

AVENIDA BRASIL E SUAS INTERVENÇÕES

ALBERT, Bruna¹
PAETZOLD, Ana Paula²
TOZZO, Gabriela³
PRATA MADUREIRA, Eduardo Miguel⁴

RESUMO

O presente projeto de pesquisa faz parte do grupo Planejamento Urbano e Regional, por abordar os fatores e problemáticas ao qual o tema se encaixa. A Avenida Brasil de Cascavel a princípio era a BR 277, que foi a espinha dorsal da cidade, o desenvolvimento de Cascavel se iniciou a partir dela. Com o crescimento da cidade ao passar dos anos foi de maior conveniência transferi-la. Entre 1961 e 1964 na gestão de Octacílio Mion a cidade deu o primeiro passo no planejamento urbano, nessa época o arquiteto Gustavo Gama Monteiro realizou o processo de planejamento urbano para a antiga estrada que agora teria sido deslocada para o sul. A antiga estrada então recebeu o nome de Avenida Brasil e foi reestruturada inspirada no urbanismo moderno. Cascavel possui um Plano Diretor aprovado através da Lei complementar nº 28 de dois de Janeiro de 2006. Esse plano foi recentemente revisado e várias ações foram apontadas para serem implementadas em curto prazo, surgiu assim o Programa de Desenvolvimento Integrado – PDI, o objetivo geral do PDI é consolidar as diretrizes do Plano Diretor e um dos seus objetivos principais é dar maior eficiência do sistema de transporte coletivo com a efetiva consolidação das ações propostas com o aumento do número de passageiros transportados. Cascavel está implantando os corredores exclusivos como previsto no Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI, com expectativas de obter os mesmos benefícios apontados por cidades com o sistema já em funcionamento, a implantação desse sistema, consequentemente modificara o aspecto físico atual da Avenida Brasil. O problema inicial se deu através do questionamento sobre quais as mudanças significativas ocorridas na Avenida Brasil em Cascavel – PR nos últimos 50 anos? Através de pesquisas bibliográfica, poderá ser realizada uma análise do processo de planejamento da cidade de Cascavel – PR e identificar as principais intervenções e mudanças ocorridas na Avenida Brasil.

PALAVRAS CHAVES: Infraestrutura urbana. Intervenções. Avenida Brasil.

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa abordou o assunto do desenvolvimento da Avenida Brasil em Cascavel – PR ao longo da história do crescimento da cidade, nessa linha, o tema é a principais intervenções ocorridas na Avenida Brasil em Cascavel - PR, nos últimos 50 anos. Justificou-se o presente trabalho a abordar as evoluções no perímetro da Avenida Brasil, aprendendo assim as táticas de planejamento urbano voltadas para o transporte urbano. Levando em consideração os problemas como calçadas e estacionamentos, tornando mais fluente a transição da principal Avenida de Cascavel – PR, visionando acompanhar o desenvolvimento da cidade.

¹ Arquitetura e Urbanista Graduada pela Faculdade Assis Gurgacz. E-mail: brunalbert8@hotmail.com

² Arquitetura e Urbanista Graduada pela Faculdade Assis Gurgacz. E-mail: ana_paetzold@hotmail.com

³ Aluna do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Assis Gurgacz. E-mail: gabi_tozzo@hotmail.com

⁴ Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional e Agronegócio. Professor das Faculdades Assis Gurgacz e Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br



O problema da pesquisa foi: Quais as mudanças significativas ocorridas na Avenida Brasil em Cascavel – PR nos últimos 50 anos?

Intencionando a resposta ao problema da pesquisa, foi elaborado o seguinte objetivo geral: Apresentar as principais intervenções na Avenida Brasil em Cascavel/PR ao longo dos seus cinquenta anos, considerando as mudanças propostas pelo Plano de Desenvolvimento Integrado, visando identificar quais os benefícios que serão agregados à cidade. Para o atingimento desse objetivo geral, foram formulados os seguintes objetivos específicos: a) Apresentar as principais intervenções ao longo dos últimos 50 anos na Avenida Brasil de Cascavel – PR; b) Apresentar as novas intervenções para a Avenida Brasil contidas no Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI de Cascavel; c) Identificar quais os benefícios para a cidade e para a população da execução do novo projeto para a Avenida Brasil.

Na resolução do problema da pesquisa, e visando o atendimento do objetivo geral e específicos, foi utilizado o encaminhamento metodológico de pesquisa bibliográfica, ou fontes secundárias. Esse método busca abranger toda bibliográfica já publicada sobre o tema de estudo, de publicações avulsas, jornais, revistas, livros, monográficas, pesquisas, teses, entre outros, e ainda meios de comunicações orais e audiovisuais como radio, filmes e televisão. Tem como finalidade colocar o pesquisador em contato direto com tudo que foi escrito, dito ou filmado sobre o tema. Outro método adotado é o estudo de dados exploratórios, que consiste em uma maneira rápida e econômica de consultar trabalhos já realizados. E também a pesquisa exploratória que dá ênfase a descobertas práticas ou diretrizes que precisam ser modificadas na elaboração de alternativas que possam ser substituídas.

2. REVISÃO DE LITERATURA

Caminhos formaram a região da atual cidade de Cascavel, o que chamavam de “A encruzilhada” era um caminho entre a atual cidade de Foz do Iguaçu e Guarapuava. Essa característica significativa conduz o desenho urbano da cidade até o século XXI, a partir daí, imigrantes, argentinos e paraguaios começaram a usufruir dessa boa infraestrutura das estradas para praticar o extrativismo de erva-mate, importando para as grandes empresas da região (DIAS *et al.*, 2005).

A colonização da cidade ocorreu principalmente por consequências de um movimento



nacional, a Revolta Tenentista, na qual vieram para a região os revoltosos da Coluna Paulista. Em tentativa de combater os revoltosos, traçaram-se inúmeras batalhas. Por fim eles se uniram a revoltos comandados por Luís Carlos Prestes, e formaram a Coluna Prestes, as batalhas apenas cessaram com 1927, após o exílio na Bolívia (DIAS *et al.*, 2005).

No ano de 1929, Luís Carlos Prestes, comandante da revolução tenentista, e Getúlio Vargas, representando a Aliança Liberal, eram candidatos à presidência da república. Com a vitória de Prestes, um comerciante que residia na cidade de Laranjeiras do Sul, José Silvério de Oliveira, mais conhecido como “Nhô Jeca” ou “Tio Jeca” resolveu se mudar para um lugar mais isolado, temendo a perseguição política devido ao apoio que dava ao candidato da Aliança Liberal Getúlio Vargas (DIAS *et al.*, 2005).

Após ele estar estabelecido na região de Cascavel, ainda ocorreram novas revoluções onde a Aliança Liberal lidera o golpe de estado e Getúlio Vargas assume o poder. Apesar do destino que a revolução tomou, José Silvério permaneceu instalado na região de Cascavel, visando o potencial de desenvolvimento, principalmente pela localização geográfica que favorece a ligação a todos os sentidos do estado. A partir daí, Silvério deu início à colonização do território, chamando amigos para se mudarem para Cascavel (DIAS *et al.*, 2005).

Nas décadas de 30 a 40, milhares de pessoas se mudam para a região, colonos sulistas descendentes de poloneses, ucranianos, alemães e italianos e ainda caboclos vindos das regiões cafeeiras. Iniciou-se a exploração da madeira, agricultura e a criação de suínos. Em 1952, Cascavel vira um distrito, que vem a se emancipar em 14 de dezembro de 1952 (DIAS *et al.*, 2005).

A ocupação da cidade aconteceu ao longo da antiga estrada que unia o litoral ao extremo oeste do estado, onde hoje é a avenida Brasil. Essa característica linear produziu a região de maior concentração populacional e de valorização (DIAS *et al.*, 2005).

Foi foz do Iguaçu quem concedeu a Cascavel uma área de 500 hectares para a formação da cidade. Em 1959 a área foi dividida novamente, e a atual planta foi aprovada por determinação administrativa na lei nº 90/59 de 03/11/59. Essa planta correspondia ao Patrimônio Velho, e era composta da Rua sete de Setembro até a Rua Alferes Tiradentes, que atualmente é a Rua Pres. Juscelino Kubitschek, e ainda da Rua Manaus até a Rua Cuiabá (DIAS *et al.*, 2005).

Uma segunda planta foi elaborada e loteou-se o Patrimônio Novo, que constituía da Rua Sete de Setembro até o limite das Ruas José Bonifácio e Rosa Norma Vessaro no Bairro São Cristóvão. A planta é aprovada pela lei municipal nº 251/63, e então o Patrimônio Novo e o Patrimônio Velho são unificados, surgindo assim o atual centro da cidade (DIAS *et al.*, 2005).



2.1 O PROCESSO DE PLANEJAMENTO URBANO DE CASCAVEL

O princípio do processo de administração pública de Cascavel foi feito pelas seguintes gestões administrativas: Gestão 1952/1956, com o Prefeito José Neves Formighieri; Gestão 1957/1960, com o Prefeito Helberto E. Schwarz; Gestão 1961/1964, com o Prefeito Octacílio Mion; Gestão 1965/1968, com o Prefeito Odilon Reinhardt; Gestão 1969/1972, com o prefeito Octacílio Mion (DIAS *et al.*, 2005).

Foi na gestão de Octacílio Mion que a cidade deu o primeiro passo no planejamento urbano, nessa época. o prefeito, que era amigo pessoal do arquiteto carioca Gustavo Gama Monteiro, o contratou para dar uma solução urbanística para a estrada que ligava o litoral a Foz do Iguaçu, que agora havia sido descolada para sul, agora denominada de BR/277. A antiga estrada recebeu o nome de Avenida Brasil, e foi reestruturadas e inspirada no urbanismo moderno, constituída por canteiros centrais de veículos e foi referência projetual para diversas cidades do interior do estado (DIAS *et al.*, 2005).

Nessa época obras de expressões arquitetônicas locais foram projetadas e executadas por Gustavo Gama Monteiro, como a Catedral de Nossa Senhora Aparecida, que era uma composição brutalista, tendência da época. Gustavo Gama Monteiro teve forte influência profissional sobre os moradores locais, inspirando-os a se graduarem em Arquitetura e Urbanismo na UFPR de Curitiba (DIAS *et al.*, 2005).

O primeiro arquiteto da cidade de Cascavel foi Nilson Gomes Vieira, o qual organizou o primeiro sistema de aprovação e fiscalização de projetos e obras, fazendo-se assim o primeiro modelo de planejamento e controle municipal (DIAS *et al.*, 2005).

Na década de 1960, a cidade alcançou um nível acelerado de crescimento, a população passou de 4.874 para 34.813 habitantes até o final da década. (DIAS *et al.*, 2005)

Vinda de Curitiba, a Arquiteta e Urbanista Solange Irene Smolarek torna-se funcionária do município, e em 1974 elabora as primeiras leis urbanísticas da cidade de Cascavel (DIAS *et al.*, 2005).

2.2 PRINCIPAIS INTERVENÇÕES AO LONGO DOS ÚLTIMOS 50 ANOS NA AVENIDA BRASIL

A ocupação da cidade de Cascavel aconteceu ao longo do eixo físico da antiga estrada que ligava o litoral ao extremo oeste do estado, onde hoje é a atual avenida Brasil. Essa característica linear produziu a região de maior concentração populacional e de valorização. (DIAS *et al.*, 2005)

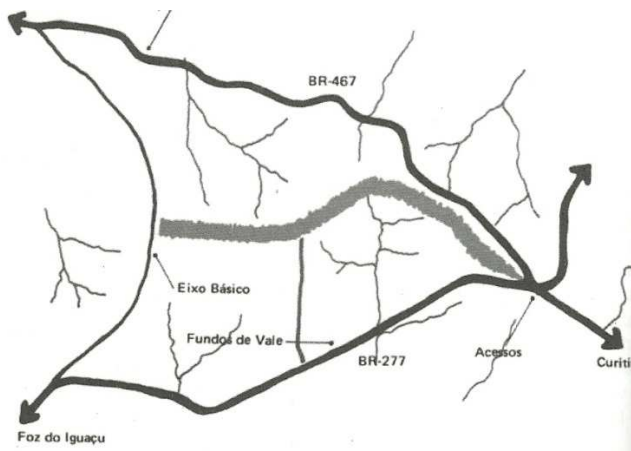
Na gestão de Octacílio Mion que a cidade deu o primeiro passo no planejamento urbano, nessa época o prefeito, que era amigo pessoal do arquiteto carioca Gustavo Gama Monteiro, o contratou para dar uma solução urbanística para a estrada que ligava o litoral à Foz do Iguaçu e que agora havia sido deslocada para sul, denominada como BR/277. A antiga estrada recebeu o nome de Avenida Brasil e foi reestruturada inspirada no urbanismo moderno, constituída por canteiros centrais de veículos, foi referência projetual para diversas cidades do interior do estado. (DIAS *et al.*, 2005)

Após a implantação da BR 277, a antiga rodovia, agora Avenida Brasil, pode ser transformada, com obras de infraestrutura e paisagismo possibilitando o ganho de áreas verdes por meio dos canteiros centrais, resolvendo então o problema da carência de áreas de lazer e de áreas verdes. Além disso, ainda propunha que a Avenida se tornaria ponto de encontro da população configurando assim o calçadão. Respeitado o sistema viário, a espinha dorsal prevista no plano é o que embasa todo o resto do sistema viário da cidade, o tráfego nessa avenida é caracterizado como lento e também acomodaria o transporte coletivo transformando a avenida em uma vitrine do usuário dos transportes. (DIAS *et al.*, 2005)

Paralelamente a avenida principal, as ruas seriam destinadas ao transporte individual e organizadas em dois binários, norte e sul, hierarquizadas como estruturais e dando ordem ao tráfego de passagem. Vias auxiliares iriam formar o apoio as vias estruturais, sendo também as vias que ligariam os bairros a essas ruas e a avenida. (DIAS *et al.*, 2005)

Com a finalização da BR 467, o tráfego de veículos pesados foi transferido de dentro da cidade para a rodovia, e então propôs ordenar o processo de expansão urbana. Com essa distribuição propôs que a Avenida Brasil torna-se como a espinha dorsal da cidade, permitindo a organização do uso do solo, conquistando assim o adensamento linear. (DIAS *et al.*, 2005)

Figura 1 – Proposta, o traçado da Avenida Brasil.



Fonte: DIAS (*et al.*,2005)

2.3 INTERVENÇÕES PARA A AVENIDA BRASIL CONTIDAS NO PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO – PDI DE CASCAVEL

No ano de 2001, elege-se como prefeito de Cascavel o já deputado estadual Edgar Bueno. No mesmo ano é aprovada a Lei Federal do Estatuto da Cidade, a qual exigia que fosse revisado e aprovado o novo Plano Diretor até o ano de 2006, a gestão do prefeito então, destaca-se na área de Planejamento Urbano por dar início à discussão e definição do novo Plano Diretor da cidade de Cascavel, no ano de 2005 (DIAS *et al.*, 2005).

O Plano Diretor é então aprovado através da Lei Complementar nº 28, de 02 de janeiro de 2006, nele se estabelecem diretrizes para o desenvolvimento da Cidade, das sedes e dos Distritos Administrativos, além de propor medidas referentes ao planejamento e a gestão do território do Município conforme estabelecidos na Lei Federal 10.257/2001 do Estatuto da Cidade (CASCAVEL, 2012).

Os objetivos gerais do Plano Diretor são: estabelecer medidas para orientar a adaptação da legislação municipal às determinações do Estatuto das Cidades, desempenhar a função social da cidade e da propriedade, promover o desenvolvimento integrado do Município por meio do planejamento municipal e da implantação do Plano Diretor, indicar diretrizes pra a criação e execução de políticas públicas nas áreas de competência da administração municipal, indicar fatores para a aplicação dos instrumentos de planejamento e desenvolvimento urbano como determinado no



Estatuto das Cidades e cumprir as diretrizes gerais da política urbana determinadas no Estatuto da Cidade (CASCAVEL, 2006).

Com o crescimento e desenvolvimento da cidade de Cascavel, houve a necessidade de adotar medidas para melhorar e solucionar aspectos relacionados ao tráfego das vias e ao sistema de transporte coletivo, além ainda de propor benéficos à infraestrutura e equipamentos sociais, trazendo benefícios à qualidade de vida da população como um todo (CASCAVEL, 2012).

Dessa necessidade, surgiu o Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI, que tem como objetivo consolidar as diretrizes do Plano Diretor, propondo a caracterização de um centro tradicional, maior eficácia no planejamento do transporte público, aumento de áreas verdes com a criação de áreas de lazer em parques nos bairros da periferia e a introdução de equipamentos sociais (CASCAVEL, 2012).

O objetivo do Programa de Desenvolvimento Integrado – PDI é consolidar as diretrizes do Plano Diretor propondo a caracterização de um centro tradicional, maior eficácia no planejamento do transporte público, e aumento das áreas verdes com a implementação de áreas de lazer e parques em bairros da periferia, e a introdução de equipamentos sociais (CASCAVEL, 2012).

Segundo o PDI, o componente de transporte viário conta com a implantação de corredores com faixas exclusivas para ônibus entre os terminais Leste e oeste, a urbanização do calçadão central da Avenida Brasil, Tancredo Neves e Rua Jacarezinho, melhoria das calçadas no entorno dos prédios municipais, implantação de ciclovias, pavimentação e abertura de novas vias, e a construção de um viaduto de transposição da BR-277 (CASCAVEL, 2012).

O projeto conta com a revitalização da Avenida Brasil, principalmente na área central do calçadão, com a implantação de equipamentos de mobiliários urbanos, áreas de convívio, lazer e esporte, além de ciclovias nas Avenidas Brasil e Tancredo Neves (CASCAVEL, 2012).

E ainda a implantação de corredores com faixas exclusivas para ônibus do transporte coletivo em aproximadamente 13 quilômetros do eixo principal da cidade, entre as Avenidas Tancredo Neves, Avenida Brasil e Rua Jacarezinho, melhorará a velocidade média de locomoção dos ônibus de transporte coletivo (VER FIGURA 12) (CASCAVEL, 2012).

Os projetos do Programa têm como objetivo beneficiar toda a população do município, principalmente os usuários do transporte coletivo, além também da população de municípios vizinhos e de outras localidades que procuram os mais variados destinos da cidade (CASCAVEL, 2012).



2.3.1 O Projeto

Os canteiros centrais das Avenidas Brasil e Tancredo Neves serão revitalizados, com a implantação de equipamentos públicos como academias ao ar livre, playgrounds, áreas de jogos, quadras esportivas, bicicletários proporcionando áreas de convívio, esporte e lazer a toda a população (CASCAVEL, 2012).

O projeto de revitalização do calçadão da Avenida Brasil conta com a substituição das calçadas, com enfoque a acessibilidade, adequando-as ao Programa de Calçadas do Município. A substituição da arborização existente para espécies adequadas ao local e a locação de equipamentos urbanos como lanchonetes, Postos para serviços da Prefeitura, Posto Policial e comércios voltados para o uso comum da população. Também está prevista a substituição do sistema de rede de energia aéreo pelo subterrâneo (CASCAVEL, 2012).

Outro ponto importante do projeto é a implantação de ciclovias na Avenida Brasil e Tancredo Neves. Na Avenida Brasil, a ciclovia será locada no trecho entre o Terminal Oeste e o novo local do Terminal Leste, e terá uma extensão de aproximadamente 7 km, já na Avenida Tancredo Neves será implantada uma nova ciclovia com extensão aproximada de 4 km (CASCAVEL, 2012).

O projeto prevê ainda uma extensão de 13 km de corredores exclusivos para ônibus, estes estarão locados à esquerda de cada sentido das Avenidas Tancredo Neves e Brasil, juntamente com o canteiro central. Estão contidas no projeto também as estações intermediárias em nível, que serão no total 50 e estarão dispostas a 400 metros uma da outra, em toda a extensão das Avenidas Brasil e Tancredo Neves e na Rua Jacarezinho (CASCAVEL, 2012).

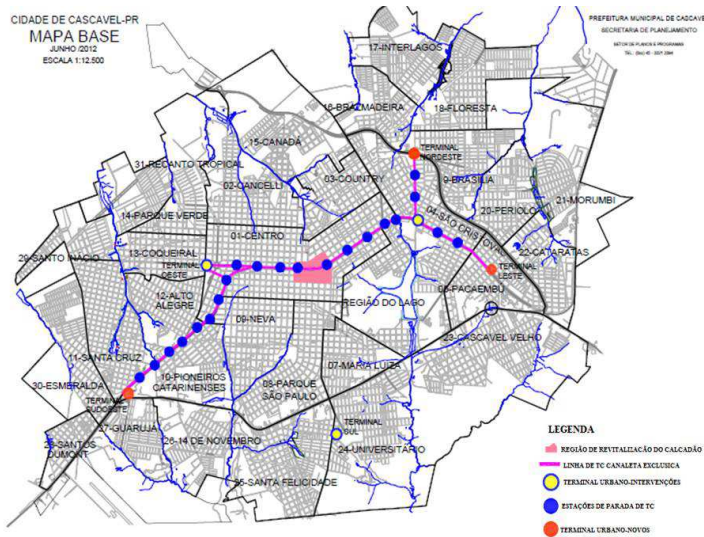
Além dos corredores com faixas exclusivas para os ônibus do transporte coletivo, o Projeto de Desenvolvimento Integrado designa os Terminais de transbordo, que no total serão cinco ao final da execução dos projetos, e terão como objetivo estruturar a integração temporária de todo o sistema de transporte coletivo (CASCAVEL, 2012).

A prioridade da circulação dos ônibus nos cruzamentos será feita através da implantação de semáforos, o Centro de Controle e Monitoramento é que ficará responsável pelo controle dos horários de viagens dos ônibus, entre outras atividades operacionais (Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos, 2011).

O projeto designa a integração do Terminal Sul, a construção do Terminal Sudeste, a ser implantado no início da Avenida Tancredo Neves, o reposicionamento do Terminal Oeste, e a

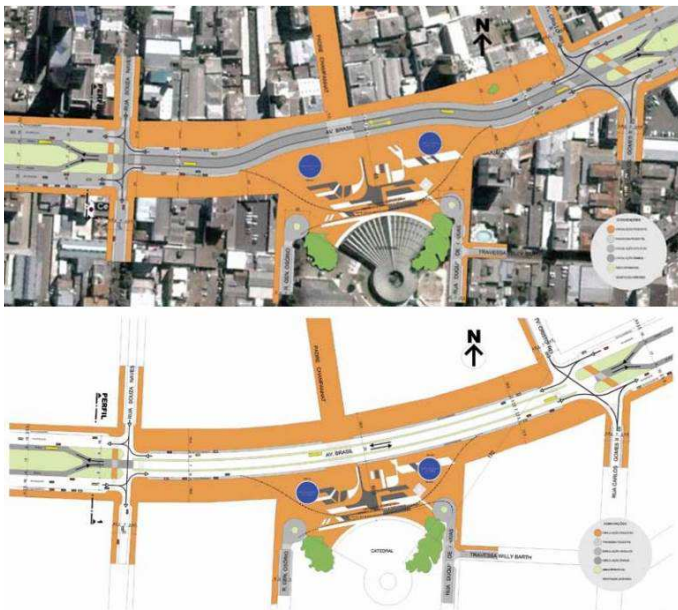
divisão do Terminal Leste em dois novos terminais, o Terminal Nordeste a ser construído na Rua Jacarezinho, próximo ao viaduto da BR-467 e o novo Terminal Leste que será construído um pouco mais a leste do atual (CASCAVEL, 2012).

Figura 2 – Localização dos Corredores a serem implantados na cidade.



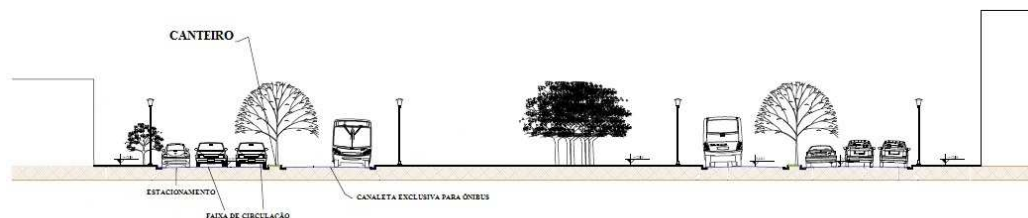
Fonte: Cascavel (2012)

Figura 3 – Esquema da urbanização da Avenida Brasil.



Fonte: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2011)

Figura 4 – Urbanização da Avenida Brasil



Fonte: Cascavel (2012)

Figura 5 – Perspectiva da Proposta de Re-urbanização do Calçadão.



Fonte: Cascavel (2012)

3. ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Todos os projetos para a implantação dos corredores exclusivos para o transporte coletivo visam inúmeros benefícios tanto operacionais quanto financeiros. Dentre eles estão o aumento da velocidade dos ônibus, a garantia da prioridade deles no sistema viário, diminuição do tempo em que o passageiro permanece dentro do veículo, maior fluidez do trânsito, otimização da frota, reduzir os custos e conseqüentemente diminuir a tarifa cobrada, integrar o transporte coletivo com os demais meios de transporte e permitir que todos tenham acesso à cidade de uma maneira justa e racional.

Devido à precariedade dos serviços do transporte coletivo oferecido a população, surgiu a necessidade de transformar os serviços existentes em sistemas integrados, que usem de avanços tecnológicos e que promovam melhorias consideráveis no transporte a toda a população. A partir



desses conceitos as cidades têm adotados sistemas de transportes eficientes de acordo com a realidade social e econômica brasileira.

O Plano de desenvolvimento Integrado – PDI, desenvolvido para consolidar as diretrizes do Plano Diretor da cidade de Cascavel – PR, visa entre outras diretrizes, à implantação dos corredores exclusivos para o uso do transporte coletivo e a reurbanização da Avenida Brasil.

A cidade de Cascavel apresenta cada vez mais congestionamentos significativos, o que resulta em perdas no sistema de transporte coletivo, como o aumento do tempo das viagens. Devido às linhas alimentadoras, os itinerários são restritos ocasionando assim baixa frequência dos serviços aos usuários, com apenas três terminais de transbordo, a cidade não conta com uma flexibilidade nos destinos, aumentando também o tempo das viagens.

O grande desafio da implantação dos corredores e melhorias no transporte público é incentivar a população a utilizar esse serviço e diminuir o uso de veículos individuais, através de medidas que facilitem o deslocamento do transporte coletivo, tornando-o confortável e eficiente para população.

A implantação dos corredores e estações em níveis nos aproximadamente 13 quilômetros do eixo principal da cidade pretende melhorar a velocidade da locomoção dos ônibus, aumentar a integração do sistema e reduzir o tempo de espera dos usuários.

Os projetos do PDI visam melhorar os serviços de transporte coletivo oferecido à população, além ainda de melhorar o sistema viário e tráfego de veículos, e trazer benefícios a toda a população do município e também a população de municípios vizinhos e de outras localidades que procuram os mais variados destinos da cidade.

Os canteiros centrais das Avenidas Brasil e Tancredo Neves serão revitalizados, com a implantação de equipamentos públicos como academias ao ar livre, playgrounds, áreas de jogos, quadras esportivas, bicicletários proporcionando áreas de convívio, esporte e lazer a toda a população. Outro ponto importante do projeto é a implantação de ciclovias na Avenida Brasil e Tancredo Neves.

Sendo assim, a implantação dos corredores exclusivos para o tráfego do transporte coletivo e a reurbanização da Avenida Brasil, previstos pelo Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI tem grandes chances de atender as expectativas e melhoras previstas, beneficiando a toda a população, assim como nas cidades que já adotaram o sistema. Basta então garantir que os ganhos obtidos com a implantação das faixas exclusivas sejam permanentes e não apenas uma solução momentânea para a mobilidade urbana.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na Introdução apresentou-se assunto, tema, problema e hipóteses iniciais da pesquisa. Justificou-se a mesma nos aspectos a abordar as evoluções no perímetro da Avenida Brasil, aprendendo assim as táticas de planejamento urbano voltadas para o transporte urbano. Levando em consideração os problemas como calçadas e estacionamentos, tornando mais fluente a transição da principal Avenida de Cascavel – PR, visionando acompanhar o desenvolvimento da cidade.

Resgatando-se o problema da pesquisa, indagou-se: Quais as mudanças significativas ocorridas na Avenida Brasil em Cascavel – PR nos últimos 50 anos? Definiu-se como objetivo geral Apresentar as principais intervenções na Av Brasil em Cascavel/PR ao longo dos seus cinquenta anos, considerando as mudanças propostas pelo Plano de Desenvolvimento Integrado, visando identificar quais os benefícios que serão agregados à cidade. Para que tal objetivo fosse atingido, elencaram-se os seguintes objetivos específicos: a) Apresentar as principais intervenções ao longo dos últimos 50 anos na Avenida Brasil de Cascavel – PR; b) Apresentar as novas intervenções para a Avenida Brasil contidas no Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI de Cascavel; c) Identificar quais os benefícios para a cidade e para a população da execução do novo projeto para a Avenida Brasil.

Os resultados apresentaram que com a implantação dos corredores exclusivos para o tráfego do transporte coletivo e a reurbanização da Avenida Brasil, previstos pelo Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI possui grandes chances de atender as expectativas e melhoras previstas, beneficiando a toda a população, assim como nas cidades que já adotaram o sistema.

Em seus subtítulos 2, 2.1 e 2.2, o trabalho abordou uma breve descrição da cidade de Cascavel – PR, apresentou o processo de Planejamento Urbano da cidade e as principais intervenções ao longo dos últimos 50 anos na Avenida Brasil. Dessa forma se atingiu objetivos específicos a) Apresentar as principais intervenções ao longo dos últimos 50 anos na Avenida Brasil de Cascavel – PR. Quanto ao objetivo específico b) Apresentar as novas intervenções para a Avenida Brasil contidas no Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI de Cascavel, o mesmo foi atingido no subtítulos 2.3. No que diz respeito ao objetivo específico c)) Identificar quais os benefícios para a cidade e para a população da execução do novo projeto para a Avenida Brasil, considera-se que o mesmo foi atingido pelo subtítulo 3.



Neste sentido, tendo sido verificados, analisados e considerados atingidos os objetivos específicos no decorrer da pesquisa e tendo como conceito o fato de que estes foram desenvolvidos para o atingimento do objetivo geral, considera-se como atingido o objetivo geral, estando o tema proposto apto para ser desenvolvido em outras áreas de sua atuação e utilizado seu referencial teórico.

No decorrer do trabalho, ao se analisar o embasamento teórico obtido, percebeu-se que a implantação dos corredores exclusivos para o tráfego do transporte coletivo e a reurbanização da Avenida Brasil, previstos pelo Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI tem grandes chances de atender as expectativas e melhoras previstas, beneficiando a toda a população, assim como nas cidades que já adotaram o sistema. Basta então garantir que os ganhos obtidos com a implantação das faixas exclusivas sejam permanentes e não apenas uma solução momentânea para a mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS – NTU. **Estudos de BRT no Brasil**: caderno técnico. Brasília: Gráfica Inconfidência, 2011. Disponível em: http://www.energiaeambiente.org.br/arquivos/files/BRT_web.pdf. Acesso em 28/09/2015.

CASCADEL. **Lei Complementar nº. 28**, 2006. Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/secretarias/seplan/subpagina.php?id=60>. Acesso em 08/02/2015.

_____. **Programa de Desenvolvimento Integrado. – PDI**, 2012. Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/secretarias/seplan/pagina.php?id=527>. Acesso em: 10/06/2015.

DIAS, C. S.; FEIBER, F. N.; MUKAI, H.; DIAS, S. I. S. **Cascavel**: um espaço no tempo. Cascavel, Syntagma Editores, 2005.

FAG. **Manual para Elaboração de Trabalhos Acadêmicos**. 4. ed. Cascavel: FAG, 2011.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.