



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



## **FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS: MASTERPLAN 2060 - CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL – PR**

SANTOS, Claudemir Rocha dos <sup>1</sup>  
DIAS, Solange Irene Smolarek<sup>2</sup>

### **RESUMO**

Entre os aspectos mais procurados pelos habitantes de uma cidade está a qualidade de vida, e essa está intimamente relacionado com a forma como os espaços urbanos estão organizados. Diante disso, neste estudo, discute-se acerca do planejamento urbano e regional, mais especificamente o *masterplan*. Parte-se do seguinte problema: Como utilizar a sustentabilidade social em um *masterplan*, proporcionando a igualdade e a qualidade de vida aos habitantes da cidade? A hipótese é de que a sustentabilidade social, quando bem aplicada, possibilita igualdade às pessoas, por meio de espaços urbanos mais acessíveis e democráticos. Para fundamentar as reflexões, utiliza-se como marco teórico o livro *Cidade Para Pessoas*. Assim sendo, o objetivo geral é desenvolver uma reflexão teórica, a fim de demonstrar a importância da sustentabilidade social e oportunizar a sua utilização no planejamento urbano. Visando tal intuito, expõe-se o referencial teórico, a metodologia de pesquisa, as discussões dos resultados, as proposições projetuais e as considerações finais da pesquisa, respondendo ao problema e comprovando a hipóteses elencada.

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

### **1. INTRODUÇÃO**

Sabe-se que um dos principais desejos dos cidadãos é ter qualidade de vida. E dentre os vários fatores que podem contribuir para isso está o planejamento urbano e regional. Desse modo, nesta pesquisa, aborda-se o assunto planejamento urbano e regional, no tema *masterplan*.

O problema que deu origem à pesquisa foi: Como utilizar a sustentabilidade social em um *masterplan*, trazendo a igualdade e a qualidade de vida aos habitantes da cidade? A partir dessa problematização, formulou-se a seguinte hipótese: a sustentabilidade social, quando bem aplicada, proporciona igualdade para as pessoas, por meio de espaços urbanos mais acessíveis e democráticos.

Na direção de responder ao questionamento proposto, estabeleceu-se o seguinte objetivo geral: Desenvolver uma reflexão teórica com o propósito de demonstrar a importância da sustentabilidade social, oportunizado a sua utilização no planejamento urbano. Atréados ao objetivo geral, determinaram-se os objetivos específicos: a) Apresentar o que é planejamento urbano, *masterplan* e sustentabilidade social, além conceitos e soluções para o entendimento do

---

<sup>1</sup> Acadêmico de Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. Elaborado na disciplina Trabalho de Curso: Qualificação. E-mail: claudemirrds@gmail.com ou crsantos7@minha.fag.edu.br

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



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



tema deste artigo; b) Demonstrar a importância da cidade de Cascavel (PR), por meio do contexto histórico e da legislação do planejamento urbano municipal; c) Apresentar estudos correlatos; d) Contextualizar a área de estudo; e) Demonstrar plano de massa de *masterplan*.

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

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

Na resolução do problema da pesquisa, e visando ao atendimento dos objetivos propostos, foi utilizado o encaminhamento metodológico indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), aponta como o conhecimento fundamental na experiência, pois seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

Este estudo se justifica devido à necessidade de se buscar igualdade e qualidade de vida, o que pode ser feito por meio do planejamento urbano, tendo como base o Plano Diretor Municipal de Cascavel (PR), que é uma cidade importante na região Oeste do estado do Paraná.

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

## **2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

### **2.1 PLANEJAMENTO URBANO**

Pode-se dizer que o planejamento urbano está inserido em um contexto mais amplo, não restrito a um único campo de conhecimento, haja vista que incorpora conhecimentos e metodologias



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



de diversas áreas Trata-se da junção das medidas tomadas para se atingir aos objetivos almejados, isto é, ao se planejar, se reconhece e se localiza as tendências ou as propensões naturais – locais e regionais – para seu desenvolvimento, além de propor preceitos de ocupação de solo, indicar estratégias e políticas municipais e explicar as restrições e proibições junto às limitações, que deverão ser apontadas para propor a manutenção ou a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes (DUARTE, 2012, p. 21-22).

Quando não há planejamento urbano, instala-se o caos. No Brasil, por exemplo, a rápida urbanização e as precárias condições de vida nas grandes cidades levaram ao surgimento de favelas e de grandes problemas urbanos. Em decorrência disso, surgem dispositivos legais elaborados para tentar suplantar essas dificuldades, tais como o Projeto de Lei do Desenvolvimento Urbano, o PL 775/83, o capítulo da Política Urbana, presente na Constituição Federal e, em 2001, o Estatuto das Cidades (BERNARDI, 2006, p. 27).

Na Constituição Federal, por exemplo, nos artigos 182 e 183, foram fixados princípios para a política urbana brasileira, destacando-se a função social da cidade, da propriedade e da democratização da gestão urbana. O artigo 182 estabelece o município como o promotor da política urbana, além de ser o responsável pela promoção e pelo desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo o bem-estar de seus moradores. Além disso, foi proposta a criação do Plano Diretor, regulamentado e assegurado legalmente pela Constituição Federal do Brasil de 1998, que, ao longo do artigo 182, parágrafo 1º, que determina que esse plano obrigatoriamente deve ser elaborado em cidades com mais de vinte mil habitantes (BERNARDI, 2006, p. 27).

O Plano Diretor é um dos instrumentos primordiais do planejamento e das políticas de desenvolvimento urbano municipal. Com a participação da sociedade, ele deve ser aprovado por lei municipal e estar aliado a um plano plurianual, às diretrizes orçamentárias e ao orçamento anual. Ademais, trata-se de uma proposta que transcende as gestões administrativas, estabelecendo diretrizes ao longo de muitos anos (OLIVEIRA, 2001).

## 2.2 MASTERPLAN E SUSTENTABILIDADE SOCIAL

Existem diversos documentos que se utilizam para exercer o processo do planejamento urbano, os quais apontarão um caminho para o futuro. Um desses documentos é o *masterplan*, que é uma ferramenta de planejamento físico-espacial de uma parte ou da cidade inteira. Na escala de um



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



projeto urbano, esse conceito tem medidas menos amplas e alguns parâmetros específicos em suas recomendações e propostas. Na etapa da proposta, após os estudos e análises realizadas, são apresentadas diretrizes conforme as necessidades. Alguns exemplos são: os limites de gabaritos e recuos, desenhos de vias (destinação para pedestre ou ao tráfego de veículos e seus tipos), distribuição do uso do solo, sistema de transporte, distribuição de áreas públicas e áreas verdes. O *masterplan* pode atuar como modelo de regeneração urbana, além de ser um documento flexível conforme sua finalidade. Outra característica é a de estabelecer fases e assim determinar as ações prioritárias para sua implementação (MOREIRA, 2021).

Além do conceito de *masterplan*, outro termo caro a este estudo é o de sustentabilidade social. Para Gehl (2013, p. 109), a sustentabilidade social é uma importante ação de democracia, considerando que prioriza acessos igualitários para todas as pessoas. É preciso ressaltar que existem diferenças entre as necessidades e oportunidades observadas em cidades mais ricas, comparando-se com as mais pobres. Mas mesmo países bem desenvolvidos necessitam melhorar seu olhar para sustentabilidade social, pois ela ajuda a desenvolver cidades funcionais e a chamar atenção de todos. Para o autor supracitado,

Os princípios subjacentes à criação de uma cidade viva também incluem planos para a sustentabilidade social. A cidade viva tenta se contrapor à propensão das pessoas para se retirarem nos condomínios fechados e promover a ideia de uma cidade acessível, atraente para todos os grupos da sociedade. A cidade é vista como o que atende a uma função democrática onde as pessoas encontram diversidade social e compreendem mais o outro, por meio do compartilhamento do mesmo espaço urbano. O conceito de sustentabilidade também implica pensar nas gerações futuras. Também elas devem ser consideradas como comunidade em um mundo cada vez mais urbanizado. A cidade deve ser inclusiva, com espaço para todos. (GEHL, 2013, p. 109).

Essas palavras reforçam que os problemas da sociedade de baixa renda têm urgências mais importantes. E encarar os problemas dessa população requer um novo olhar, sobretudo de políticas urbanas visionárias, que foquem, não nas estruturas físicas, mas em propor metas para a cidade funcionar, isto é, um ambiente físico ou instituições sociais para demonstrar como se enxerga os bairros e a sociedade urbana.



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



## 2.3 CONCEITOS A SEREM APLICADO EM UM *MASTER PLAN*

### 2.3.1 Permacultura

A expressão *permacultura*, de origem inglesa e criada por Bill Mollison e David Holmgren na década de 1970, tem como conceito planejar ambientes com equilíbrio humano, preservando-se a natureza. Observam-se três éticas: 1ª Cuidar da terra; 2ª Cuidar das pessoas e 3ª Cuidar do futuro. Essas noções éticas incentivam limites ao crescimento e ao consumo, sem contar a partilha justa. Além delas, a permacultura tem também 12 princípios de planejamento: 1º Observar e interaja; 2º Captar e armazenar energia; 3º Obter rendimento; 4º Praticar a autorregulação e aceitar conselhos – Feedbacks; 5º Usar e valorizar os serviços e recursos renováveis; 6º Não produzir desperdícios; 7º Design partindo de padrões para chegar aos detalhes; 8º Integrar ao invés de segregar; 9º Usar soluções pequenas e lentas; 10º Usar e valorizar a diversidade; 11º Usar os limites e valorizar o marginal; 12º Responder criativamente às mudanças (SANTOS, 2015, p. 41-53).

### 2.3.2 Mobilidade urbana sustentável

Estima-se que a população global seja de grande maioria urbana e não mais rural. Devido ao crescimento acelerado, muitas dessas cidades novas e antigas estão se reformulando e planejando suas prioridades, com o escopo de criar melhores condições para vida urbana, o que inclui mais espaço para caminhadas e menos veículos circulando. Essas mudanças são necessárias, haja vista que em muitas cidades há espaços estreitos, obstáculos, ruídos, poluição, locais com altos riscos de acidentes, fatores que reduzem a quantidade de pedestres e prejudicam os espaços e a função das cidades em âmbito cultural, social e o local como encontro e troca das pessoas. As áreas para pedestres devem ser reforçadas ao longo da cidade, com políticas urbanas para desenvolver vias sustentáveis, seguras e saudáveis. Em outras palavras, é preciso reforçar a função social dos espaços das cidades, pois quanto mais pessoas nas ruas, mais reforça-se o sentimento de cidade segura, fazendo com que as pessoas permaneçam em seus espaços urbanos (GEHL, 2013, p. 3-6).

A mobilidade é algo primordial para o funcionamento e crescimento urbano ordenados. Para tanto, é preciso encarar a cidade como um órgão vivo, repleto de necessidades e anseios de seus



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



usuários. Isso requer tratar a mobilidade urbana como uma política pública, viabilizada a partir de regras e normas do uso do solo (BRASIL, 2006, p.20).

Os principais requisitos para definir percursos caminháveis são: a) Funcionalidade: ter uma ótima ligação com os principais pontos da cidade, ou que fazem sentido (escolas, teatros, feiras, centros comerciais etc.); b) Atratividade: percurso ser inspirador e motivacional (vistas panorâmicas para cidade ou pra natureza etc.); c) Conforto: pavimentação adequada, sinalização, arborização e pontos de descansos e com equipamentos públicos (bancos, telefones etc.) d) Segurança: com relação aos veículos (sinalização, áreas separadas dos automóveis etc.) e à criminalidade (boa iluminação, vigilância etc.) (GHIDINI, 2010, p. 11-12).

O ser humano tem, entre suas funções motoras, o caminhar; ao fazer isso, tem contato direto com a cidade, com as pessoas e com os recursos naturais. Quando se tem um maior número de vias para veículos, mais se convida para utilizar o automóvel como meio de transporte; utilizando-se da mesma lógica, se forem proporcionadas melhores condições para ciclistas, pedestres e transportes públicos, automaticamente, as pessoas serão convidadas a utilizar esses meios de transporte alternativos (GEHL, 2013, p. 19). Gehl (2013, p.7) afirma que “[...] um bom espaço público e um bom sistema público de Transportes são, simplesmente, dois lados de uma mesma moeda”, além disso, são “Um convite sincero para caminhar e pedalar, como fenômeno natural e integrado à rotina diária, deve ser um aspecto inegociável de uma política unificada de saúde” (GEHL, 2013, p. 7).

Outra solução que pode se encaixar na temática da mobilidade urbana sustentável é a acessibilidade, cujo conceito básico pode ser aplicado em todas as ações públicas, ofertando melhor qualidade de vida aos usuários dos espaços ou do objeto (BRASIL, 2006, p. 21).

### 2.3.3 Índices, Programas e Agendas Sustentável para as cidades

O Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) determina a qualidade das condições urbanas nas cidades. Essas condições expressam a dimensão urbana do bem-estar dos cidadãos com relação aos serviços prestados pelo Estado. Esse índice é constituído por 20 indicadores que estão organizados em dimensões urbanas: 1) Mobilidade; 2) Condições ambientais; 3) Condições habitacionais; 4) Atendimento de serviços coletivos; 5) Infraestrutura (IBEU, s/d).



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



Desde 2012, o Programa Cidades Sustentáveis (PCS) é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana, que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade. Tem como foco de atuação a conscientização governamental, a fim de que as políticas públicas sejam executadas, auxiliando no combate à desigualdade social e na construção de cidades justas e sustentáveis. O PCS tem como base a Agenda 2030 e seus 17 eixos temáticos dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas. São 260 ferramentas que indicam informações sobre diversas áreas da administração pública e ainda um Plano de metas e um *software* para comparar os dados com as demais cidades. São ofertados também modelos de boas práticas com exemplos de políticas públicas brasileiras e internacionais, sem contar a formação e a capacitação dos gestores públicos e de técnicos, ofertando informações para todas as pessoas (PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2012). A cidade de Cascavel (PR) tem dados no PCS e no IBEU, conforme indicado no Anexo A deste artigo.

Após discorrer sobre os aspectos relacionados ao planejamento urbano, a partir do conceito de sustentabilidade social, na próxima seção, contextualiza-se o município de Cascavel (PR), abordando-se seu processo histórico de desenvolvimento e de planejamento urbano, além de se apresentar informações do levantamento feito por meio diagnóstico para a revisão do último plano diretor da cidade.

## 2.4 CIDADE DE CASCAVEL (PR)

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

A ocupação inicial da região onde se situa a cidade de Cascavel (PR) começou pelos espanhóis, depois foram os tropeiros, mas apenas em 1910, no auge do ciclo da erva mate, foi que chegaram os colonos caboclos que tornaram o povoamento efetivo. Em 1928, após arrendamentos de terras, surgiu uma vila; o local era um espaço com diversas trilhas abertas na mata, por ervateiros, tropeiros e militares. Com o fim do ciclo da erva-mate, em 1930, iniciou o ciclo da madeira, o que acabou atraindo novas famílias de outros estados do sul do país, principalmente colonos de origem polonesa, alemã e italiana. No ano de 1936, a vila é oficializada com o nome de Cascavel (CASCAVEL, s/d).



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



A palavra Cascavel vem do latim clássico *caccabus*, que significa “borbulhar d’água fervendo”. O nome surgiu após um grupo de colonos pernoitar à beira de um rio, onde encontraram um grande ninho de cobras cascavéis, denominado aquele local como Cascavel. A vila se tornou sede de distrito administrativo em 1938, e, em 14 de dezembro de 1952, tornou-se município. Devido a uma confusão entre a proposta do governador e a assinatura da lei, a data do aniversário tem sido comemorada em 14 de novembro (DIAS *et al.*, 2005, p. 61).

A configuração inicial do território do município se concentrou no entorno da atual Avenida Brasil, que já foi chamada de BR-35<sup>3</sup>. Com a emancipação do município, foram cedidos novos conjuntos de lotes à prefeitura, denominados de Patrimônio Novo (CASCAVEL, 2016, p. 151), como pode se visualizar nos mapas ilustrativos apresentados no Anexo B.

O referido município se localiza na região Oeste do Paraná, que é impulsionado pelo agronegócio cooperativo, tornando a cidade um dos mais importantes polos regionais do estado, com destaque ainda aos setores metalúrgico e comércio atacadista (PARANÁ, 2020). Uma prova desse crescimento são os 10 núcleos Industriais presentes na cidade, além de um Parque tecnológico (CASCAVEL, 2016, p. 124).

Na área do turismo, o município comporta eventos regionais, nacionais e internacionais. Além disso, conta com diversos pontos turísticos, sendo que a maioria do acervo dos equipamentos culturais localiza-se na região central (CASCAVEL, 2016, p. 126-294). Os equipamentos de lazer disponíveis são compostos por: centros esportivos, quadras esportivas, academias ao livre, campos de futebol (de terra ou sintético); ginásios esportivos; o Autódromo Internacional; kartódromo e estádios de futebol. Há também os equipamentos comunitários voltados ao meio ambiente; a Administração dos Cemitérios e Serviços Funerários de Cascavel (ACESC) e a ação comunitária (CASCAVEL, 2016, p. 299-320).

Em 2021, por dois meses consecutivos, a Agência do Trabalhador da cidade alcançou o primeiro lugar na colocação de trabalhadores no mercado formal no Paraná (CASCAVEL, 2021). Para o poder público estadual e municipal, a cidade está estrategicamente dentro de um planejamento logístico. É o caso do novo aeroporto, que trará mais integração regional e ajudará a diversificar a economia, marcando o início de um novo planejamento para a região. Entre outras estratégias relacionadas ao planejamento, estão obras como: a revitalização do Trevo Cataratas; a

---

<sup>3</sup> A BR-35, que se tornou a BR-277, e em 1941, foi deslocada para a região Sul da cidade.



duplicação de um trecho da BR-277; a ampliação de escoamento de produtos agrícolas por meio da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – Ferroeste - (PARANÁ, 2020).

#### 2.4.2 Planejamento urbano e desenvolvimento da cidade ao longo de sua história

O marco inicial do planejamento urbano de Cascavel foi a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento, entre 1974 e 1975. Esse plano permitiu que outras leis fossem criadas, tais como: Código de Obras - nº 1183/75; Lei de Zoneamento - nº 1184/75 e a Lei de Loteamento - nº 1186/75. Durante a gestão de 1973-1976, foi implantada a Secretaria de Planejamento (SEPLAN), que desenvolveu o Plano de Ação da Gestão Municipal, com propostas de relevância para uma nova identidade visual e novos hábitos para a cidade, como a criação do Lago Municipal (DIAS *et al.*, 2005, p. 70-71).

Em 1976, o arquiteto e urbanista Jaime Lerner foi contratado para a criação do Plano Diretor da cidade (DIAS *et al.*, 2005, p. 70-71). Durante a elaboração o Plano Diretor (1976-1978), Lerner levou em consideração as pesquisas do censo, que indicavam um crescimento e adensamento urbano ao longo da rodovia, causados inclusive pelas aprovações em massa dos loteamentos nos anos de 1975-1976. Além disso, com a abertura da BR-467 e da BR-369, a expansão da cidade se orientou para as regiões outros vetores de crescimento (DIAS *et al.*, 2005, p. 72-73).

Em 1986-1987, o Plano de Desenvolvimento urbano esteve sob a responsabilidade da equipe coordenada pelo arquiteto Luiz Forte Netto, à frente do Plano de Desenvolvimento Urbano (DIAS *et al.*, 2005, p. 84). Uma das propostas era conter o crescimento desordenado nos sentidos Leste, Norte e Sul, visando ao crescimento no sentido Oeste. Ainda, pensava-se no contorno Norte, que ligaria as BR-467 e a BR-369, e no contorno Oeste, que aliviaria o tráfego entre as BR-277 e BR-467. Outra meta era a elevação da urbanização no percurso das três rodovias que passam por dentro da cidade (BR-277, BR-369 e BR-467), considerando grande fluxo, o que permitiria que as malhas urbanas, a partir de um projeto de planejamento e elevação dos cruzamentos e pistas marginais, fossem mais seguras (DIAS *et al.*, 2005, p. 87-90)<sup>4</sup>.

Em 1992, o Plano Diretor teve a consultoria do escritório *Omar Akel Arquitetura e Planejamento S/C Ltda* (DIAS *et al.*, 2005, p. 88), o que impulsionou a evolução dos loteamentos urbanos no município, como indica o Anexo C.

<sup>4</sup> No Anexo 03, há um Quadro com o histórico da legislação do perímetro urbano da Cidade de Cascavel (PR).



A seguir, destacam-se alguns dispositivos legais elaborados para a cidade:

- A Lei nº 5.744/2011, intitulada de Programa Calçadas de Cascavel, que orienta sobre a estrutura e características das calçadas, de modo que os usuários possam circular com segurança (CASCAVEL, 2016, p. 230);
- O Plano Municipal de Habitacional, aprovado por meio da Lei nº 6.063/2012, o qual inclui as políticas do município para as habitações, tendo como objetivo a promoção da moradia digna com foco na população de baixa renda. Em um levantamento feito entre junho e outubro de 2010 para saber o *déficit* de habitação em algumas áreas da cidade, verificou-se que 68% das habitações estão inadequadas; 15% estavam por ocupação; 7% estavam em imóvel cedido; 6% em imóveis alugados e 4% estavam em estado de coabitação (CASCAVEL, 2016, p. 92);
- A Lei nº 6.157/2012, denominada como Instrumentos da Política Urbana, que tem como objetivo geral fazer cumprir a função social da cidade e da propriedade (CASCAVEL, 2016, p. 189);
- A Lei nº 6.178/2013, que rege o sistema viário municipal. A hierarquia do sistema viário é classificada por: vias rápidas, vias arteriais, vias coletoras, vias locais, ciclovias existentes e vias de pedestres (CASCAVEL, 2016, p.232-233)<sup>5</sup>.
- A Lei nº 91, aprovada em 23 de fevereiro de 2017, e se refere à revisão do Plano Diretor de Cascavel (CASCAVEL, 2017). Albuquerque *et al.* (2020, p. 232) ressaltam que, em comparação ao Plano Diretor com o Termo de Referência do PARANACIDADE (instrumento que direciona a concepção do Plano Diretor Municipal), há 93,47% de pertencimento do Plano Diretor de Cascavel em relação aos parâmetros do PARANACIDADE;
- A Lei nº 6696/2017, que regulamenta o uso do solo na cidade de Cascavel (PR), definindo-se orientações para a implantação das atividades com a anuência do plano diretor vigente (CASCAVEL, 2017).

---

<sup>5</sup> Com o auxílio de mapas constantes no Anexo D, é possível visualizar o sistema viário e o de transporte coletivo na cidade.



### 2.4.3 Diagnóstico do Plano de Cascavel (PR)

O Diagnóstico do Plano Diretor de Cascavel foi estruturado pela SEPLAN. No documento, apresentam-se estudos, análises e informações de dados atualizados que foram levantados no decorrer da revisão do Plano Diretor de 2017. Nesse diagnóstico, observou-se que nas áreas indicadas no Plano Diretor de 2006 (Lei nº 28/2006) destinadas à expansão urbana, houve pouco adensamento, pois o crescimento da cidade, em grande parte, estava direcionado para as regiões Norte e Sul. Isso ocorreu devido à valorização dos terrenos na região Oeste e terrenos mais acessíveis nas outras regiões (CASCAVEL, 2016, p. 52-56)<sup>6</sup>. Outro dado do diagnóstico foi uma estimativa da população municipal em 2026, com base em três métodos: aritmético, que apontou que a população seria de 351.549 habitantes; geométrico, que indicou que a população será de 366.142 habitantes; e curva logística, projetando 320.157 habitantes. Realizando uma média dos três métodos, em 2026, a cidade contará com 345.950 habitantes (CASCAVEL, 2016, p. 65-69)<sup>7</sup>. Em levantamento realizado pelo IBGE, para saber o rendimento mensal da população dos bairros da cidade, levando em conta pessoas acima de 10 anos que têm rendimentos, constatou-se uma desigualdade extrema. Os bairros com maiores rendas estão na região central, sendo eles o Country (rendimento mensal de R\$ 2.236,10) e o Centro (rendimento mensal de R\$2.137,07), e os dois piores são Interlagos (R\$ rendimento mensal de 392,81) e Cataratas (rendimento mensal de R\$ 492,27)<sup>8</sup>.

Em outro levantamento, verificou-se apontado que as edificações com maiores pavimentos se encontram na área central da cidade, no entorno da Avenida Brasil, a sim como há vazios urbanos encontrados no perímetro urbano (CASCAVEL, 2016, p. 161-187)<sup>9</sup>. As ocupações irregulares nas Macrozonas de Fragilidade Ambiental – Subzona de Proteção – são oriundas de loteamentos e de conjuntos habitacionais ligados à Administração Pública, porém, muitos moradores não têm a titularidade da área, pois o processo administrativo de legalização não foi finalizado. Nesses locais,

<sup>6</sup> No Anexo E, é possível ver a evolução do perímetro urbano da cidade entre 1959 e 2010.

<sup>7</sup> No Anexo F, apresenta-se um gráfico comparativo dos métodos de projeção da população e um mapa mostrando a densidade demográfica da Sede Administrativa, com base nos Setores Censitários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE - (2010).

<sup>8</sup> No sistema utilizado pelo Governo Federal, para inclusão das famílias brasileiras em programas sociais, o Cadastro Único, podem se cadastrar famílias com renda de até meio salário mínimo (CASCAVEL, 2016, p. 290). No Anexo G, há um mapa que demonstra o número de famílias cadastradas e um quadro com a renda média da população por bairros na cidade.

<sup>9</sup> No Anexo H, constam mapas com a densidade urbana das edificações por pavimentos na cidade e os vazios urbanos.



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



muitas vezes, não há infraestrutura de serviços, e são áreas que necessitam de projetos de intervenção urbanísticas (CASCAVEL, 2016, p. 200-206), como é possível verificar no Anexo I, a partir de um mapa que identifica as ocupações nas áreas de interesse ambiental da cidade.

O transporte coletivo do município conta com canaletas exclusivas para os ônibus, além de novos terminais de transbordo: Terminal Nordeste, Terminal Sudoeste, Terminal Leste, Terminal Oeste e Terminal Sul (CASCAVEL, 2016, p. 235-236). No Anexo D, apresentam-se mapas do sistema viário e do sistema de transporte coletivo, e no Anexo J visualiza-se o mapa com os pontos de conflito e a hierarquia nas vias municipais.

Após destacar aspectos específicos relacionados ao planejamento, ao *masterplan* e a realidade de Cascavel (PR), a seguir, são destacados projetos correlatos, com vistas a se alcançar a sustentabilidade social, promovendo a cidadania e a ressignificação dos espaços urbanos.

## 2.5 CORRELATOS

### 2.5.1 Urbanismo social de Medellín – Colômbia

A cidade de Medellín, na Colômbia, passou por uma transformação social e urbanística, haja vista que se encontrava em cenário social e político deprimente e sangrento. Em menos de 20 anos, superou um dos piores cenários de violência e desigualdade, graças à busca de objetivos comuns - a convivência e a civilização -, que estavam pautados na participação da sociedade, na priorização da cultura e da educação e na oferta do melhor aos mais pobres. Com respeito às estratégias, essas estavam pautadas em: qualidade e eficiência dos serviços públicos; acessibilidade para toda a população; e planejamento urbano e territorial ao longo prazo (GHIONE, 2014).

A solução do sistema de transporte público foi um dos pontos da transformação, pois estimulou, além do seu objetivo, a cultura e a civilidade, a partir da combinação de trens elevados, de sistema de BRTs e dos teleféricos superando as adversidades geográficas da região, junto com micro-ônibus para acessar áreas remotas e sistema de bondes. No âmbito da acessibilidade, teve-se o cuidado com as calçadas, projetou-se um sistema de ciclovias e escadas rolantes para as favelas (GHIONE, 2014).

Para além desses aspectos, ofereceram-se serviços públicos que fazem parte do pilar social e financeiro: sistemas de água, esgoto, desagues, energia e gás. Os números alcançados foram



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



surpreendentes: 60%, do território urbano é concebido por favelas, as quais foram se urbanizando; 95% da cidade tem saneamento e quase a totalidade conta com água potável, energia elétrica e deságues pluviais; inclusive, 70% das residências têm gás natural (GHIONE, 2014).

Pensando no processo de planejamento urbano, foi criada a Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU), com uma equipe formada por profissionais de diversas áreas, os quais contribuíram, elaboraram e realizaram ajustes no Plano de Ordenamento Territorial (POT). A empresa usa os *slogans* “o melhor para os mais pobres” e “Medellín, a mais educada”, indicando que as contribuições feitas são sempre pautadas em processos participativos para o planejamento da cidade. Entre as diversas obras executadas e projetadas, há parques bibliotecas, localizados em áreas carentes, os quais fazem parte da descentralização dos serviços e do desenvolvimento social e cultural proposto, pois essas áreas representam a cidadania, a inclusão, o desenvolvimento, a transformação e a reinserção social e urbana (GHIONE, 2014).

Outras implantações realizadas foram a ressignificação do rio Medellín em um parque linear integrador, que passou a valorizar o patrimônio natural, com espaços abertos, os quais valorizam os pedestres e ciclistas, e a implantação do parque perimetral, que demarca a área de expansão da cidade (GHIONE, 2014).

Essas implantações surgiram a partir da elaboração de projetos para o desenvolvimento urbano, amparados por um transporte público e serviços públicos de qualidade e eficientes, além de propostas de habitação social, configurando, assim, uma nova periferia. Com essas melhorias, Medellín lidera as pesquisas sobre a qualidade de vida nas cidades da Colômbia (GHIONE, 2014).

### 2.5.2 Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo

A comunidade de Paraisópolis é considerada a segunda maior favela da cidade de São Paulo, com uma população de 60 mil moradores residindo em cerca de 20 mil casas. Está localizada em uma das áreas mais ricas da cidade. Foram apresentados formas e conceitos de como urbanizar as favelas, por meio do reconhecimento local, da relação com seu entorno, da participação da comunidade, da implantação de equipamentos e habitações e do trabalho do espaço público (FERREIRA, 2011, p. 04-07). Foram constatados diversos problemas, separados em índices de degradação: alto, médio e baixo. Os problemas apontados foram: inundações, isolamento, risco de



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



incêndios, acúmulo de lixos, risco de desabamentos, alta densidade, insalubridade, ausência de saneamento, poluição sonora e visual, e topografia acidentada (FERREIRA, 2011, p. 15).

Entre as propostas, constam: a expansão de um modelo, após as análises do local, após a escolha do espaços a serem utilizados; as ruas estruturadas por conexões, por meio de ligação entre os edifícios; a hierarquia das ruas e do espaço público consolidado; um sistema viário influenciado pela malha original e pela topografia do terreno, criando-se vielas para superar a topografia e assim ter acesso a veículos e a pedestres; a coleta de lixo para solucionar os problemas de inundações e insalubridades, a partir da implantação de caçambas estacionadas em vários pontos; o saneamento básico (água, luz e esgoto), com a reestruturação da malha, a implantação de equipamentos para o sistema de captação de energia e da água da chuva; a intervenção dentro da comunidade e não apenas fora dela; a abertura de ruas para acompanhar a topografia; o centro comunitário com diversas atividades e serviços; o restaurante e mercado Popular; a manutenção da área; as hortas comunitárias; a remoção de casas em áreas de risco; o parque linear na região do córrego, com áreas de lazer para os moradores. Dentro do programa de necessidade básica, apontou-se a necessidade de moradias, creches, centros comunitários, educação, esporte e lazer, saúde e cidadania (FERREIRA, 2011, p. 20-24).

### 2.5.3 *Masterplan Framework* com ecologia em seu coração

Na capital do Chile, a cidade de Santiago é um dos maiores centros urbanos da América do Sul. Ao norte da cidade fica o distrito de Huechuraba, onde Gehl foi convidado pelo proprietário a desenvolver um *masterplan* em um espaço de 150 hectares e um lote parcialmente agrícola. Com condições naturais e locais distintas, e com um programa de necessidade que rompesse com as abordagens tradicionais de desenvolvimento urbano, a proposta deveria tornar Huechuraba um lugar atrativo, interessante e inclusivo para as pessoas. O *masterplan* uniu a cidade, os bairros existentes e as paisagens rurais, com um entendimento e utilização da ecologia exclusiva do lugar (GEHL, 2021).

Em seu estudo, Gehl (2021) apontou que os bairros vizinhos tinham características diferentes; havia um bairro de condomínios fechados e o outro sendo o oposto de uso misto e qualidades vibrantes de vida pública. Com esse estudo base, o *masterplan* foi estruturado em duas partes: 1ª Estrutura Estratégica do Espaço Público: que analisa as condições físicas existentes no local, para



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



mostrar os espaços públicos em potencial. Para tanto, foram mapeados os seguintes aspectos: conectando estradas, trilhas e caminhos; árvores antigas; parcelas agrícolas; análise de água e seu fluido, para determinar áreas de perigo ou retenção de água; análise topográfica para identificar condições espaciais únicas; linhas de visão e pontos de oportunidades; 2ª Estudo de tipologia: momento em que foram definidas as diversas tipologias de edifícios para ser ter uma melhor vida pública (DEJTIAR, 2021).

Após apresentarem-se os estudos correlatos, a seguir, explicitou-se a metodologia da pesquisa.

### **3. METODOLOGIA**

Para a compreensão do assunto e tema deste artigo, buscou-se o entendimento por meio de pesquisas bibliográficas sobre planejamento urbano, *masterplan* e sustentabilidade social. Após esse entendimento, elencaram-se conceitos que pudessem ajudar na aplicabilidade da sustentabilidade social e solucionar os problemas a serem encontrados na área de estudo. Após essa fase da revisão de literatura, iniciou-se o levantamento de informações sobre a área de estudo, o que envolveu conhecer a cidade foco (Cascavel – PR) e o seu processo histórico de desenvolvimento e planejamento urbano. Esses aspectos foram obtidos a partir da análise do Plano Diretor do Município.

Com a fase do levantamento teórico da região finalizada e com informações obtidas, a última fase compreendeu o levantamento de estudos de casos correlatos exitosos e que mudaram a sustentabilidade social. Apresentada a fundamentação e com dados para realizar a análise e discussões da área de estudo, a seguir, apresentam-se o conceito e o plano de massa da proposta do *masterplan*, utilizando-se do referencial teórico elaborado.

### **4. ANÁLISES E DISCUSSÕES**

#### **4.1 RESULTADOS**

Como levantamento de dados e informações de Cascavel (PR), verifica-se que região Norte é uma das maiores do município, sendo composta por sete bairros: Floresta; Brasília; Brasmadeira;



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



Cataratas; Interlagos; Morumbi e Período. Somando-se a população dos sete bairros da região Norte e se essa região fosse considerada uma cidade, seria a quarta maior da região Oeste do Paraná. Isso atesta o grande crescimento observado nos últimos anos no município. Todavia, com o crescimento vêm os problemas de infraestrutura, e entre eles está a questão da mobilidade urbana, já que os viadutos que fazem o ligamento dos bairros com o restante da cidade ficam congestionados, além da falta de calçada e ciclovias adequadas, que acabam dividindo os espaços com os carros nas ruas (RIC MAIS, 2019).

Após a fundamentação teórica, foi realizado um recorte para estudo, apresentando-se a área delimitada e a síntese do espaço onde se pretende trabalhar com o *masterplan*: a situação atual e a legislação do uso e ocupação do solo da área de estudo, por meio de mapas explicativos constantes no Apêndice 01.

## 4.2 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS E PROPOSIÇÕES PROJETUAIS

### 4.2.1 Discussão do referencial teórico e dos resultados

Ao se analisar os resultados apresentados, averigua-se que Cascavel (PR) tem um bom planejamento urbano, porém, não de uma forma que proporcione igualdade para todos seus habitantes, pois há uma desigualdade na oferta de serviços e espaços de públicos, além do desenvolvimento econômico das regiões ser assimétrico. O foco maior fica apenas na área central da cidade, isso pode ser comprovado também por meio da renda das famílias. As regiões mais afastadas do centro estão à mercê, sendo que não receberam ajuda alguma por parte de programas assistenciais do Governo, como pode ser comprovado por meio do Anexo G.

Entre os problemas encontrados estão os ligados ao solo urbano e à a densidade demográfica, como atestam os Anexos C, E, F, H e I. Pode-se verificar um crescimento na horizontal, com o surgimento de cada vez mais loteamentos, os quais estão cada vez mais próximos do limite do perímetro urbano.

O sistema viário da cidade demonstra que há poucas ciclovias, vias para pedestres e muitas vezes nem calçadas. As vias arteriais que poderiam facilitar a mobilidade urbana também são pouco utilizadas nos bairros da cidade, sem falar na falta de opção de transporte coletivo, que é restrito ao uso de ônibus, como atestam os Anexos D e J, nos quais é possível visualizar ver os pontos de



conflitos dentro da cidade. No mapa do Anexo I, verifica-se que muitas Zonas Especiais de Interesse Ambiental encontram-se com ocupações irregulares, ou há falta de habitação ou ainda estão em péssimas condições. Em paralelo ao embasamento teórico, apresentou-se o conceito para se aplicar em *masterplan* com a finalidade de melhorar a sustentabilidade social, que, com medidas simples e de fácil implantação, poder-se-ia ajudar a cidade a resolver muitos de seus problemas.

Já nos estudos de caso, comparando-se a cidade com Medellín – Colômbia, antes de contar com um planejamento urbano social, constata-se que Cascavel (PR) está bem à frente e é mais desenvolvida. Não obstante, após as mudanças de planejamento sustentável em Medellín, chega-se à conclusão de que Cascavel precisa implementar o *slogan* “o melhor para os mais pobres”.

Com relação ao segundo estudo de caso, a comunidade de Paraisópolis – São Paulo, pode se notar que, caso se estruture bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida terá um aumento significativo.

Já no que diz respeito ao terceiro estudo de caso *Masterplan Framework* – Chile, constatou-se que é preciso 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.

Em comum com esta pesquisa, os correlatos concentraram-se na oferta de qualidade de vida sem distinção, dando atenção às áreas mais carentes da cidade ou àquelas esquecidas. Quando bem planejadas, essas regiões podem trazer grandes resultados e ajudar no desenvolvimento econômico, sociocultural e sustentável das cidades.

#### 4.2.2 Proposições projetuais

Com base na fundamentação teórica, nas obras correlatas e na análise de uma área específica da cidade de Cascavel (PR), a região Norte, desenvolveu-se o conceito de ressignificação do espaço urbano por meio do *masterplan*, propondo-se a descentralização da cidade e dos bairros como protagonistas da cidade, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social.

Ao se oferecer o melhor para as regiões mais carentes a partir de um bom planejamento urbano, melhora-se a qualidade de vida e proporcionar-se igualdade e a ressignificação dos locais. As diretrizes da proposta foram separadas em partidos, a fim de possibilitar uma melhor qualidade



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



de vida e a sustentabilidade social,; a) desenvolvimento sociocultural: implantação de complexos de cultura, lazer e educação, tendo como inspiração o correlato de Medellín, que levou a biblioteca às áreas carentes, a partir dos *slogans* “o melhor para os mais pobres” e “Medellín, a mais educada”; b) desenvolvimento economia local: encontrar os pontos de oportunidades, favorecer o comércio local, aplicar princípios da permacultura, pois a paisagem urbana ajuda a fortalecer a mobilidade sustentável, e espaços atrativos visualmente ajudam as pessoas a utilizá-los e a neles permanecer; c) ressignificação dos espaços de preservação do meio ambiente da cidade: transformar os córregos em parques lineares, protegendo o meio ambiente, ofertando à cidade espaços de lazer e convívio, além da implantação dos princípios da permacultura, que ajudam a melhorar os índices sustentáveis da cidade; d) Mobilidade urbana: criar um sistema intermodal, dinâmico, sustentável e eficaz, de modo a permitir o ir e vir das pessoas, integrando-se aos espaços urbanos; e) áreas de Habitação Social: melhorar a qualidade das moradias e construir novas moradias, o que permitira dar habitação digna e de qualidade.

Tendo a fundamentação teórica, o conceito e as diretrizes nortearam o Plano de Massa do *Masterplan*, que consta no Apêndice B, o objetivo é melhorar da mobilidade urbana e a sustentabilidade social, levando em conta as carências encontradas na área do projeto e seu entorno, e apresentar soluções. A partir disso, foram propostas as áreas de: (i) Habitação Social - diversificação, espaços de lazer, convívio social, inserção social e moradia de qualidade; Parques Lineares (norte, central, tropical e o eco parque que já existe), preservação do meio ambiente, espaço de sociocultural, lazer e convívio; Comercial - desenvolver o fortalecimento da economia nessa região, por meio de comércios que estavam voltados para outras regiões, como bancos, lojas, bares, entre outros; Restruturação Local - desenvolver o comércio local; adequação de moradias; adequação da infraestrutura pública; Sistema Intermodal - melhorar a mobilidade urbana, integrar os espaços da cidade, transporte sustentável (ciclovias, caminhabilidade, acessibilidade), fortalecimento da economia e valorização do seu entorno, pontos estratégicos para interligação a outras regiões da cidade; e Vias de fortalecimento - são vias que terão papel de interligação da área do sistema intermodal as demais regiões, além de ajudar na mobilidade urbana sustentável com ciclovias e calçadas, incluindo o fortalecimento comercial nas regiões.



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

15-16-17  
JUNHO 2021



## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral desta pesquisa foi desenvolver uma reflexão teórica para demonstrar a importância da sustentabilidade social, oportunizando a sua utilização no planejamento urbano. Os objetivos específicos, por sua vez, foram: a) apresentar o que é planejamento urbano, *masterplan* e sustentabilidade social, além de conceitos e soluções para o entendimento do tema deste artigo; b) demonstrar a importância da cidade de Cascavel (PR), por meio do contexto histórico e da legislação do planejamento urbano municipal; c) apresentar estudos correlatos; d) contextualizar a área de estudo; e) demonstrar plano de massa de *masterplan*.

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*, permacultura. Além dessa discussão, apresentou-se uma análise de três estudos correlatos, que demonstraram como é possível realizar o planejamento urbano levando em conta as distintas realidades de uma cidade e a igualdade social.

Os estudos teóricos e correlatos deram sustentação à elaboração de um *masterplan* direcionado à região Norte da cidade de Cascavel (PR), por ser essa uma região mais carente. Buscou-se, portanto, aplicar o conceito de sustentabilidade social à proposta. Pode-se dizer que foram atingidos os objetivos específicos “a”, “b” e “c” no momento da revisão de literatura e de análise de obras correlatas. No que diz respeito aos “d” e “e”, foram alcançados pela discussão dos resultados e proposições projetuais.

No decorrer do trabalho, ao se analisar o embasamento teórico obtido, percebeu-se que o planejamento urbano tem diversos instrumentos que podem ser utilizados para o ordenamento e desenvolvimento do território das cidades, sendo o *masterplan* um deles. Constatou-se também que, apesar de Cascavel (PR) ter um bom planejamento urbano, as regiões mais afastadas do centro estão desassistidas.

Respondendo ao problema da pesquisa, com base nos referenciais teóricos obtidos, concluiu-se que o planejamento urbano deve estar voltado para as questões sociais, pois auxilia os municípios e suas equipes técnicas a pensarem e conduzirem uma cidade justa, igualitária e com qualidade de vida, não apenas para os abastados.



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



Dessa forma, está validada a hipótese de que a sustentabilidade social, quando bem aplicada, proporciona igualdade para as pessoas, por meio de espaços urbanos mais acessíveis e democráticos. Esse estudo não esgota a discussão do tema, por isso, recomendam-se outras investigações, tais como: a) as mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, M. A. et al. O Plano Diretor Municipal de Cascavel/PR em comparação com o Termo de Referência do Paranacidade para Planos Diretores. **Thêma et Scientia**, Cascavel, PR, v. 10, n.2, p. 224 – 237, 2020.

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, 2006. Disponível em:

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. s/d. **História**. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/#!/tipo/pagina/valor/2>. Acesso em: 11 mar. 2021.

CASCADEL. **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.

CASCADEL. Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo. SEPLAN. **Diagnóstico do Plano Diretor. Prefeitura Municipal de Cascavel/Pr e Secretaria de Planejamento e Urbanismo de Cascavel**. Cascavel: SEPLAN, 2016. Disponível em: <https://portaldosmunicipios.pr.gov.br/download/public/arquivos/documentos/58/2019/02/28/X73ID6W4UkajKLhXZFFZoOMuf2UcX17eQksXaDnRt.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2021.

CASCADEL. Portal do Cidadão do Município de Cascavel. **Cascavel lidera a colocação no mercado de trabalho pela Agência do Trabalhador**. 2021. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/?noticia=33909#!/tipo/noticia/valor/33909>. Acesso em: 11 mar. 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.



**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

**15-16-17  
JUNHO 2021**



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

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

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\\_eliandroberto.pdf](http://paraisopolis.org/wp-content/uploads/2008/07/artigo-paraisopolis_eliandroberto.pdf). Acesso em: 28/03/2021. pg. 04-24.

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

GEHL, J. **Masterplan Framework com ecologia em seu coração.** 2021. Disponível em: [https://gehlpeople.com/projects/masterplan-framework-huechurabachile/?utm\\_medium=website&utm\\_source=archdaily.com.br](https://gehlpeople.com/projects/masterplan-framework-huechurabachile/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br). Acesso em: 09 maio, 2021.

GHIDINI, R. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Mobilize**, 2010. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/a-caminhabilidade-medida-urbana-sustentavel.pdf>. Acesso em: 28 mar. 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.

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

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

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

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

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

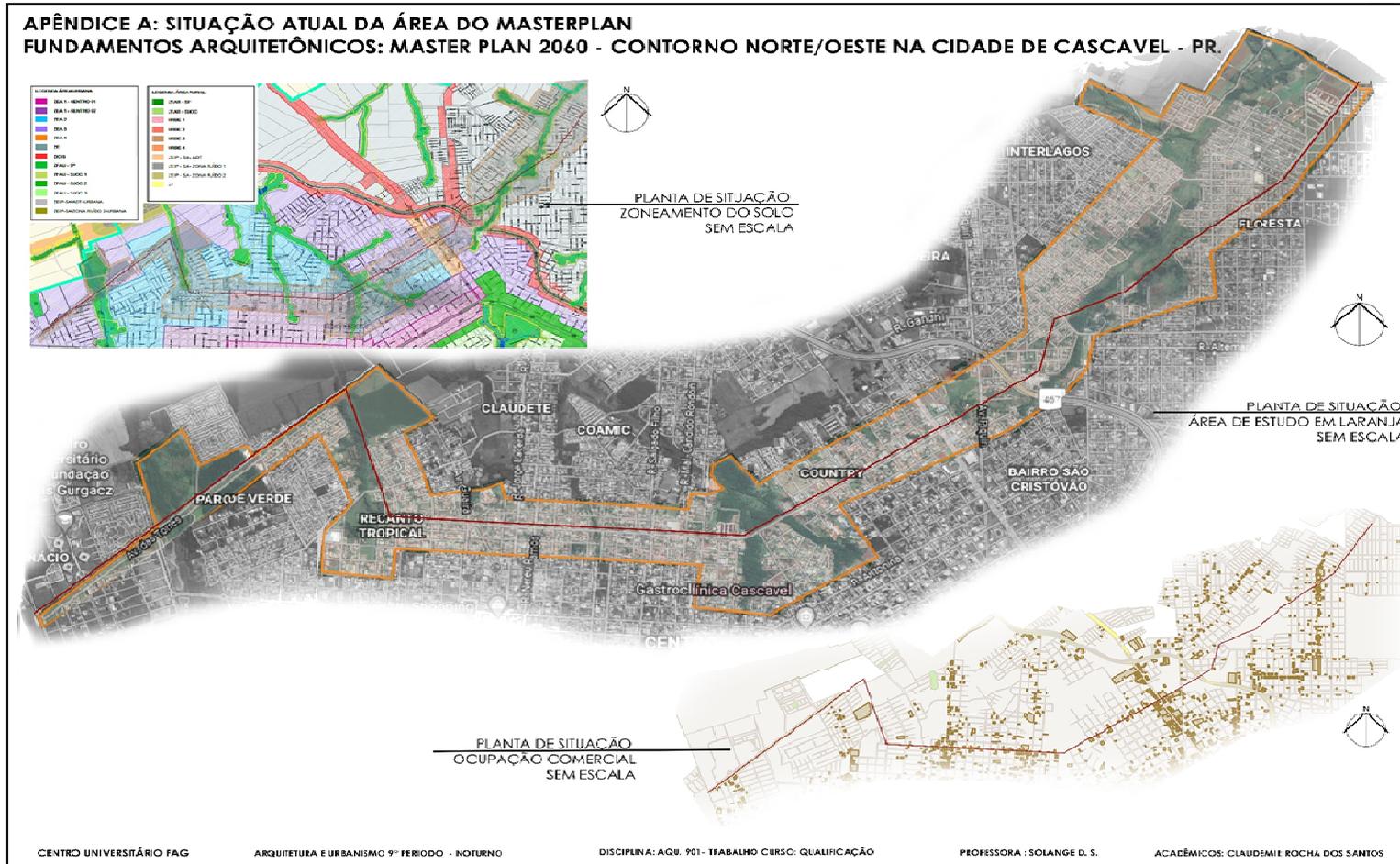
PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Programa Cidade Sustentável: O que é.** Disponível em: <https://acervonossasaopaulo.org.br/bitstream/handle/11539/1202/publicacao-programa-cidades-sustentaveis.pdf?sequence=1>. Acesso em: 04 abr. 2021.

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.

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.



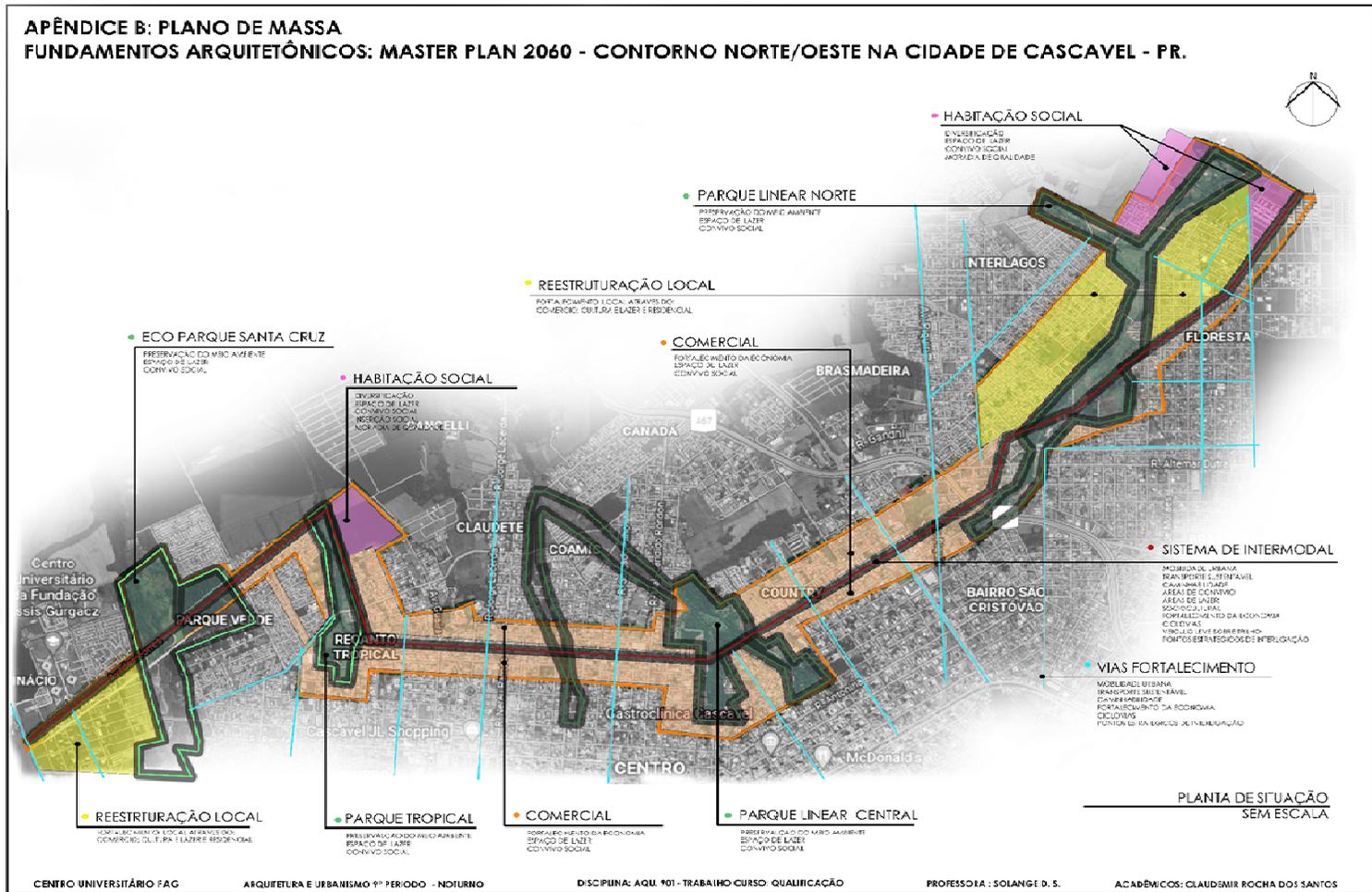
APÊNDICE A – Levantamento da área de estudo



Fonte: O autor.



APÊNDICE B – Plano de Massa Masterplan 2060



Fonte: O Autor.



# 8º SIMPÓSIO DE SUSTENTABILIDADE

15-16-17 JUNHO 2021



## ANEXO A – IBEU e PCS de Cascavel/ PR



Fonte: IBEU (s/d).



Fonte: Programa Cidades Sustentável –PCS (s/d).

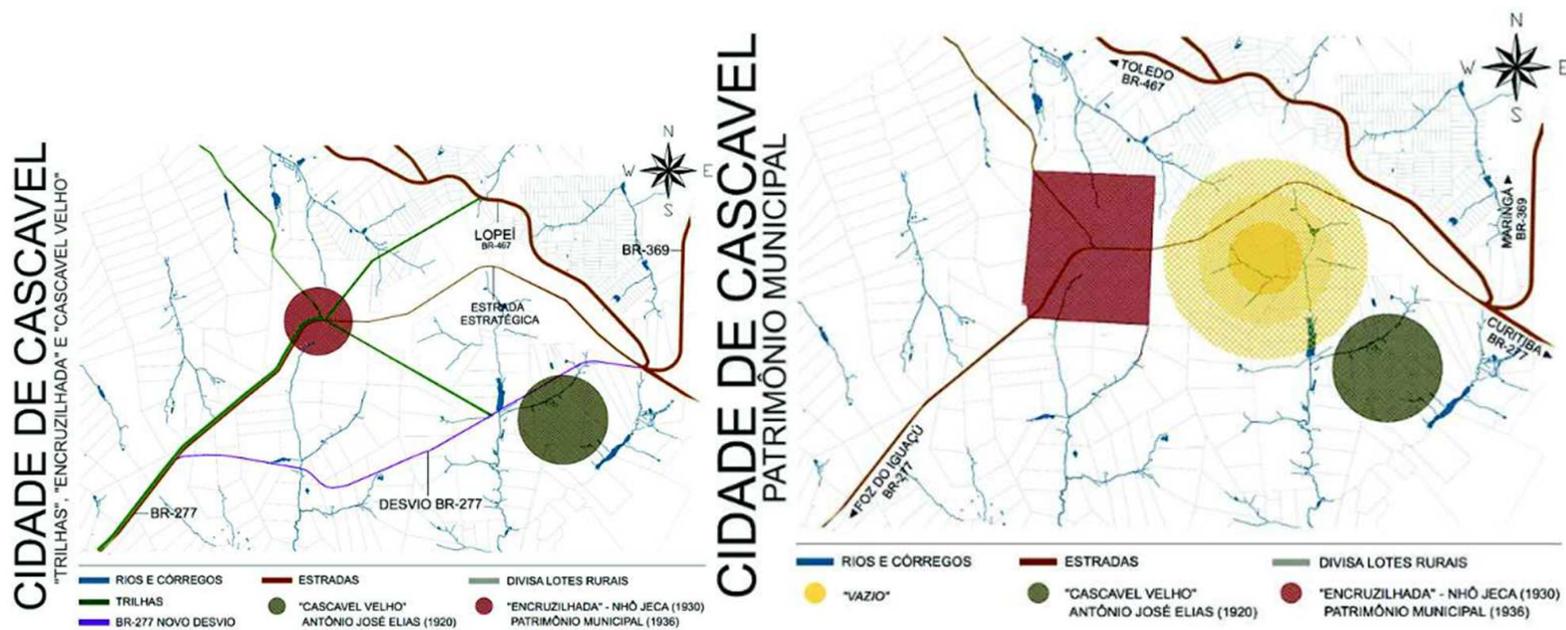


**8º SIMPÓSIO  
DE SUSTENTABILIDADE**

15-16-17  
JUNHO 2021

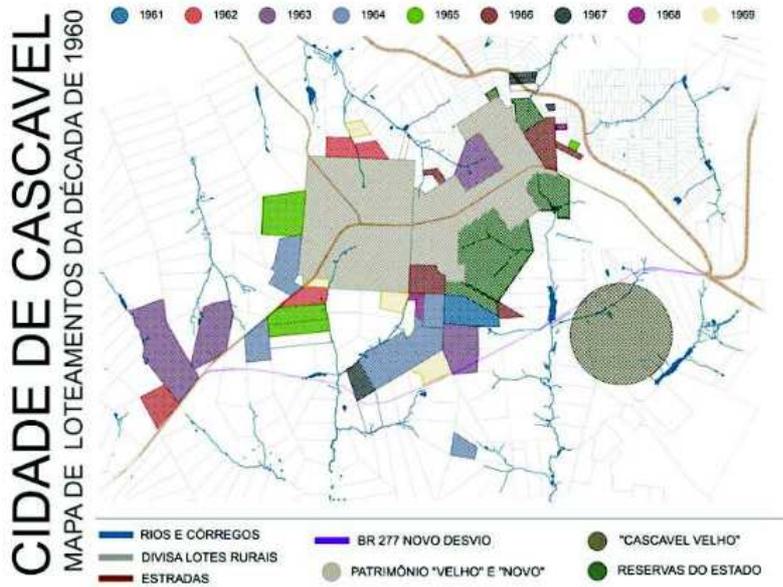


ANEXO B – Mapas com o desenvolvimento inicial do Município de Cascavel (PR)

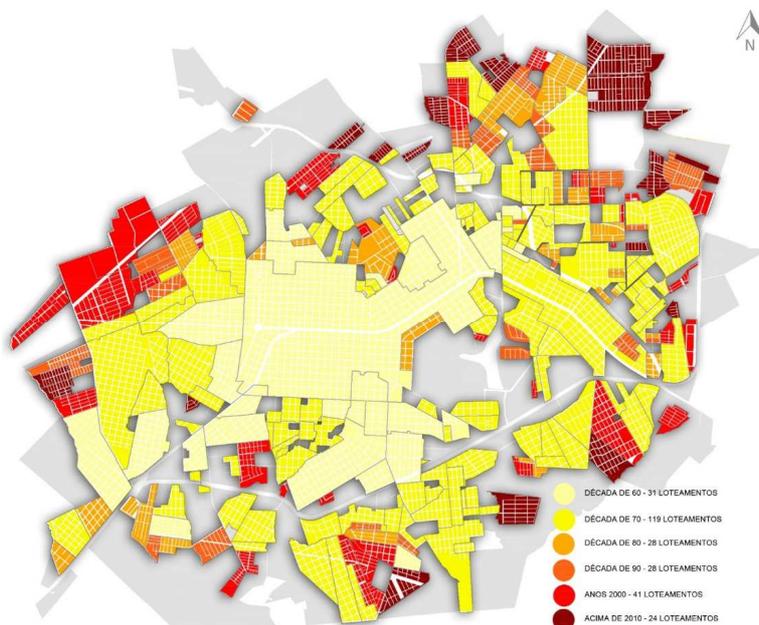


Fonte: Brugnago (2015, p. 146).

ANEXO C – Mapas com a evolução dos loteamentos urbanos no Município de Cascavel/PR



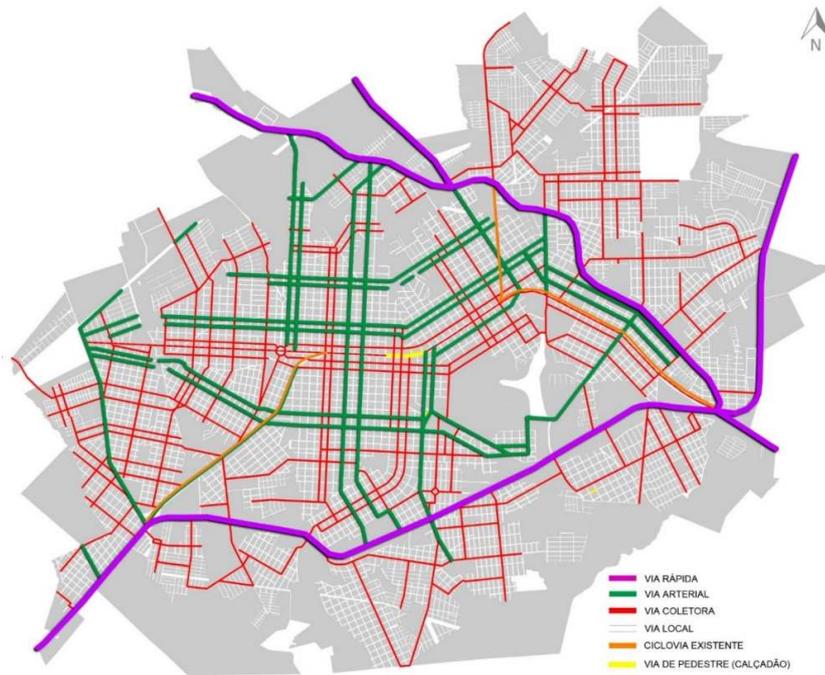
Fonte: Brugnago (2015, p. 146-152).



Fonte: Cascavel (2016, p. 172).

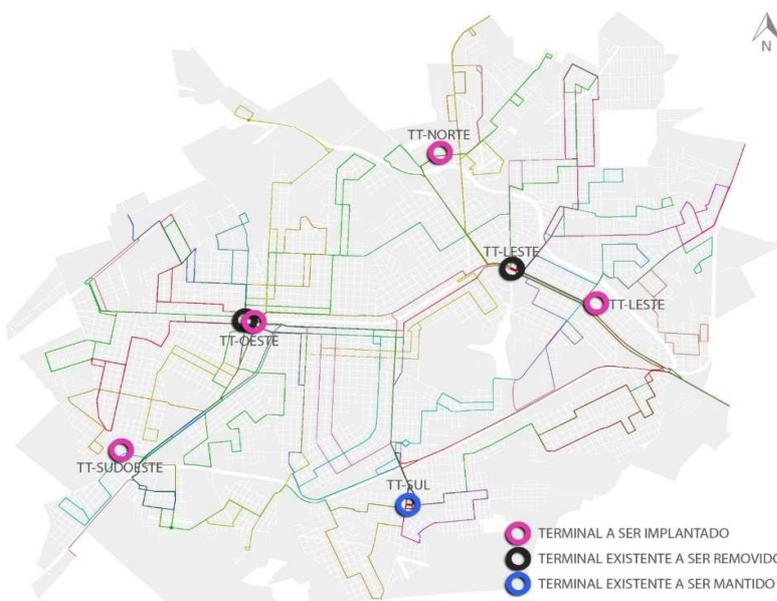
## ANEXO D – Mapas do sistema viário e do sistema de transporte coletivo

Mapa Sistema Viário de Cascavel Lei nº 6.178, de 10 de janeiro de 2013.



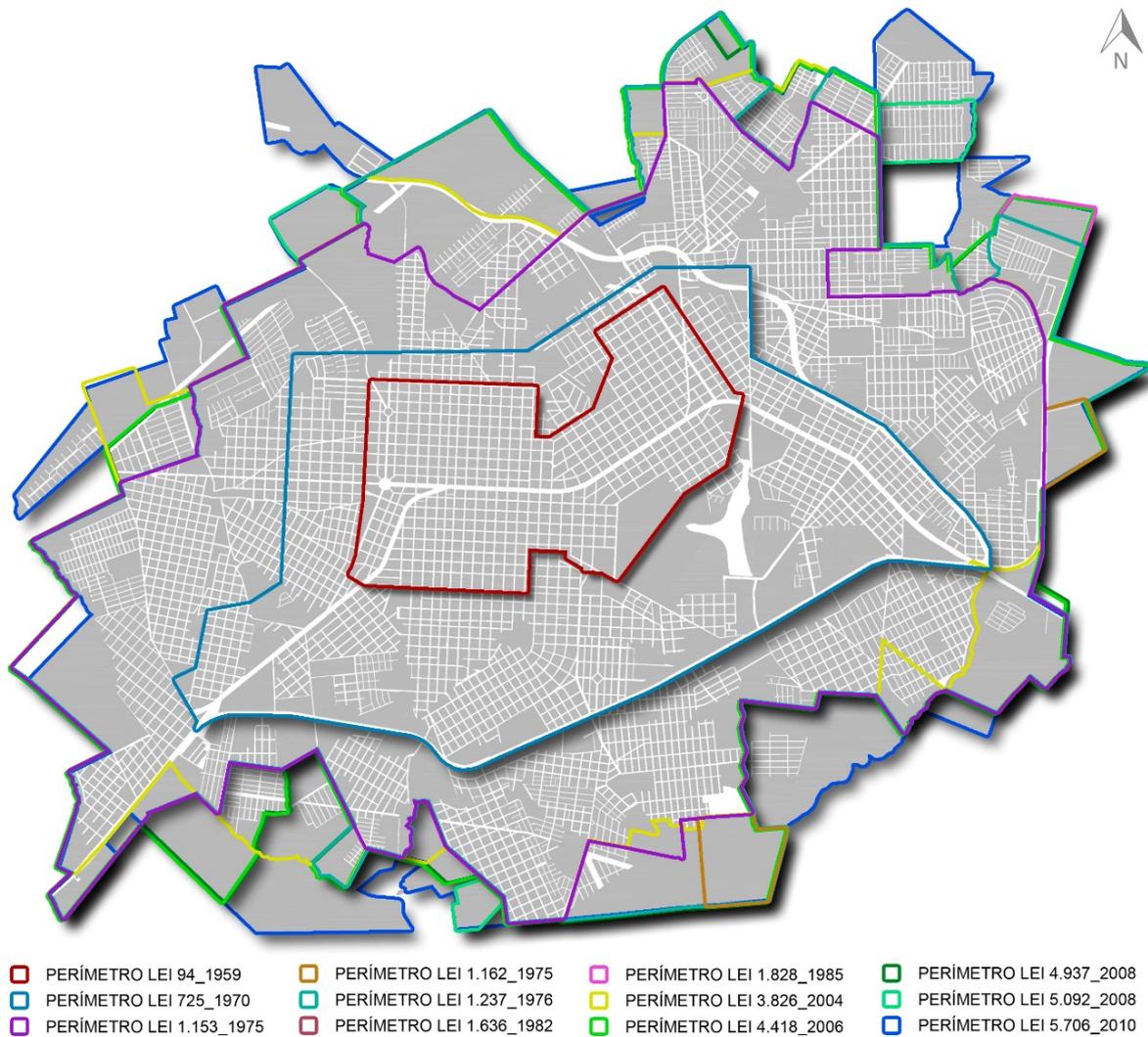
Fonte: Cascavel (2016, p. 23).

## Mapa Transporte Coletivo



Fonte: Cascavel (2016, p. 236).

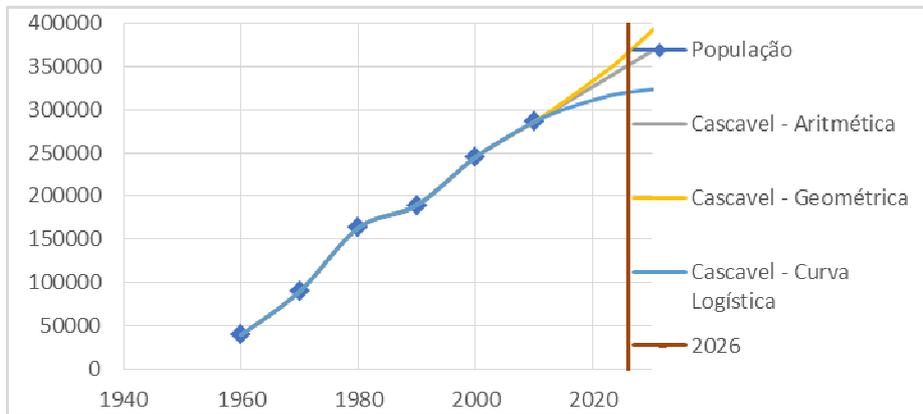
ANEXO E – Mapa da Evolução do Perímetro Urbano da Sede Administrativa Cascavel 1959-2010



Fonte: SEPLAN (2016, p. 56).

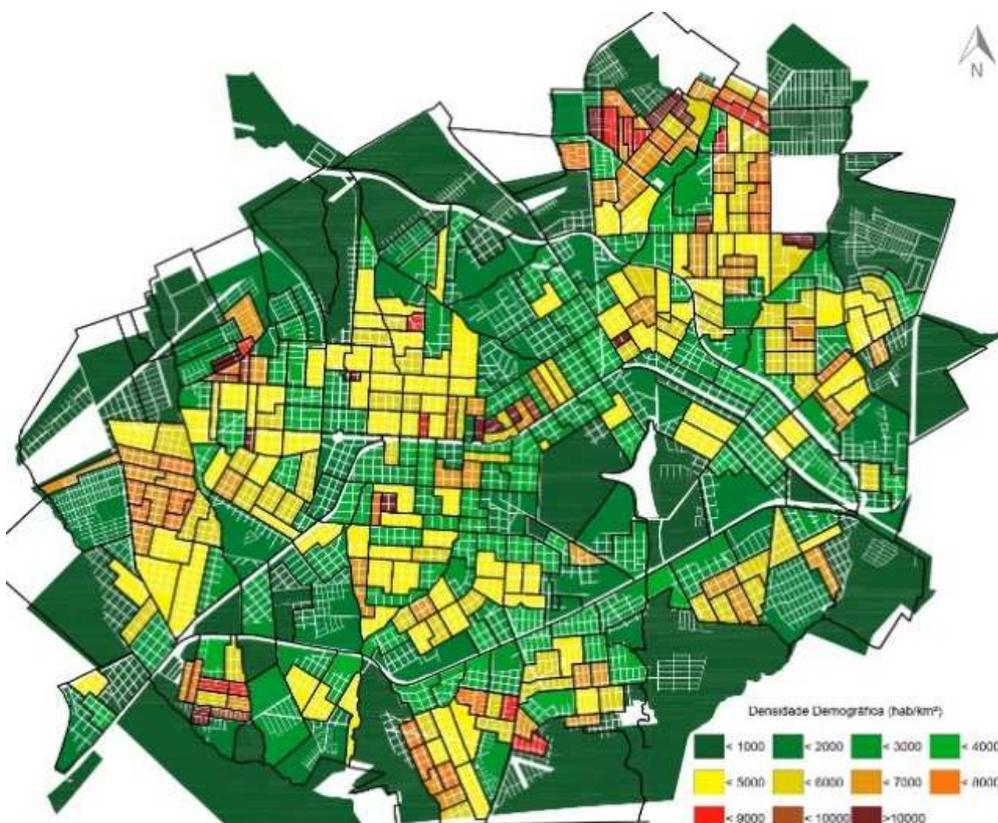
ANEXO F – Gráfico comparativo dos métodos de projeção da população e mapa mostrando a densidade demográfica da Sede Administrativa: Conforme Setores Censitários do IBGE 2010

Gráfico Comparativo dos métodos do crescimento populacional



Fonte: SEPLAN (2016, p. 69).

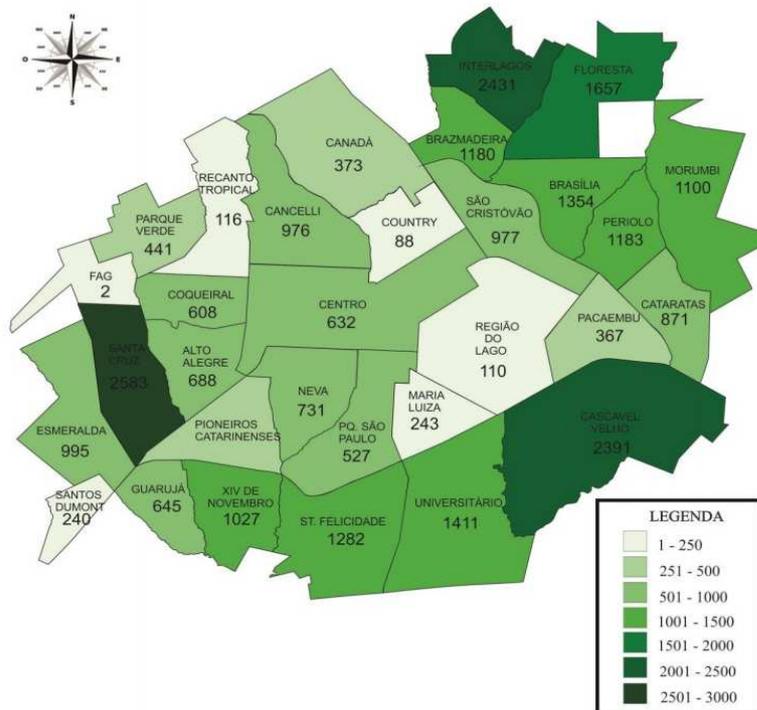
Mapa da Densidade Demográfica da Sede Administrativa: Conforme Setores Censitários do IBGE 2010



Fonte: SEPLAN (2016, p. 60).

ANEXO G: Mapa de famílias cadastrada e quadro com a renda da população por bairros na cidade.

Mapa 65: Famílias registrada no Cadastro único



Fonte: Cascavel (2016, p. 290).

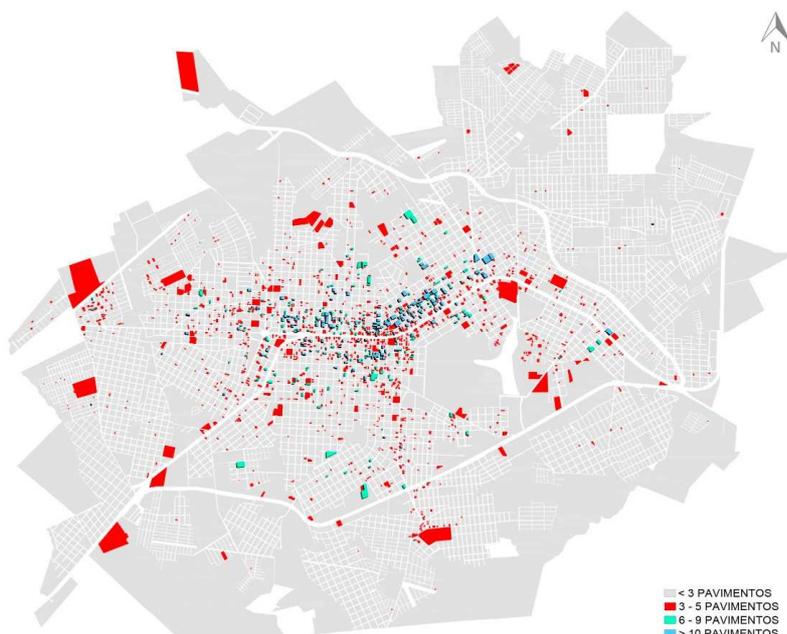
Quadro 9: Renda da População

Bairro	Universe (R\$)	Bairro	Universe (R\$)
Country	2.236,10	FAG	761,39
Centro	2.137,07	Guarujá	711,68
Recanto Tropical	1.796,28	Santa Felicidade	675,64
Maria Luíza	1.496,03	<b>Brasília</b>	<b>646,50</b>
Região do Lago	1.461,20	Santos Dumont	627,67
Neva	1.235,3	Esmeralda	609,54
Parque Verde	1.212,44	<b>Floresta</b>	<b>609,41</b>
Parque São Paulo	1.127,31	Santa Cruz	593,85
Coqueiral	1.048,28	Quatorze de Novembro	581,45
Cancelli	1.038,75	<b>Periolo</b>	<b>581,39</b>
Pacaembu	983,33	<b>Brasmadeira</b>	<b>558,64</b>
Pioneiros Catarinenses	964,82	Cascavel Velho	540,35
Canadá	900,69	<b>Morumbi</b>	<b>503,03</b>
Alto Alegre	862,42	<b>Cataratas</b>	<b>492,27</b>
São Cristóvão	846,09	<b>Interlagos</b>	<b>392,81</b>
Universitário	778,34		

Fonte: Adaptado de SEPLAN (2016, p. 73).

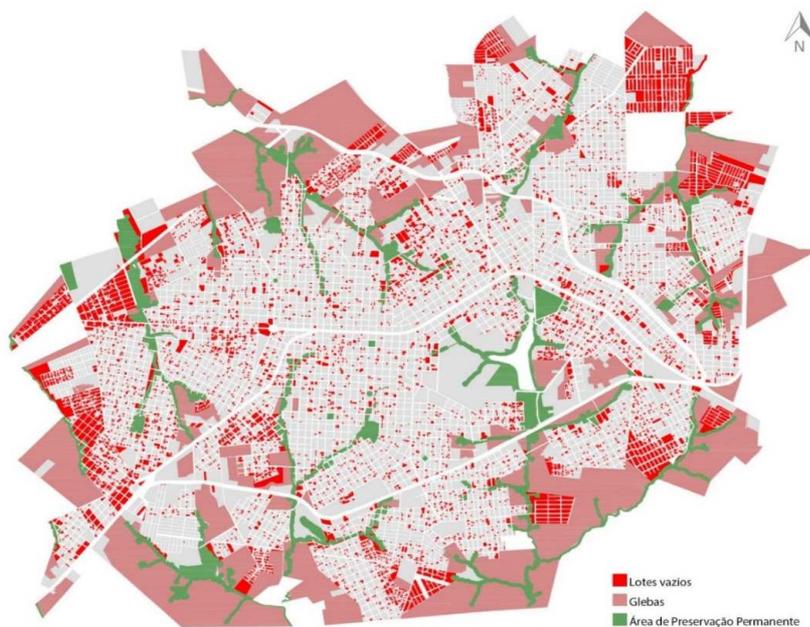
ANEXO H – Mapas mostrando as edificações conforme seus pavimentos na cidade e os vazios urbanos

Mapa: Número de Pavimentos das edificações



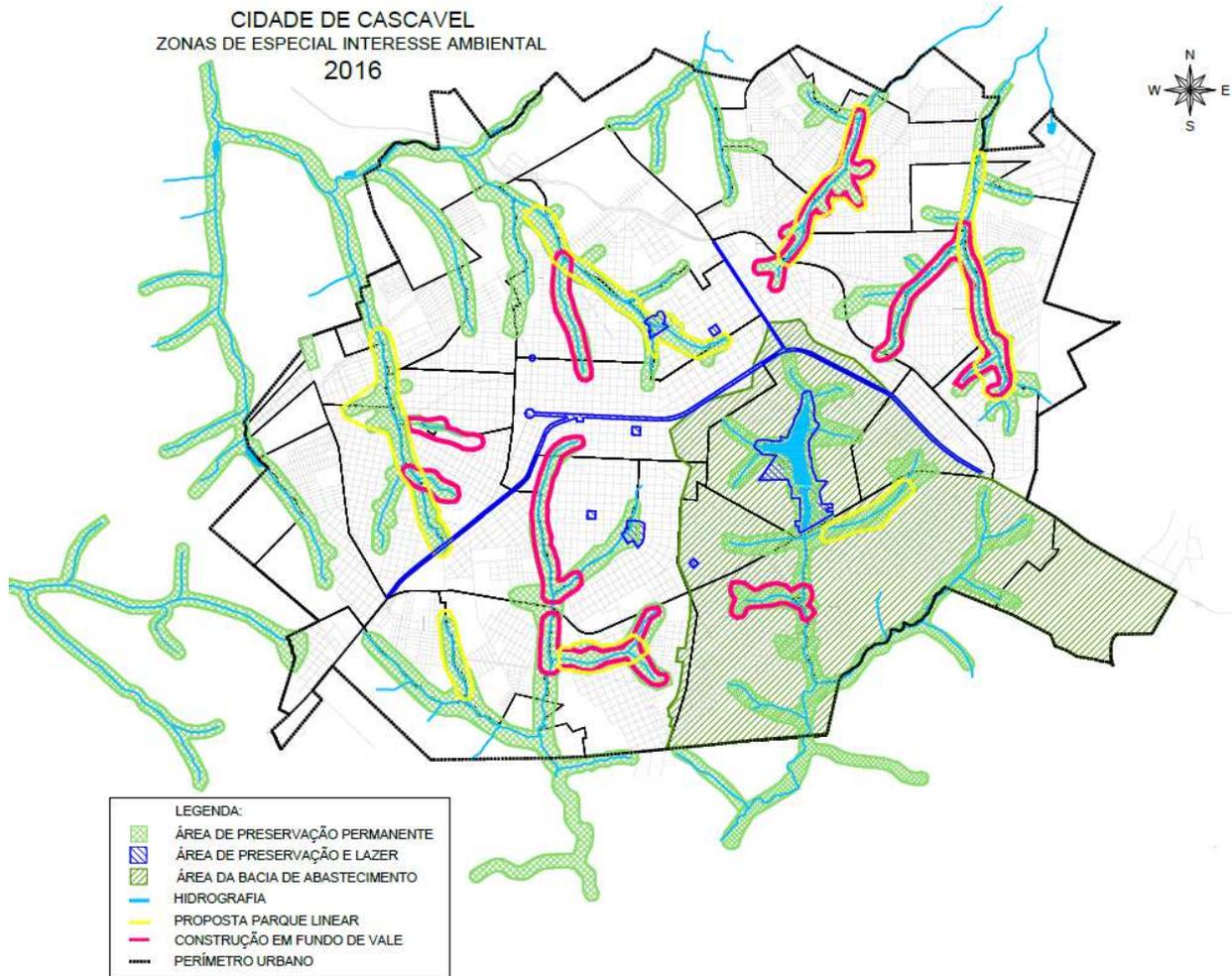
Fonte: Cascavel (2016, p. 161).

Mapa: Vazios Urbanos de Cascavel



Fonte: Cascavel (2016, p. 187).

ANEXO I – Mapa identificação das ocupações das áreas de interesse ambiental



Fonte: Cascavel (2016, p. 201).