

CIDADES DE 15 MINUTOS VERSUS EXPANSÃO URBANA: UMA ANÁLISE DIALÉTICA DA DENSIDADE, SUSTENTABILIDADE E ESPRAIAMENTO EM CASCAVEL, PARANÁ

DIAS, Solange Irene Smolarek.¹

RESUMO

O debate sobre urbanização e planejamento das cidades vem ganhando destaque globalmente, com ênfase crescente na adoção de modelos urbanos sustentáveis e inclusivos. Este artigo analisa duas abordagens: as cidades compactas, que promovem a acessibilidade e a integração de funções urbanas, e as cidades espraiadas, caracterizadas pela baixa densidade e segregação espacial. O conceito de cidades de 15 minutos, defendido por Carlos Moreno, sugere que os cidadãos devem ter acesso a suas necessidades cotidianas em até 15 minutos a pé ou de bicicleta, sendo adotado por cidades como Paris e Barcelona. Em contraste, muitas cidades brasileiras, incluindo Cascavel, no Paraná, têm ampliado seus perímetros urbanos de maneira injustificada. Este estudo investiga os impactos dessa expansão territorial em Cascavel que, apesar de sua baixa densidade populacional, ampliou seu perímetro em mais de 55% em única lei, em 2023. A pesquisa utiliza a metodologia dialética para confrontar o modelo de espraiamento urbano às teorias de cidades de média densidade e aos conceitos de cidades de 15 minutos. As histórias do Rei Midas e da Galinha dos Ovos de Ouro servem como metáforas para a "ganância" urbana de Cascavel, onde o desejo de crescimento imediato sacrifica necessidades básicas e sustentabilidade. Os resultados evidenciam que a expansão em Cascavel não corresponde às consagradas práticas urbanísticas sustentáveis, resultando em custos elevados de infraestrutura e dependência do automóvel. O artigo conclui que, para garantir um crescimento urbano eficiente e sustentável, é necessário que Cascavel repense suas estratégias de planejamento, priorizando a densificação, a proximidade entre funções urbanas e a redução da dependência do automóvel.

PALAVRAS-CHAVE: Cidades compactas, Cidades de 15 minutos, Espraiamento urbano, Sustentabilidade, Planejamento urbano.

1. INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, o debate sobre a urbanização e o planejamento das cidades tomou proporções globais, com uma crescente ênfase na necessidade de adotar modelos urbanos mais sustentáveis, inclusivos e capazes de responder aos desafios econômicos, sociais e ambientais do século XXI. Em meio a esse debate, dois modelos urbanos se destacam: o das cidades compactas, de média densidade, que promovem a acessibilidade, a integração de funções urbanas e a diminuição da dependência do automóvel; e o das cidades espraiadas, que seguem uma lógica de expansão territorial descontrolada, caracterizada pela baixa densidade e pela segregação espacial.

¹Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG – Cascavel/PR. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR. Mestre em Letras pela UNIOESTE – Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Cascavel. Doutora em Engenharia de Produção pela UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis. E-mail: solange@fag.edu.br

O conceito de cidades de 15 minutos, amplamente divulgado pelo urbanista Carlos Moreno (2020), propõe uma reorganização do espaço urbano, de forma a garantir que os cidadãos possam acessar suas necessidades cotidianas – como trabalho, educação, saúde, lazer e compras – em até 15 minutos de caminhada ou bicicleta. Cidades como Paris e Barcelona se destacam na adoção de políticas de densificação sustentável, que visam reduzir a dependência do transporte motorizado e promover uma maior proximidade entre as atividades urbanas.

No entanto, em contraste à essas abordagens sustentáveis muitas cidades, especialmente em países não desenvolvidos, continuam a adotar modelos de urbanização que promovem o espraiamento urbano, o que resulta em uma ocupação dispersa do solo, aumentando a dependência do automóvel e elevando os custos de infraestrutura e manutenção.

Este artigo tem como foco o caso da cidade de Cascavel no Paraná, que, apesar de sua baixa densidade populacional, ampliou seu perímetro urbano em mais de 55% em única lei, em 2023. A cidade enfrenta agora os desafios econômicos e ambientais impostos por essa expansão, e seu caso é analisado à luz das teorias urbanísticas que defendem a densidade média e o conceito de cidades compactas.

O objetivo geral deste estudo é analisar criticamente a expansão do perímetro urbano de Cascavel, Paraná, utilizando como referência teórica os conceitos de cidades compactas, cidades de 15 minutos e fachadas ativas, contrapondo-os ao modelo de espraiamento urbano e aos subúrbios norte-americanos, onde o automóvel é o principal meio de transporte.

Para o atingimento deste objetivo geral são elencados os seguintes objetivos específicos:

1. Examinar os principais benefícios das cidades de 15 minutos, focando em exemplos práticos e teóricos, como as cidades de Paris e Barcelona, que adotaram práticas urbanísticas inovadoras para promover a acessibilidade e a proximidade entre funções urbanas.
2. Investigar o modelo de urbanização espraiada e seu impacto sobre os custos de manutenção urbana e a qualidade de vida nas cidades, especialmente em comparação com os benefícios das cidades compactas.
3. Analisar o caso de Cascavel à luz das teorias de cidades de média densidade e sustentabilidade urbana, considerando os dados e indicadores de sua expansão urbana.
4. Avaliar os impactos socioeconômicos e ambientais da ampliação do perímetro urbano de Cascavel, com foco nas suas implicações para o futuro do planejamento urbano da cidade.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 CIDADES COMPACTAS E O CONCEITO DE CIDADE DE 15 MINUTOS

O conceito de cidades compactas, ou cidades de 15 minutos, tem ganhado cada vez mais relevância nas discussões sobre urbanismo e planejamento sustentável. De acordo com Carlos Moreno (2020), uma cidade de 15 minutos é aquela em que os cidadãos podem acessar todas as suas necessidades diárias – como trabalho, educação, saúde, lazer e comércio – dentro de um raio de 15 minutos a pé ou de bicicleta. Esse conceito promove uma densidade média, onde há uma integração entre diferentes usos do solo e uma proximidade que reduz a dependência de transportes motorizados.

Um dos exemplos mais emblemáticos dessa prática é Paris que, sob a liderança da prefeita Anne Hidalgo, tem implementado uma série de políticas urbanísticas voltadas para a criação de bairros mais autossuficientes e integrados, que minimizam o tempo de deslocamento e maximizam a interação social.

Moreno (2020) argumenta que a cidade de 15 minutos não é apenas uma solução de mobilidade, mas também uma abordagem de planejamento urbano que visa reequilibrar a relação entre o espaço público e o privado, tornando a cidade mais habitável, sustentável e saudável.

Da mesma forma Gehl (2011), em seu livro "Cidades para Pessoas", ressalta que a densidade média, combinada com o uso de fachadas ativas, ou seja, com a presença de lojas, restaurantes e outros serviços ao longo das ruas, promove vitalidade urbana, interação social e segurança. Essa configuração urbana favorece o desenvolvimento de um ambiente onde as pessoas se sentem seguras para caminhar e onde há uma constante movimentação e uso do espaço público, em contraste com áreas urbanas de baixa densidade, que tendem a ser menos seguras e mais dependentes do automóvel.

Em cidades como Barcelona, o conceito de superquadradas (superilles), que limita o tráfego de veículos em determinadas áreas e promove o uso de espaços para pedestres e ciclistas, tem sido amplamente adotado como um modelo de sucesso na promoção de cidades de 15 minutos. Segundo Rueda (2020), as superquadradas são uma estratégia de redesenho urbano que visa não apenas melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, mas também reduzir o impacto ambiental das cidades ao diminuir o uso do automóvel e promover um ambiente mais amigável para o pedestre.

2.2. O MODELO DE SUBÚRBIOS NORTE-AMERICANOS E CIDADES ESPRAIADAS

Em contraste com os modelos de cidades compactas e de 15 minutos, o espraiamento urbano, ou seja, o crescimento desordenado e disperso das cidades continua sendo uma prática comum em muitas partes do mundo.

O modelo de subúrbios norte-americanos, amplamente criticado por urbanistas como Duany, Plater-Zyberk e Speck (2000), se baseia em lógica de expansão territorial que privilegia o uso do automóvel como principal meio de transporte e promove a segregação espacial entre diferentes funções urbanas. Em cidades como Los Angeles e Houston, essa expansão desordenada resulta em bairros que são quase exclusivamente residenciais, com pouca ou nenhuma integração com outras atividades urbanas: o que obriga os moradores a dependerem do automóvel para se deslocar até o trabalho, a escola, o comércio ou o lazer.

Duany et al. (2000) destacam que esse modelo de urbanização não apenas contribui para o aumento do tráfego e dos congestionamentos, mas também gera um ciclo de dependência do automóvel, que acaba por perpetuar a expansão territorial. Além disso, o espraiamento urbano acarreta elevados custos de infraestrutura e manutenção para as prefeituras, uma vez que a extensão das redes de água, esgoto, energia elétrica, segurança pública, transporte público, áreas de lazer e serviços como educação e saúde se tornam cada vez mais dispendiosos à medida que as áreas urbanas se expandem.

Segundo Newman e Kenworthy (1999), cidades espraiadas, como as norte-americanas, são caracterizadas por um alto consumo energético per capita, uma vez que dependem quase exclusivamente do automóvel, e têm um impacto ambiental significativamente maior em comparação com cidades de densidade média, onde o uso de transportes ativos (caminhada e bicicleta) e transporte público é mais eficiente e viável.

Jane Jacobs (1961), em sua obra "Morte e Vida de Grandes Cidades Americanas", também critica o modelo de espraiamento e a segregação funcional dos subúrbios, defendendo a ideia de que as cidades só prosperam quando há uma mistura de usos e uma maior densidade populacional, que favorece a vitalidade urbana e a segurança. Ela argumenta que os subúrbios, ao isolar funções urbanas e dispersar a população em grandes áreas residenciais, acabam por enfraquecer o tecido social e econômico das cidades, criando comunidades dependentes do automóvel e menos resilientes a mudanças econômicas e ambientais.

Esses aspectos tornam o modelo de subúrbios norte-americanos e de espraiamento urbano uma estratégia insustentável em longo prazo, tanto em termos econômicos, sociais, quanto ambientais, especialmente para cidades que buscam promover uma maior qualidade de vida e sustentabilidade urbana. Esse modelo também contribui para o aumento da emissão de gases de efeito estufa, agravando os desafios das cidades em relação às mudanças climáticas, como observado por Wheeler (2013) em suas análises sobre planejamento sustentável e cidades resilientes.

2.3 AS FÁBULAS, A ECONOMIA E O URBANISMO

2.3.1 A História do Rei Midas e o Toque de Ouro

Segundo a mitologia grega o rei Midas, conhecido por sua avareza, foi agraciado por Dionísio com o dom de transformar tudo o que tocasse em ouro. Inicialmente, Midas viu isso como uma benção ilimitada, mas logo percebeu as consequências trágicas de seu desejo. Ao tocar alimentos e até sua filha, tudo se transformava em ouro, impossibilitando a vida e as relações humanas.

No caso de Midas, a moral está centrada no perigo da ganância desmedida e na priorização da riqueza material sobre valores essenciais. A história de Midas nos ensina que o desejo desenfreado por riqueza pode levar à destruição do que é mais importante, como as relações humanas e o bem-estar (REIS, 2017).

2.3.2 A História da Galinha dos Ovos de Ouro

Outra fábula clássica é a da galinha dos ovos de ouro. Nesta história, um fazendeiro descobre que uma de suas galinhas põe ovos de ouro. Acreditando que a galinha possuía uma fonte ilimitada de riqueza, o fazendeiro, movido pela ganância, decidiu sacrificá-la para obter toda a riqueza de uma só vez. No entanto, ao abrir a galinha, ele descobriu que não havia nada de especial em seu interior e, ao matá-la, perdeu sua fonte de riqueza (ANDRADE, 2016).

A história da galinha dos ovos de ouro nos ensina sobre a importância da paciência e do equilíbrio, mostrando que a busca imediata por riqueza pode destruir fontes de prosperidade sustentáveis no longo prazo (COSTA, 2020).

2.3.4 A Metáfora do "Voo da Galinha"

A expressão "voo da galinha" é uma metáfora utilizada para descrever situações em que um crescimento ou desenvolvimento é breve, superficial e sem continuidade. Assim como o voo de uma galinha – que mal decola e rapidamente retorna ao chão – alguns modelos de desenvolvimento econômico ou urbano apresentam crescimento rápido, mas sem bases sólidas para sustentação em longo prazo (SOUZA, 2002).

Essa metáfora é utilizada para criticar estratégias de crescimento que se mostram insustentáveis, que resultam em ciclos de expansão e colapso, e sem progressos consistentes.

2.3.5 Lei da Oferta e da Procura

Na economia, a lei da oferta e da procura é um princípio fundamental que explica como o preço de um bem ou serviço é determinado. Quando a oferta de um bem é elevada e a procura é baixa, os preços tendem a cair; ao contrário, quando a demanda é alta e a oferta é limitada, os preços aumentam (MANKIW, 2019).

No contexto urbano, esse princípio pode ser aplicado para entender como a expansão territorial afeta o valor do solo urbano. Ao aumentar a oferta de terrenos disponíveis, a tendência é a depreciação de preços, mas com potenciais impactos sobre o planejamento urbano e a sustentabilidade.

3 METODOLOGIA

O presente estudo adota o método dialético, fundamentado na análise crítica de dois modelos urbanos contrastantes: as cidades compactas de média densidade e as cidades espraiadas. Tal metodologia se apoia na contraposição de suas teses e antíteses, com o objetivo de alcançar uma síntese que ofereça contribuições significativas para o campo do planejamento urbano (IANNI, 1988).

A abordagem dialética permite examinar a relação entre os conceitos das cidades de 15 minutos, que privilegiam a proximidade entre moradia, trabalho e serviços, e as políticas de espraiamento urbano, que tendem a expandir a mancha urbana e aumentar a dependência do

automóvel. Com isso, busca-se identificar os pontos de convergência e divergência entre esses modelos fornecendo, assim, uma análise aprofundada do caso específico de Cascavel.

Essa metodologia se revela particularmente adequada para os estudos urbanos, visto que abrange não apenas as características físicas da cidade, mas também seus aspectos sociais, econômicos e ambientais. Desse modo, possibilita uma compreensão mais abrangente das implicações e consequências que decorrem das decisões de planejamento urbano (SAVIANI, 2008; VIEIRA, 2010).

O estudo de caso de Cascavel é investigado a partir de dados coletados em fontes secundárias. Essas fontes fornecem base de informações sobre a expansão territorial da cidade, sua densidade populacional e os desafios econômicos e ambientais associados à sua expansão.

A análise dialética é conduzida comparando os dados de Cascavel com as teorias urbanísticas discutidas na fundamentação teórica, a fim de avaliar os impactos da expansão urbana e as implicações, em longo prazo, para a cidade.

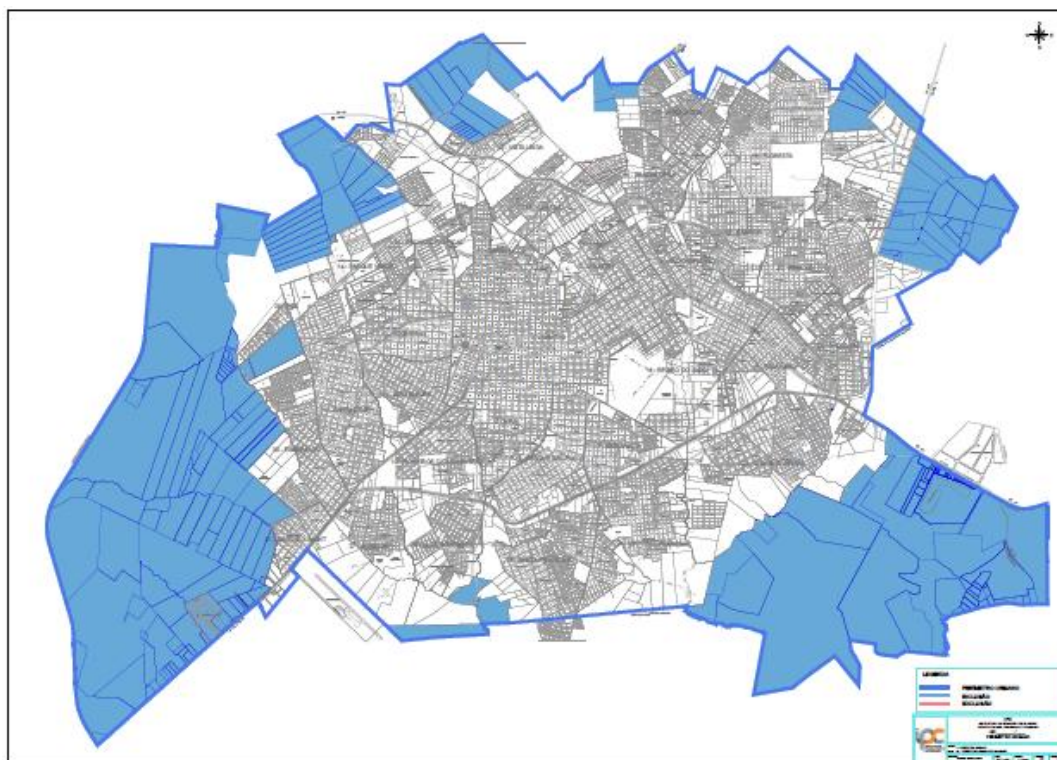
4 ESTUDO DE CASO: CASCAVEL E A EXPANSÃO URBANA

O estudo de caso de Cascavel, uma cidade situada na região Oeste do Paraná, constitui investigação sobre os impactos de sua política de expansão territorial. A análise baseia-se em dados provenientes de fontes acadêmicas, em documentos públicos (CASCAVEL, 2023) e os censos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Essas fontes fornecem base para entender a trajetória recente de crescimento urbano da cidade, que em 2023 ampliou seu perímetro urbano em mais de 55% em única lei, em 2023 (CGN, 2023), conforme apresentado na Figura 1.

Segundo dados oficiais do IBGE (2022), a população de Cascavel é relativamente dispersa, o que faz com que sua densidade populacional permaneça baixa, apesar da grande extensão territorial. Esse processo de expansão foi justificado pelas autoridades locais como uma tentativa de atrair novos investimentos e criar espaço para o desenvolvimento imobiliário, sem considerar devidamente os impactos, em longo prazo, sobre a infraestrutura e a sustentabilidade urbana (SILVA, 2021).

Entretanto, a ampliação do perímetro urbano de Cascavel não foi acompanhada por um crescimento proporcional da densidade populacional, resultando em significativos desafios econômicos e ambientais para a cidade.

Figura 1 – Anexo da Lei Ordinária nº 7512 de 2023 – Cascavel/PR



Fonte: Cascavel, 2023.

A dissertação de Silva (2021), sobre o planejamento urbano de Cascavel – anterior a atual expansão do perímetro urbano em 2023 – destaca que a expansão do perímetro urbano impôs um aumento substancial nos custos de infraestrutura, incluindo a necessidade de estender redes de água, esgoto, eletricidade e transporte público para áreas recém-integradas ao espaço urbano. A ampliação territorial, além de provocar desequilíbrios econômicos, também intensificou a dependência dos moradores em relação ao uso do automóvel, dificultando a implementação de soluções sustentáveis, como o transporte público eficiente e o incentivo ao transporte ativo, como bicicleta e caminhadas.

5 ANÁLISE DOS DADOS DO CASO CASCAVEL/PR

5.1 ANÁLISE SEGUNDO MODELOS URBANÍSTICOS CONSOLIDADOS

Comparando o caso de Cascavel com modelos urbanísticos consolidados, percebe-se uma clara contradição entre o modelo adotado pela cidade e as teorias contemporâneas que propõem cidades compactas e de "15 minutos". Modelos de sucesso – como o de Paris e Barcelona – têm

promovido a redução da expansão territorial, incentivando uma maior densificação e integração funcional, com o objetivo de reduzir a pegada ecológica e melhorar a qualidade de vida urbana.

Em contrapartida, Cascavel adota um modelo de expansão similar ao padrão de subúrbios norte-americanos, caracterizado pelo espraiamento urbano e pela priorização do carro em detrimento do pedestre. Essa abordagem levanta preocupações acerca da viabilidade de tal estratégia em longo prazo, sobretudo em termos de sustentabilidade ambiental e financeira, considerando os elevados custos de manutenção de uma infraestrutura espalhada e de baixa eficiência (GEHL, 2011; DUANY; PLATER-ZYBERK; SPECK, 2000).

A análise dos dados coletados, em contraste com as teorias urbanísticas debatidas na fundamentação teórica, revela que a expansão do perímetro urbano de Cascavel, embora promissora em termos de desenvolvimento econômico imediato, ainda não gerou os benefícios esperados em termos de densidade populacional ou melhoria da qualidade de vida urbana. A cidade continua a enfrentar desafios relacionados à mobilidade urbana, à sustentabilidade da infraestrutura e à segregação espacial, uma vez que grande parte da população vive em áreas cada vez mais distantes do centro.

A dispersão populacional gerou também um aumento da dependência de veículos particulares, que contradiz as tendências globais que incentivam a compactação urbana e a proximidade funcional, características fundamentais para cidades mais sustentáveis, como Paris, Barcelona e Copenhague (MORENO, 2020; RUEDA, 2020).

A comparação com cidades que adotaram políticas urbanísticas voltadas para a densificação e a promoção de fachadas ativas – onde os espaços públicos e privados se integram de maneira a incentivar a circulação de pedestres e a redução do uso do carro – demonstra que esse tipo de planejamento tem efeitos positivos não apenas no desenvolvimento urbano sustentável, mas também na qualidade de vida dos moradores.

Em contrapartida, o modelo de expansão adotado por Cascavel se aproxima do padrão de subúrbios norte-americanos, onde a dependência do automóvel é alta e a segregação funcional é a regra, levando a uma série de desafios econômicos e sociais para os governos locais. Newman e Kenworthy (1999) ressaltam que, nos subúrbios americanos, a dependência do carro aumenta consideravelmente os custos de infraestrutura, além de impactar negativamente o meio ambiente devido ao maior consumo de energia e à emissão de gases de efeito estufa.

5.2 ANÁLISE METAFÓRICA ATRAVÉS DAS FÁBULAS

5.2.1 A História de Midas e Cascavel

O caso de Midas pode ser metaforicamente aplicado à expansão urbana de Cascavel. Assim como Midas desejava transformar tudo em ouro, as políticas de expansão urbana de Cascavel, ao ampliar o perímetro da cidade em mais de 55% em única lei, em 2023, podem ser vistas como uma busca por um crescimento econômico acelerado e ostensivo. No entanto, esse crescimento, que deveria trazer riqueza e desenvolvimento, resulta em desafios de infraestrutura, aumento de custos e uma dependência crescente de veículos motorizados.

A cidade, assim como Midas, deve lidar com as consequências de sua "ganância" urbanística, vendo suas necessidades humanas básicas – como transporte eficiente e qualidade de vida – sendo sacrificadas em prol de crescimento espacial não justificado (SILVA, 2021).

5.2.2 A Galinha dos Ovos de Ouro e Cascavel

Da mesma forma, a história da galinha dos ovos de ouro pode ser associada à estratégia de expansão territorial de Cascavel. A cidade, ao optar por expandir seu perímetro em vez de densificar e otimizar suas áreas já desenvolvidas, sacrificou o potencial de crescimento sustentável, podendo vir a destruir sua "galinha dos ovos de ouro".

Se a cidade tivesse investido em políticas de densificação urbana e fortalecimento de suas infraestruturas centrais, incluindo as fachadas ativas, poderia ter gerado benefícios econômicos e sociais contínuos, em vez de enfrentar custos elevados e a fragmentação urbana (SILVA, 2021).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dialética desenvolvida neste estudo permitiu identificar as contradições inerentes à política de expansão urbana de Cascavel. Ao optar pela ampliação de seu perímetro urbano em mais de 55% em única lei, em 2023, sem promover um aumento proporcional da densidade populacional, a cidade adotou um modelo de desenvolvimento urbano que se mostra não sustentável, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental e social.

Em contrapartida, as cidades de média densidade e as cidades de 15 minutos, como Paris e Barcelona, apresentaram resultados mais promissores, ao promoverem a integração entre as funções

urbanas e reduzirem a dependência do automóvel. Cascavel, ao adotar uma estratégia de espraiamento urbano similar ao modelo dos subúrbios norte-americanos, enfrenta altos custos de manutenção e comprometimento da eficiência do planejamento urbano em longo prazo (JACOBS, 1961; DUANY; PLATER-ZYBERK; SPECK, 2000).

A síntese entre tese e antítese, proposta pela metodologia dialética, sugere que Cascavel poderia se beneficiar de políticas voltadas para a densificação urbana, o uso misto do solo e as fachadas ativas, como forma de alcançar um desenvolvimento urbano mais equilibrado e sustentável.

Em uma análise dialética, é fundamental que as cidades busquem um equilíbrio entre desenvolvimento econômico, social e ambiental, sem cair na armadilha de um crescimento impulsivo. Assim como as histórias de Midas e da galinha dos ovos de ouro alertam para os perigos da ganância e da falta de visão de longo prazo, a expansão urbana de Cascavel serve como um alerta para outras cidades que buscam um crescimento rápido e desmedido.

A recente ampliação do perímetro urbano de Cascavel pode ser vista como uma metáfora dos erros de Midas e do fazendeiro: ao buscar ganhos imediatos, a cidade compromete sua sustentabilidade futura. O planejamento urbano deve, portanto, seguir uma lógica de densificação e otimização, garantindo a qualidade de vida dos cidadãos e o uso eficiente dos recursos (WHEELER, 2013).

Em conclusão, a expansão do perímetro urbano de Cascavel ainda não trouxe os ganhos esperados em termos de sustentabilidade e qualidade de vida. Para o futuro, a cidade deverá repensar suas estratégias de planejamento, com foco em soluções que promovam a densidade, a proximidade entre funções urbanas e a redução da dependência do automóvel, a fim de garantir um crescimento urbano eficiente e sustentável (WHEELER, 2013).

REFERÊNCIAS

ANDRADE, João. **A Fábula da Galinha dos Ovos de Ouro e Sua Relevância no Contexto Atual**. São Paulo: Editora XYZ, 2016.

CASCVEL. **Lei nº 7.512, de 14 de junho de 2023: Estabelece o Perímetro Urbano do Município de Cascavel**. Cascavel: 2023. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/cascavel/lei-ordinaria/2023/752/7512/lei-ordinaria-n-7512-2023-estabelece-o-perimetro-urbano-do-municipio-de-cascavel-e-revoga-a-lei-n-7153-de-1-de-setembro-de-2020>. Acesso em 05 out 2024.



CGN. **Perímetro urbano de Cascavel tem aumento de 55% com aprovação de lei; área passa de 110,45 km² para 171,66 km².** CGN Redação: em 15/06/2023 às 05:16. Disponível em: <https://cgn.inf.br/noticia/1189469/perimetro-urbano-de-cascavel-tem-aumento-de-55-com-aprovacao-de-nova-lei-area-passa-de-11045-km%C2%B2-para-17166-km%C2%B2>. Acesso em 05 out 2024.

COSTA, Maria. **Ética e Moral nas Fábulas: Reflexões para o Mundo Contemporâneo.** Rio de Janeiro: ABC Publicações, 2020.

DUANY, A.; PLATER-ZYBERK, E.; SPECK, J. **Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream.** North Point Press, 2000.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2011.

IANNI, Octávio. **A Dialética e a Sociologia: O Método Dialético na Pesquisa Social.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1988.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico 2022: Resultados Preliminares.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades Americanas.** São Paulo: WMF Martins Fontes, 1961.

MANKIW, Gregory N. **Princípios de Economia.** 7. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2019.

MORENO, C. **The 15-Minute City: For a New Chrono-Urbanism.** Smart Cities Dive, 2020.

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. **Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence.** Island Press, 1999.

REIS, Roberto. **Mitologia Grega e Suas Lições para o Mundo Moderno.** Porto Alegre: Editora Delta, 2017.

RUEDA, S. **Las Superillas de Barcelona: Una Nueva Manera de Entender la Ciudad.** Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona, 2020.

SAVIANI, D. **Escola e Democracia.** 36. ed. Campinas: Autores Associados, 2008.

SILVA, Roberto da. **A Expansão Urbana de Cascavel e Seus Impactos Econômicos.** Dissertação (Mestrado em Urbanismo), Universidade Estadual do Oeste do Paraná, 2021.

SOUZA, Marcos. **Metáforas no Desenvolvimento Econômico Brasileiro.** São Paulo: Editora Alfa, 2002.

VIEIRA, J. A. **Planejamento urbano e sustentabilidade: um estudo sobre as cidades compactas.** São Paulo: Perspectiva, 2010.

WHEELER, S. **Planning for Sustainability: Creating Livable, Equitable and Ecological Communities.** New York: Routledge, 2013.