as diretrizes que orientam os partidos. Após essas definições, e tendo como base os pressupostos teóricos apresentados, busca-se a vitalidade dos espaços urbanos com condições adequadas³⁰, fazendo-os alcançar seu potencial com um desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social³¹.

No Quadro 3, constam as diretrizes e partidos para a proposta teórico-conceitual do *masterplan*. Elas buscam oferecer o melhor para as regiões mais carentes por meio de um bom planejamento urbano, o qual, conseqüentemente, proporciona a melhora na qualidade de vida, a igualdade e a ressignificação dos locais. As diretrizes da proposta foram separadas em partidos, a fim de colocar em prática as diretrizes, tendo-se como alicerce o conceito da proposta e assim promover cinco pontos.

Segundo o Fischer (20?), a sexta etapa do método utilizado pelo BIG é o desenvolvimento de uma proposta, em que se apresentam as características e seu funcionamento, tendo como base todas as outras etapas, indicadas no título referencial teórico ou revisão de literatura deste estudo, além das intenções teóricas em Santos e Dias (2021a; 2021b).

²⁸Conforme os correlatos apresentados em Santos e Dias (2021a, p. 12-14): Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p. 4-7, 15 e 20-24); *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021); e os correlatos apresentado em Santos e Dias (2021b, p. 10-13) Centro Educacional Unificado – CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26); Biblioteca *España* / Santo Domingo – Colômbia (MAZZANTI, 2008) e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).

²⁹Conforme os conceitos apresentados em Santos e Dias (2021a, p. 5-7): *Permacultura* (SANTOS, 2015, p. 41-53); Mobilidade urbana sustentável (GHIDINI, 2010, p. 11-12; GEHL, 2013, p. 3-7 e 19); Índices, Programas e Agendas Sustentável para as cidades (IBEU, s/d; PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2012); e os conceitos apresentado neste estudo: *Acupuntura Urbana* – Jaime Lerner (MOREIRA, 2020; LERNER, 2011, p. 7-9 e 11-13); *Cidades Para as Pessoas* - Jan Gehl (GEHL, 2013, p. 3, 6-7 e 19-20); *Criando Paisagens* – Benedito Abbud (ABBUD, 2006, p. 19-32); *A morte e vida de grandes cidades* – Jane Jacobs (JACOBS, 2011, p. 29-33 e 35-38).

³⁰Conforme os correlatos apresentados em apresentados em Santos e Dias (2021a, p. 12-14): Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p. 4-7, 15 e 20-24); *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021); e os correlatos apresentado em Santos e Dias (2021b, p. 10-13): Centro Educacional Unificado – CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26); Biblioteca *España* / Santo Domingo – Colômbia (MAZZANTI, 2008) e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).

³¹Com base marco teórico deste trabalho, e na definição apresentada por Gehl (2013, p. 109).

Quadro 3 – Síntese dos correlatos apresentados.

DIRETRIZES	1º Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes; 2º Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de forma igual e democrática 3º Promover a mobilidade sustentável, por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente. 4º Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta; 5º Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos; 6º Ressignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano; 7º Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável;
PARTIDOS	1º Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação³². 2º Desenvolvimento economia local: encontrar os pontos de oportunidades, favorecer o comércio local, aplicar princípios da <i>permacultura</i>³³, pois a paisagem urbana ajuda a fortalecer a mobilidade sustentável, e espaços atrativos visualmente ajudam as pessoas a utilizá-los e a neles permanecer³⁴; 3º Ressignificação dos espaços de preservação do meio ambiente da cidade: transformar os córregos em parques lineares³⁵, protegendo o meio ambiente, ofertando à cidade espaços de lazer e convívio, além da implantação dos princípios da <i>permacultura</i>, que ajudam a melhorar os índices sustentáveis da cidade³⁶; 4º Mobilidade urbana: criar um sistema intermodal, dinâmico, sustentável e eficaz, de modo a permitir o ir e vir das pessoas, integrando-se aos espaços urbanos³⁷; 5º Habitação Social: melhorar a qualidade das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna e de qualidade³⁸.

Fonte: Autor (2021).

O Plano de Massa da proposta do *masterplan*, demonstrado na Figura 7, tem como foco melhorar a mobilidade urbana e a sustentabilidade social, levando em conta as carências encontradas na área do projeto e seu entorno. A seguir, são ressaltadas as proposições projetuais indicadas no plano de massa. Como se observará, muitas estão interligadas diretamente e serão praticamente as mesmas; os focos, contudo, serão diferentes, mas os objetivos iguais.

³²Com base no estudo de correlatos apresentados: Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Centro Educacional Unificado – CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26); Biblioteca *España* / Santo Domingo – Colômbia (MAZZANTI, 2008).

³³Segundo Santos (2015, p. 41-53), e apresentadas em Santos e Dias (2021a).

³⁴Conforme os correlatos apresentados em apresentados em Santos e Dias (2021a, p. 12-14): Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.04-07, 15 e 20-24); *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021); e os correlatos apresentado em Santos e Dias (2021b, p. 10-13); Centro Educacional Unificado – CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26); Biblioteca *España* / Santo Domingo – Colômbia (MAZZANTI, 2008) e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).

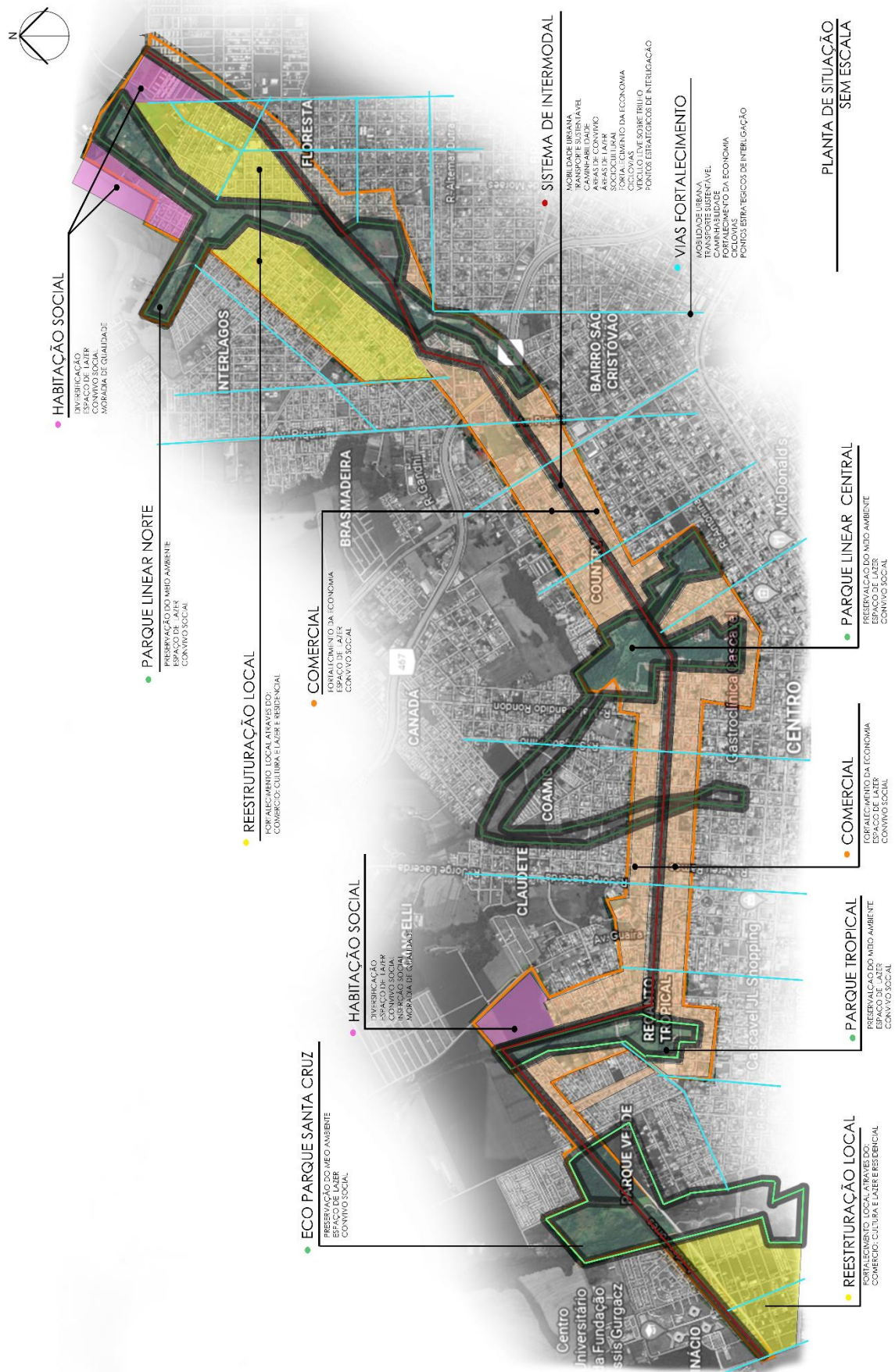
³⁵Com base no estudo de correlatos apresentados: Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p. 4-7, 15 e 20-24); e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), apresentadas em Santos e Dias (2021a; 2021b).

³⁶Segundo IBEU (s/d) e Programa Cidades Sustentáveis (2012).

³⁷Com base no estudo de correlatos apresentados: Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).

³⁸Com base no estudo de correlatos apresentados: Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p. 4-7, 15 e 20-24); *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021).

Figura 7 – Plano de massa do *Masterplan*

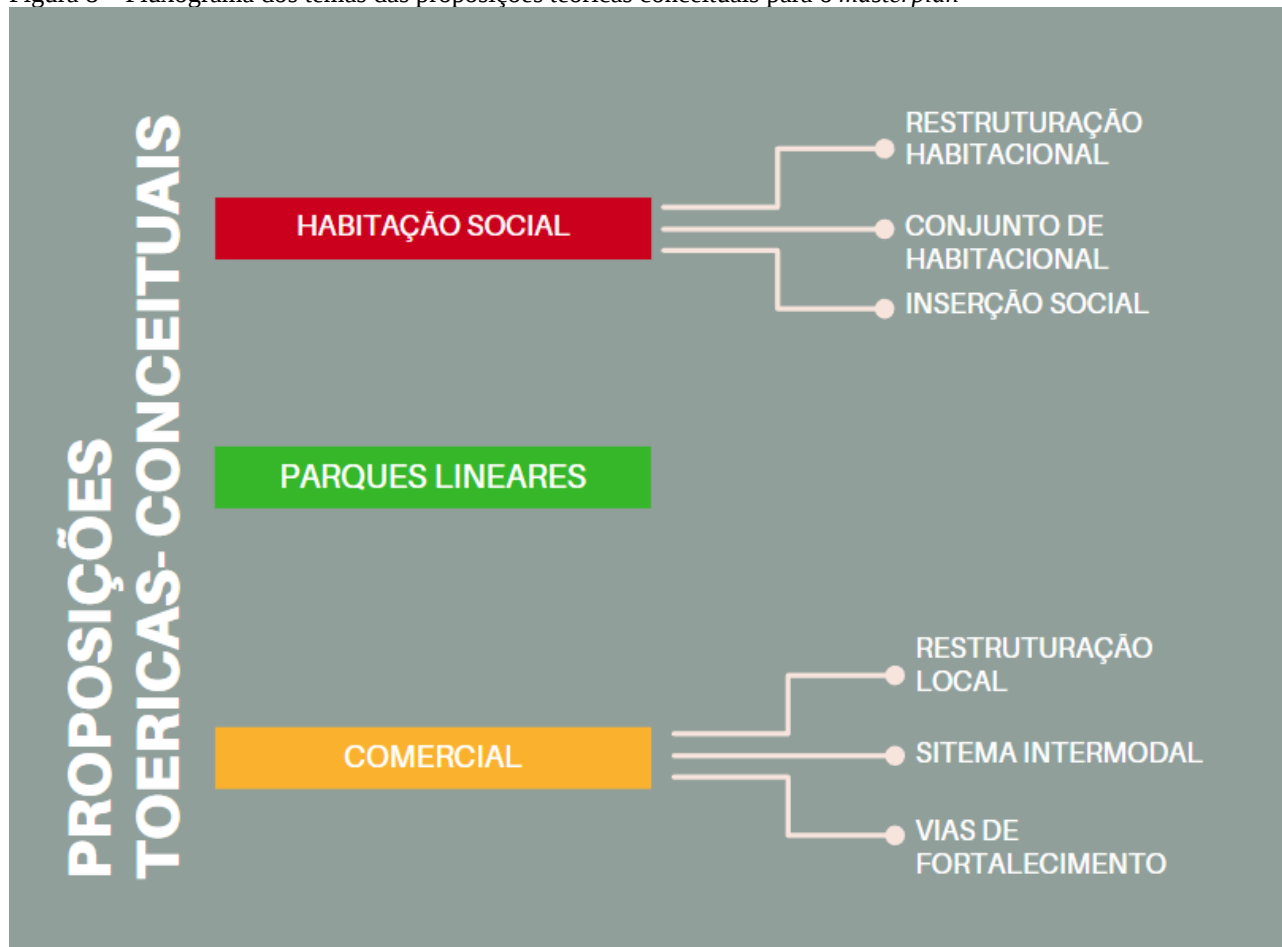


Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

A seguir, são explicadas as definições das proposições teórico-conceituais demonstradas no plano de massa. Na Figura 8, tem-se o fluxograma que indicam a derivação e a composição das proposições.

Figura 8 – Fluxograma dos temas das proposições teóricas conceituais para o *masterplan*



Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações³⁹ foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do *masterplan* próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da *permacultura* (SANTOS,

³⁹Com base no estudo de correlatos apresentados: Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.04-07, 15 e 20-24); *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021).

2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

A segunda categoria das propostas de habitação é a Restruturação habitacional. Aqui ela está ligada à restruturação local e à habitação com inserção social, porém, é proposto um incentivo que as pessoas melhorem suas moradias, para proporcionar uma melhora na qualidade de vida para todos, pois muitas vezes a pessoa já tem seu terreno, mas falta dinheiro para construção ou melhora-las. Quando não há moradias de qualidade, futuramente podem haver problemas, com enchentes, desmoronamentos ou desabamentos, custando aos cofres públicos realocar e abrigar tais famílias. Isso não quer dizer que tais situação nunca vão acontecer, mas a grande maioria dos desastres pode ser evitado, com a elaboração de um programa de ajuda financeira ou de serviço para melhoria das habitações, uma parceria entre entidades públicas e privadas com o acompanhamento de profissionais capacitados, como arquitetos e engenheiros. Essa proposição é viável, como demonstra o correlato Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014), cuja proposta, além de reconstruir as regiões, melhorou as habitações já existentes.

A terceira e uma última categoria é a Inserção Social. Como já citado, ela está ligada à restruturação habitacional e também ao local. Isso seria uma parceria público-privada, por exemplo, uma construtora quer construir um prédio de 10 andares (respeitando as leis) no percurso destinado, então, uma porcentagem seria cedida para a prefeitura aplicar em seu programa de habitação social. Haveria uma lista com os inscritos no programa e os primeiros alistados ficariam com os apartamentos. Caso não se enquadrarem nas condições, segue-se a lista até achar alguém que se encaixe nos critérios. Fazer isso possibilitaria a inserção social de classes e uma integração, conforme um dos princípios da *permacultura* (SANTOS, 2015, p. 41-53). O correlato *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021), também, ao estudar o terreno e o entorno, levou em consideração os bairros vizinhos, não os segregando.

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a

inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde⁴⁰. Com isso, essas áreas seriam transformadas em parques lineares⁴¹ (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter *playgrounds*, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais⁴², itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança⁴³. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

As áreas Comerciais⁴⁴ estão ligadas diretamente aos demais itens, a fim de fortalecê-las. A ideia é fomentar a economia da região por meio de comércios que estavam voltados para outras regiões, inserido agências bancárias e loterias, lojas, bares etc., além de oferecer uma estruturação do comércio já existente, suprimindo alguns nichos, como a necessidade de padarias, mercados (não precisa ser uma grande rede, pode ser o do bairro mesmo), farmácias, restaurantes, sorveterias, conveniências, postos de gasolinas etc. Se as pessoas tiverem um comércio próximo a elas, podem ir caminhando, almoçar fora no domingo, ou, após uma caminhada no parque, passar no mercadinho compra alguma bebida ou outro item⁴⁵.

Para a proposta ter sucesso, é preciso também proporcionar condições para as pessoas realizem essas atividades, como uma calçada bem executada, acessível e arborizada, o que traz conforto aos usuários e mais a sensação de segurança, pois, teoricamente, mais pessoas estarão circulando e observando os acontecimentos⁴⁶.

⁴⁰Conforme a referência (CASCAREL, 2021e) citada em Santos e Dias (2021b).

⁴¹Com base no estudo de correlatos apresentados: Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p. 4-7, 15 e 20-24); e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), apresentadas em Santos e Dias (2021a; 2021b).

⁴²Com base no referencial teórico apresentado neste estudo e defendido por Abbud (2006, p. 19-21 e 21-32).

⁴³Com base no referencial teórico apresentado neste estudo e defendido por Jacobs (2011, p. 29-33 e 35-38).

⁴⁴Com base no estudo de correlatos apresentados: Urbanismo social de Medellín – Colômbia (GHIONE, 2014); Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p. 4-7, 15 e 20-24); *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021); Centro Educacional Unificado – CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26); Biblioteca *España* / Santo Domingo – Colômbia (MAZZANTI, 2008) e *BeltLine* / Atlanta – Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020).

⁴⁵Com base no referencial teórico apresentado neste estudo e defendido por Gehl (2013, p. 6-7) (NOTA DO AUTOR).

⁴⁶Com base no referencial teórico apresentado neste estudo e defendido por Jacobs (2011, p. 29-33 e 35-38) (NOTA DO AUTOR).

A proposta da Restruturação Local⁴⁷ está ligada diretamente às demais. Tem-se como objetivo tornar os bairros os protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável, promovendo o comércio local e adequando as moradias e a infraestrutura pública.

A proposta para o Sistema Intermodal⁴⁸ seria como a “internet” da proposta, fazendo a conexão com todas as outras. A ideia é justamente fomentar a conectividade entre os bairros e deles com várias regiões da cidade. O Sistema Intermodal busca melhorar a mobilidade urbana, integrar os espaços da cidade e o transporte sustentável (ciclovias, caminhabilidade, acessibilidade), fortalecer a economia e valorizar o seu entorno, pontos estratégicos para interligação a outras regiões da cidade.

Buscou-se, ainda, o fortalecimento de vias⁴⁹ que já são comerciais, observando-se no mapa de tipologia, e as que fazem conectividade do bairros-centro. São essas as que terão papel de interligar a área do sistema intermodal às demais regiões, além de ajudar na mobilidade urbana sustentável, com ciclovias e calçadas, incluindo o fortalecimento comercial desses locais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, foram apresentados os resultados dos dois estudos anteriores: Fundamentação Arquitetônica e as Aproximações Teóricas, culminando na realização deste estudo final, que teve como objetivo geral apresentar a proposta do *mastesplan* teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). Os objetivos específicos, por sua vez, foram: a) Apresentar referencial teórico sobre *masterplan*; b) Contextualizar brevemente a história de Cascavel (PR); c) Elencar casos correlatos; d) Evidenciar abordagens urbanísticas que embasaram a proposta; e) Propor um *masterplan* teórico-conceitual setorial para Cascavel (PR).

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 estudos correlatos,

⁴⁷Com base no referencial teórico ou revisão de literatura apresentado neste estudo, principalmente nos pontos observados nos referenciais de correlatos e de teóricos demonstrados neste estudo e nos que antecederam Santos e Dias (2021a; 2021b) (**NOTA DO AUTOR**).

⁴⁸Com base no referencial teórico ou revisão de literatura apresentado neste estudo, principalmente nos pontos observados nos referenciais de correlatos e de teóricos demonstrados neste estudo e nos que antecederam Santos e Dias (2021a; 2021b) (**NOTA DO AUTOR**).

⁴⁹Com base a referencial teórica ou revisão de literatura, apresentada neste estudo, principalmente nos pontos observados nos referenciais de correlatos e de teóricos demonstrados neste estudo e nos que antecederam Santos e Dias (2021a; 2021b) (**NOTA DO AUTOR**).

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 os embasamentos para a proposta do *mastesplan* teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), por ser essa uma das regiões com grande potencial, como demonstrado nos estudos realizados. Buscou-se, portanto, aplicar o conceito de sustentabilidade social à proposta. Pode-se dizer que foram atingidos os objetivos específicos “a”, “b”, “c” e “d” no momento do referencial teórico e revisão de literatura. No que diz respeito ao objetivo “e”, foi contemplado pelas discussões e análises dos resultados, objeto deste texto.

Respondendo ao problema da pesquisa, com base nos referenciais teóricos obtidos, conclui-se que, oportunizando-se uma proposta de *masterplan* teórico-conceitual, ele deve estar voltado para as questões sociais e para resolver os problemas urbanos, pois, além de auxiliar os municípios e suas equipes técnicas a pensarem e conduzirem uma cidade justa, igualitária e com qualidade de vida para seus habitantes, proporciona que sejam debatidas novas ideias para o planejamento desta área. Dessa forma, está validada a hipótese levantada ao início do estudo.

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: 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; e d) Espaços instagramáveis e sua influência nos espaços urbanos.

REFERÊNCIAS

ABBUD, B. **Criando paisagens:** guia de trabalho em arquitetura paisagística. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006.

BARATTO, R. São Paulo entre as 10 cidades com skyline mais impactante do mundo. **ArchDaily**, 25 maio de 2015. Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/767492/sao-paulo-entre-as-10-cidades-com-skyline-mais-impactante-do-mundo> >. Acesso em: 05 out. 2021.

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

BRASIL. Ministério das Cidades. **Construindo a Cidade Acessível.** Caderno 2 - Construindo a Cidade, Brasil Acessível. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2006.

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://portal dosmunicipios.pr.gov.br/download/public/arquivos/documentos/58/2019/02/28/X73ID6W4UkajKLhXZFZoOMuf2UcX17eQksXaDnRt.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2021.

CASCADEL. Câmara Municipal. **Lei nº 5744, 21 de março de 2011.** Cria o programa "Calçadas de Cascavel", regulamentando o art. 134, do Código de Posturas do Município e art. 47, do Código de Obras do Município. Cascavel: Câmara Municipal, 2017a. Disponível em: <

<https://leismunicipais.com.br/a1/pr/c/cascavel/lei-ordinaria/2011/574/5744/lei-ordinaria-n-5744-2011-cria-o-programa-calçadas-de-cascavel-regulamentando-o-art-134-do-codigo-de-posturas-do-municipio-e-art-47-do-codigo-de-obras-do-municipio>>. Acesso em: 02 out. 2021.

CASCADEL. Câmara Municipal. **Lei nº 6482, 20 de maio de 2015.** Institui o Plano Municipal de Arborização Urbana, define diretrizes, critérios técnicos e científicos para o estabelecimento de regras, que visa a implantação e a manutenção da arborização por meio de ações de curto, médio e longo prazo, no âmbito do Município de Cascavel e dá outras providências. Cascavel: Câmara Municipal, 2017b. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-cascavel-pr>>. Acesso em: 02 out. 2021.

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

CASCADEL. Moradores e comerciantes escolhem proposta de revitalização da Avenida Carlos Gomes. **Cascavel Atende**, 03 de agosto de 2021b. 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. Ranking aponta Cascavel como a quarta cidade com melhor planejamento urbano do Brasil. **Cascavel Atende**, 30 junho de 2021c. 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. Expo 2020: Paranhos apresenta números da região Oeste nos Emirados Árabes. **Cascavel Atende**, 11 out. 2021d. Disponível em <<https://cascavel.atende.net/cidadao/noticia/expo-2020-paranhos-apresenta-numeros-da-regiao-oeste-nos-emirados-arabes>>. Acesso em: 15 out. 2021.

DEJTIAR, F. "Jan Gehl propõe plano diretor estratégico ecológico no Chile". **ArchDaily Brasil**. 2021. (Trad. Libardoni, Vinicius). Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/957231/jan-gehl-propoe-plano-diretor-estrategico-ecologico-no-chile>. Acesso em: 09 maio 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. São Paulo: 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.

FAG. Faculdade Assis Gurgacz. **Manual para elaboração e apresentação de trabalhos acadêmicos**. 4. ed. Cascavel: FAG, 2011.

FERREIRA, E.R. Urbanização de Assentamentos Precários I Paraisópolis Mecanismos de Inclusão da cidade informal. **Paraisópolis**, 2011. Disponível em: http://paraisopolis.org/wp-content/uploads/2008/07/artigo-paraisopolis_elianeroberto.pdf. Acesso em: 28/03/2021. pg. 04-24.

FISCHER, Rafael. Como projetar um Masterplan: A metodologia de Bjarke Ingels. **Como Projetar**, 20?. Disponível em <<http://comoprojetar.com.br/como-projetar-um-masterplan-big/>>. Acesso em: 02 mar. 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.

GAVAZZA, N. A cidade de Jane Jacobs e o planejamento urbano. **Vitruvius**, 2013. Disponível em < <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/resenhasonline/12.137/4736>> Acesso em: 13 out. 2021.

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

GEHL, J. Masterplan Framework com ecologia em seu coração. **ArchDaily**, 2021. Disponível em: https://gehlpeople.com/projects/masterplan-framework-huechurabachile/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br. Acesso em: 09 maio, 2021.

GHIONE, R. Transformação social e urbanística de Medellín. **Vitruvius**, 2014. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/minhacidade/14.166/5177>. Acesso em: 05 maio 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.

GEOCASCABEL. **Instituto de Planejamento de Cascavel**. 2021. Disponível em: <<https://geocascavel.cascavel.pr.gov.br/geo-view/index.ctm>>. Acesso em: 17 ago. 2021.

IBEU. Índice de Bem-Estar Urbano. **Sobre**. 20?. Disponível em: <https://ibeu.observatoriodasmetrolopoles.net.br/sobre/>. Acesso em: 10 mar. 2021.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Manual do Editorial. **Referências**. 20?. Disponível em: <<https://www.ipea.gov.br/sites/manualeditorial/padroes-editoriais/padronizacoes-textuais/referencias>>. Acesso em: 24 out. 2021.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

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

LERNER, J. **Acupuntura Urbana**. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

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 acupuntura urbana? **ArchDaily**, 23 nov. 2020. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/951774/o-que-e-acupuntura-urbana>>. Acesso em: 05 out. 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.

MOOVIT. **Cascavel**: Rota Fag Riviera. 2021. Disponível em: <https://moovitapp.com/cascavel-4877/poi/Riviera/Fag/pt-br?ttl=-24.909134_-53.413248&fll=-24.94456_-53.509305>. Acesso em: 15 out. 2021

PARANÁ. Novo aeroporto fortalece Cascavel como polo multimodal do Oeste. **AEN**, 07 de dezembro de 2020. Disponível em: <<https://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=109987>>. Acesso em: 06 set. 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 2021. 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.

PCS. Programa Cidades Sustentáveis. **Programa Cidade Sustentável**: O que é. 2012. Disponível em: <https://acervonossasaopaulo.org.br/bitstream/handle/11539/1202/publicacao-programa-cidades-sustentaveis.pdf?sequence=1>. Acesso em: 04 abr. 2021.

PLATAFORMA AGENDA 2030. **A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 20?. Disponível em: <<http://www.agenda2030.com.br/sobre/>>. Acesso em: 15 out. 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, 2021a, 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.

SANTOS, C. R. dos; DIAS, S. I. S. Aproximações teóricas: proposta teórico-conceitual de *masterplan* setorial na cidade de Cascavel (PR). In: 19º Encontro Científico Cultural

Interinstitucional – 2021. **Anais [...]**. Cascavel (PR): Centro Universitário FAG, 2021b. Disponível em: <<https://www.fag.edu.br/revista/ecci/2021>>. Acesso em 2021.

SANTOS, L dos. **A permacultura como dispositivo de ressignificação do espaço geográfico**. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

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.

SOUZA, M. *et al.* **Cidades Inovadoras: Cascavel 2030**. Curitiba: Senai Paraná, 2012. Disponível em <<https://cascaveldofuturo.com.br/wp-content/uploads/2019/01/Cascavel2030CidadesInovadorasRevista.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2021.

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

TRANSITAR - Autarquia Municipal de Mobilidade, Trânsito e Cidadania – Transitar. **Comparativo da frota de veículos – Total Cascavel – 2010 a 2020**. Disponível em: <<https://www.transitarcascavel.com.br/wp-content/uploads/Frota-2020-1.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2021

REFERÊNCIAS COMPLEMENTARES I ⁵⁰

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, 2015.

CASCADEL. Portal do Cidadão do Município de Cascavel. História. **Cascavel Atende**, 2016 Disponível em: <https://cascavel.atende.net/#!/tipo/pagina/valor/2>. Acesso em: 11 marc. 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, 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-cascavel-pr>. Acesso em: 11 mar. 2021.

OLIVEIRA, I. C. de. **Estatuto da cidade: para compreender**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

REFERÊNCIAS COMPLEMENTARES II ⁵¹

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

⁵⁰Referencial complementar do estudo anterior de Santos e Dias (2021a).

⁵¹Referencial complementar do estudo anterior de Santos e Dias (2021b).

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.

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.

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.