



Relatório do Software Anti-plágio CopySpider

Para mais detalhes sobre o CopySpider, acesse: <https://copyspider.com.br>

Instruções

Este relatório apresenta na próxima página uma tabela na qual cada linha associa o conteúdo do arquivo de entrada com um documento encontrado na internet (para "Busca em arquivos da internet") ou do arquivo de entrada com outro arquivo em seu computador (para "Pesquisa em arquivos locais"). A quantidade de termos comuns representa um fator utilizado no cálculo de Similaridade dos arquivos sendo comparados. Quanto maior a quantidade de termos comuns, maior a similaridade entre os arquivos. É importante destacar que o limite de 3% representa uma estatística de semelhança e não um "índice de plágio". Por exemplo, documentos que citam de forma direta (transcrição) outros documentos, podem ter uma similaridade maior do que 3% e ainda assim não podem ser caracterizados como plágio. Há sempre a necessidade do avaliador fazer uma análise para decidir se as semelhanças encontradas caracterizam ou não o problema de plágio ou mesmo de erro de formatação ou adequação às normas de referências bibliográficas. Para cada par de arquivos, apresenta-se uma comparação dos termos semelhantes, os quais aparecem em vermelho.

Veja também:

[Analisando o resultado do CopySpider](#)

[Qual o percentual aceitável para ser considerado plágio?](#)



Relatório gerado por: solange@fag.edu.br

Arquivos	Termos comuns	Similaridade
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://pergamum.curitiba.pr.gov.br/vinculos/000092/0000929e.pdf	240	1,15
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://fswceulp.nyc3.digitaloceanspaces.com/jornada-de-iniciacao-cientifica/2020/artigos/sociais-aplicadas/PIXEL-ARENA-DE-ESPORTES-ELETRONICOS-Uma-Proposta-Arquitetonica.pdf	36	0,43
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://www.tjsc.jus.br/documents/27439/1661533/Relat%C3%B3rio+de+Gest%C3%A3o/839cb0f2-2ec3-4864-8174-6dfb65e9e923	160	0,40
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://www.pesquisajuridica.blog.br/metodologia/projeto-de-pesquisa/o-segredo-para-elaborar-um-marco-teorico-incrivel	7	0,09
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://slideplayer.com.br/slide/10704743	5	0,06
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://co.polomap.com/et/medell%C3%ADn/10390	2	0,02
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://pt.scribd.com/doc/253339317/Dimensionamento-de-Uma-Pequena-Barragem-de-Terra-Para-Produc	0	0,00
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://issuu.com/bienal/docs/namecb6084	0	0,00
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://issuu.com/guilhermefraga/docs/introdu__o_ao_desenho_urbano_-_del_rio_vicente_o	0	0,00
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx X https://www.youtube.com/watch?v=JYRbgDsUFLs	0	0,00



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: <https://pergamum.curitiba.pr.gov.br/vinculos/000092/0000929e.pdf> (14062 termos)

Termos comuns: 240

Similaridade: 1,15%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://pergamum.curitiba.pr.gov.br/vinculos/000092/0000929e.pdf> (14062 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias

Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)

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

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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

Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade social.



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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste **da cidade de** Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de **que a cidade** foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA **et al.**, 2012, p.10), **como uma cidade** jovem, com **perfil empreendedor e** inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao **que a cidade** oferece e à



oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos ?outras pessoas? no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

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



2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

Em sua visão, Gehl (2013, p. 19-20) defende o caminhar como o ponto de partida, posto que o homem foi criado para caminhar em seus acontecimentos. O ato de caminhar vai muito além de apenas andar. Ao fazer isso, o homem tem contato direto com os elementos da cidade, observa os acontecimentos em seu entorno, que pode inspirá-lo a parar, a olhar ou até mesmo a participar.



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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38). Com essas teorias, que apresentam novas abordagens urbanísticas, finaliza-se o referencial teórico ou a revisão de literatura, formulando-se o seguinte questionamento: como aplicá-las no planejamento urbano da cidade de Cascavel (PR), como estratégia de melhorar a sustentabilidade social e a qualidade de vida de seus habitantes, de forma igualitária e democrática em todo seu território urbano?

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método



indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

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



No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois



estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso **de estudo e** apresentar a proposta do masterplan, **a seguir, são** analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto **da cidade**. **Além disso**, uma futura obra deverá aumentar a expansão **da cidade para** essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

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



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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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

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



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

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.

Com relação ao questionário aplicado aos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade, o resultado de muita das perguntas vai contra as informações levantadas in loco, tais como uma



cidade oferece oportunidade a todos se algumas regiões da cidade são mais desenvolvidas do que as outras e se os transportes sustentáveis, como as ciclovias, ficam focados nas áreas centrais da cidade, não se conectando aos bairros. O lado positivo das respostas **é que os** entrevistados são receptivos à mudança, o que vai na direção da proposta do masterplan que, se for bem estruturada, melhorará **a qualidade de vida dos** moradores.

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Ressignificar **o espaço urbano** da área definida para o masterplan, **por meio da** descentralização **da cidade**, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, **dessa forma**, a sustentabilidade social. **Tem-se como base os referenciais** correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? **Plano de massa** do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o **Conjunto de Habitação Social**. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), **de modo que** as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, **de modo a** estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

A segunda categoria das propostas de habitação é a Restruturação Habitacional. Aqui ela está ligada à



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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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

Para a proposta ter sucesso, é preciso também proporcionar condições para as pessoas realizem essas



atividades, como uma calçada bem executada, acessível e arborizada, o que traz conforto aos usuários e mais **a sensação de segurança**, pois, teoricamente, mais pessoas estarão circulando e observando os acontecimentos.

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as



mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagramáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de ressignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de forma igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável, por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Ressignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável; PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2° 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;^{3°} 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;^{4°} 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;^{5°} Habitação Social: **melhorar a qualidade** das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna e de qualidade.

1 **Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021**

22 **Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021**

Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: <https://fswceulp.nyc3.digitaloceanspaces.com/jornada-de-iniciacao-cientifica/2020/artigos/sociais-aplicadas/PIXEL-ARENA-DE-ESPORTES-ELETRONICOS-Uma-Proposta-Arquitetonica.pdf> (1448 termos)

Termos comuns: 36

Similaridade: 0,43%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://fswceulp.nyc3.digitaloceanspaces.com/jornada-de-iniciacao-cientifica/2020/artigos/sociais-aplicadas/PIXEL-ARENA-DE-ESPORTES-ELETRONICOS-Uma-Proposta-Arquitetonica.pdf> (1448 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR
)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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



Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade social.

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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da



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

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

Demonstrou-se em Santos e Dias (2021b) que a Região Norte de Cascavel (PR) é composta atualmente



por sete bairros e diversos conjuntos habitacionais. Todavia, além dos diversos problemas urbanos causados pelo crescimento demográfico sem planejamento, as **vias de acesso** à Região Norte são mal estruturadas para demanda existentes, além de não incentivarem o transporte sustentável (RIC MAIS, 2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

Em sua visão, Gehl (2013, p. 19-20) defende o caminhar como o ponto de partida, posto que o homem foi



criado para caminhar em seus acontecimentos. O ato de caminhar vai muito além de apenas andar. Ao fazer isso, o homem tem contato direto com os elementos da cidade, observa os acontecimentos em seu entorno, que pode inspirá-lo a parar, a olhar ou até mesmo a participar.

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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38).

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

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio



de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), **do Centro Universitário FAG**. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

Para elaboração da Figura 5 ? Rotas do transporte coletivo **do Centro Universitário FAG**, no bairro Santo Inácio/FAG ao Conjunto Habitacional Riviera, no bairro Floresta, contou-se com o auxílio do aplicativo Moovit, pensado para a mobilidade urbana com foco em informações de transporte público. No aplicativo foram marcados dois pontos, nos dois extremos da área do masterplan: um deles no Centro Universitário FAG, no bairro Santo Inácio/FAG e o outro no Conjunto Habitacional Riviera, no bairro Floresta. Feito isso , as rotas de transporte público foram solicitadas, resultando em três opções. Na Figura 6 ? Conjunto de



fotos da Av. das Torres, no Bairro Floresta, região norte de Cascavel (PR), foram apresentadas várias fotos, tiradas pelo autor, onde passa a Avenida das Torres, no bairro Floresta, com a finalidade de demonstrar o mau uso do espaço.

No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), **o referencial teórico** da



presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

Na Figura 2, visualiza-se a área definida para a proposta do masterplan. Outro ponto que se observou



nessa área foi a tipologia da ocupação, apresentada na Figura 3. Trata-se de uma área com poucos comércios, ou esses ficam em ruas específicas. Esse aspecto tornou-se um dos partidos apresentados na proposta do masterplan.

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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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



aspectos.

Quadro 2 ? Evolução da frota de veículos e motocicletas **na cidade de** Cascavel (PR), 2010, 2015 a 2020
Fonte: Detran/PR (apud TRANSITAR, 2020). Adaptado pelo autor (2021).

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando **um tipo de** serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços **de lazer e** de cultura **para a região** Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no **estudo de caso** da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro



cidade, tornando os bairros como protagonistas.

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

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Ressignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem



vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, **de lazer e** convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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



domingo, ou, após uma caminhada no parque, passar no mercadinho para comprar alguma bebida ou outro item.

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

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

Respondendo ao problema da pesquisa, com base nos referenciais teóricos obtidos, conclui-se que, oportunizando-se uma proposta de masterplan teórico-conceitual, ele deve estar voltado para as questões sociais e para resolver os problemas urbanos, pois, além de auxiliar os municípios e suas equipes técnicas a pensarem e conduzirem uma cidade justa, igualitária e com qualidade de vida para seus habitantes,



proporciona que sejam debatidas novas ideias para o planejamento desta área. Dessa forma, está validada a hipótese levantada ao início do estudo.

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagramáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de ressignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de for igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável , por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Ressignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável;



PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2° 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;3° 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;4° 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;5° Habitação Social: melhorar a qualidade das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna e de qualidade.

1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021
22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021
Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2:

<https://www.tjsc.jus.br/documents/27439/1661533/Relat%C3%B3rio+de+Gest%C3%A3o/839cb0f2-2ec3-4864-8174-6dfb65e9e923> (32842 termos)

Termos comuns: 160

Similaridade: 0,40%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.tjsc.jus.br/documents/27439/1661533/Relat%C3%B3rio+de+Gest%C3%A3o/839cb0f2-2ec3-4864-8174-6dfb65e9e923> (32842 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR
)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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



Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade social.

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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da **constatação de que a** cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da



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

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

Demonstrou-se em Santos e Dias (2021b) que a Região Norte de Cascavel (PR) é composta atualmente



por sete bairros e diversos conjuntos habitacionais. Todavia, além dos diversos problemas urbanos causados pelo crescimento demográfico sem planejamento, as vias de acesso à Região Norte são mal estruturadas para demanda existentes, além de não incentivarem o transporte sustentável (RIC MAIS, 2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

Em sua visão, Gehl (2013, p. 19-20) defende o caminhar como o ponto de partida, posto que o homem foi



criado para caminhar em seus acontecimentos. O ato de caminhar vai muito além de apenas andar. Ao fazer isso, o homem tem contato direto com os elementos da cidade, observa os acontecimentos em seu entorno, que pode inspirá-lo a parar, a olhar ou até mesmo a participar.

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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38).

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

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio



de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método indutivo, que, **de acordo com** Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica **a importância do** conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

Para elaboração da Figura 5 ? Rotas do transporte coletivo do Centro Universitário FAG, no bairro Santo Inácio/FAG ao Conjunto Habitacional Riviera, no bairro Floresta, contou-se **com o auxílio** do aplicativo Moovit, pensado para a mobilidade urbana **com foco em** informações de transporte público. No aplicativo foram marcados dois pontos, nos dois extremos da área do masterplan: um deles no Centro Universitário FAG, no bairro Santo Inácio/FAG e o outro no Conjunto Habitacional Riviera, no bairro Floresta. Feito isso, as rotas de transporte público foram solicitadas, resultando em três opções. Na Figura 6 ? Conjunto de



fotos da Av. das Torres, no Bairro Floresta, região norte de Cascavel (PR), foram apresentadas várias fotos, tiradas pelo autor, onde passa a Avenida das Torres, no bairro Floresta, com a finalidade de demonstrar o mau uso do espaço.

No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da



presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

Na Figura 2, visualiza-se a área definida para a proposta do masterplan. Outro ponto que se observou



nessa área foi a tipologia da ocupação, apresentada na Figura 3. Trata-se de uma área com poucos comércios, ou esses ficam em ruas específicas. Esse aspecto tornou-se um dos partidos apresentados na proposta do masterplan.

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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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



aspectos.

Quadro 2 ? Evolução da frota de veículos e motocicletas na cidade de Cascavel (PR), 2010, 2015 a 2020
Fonte: Detran/PR (apud TRANSITAR, 2020). Adaptado pelo autor (2021).

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro



cidade, tornando os bairros como protagonistas.

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

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Ressignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem



vai morar nesses locais, **de modo a** estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento **das pessoas com** os locais, motivando-as a zelar por eles.

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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que **fez com que** as pessoas o utilizassem. **Ao longo do** percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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



domingo, ou, após uma caminhada no parque, passar no mercadinho para comprar alguma bebida ou outro item.

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

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

Respondendo ao problema da pesquisa, com base nos referenciais teóricos obtidos, conclui-se que, oportunizando-se **uma proposta de** masterplan teórico-conceitual, ele deve estar voltado para as questões sociais e para resolver os problemas urbanos, pois, além de auxiliar os municípios e suas equipes técnicas a pensarem e conduzirem uma cidade justa, igualitária e com **qualidade de vida** para seus habitantes,



proporciona que sejam debatidas novas ideias **para o planejamento** desta área. Dessa forma, está validada a hipótese levantada **ao início do** estudo.

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) **a realização de** Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria **para o desenvolvimento dos** futuros planos **e para a melhoria de** **qualidade de vida** dos habitantes da cidade **em todo seu** território; c) **a elaboração de um** Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagrameáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de ressignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, **a qualidade de vida** aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão **a qualidade de vida da** região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de for igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável , **por meio de** ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros **de forma direta**;5° Promover o bem-estar **do cidadão por meio do** convívio social nos espaços urbanos;6° Ressignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, **por meio do** desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável;



PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2° 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;3° 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;4° 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;5° Habitação Social: **melhorar a qualidade** das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna **e de qualidade**.

1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021
22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021
Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: <https://www.pesquisajuridica.blog.br/metodologia/projeto-de-pesquisa/o-segredo-para-elaborar-um-marco-teorico-incrivel> (399 termos)

Termos comuns: 7

Similaridade: 0,09%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.pesquisajuridica.blog.br/metodologia/projeto-de-pesquisa/o-segredo-para-elaborar-um-marco-teorico-incrivel> (399 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR)
)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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

Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade



social.

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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A



igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos ?outras pessoas? no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

Demonstrou-se em Santos e Dias (2021b) que a Região Norte de Cascavel (PR) é composta atualmente por sete bairros e diversos conjuntos habitacionais. Todavia, além dos diversos problemas urbanos



causados pelo crescimento demográfico sem planejamento, as vias de acesso à Região Norte são mal estruturadas para demanda existentes, além de não incentivarem o transporte sustentável (RIC MAIS, 2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38).

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

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural



Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

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



fotos, tiradas pelo autor, onde passa a Avenida das Torres, no bairro Floresta, com a finalidade de demonstrar o mau uso do espaço.

No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área



e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

Na Figura 2, visualiza-se a área definida para a proposta do masterplan. Outro ponto que se observou nessa área foi a tipologia da ocupação, apresentada na Figura 3. Trata-se de uma área com poucos



comércios, ou esses ficam em ruas específicas. Esse aspecto tornou-se um dos partidos apresentados na proposta do masterplan.

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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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



Quadro 2 ? Evolução da frota de veículos e motocicletas na cidade de Cascavel (PR), 2010, 2015 a 2020
Fonte: Detran/PR (apud TRANSITAR, 2020). Adaptado pelo autor (2021).

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufruíssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.



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

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Resignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento



das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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



outro item.

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

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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



validada a hipótese levantada ao início do estudo.

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagrameáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de resignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de resignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOLUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOLUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

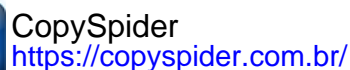
AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de forma igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável, por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Resignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável; PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2°



1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021
22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021
Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: <https://slideplayer.com.br/slide/10704743> (715 termos)

Termos comuns: 5

Similaridade: 0,06%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <https://slideplayer.com.br/slide/10704743> (715 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR
)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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

Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade social.



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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à



oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos ?outras pessoas? no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

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



2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

Em sua visão, Gehl (2013, p. 19-20) defende o caminhar como o ponto de partida, posto que o homem foi criado para caminhar em seus acontecimentos. O ato de caminhar vai muito além de apenas andar. Ao fazer isso, o homem tem contato direto com os elementos da cidade, observa os acontecimentos em seu entorno, que pode inspirá-lo a parar, a olhar ou até mesmo a participar.



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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38). Com essas teorias, que apresentam novas abordagens urbanísticas, finaliza-se o referencial teórico ou a revisão de literatura, formulando-se o seguinte questionamento: como aplicá-las no planejamento urbano da cidade de Cascavel (PR), como estratégia de melhorar a sustentabilidade social e a qualidade de vida de seus habitantes, de forma igualitária e democrática em todo seu território urbano?

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método



indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

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



No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois



estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

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



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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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

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



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

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no **estudo de caso** da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.

Com relação ao questionário aplicado aos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade, o resultado de muita das perguntas vai contra as informações levantadas in loco, tais como uma



cidade oferece oportunidade a todos se algumas regiões da cidade são mais desenvolvidas do que as outras e se os transportes sustentáveis, como as ciclovias, ficam focados nas áreas centrais da cidade, não se conectando aos bairros. O lado positivo das respostas é que os entrevistados são receptivos à mudança, o que vai na direção da proposta do masterplan que, se for bem estruturada, melhorará a qualidade de vida dos moradores.

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Ressignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

A segunda categoria das propostas de habitação é a Restruturação Habitacional. Aqui ela está ligada à



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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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

Para a proposta ter sucesso, é preciso também proporcionar condições para as pessoas realizem essas



atividades, como uma calçada bem executada, acessível e arborizada, o que traz conforto aos usuários e mais a sensação de segurança, pois, teoricamente, mais pessoas estarão circulando e observando os acontecimentos.

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as



mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagramáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de ressignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de for igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável , por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Ressignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável; PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2° 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;^{3°} 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;^{4°} 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;^{5°} Habitação Social: melhorar a qualidade das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna e de qualidade.

1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021

22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021

Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: <https://co.polomap.com/et/medell%C3%ADn/10390> (184 termos)

Termos comuns: 2

Similaridade: 0,02%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://co.polomap.com/et/medell%C3%ADn/10390> (184 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR
)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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

Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade social.



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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à



oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos ?outras pessoas? no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

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



2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

Em sua visão, Gehl (2013, p. 19-20) defende o caminhar como o ponto de partida, posto que o homem foi criado para caminhar em seus acontecimentos. O ato de caminhar vai muito além de apenas andar. Ao fazer isso, o homem tem contato direto com os elementos da cidade, observa os acontecimentos em seu entorno, que pode inspirá-lo a parar, a olhar ou até mesmo a participar.



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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38). Com essas teorias, que apresentam novas abordagens urbanísticas, finaliza-se o referencial teórico ou a revisão de literatura, formulando-se o seguinte questionamento: como aplicá-las no planejamento urbano da cidade de Cascavel (PR), como estratégia de melhorar a sustentabilidade social e a qualidade de vida de seus habitantes, de forma igualitária e democrática em todo seu território urbano?

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método



indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

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



No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois



estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

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



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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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

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



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

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.

Com relação ao questionário aplicado aos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade, o resultado de muita das perguntas vai contra as informações levantadas in loco, tais como uma



cidade oferece oportunidade a todos se algumas regiões da cidade são mais desenvolvidas do que as outras e se os transportes sustentáveis, como as ciclovias, ficam focados nas áreas centrais da cidade, não se conectando aos bairros. O lado positivo das respostas é que os entrevistados são receptivos à mudança, o que vai na direção da proposta do masterplan que, se for bem estruturada, melhorará a qualidade de vida dos moradores.

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Ressignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

A segunda categoria das propostas de habitação é a Restruturação Habitacional. Aqui ela está ligada à



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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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

Para a proposta ter sucesso, é preciso também proporcionar condições para as pessoas realizem essas



atividades, como uma calçada bem executada, acessível e arborizada, o que traz conforto aos usuários e mais a sensação de segurança, pois, teoricamente, mais pessoas estarão circulando e observando os acontecimentos.

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as



mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagramáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de ressignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de for igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável , por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Ressignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável; PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2° 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;^{3°} Resignificação 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;^{4°} 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;^{5°} Habitação Social: melhorar a qualidade das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna e de qualidade.

1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021

22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021

Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: <https://pt.scribd.com/doc/253339317/Dimensionamento-de-Uma-Pequena-Barragem-de-Terra-Para-Produz> (395 termos)

Termos comuns: 0

Similaridade: 0,00%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://pt.scribd.com/doc/253339317/Dimensionamento-de-Uma-Pequena-Barragem-de-Terra-Para-Produz> (395 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR
)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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

Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade



social.

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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A



igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos ?outras pessoas? no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

Demonstrou-se em Santos e Dias (2021b) que a Região Norte de Cascavel (PR) é composta atualmente por sete bairros e diversos conjuntos habitacionais. Todavia, além dos diversos problemas urbanos



causados pelo crescimento demográfico sem planejamento, as vias de acesso à Região Norte são mal estruturadas para demanda existentes, além de não incentivarem o transporte sustentável (RIC MAIS, 2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38).

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

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural



Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

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



fotos, tiradas pelo autor, onde passa a Avenida das Torres, no bairro Floresta, com a finalidade de demonstrar o mau uso do espaço.

No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área



e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

Na Figura 2, visualiza-se a área definida para a proposta do masterplan. Outro ponto que se observou nessa área foi a tipologia da ocupação, apresentada na Figura 3. Trata-se de uma área com poucos



comércios, ou esses ficam em ruas específicas. Esse aspecto tornou-se um dos partidos apresentados na proposta do masterplan.

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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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



Quadro 2 ? Evolução da frota de veículos e motocicletas na cidade de Cascavel (PR), 2010, 2015 a 2020
Fonte: Detran/PR (apud TRANSITAR, 2020). Adaptado pelo autor (2021).

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.



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

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Resignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento



das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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



outro item.

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

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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



validada a hipótese levantada ao início do estudo.

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagrameáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de resignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de resignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOLUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOLUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

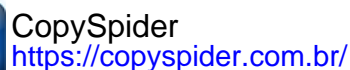
AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de forma igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável, por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Resignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável; PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2°



1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021
22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021
Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: <https://issuu.com/bienal/docs/namecb6084> (223 termos)

Termos comuns: 0

Similaridade: 0,00%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://issuu.com/bienal/docs/namecb6084> (223 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR
)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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

Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade social.



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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à



oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos ?outras pessoas? no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

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



2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

Em sua visão, Gehl (2013, p. 19-20) defende o caminhar como o ponto de partida, posto que o homem foi criado para caminhar em seus acontecimentos. O ato de caminhar vai muito além de apenas andar. Ao fazer isso, o homem tem contato direto com os elementos da cidade, observa os acontecimentos em seu entorno, que pode inspirá-lo a parar, a olhar ou até mesmo a participar.



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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38). Com essas teorias, que apresentam novas abordagens urbanísticas, finaliza-se o referencial teórico ou a revisão de literatura, formulando-se o seguinte questionamento: como aplicá-las no planejamento urbano da cidade de Cascavel (PR), como estratégia de melhorar a sustentabilidade social e a qualidade de vida de seus habitantes, de forma igualitária e democrática em todo seu território urbano?

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método



indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

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



No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois



estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

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



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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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

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



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

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.

Com relação ao questionário aplicado aos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade, o resultado de muita das perguntas vai contra as informações levantadas in loco, tais como uma



cidade oferece oportunidade a todos se algumas regiões da cidade são mais desenvolvidas do que as outras e se os transportes sustentáveis, como as ciclovias, ficam focados nas áreas centrais da cidade, não se conectando aos bairros. O lado positivo das respostas é que os entrevistados são receptivos à mudança, o que vai na direção da proposta do masterplan que, se for bem estruturada, melhorará a qualidade de vida dos moradores.

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Ressignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

A segunda categoria das propostas de habitação é a Restruturação Habitacional. Aqui ela está ligada à



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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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

Para a proposta ter sucesso, é preciso também proporcionar condições para as pessoas realizem essas



atividades, como uma calçada bem executada, acessível e arborizada, o que traz conforto aos usuários e mais a sensação de segurança, pois, teoricamente, mais pessoas estarão circulando e observando os acontecimentos.

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as



mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagramáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de ressignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de for igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável , por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Ressignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável; PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2° 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;^{3°} 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;^{4°} 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;^{5°} Habitação Social: melhorar a qualidade das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna e de qualidade.

1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021

22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021

Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: https://issuu.com/guilhermefraga/docs/introdu__o_ao_desenho_urbano_-_del_rio__vicente__o (209 termos)

Termos comuns: 0

Similaridade: 0,00%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

https://issuu.com/guilhermefraga/docs/introdu__o_ao_desenho_urbano_-_del_rio__vicente__o (209 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TEÓRICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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

Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade



social.

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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A



igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos ?outras pessoas? no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

Demonstrou-se em Santos e Dias (2021b) que a Região Norte de Cascavel (PR) é composta atualmente por sete bairros e diversos conjuntos habitacionais. Todavia, além dos diversos problemas urbanos



causados pelo crescimento demográfico sem planejamento, as vias de acesso à Região Norte são mal estruturadas para demanda existentes, além de não incentivarem o transporte sustentável (RIC MAIS, 2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38).

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

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural



Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

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



fotos, tiradas pelo autor, onde passa a Avenida das Torres, no bairro Floresta, com a finalidade de demonstrar o mau uso do espaço.

No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área



e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

Na Figura 2, visualiza-se a área definida para a proposta do masterplan. Outro ponto que se observou nessa área foi a tipologia da ocupação, apresentada na Figura 3. Trata-se de uma área com poucos



comércios, ou esses ficam em ruas específicas. Esse aspecto tornou-se um dos partidos apresentados na proposta do masterplan.

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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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



Quadro 2 ? Evolução da frota de veículos e motocicletas na cidade de Cascavel (PR), 2010, 2015 a 2020
Fonte: Detran/PR (apud TRANSITAR, 2020). Adaptado pelo autor (2021).

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufruíssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.



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

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Resignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento



das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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



outro item.

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

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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



validada a hipótese levantada ao início do estudo.

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagrameáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de resignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de resignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOLUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOLUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de forma igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável, por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Resignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável; PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2°



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;3° Resignificação 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;4° 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;5° Habitação Social: melhorar a qualidade das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna e de qualidade.

1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021
22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021
Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez



=====

Arquivo 1: MASTERPLAN TÉORICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Arquivo 2: <https://www.youtube.com/watch?v=JYRbgDsUFLs> (27 termos)

Termos comuns: 0

Similaridade: 0,00%

O texto abaixo é o conteúdo do documento MASTERPLAN TÉORICO-CONCEITUAL - THEMA ED ESPECIAL CAUFAG 2021 - CLAUDEMIR SOLANGE - sr.docx (6935 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.youtube.com/watch?v=JYRbgDsUFLs> (27 termos)

=====

Claudemir Rocha dos Santos ? Solange Irene Smolarek Dias
Masterplan Teórico-Conceitual: Contorno Norte/Oeste da Cidade de Cascavel (PR)
MASTERPLAN TÉORICO-CONCEITUAL: CONTORNO NORTE/OESTE NA CIDADE DE CASCAVEL (PR
)

SANTOS, Claudemir Rocha dos

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

DIAS, Solange Irene Smolarek

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

Resumo

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

Palavras-Chave: Cascavel (PR). Masterplan. Mobilidade urbana. Planejamento Urbano. Sustentabilidade social.



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

ABSTRACT

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

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

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho dá continuidade aos Fundamentos Arquitetônicos e as Aproximações Teórica, estudos em que foram demonstrados os alicerces para o embasamento teórico, culminando agora neste texto, cujo objetivo geral é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR). A motivação para essa investigação partiu da constatação de que a cidade foi descrita, em 2012, pelo Programa Cidades Inovadoras (SOUZA et al., 2012, p.10), como uma cidade jovem, com perfil empreendedor e inovador, de médio porte e em constante crescimento.

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

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

Sustentabilidade social é um conceito amplo e desafiador. Parte de seu foco é dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à



oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte. A sustentabilidade social também tem uma importante dimensão democrática que prioriza acesso iguais para que encontremos ?outras pessoas? no espaço público. Um pré-requisito geral é um espaço público bem acessível, convidativo, que sirva como cenário atraente para encontros organizados ou informais. (GEHL, 2013, p. 109).

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

2 REFERENCIAL TEÓRICO E REVISÃO DE LITERATURA

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

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

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



2019).

No mesmo estudo, foram apresentados os índices, programas e agendas sustentáveis para as cidades, que se baseiam na Agenda 2030, tais como: o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), que determina a qualidade das condições urbanas nas cidades (IBEU, s.d.); e o Programa Cidades Sustentáveis (PCS), que é uma agenda com foco na sustentabilidade urbana e que leva em conta as questões sociais, ambientais, econômicas, políticas e culturais no planejamento da cidade (PCS, 2012). Ainda na pesquisa de Santos e Dias (2021a; 2021b), foram apresentados estudos de correlatos, que estão sintetizados no Quadro 1.

Quadro 1 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

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

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

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

Em sua visão, Gehl (2013, p. 19-20) defende o caminhar como o ponto de partida, posto que o homem foi criado para caminhar em seus acontecimentos. O ato de caminhar vai muito além de apenas andar. Ao fazer isso, o homem tem contato direto com os elementos da cidade, observa os acontecimentos em seu entorno, que pode inspirá-lo a parar, a olhar ou até mesmo a participar.



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

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

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

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

A diversidade do comércio, que atende a diversas necessidades e horários, é uma das condições primordiais para a vigilância, pois proporciona o aumento da segurança nas calçadas, por meio de: motivos para utilizarem as calçadas; espaços cheios de pessoas vigiando as ruas ou que frequentam esse espaço, por isso, deve haver: uma variação de comércios e horários de funcionamentos; segurança para o próprio comerciante; variação do tipo de movimentação das pessoas a caminho do trabalho, do lazer etc.; e quanto mais pessoas presentes, outras serão atraídas para usar o local (JACOBS, 2011, p. 35-38). Com essas teorias, que apresentam novas abordagens urbanísticas, finaliza-se o referencial teórico ou a revisão de literatura, formulando-se o seguinte questionamento: como aplicá-las no planejamento urbano da cidade de Cascavel (PR), como estratégia de melhorar a sustentabilidade social e a qualidade de vida de seus habitantes, de forma igualitária e democrática em todo seu território urbano?

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

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como base dar continuidade aos estudos já apresentados e publicados no 8º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade (SANTOS; DIAS, 2021a) e no 19º Encontro Científico Cultural Interinstitucional ? 2021 (SANTOS; DIAS, 2021b), do Centro Universitário FAG. Neste novo texto, o escopo é apresentar a proposta teórico-conceitual de masterplan. Para tanto, utilizou-se do método



indutivo, que, de acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 86), indica a importância do conhecimento na experiência, e seu raciocínio deriva de observações de casos da realidade.

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

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

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

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

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



No site da Transitar, fez-se uma busca com as rotas atualizadas dos ônibus, mas visualizava-se apenas os horários e as ruas onde passavam, o que pode dificultar a compreensão, principalmente para quem não conhece a cidade. Outra pesquisa realizada foi para saber o que se pode construir ou o que se pode fazer embaixo das linhas de transmissão de energia. Foram localizados dois documentos, mas não esclareciam os pontos em questão. Assim, entrou-se em contato, por telefone, com o atendimento da Companhia Paranaense de Energia (COPEL) para saber se havia algum material que elucidasse esses questionamentos; todavia, até o momento, não se obteve resultado.

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

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

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

4 ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Levando-se em consideração o objetivo geral deste estudo, que é apresentar a proposta do masterplan teórico-conceitual para contorno urbano Norte/Oeste da cidade de Cascavel (PR), o referencial teórico da presente etapa da pesquisa finaliza os estudos anteriores: Santos e Dias (2021a), que delimitaram a área e apresentaram o zoneamento do solo; Santos e Dias (2021b), que apresentaram mais detalhes sobre a área e de seu entorno, aspectos que influenciam a proposta do masterplan. Com base nesses dois



estudos, foram demonstrados os resultados da pesquisa de campo com a percepção dos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade. Portanto, para finalizar todo esse percurso de estudo e apresentar a proposta do masterplan, a seguir, são analisados os resultados obtidos da área delimitada. Um dos objetivos para a proposta do masterplan teórico-conceitual foi realizar a ligação de regiões importantes da cidade, as quais estão em constante crescimento e expansão. A região Oeste conta com duas universidades particulares, estádio de futebol e o aeroporto da cidade. Além disso, uma futura obra deverá aumentar a expansão da cidade para essa área; trata-se da ligação das Avenidas Brasil e das Torres até o Contorno Oeste.

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

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

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

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

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

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

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



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

Figura 2 ? Mapa contendo a área delimitada para a proposta do masterplan.

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

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

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

Figura 4 ? Mapa com os binários e ciclovias no percurso e entorno do masterplan.

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

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

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

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

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

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



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

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

Fonte: Acervo do autor (2021).

Por meio das pesquisas realizadas, foi possível constatar que a cidade conta com grandes obras urbanísticas e que serão entregues em curto e em longo prazo. Essas podem aperfeiçoar diversas regiões no que diz respeito à economia, à geração de emprego, à mobilidade, à habitação e à preservação do meio ambiente, aspectos que afetam diretamente a qualidade de vida de seus habitantes.

Notou-se que a cidade de Cascavel (PR) prioriza os carros, deixando de lado a mobilidade sustentável de pedestres, de ciclistas ou até mesmo de uma faixa para transportes coletivos. No quesito ocupação e tipologia, constatou-se que são majoritariamente áreas residenciais e com algumas ruas com bastante comércio, como é o caso da área central da cidade, especialmente a Avenida Brasil. A cidade também conta com diversos equipamentos de serviços públicos espalhados; porém, cada um prestando um tipo de serviço, o que faz com que a população fique próxima de alguns, mas longe de outros ou distante de todos. Além disso, verifica-se a falta de espaços de lazer e de cultura para a região Norte.

Para auxiliar na correção dessas problemáticas, é possível pautar-se no correlato do CEU, cujo projeto demonstra que é possível ter várias atividades em único equipamento público sem perder a qualidade, e, com isso, atender melhor à população e diversificar as atividades disponíveis em cada região. Além disso, pode-se valer do slogan ?o melhor para os mais pobres?, do correlato da cidade de Medellín ? Colômbia, o que traria um crescimento de qualidade e oportunidade mais justas à população da cidade por meio dos serviços públicos ofertados.

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

A oferta de ciclovias e de transporte sustentável na cidade fica restrita à área central ou a poucos pontos, não permitindo uma conectividade com as demais regiões, e o transporte coletivo não é muito lógico, como demonstra na Figura 5, já que, para se chegar ao destino e realizar o percurso Norte/Oeste da cidade, o cidadão tem que trocar três vezes de veículo, indicando a falta de linhas que interligam os bairros, sem precisar passar pelos terminais, o que poderia economizar tempo do passageiro. A esse respeito, o projeto da Beltline é um exemplo de conectividade e mobilidade sustentável a ser seguida, pois usou dessas estratégias para que as pessoas usufríssem os espaços. Já no estudo de caso da comunidade de Paraisópolis ? São Paulo, pode-se notar que a boa estruturação, em paralelo a um sistema viário, com opções de mobilidade urbana, aumentam a qualidade de vida e tiram o foco do centro cidade, tornando os bairros como protagonistas.

Com relação ao questionário aplicado aos representantes dos Colégios Estaduais da região Norte da cidade, o resultado de muita das perguntas vai contra as informações levantadas in loco, tais como uma



cidade oferece oportunidade a todos se algumas regiões da cidade são mais desenvolvidas do que as outras e se os transportes sustentáveis, como as ciclovias, ficam focados nas áreas centrais da cidade, não se conectando aos bairros. O lado positivo das respostas é que os entrevistados são receptivos à mudança, o que vai na direção da proposta do masterplan que, se for bem estruturada, melhorará a qualidade de vida dos moradores.

4.1 PROPOSIÇÃO TEÓRICO-CONCEITUAL NA METODOLOGIA DO BIG

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

Dando continuidade ao método, a próxima etapa, a quarta, é apresentar a definição de um conceito para a proposta, que foi definida como: Ressignificar o espaço urbano da área definida para o masterplan, por meio da descentralização da cidade, e tornar os bairros seus protagonistas, com o desenvolvimento sociocultural, econômico e sustentável, aumentando, dessa forma, a sustentabilidade social. Tem-se como base os referenciais correlatos e teóricos/conceituais.

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

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

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



Quadro 3 ? Síntese dos correlatos apresentados.

Fonte: Autor (2021).

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

Figura 7 ? Plano de massa do Masterplan

Fonte: Autor (2021).

4.2 AS DEFINIÇÕES PROPOSIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS

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

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

Fonte: Autor (2021).

As propostas para habitações foram separadas em três categorias. A primeira categoria é o Conjunto de Habitação Social. Foram separadas três áreas dentro do percurso do masterplan próximas a áreas já com moradias para inserção das novas. Todavia, a proposta é de uma moradia digna e de qualidade, na qual as crianças e os moradores tenham espaços de convívios, para, como citado por Jacobs (2011, p. 29-30), proporcionar um convívio com outros cidadãos, propondo-se ruas que permitam maior integração entre os moradores, a partir dos princípios da permacultura (SANTOS, 2015, p. 41-53), de modo que as pessoas interajam nesse caminho com espaços de lazer e convívio social. Um exemplo disso são os correlatos da Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011) e do Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021), onde se criaram diversas tipologias de habitação e levaram em conta a topografia do terreno, a insolação, a ventilação, entre outras características locais, para os projetos. A ideia é não reproduzir um mesmo modelo que não vai funcionar em todo terreno, pois cada um é único e tem suas características. Além disso, é preciso conhecer quem vai morar nesses locais, de modo a estabelecer vínculos e dar ao projeto o sentimento de pertencimento das pessoas com os locais, motivando-as a zelar por eles.

A segunda categoria das propostas de habitação é a Restruturação Habitacional. Aqui ela está ligada à



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

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

Para os parques lineares, estão as propostas para as áreas verdes e de preservação dentro do espaço urbano da cidade. Buscou-se algo que reestruturasse essas áreas, dando-lhes, assim, um novo significado, já que muitas vezes são mal utilizadas. Além disso, dentro dessa proposta, tem-se a inspiração do programa citado e a ser desenvolvido na cidade, o Território Verde. Com isso, essas áreas são transformadas em parques lineares (Norte, Central, Tropical e o Eco Parque, que já existe), buscando sempre a preservação do meio ambiente e oferecer um espaço sociocultural, de lazer e convívio social. Neles, devem ser ofertadas atrações, além de conter playgrounds, academia para terceira idade, pista para caminhada, ciclovia, murais para artes (urbanas ou espaços para tirar fotos), esculturas e jardins sensoriais, itens que atraem as pessoas a frequentar os espaços. E como já mencionado, quanto mais pessoas circulando, maior será a sensação de segurança. Essa proposta pode ter como exemplo o correlato BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020), pois criou-se um parque linear que conectava vários pontos da cidade e bairros, o que fez com que as pessoas o utilizassem. Ao longo do percurso, podem ser inseridas outras estratégias para proporcionar bem-estar, como áreas bem arborizadas, os muros com arte e muito mais.

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

Para a proposta ter sucesso, é preciso também proporcionar condições para as pessoas realizem essas



atividades, como uma calçada bem executada, acessível e arborizada, o que traz conforto aos usuários e mais a sensação de segurança, pois, teoricamente, mais pessoas estarão circulando e observando os acontecimentos.

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

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

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

Deixa-se aqui também como sugestões e questionamentos para futuras pesquisas e reflexões: a) as



mudanças territoriais ocorridas dentro dos bairros da cidade de Cascavel (PR); b) a realização de Planos Diretores dos bairros da cidade ou região, pois os problemas são diferentes em cada localização, e isso contribuiria para o desenvolvimento dos futuros planos e para a melhoria de qualidade de vida dos habitantes da cidade em todo seu território; c) a elaboração de um Plano de Habitação Social Municipal; e d) Espaços instagramáveis e sua influência nos espaços urbanos.

Conteúdo Apresentado Como Utilizar

Urbanismo social de Medellín ? Colômbia (GHIONE, 2014) Exemplo de ressignificação do espaço urbano e implementar o slogan ?o melhor para os mais pobres?. Quando propõem condições melhores para comunidades carentes, traz-se o protagonismo para a cidade.

Urbanização de assentamentos precários - Paraisópolis - São Paulo (FERREIRA, 2011, p.4-7, 15 e 20-24). Exemplo de um caso em que, quando se estrutura bem os bairros com um ótimo sistema viário, com opções de mobilidade urbana, a qualidade de vida aumentará significativamente.

Masterplan Framework com ecologia em seu coração (GEHL, 2021; DEJTIAR, 2021). Exemplo de como é preciso e valioso levar em conta o entorno da cidade e apresentar um estudo sobre a área ser implementado e desenvolvido o projeto, pois, com base nesse estudo, podem surgir influências e soluções que afetarão a qualidade de vida da região.

Centro Educacional Unificado ? CEU (SOARES, 2013, p. 88-92; GADOTTI, 2000, p. 5 e 26). Exemplo de um único espaço público com vários serviços destinados à população.

Biblioteca España / Santo Domingo ? Colômbia (MAZZANTI, 2008). Exemplo de como edifícios arquitetônicos podem trazer desenvolvimento econômico e ser um ponto atrativo à cidade, além de como utilizar a identidade local e preservar o entorno.

BeltLine / Atlanta ? Estados Unidos (LEVERE, 2020; ESTADÃO, 2020). Exemplo de ressignificação de espaços urbanos, mobilidade urbana, integração e conectividade da cidade, sustentabilidade, caminhabilidade e outros aspectos.

EVOUÇÃO DA FROTA VEICULOSEVOUÇÃO DA FROTA MOTOCICLETAS

AnoTotalAnoTotal

2010157.748201033.552

2015208.753201537.932

2020245.069202040.832

DIRETRIZES1° Promover a conectiva entre as regiões da cidade e seus espaços públicos, de forma sustentável e igualitária aos seus habitantes;2° Promover a acessibilidade dos espaços públicos, de forma que todas as pessoas possam ter acesso de for igual e democrática3° Promover a mobilidade sustentável , por meio de ciclovias, calçadas e transportes coletivos que cause menos danos ao meio ambiente.4° Promover rotas de transporte coletivos inteligentes, onde se possa fazer a ligação entre os bairros de forma direta;5° Promover o bem-estar do cidadão por meio do convívio social nos espaços urbanos;6° Ressignificar e preservar as áreas de preservação dentro do espaço urbano;7° Promover os bairros como protagonistas da cidade, por meio do desenvolvimento sociocultural, socioeconômico e sustentável; PARTIDOS1° Desenvolvimento Sociocultural: implantar de complexos de cultura, lazer e educação.2° 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;^{3°} 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;^{4°} 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;^{5°} Habitação Social: melhorar a qualidade das moradias e construir novas moradias, o que permitirá habitação digna e de qualidade.

1 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul./dez. 2021

22 Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez 2021

Revista Thêma et Scientia ? Vol. 11, no 2E, jul/dez