



XV SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO

A Cidade, o Urbano, o Humano Rio de Janeiro, 18 a 21 de setembro de 2018

O PLANEJAMENTO URBANO EM CASCAVEL – PR: A FORMAÇÃO E AS INFLUÊNCIAS URBANÍSTICAS PARA CONSOLIDAÇÃO DA AVENIDA BRASIL

Vilas e cidades, urbanização e regionalização

LISSANDRA GUIMARÃES GIL – UNIVERSIDADE PARANAENSE (UNIPAR)
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL – UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ (UEM)

RESUMO

As cidades do oeste paranaense constituem uma ampla área de pesquisa sob a perspectiva dos urbanistas, considerando a sua colonização e desenvolvimento. Logo, Cascavel destaca-se por originar-se de um povoado espontâneo que encontrou nas características geográficas de sua localização e nos fatores econômicos, políticos e sociais a condição de se desenvolver e alcançar representatividade regional. Este artigo analisa a formação e o planejamento urbano até o período de maior expansão urbana e crescimento demográfico do município (1970 e 1980), evidenciando a importância da Avenida Brasil, como matriz da malha urbana e eixo estruturante do sistema viário. Destaca-se a atuação de arquitetos e urbanistas vindos de Curitiba – PR, enfatizando a contribuição de Jaime Lerner, que analisa o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976) e propõe intervenções, contribuição na qual se constatou aproximação estrutural com a cidade de Curitiba e a execução em Cascavel de duas propostas sugeridas pelo urbanista.

PALAVRAS-CHAVE: Cascavel. Jaime Lerner. Avenida Brasil.

URBAN PLANNING IN CASCAVEL – PR: URBAN TRAINING AND INFLUENCES FOR THE CONSOLIDATION OF AVENIDA BRAZIL

ABSTRACT

The cities of Paraná West are a wide area of research from the perspective of planners considering its colonization and development. Soon, Cascavel - PR stands out for having been born of a spontaneous settlement that found in the geographical characteristics of its location and the economic, political and social condition to develop and reach representative proportions in your region. This article looks at urban education and urban planning through the period of greatest urban expansion and demographic growth of the city, in other words, between 1970 and 1980, showing the importance of Brazil Avenue, as the matrix of urban fabric and structural axis of the road system. Remarkable the performance of architects and planners coming from Curitiba - PR, emphasizing the contribution of Jaime Lerner, who analyzes the first Master Plan Development from Cascavel (1976) and proposes interventions, contribution in which it is observed the structural approach to Curitiba and the execution in Cascavel of two proposals suggested by the planner.

KEYWORDS: Cascavel. Jaime Lerner. Brazil Avenue.

INTRODUÇÃO

Cascavel está localizada no oeste paranaense e, urbanisticamente, registra recentes investigações, reservando particularidades urbanas e regionais que contribuem para a historiografia local e regional e para o planejamento urbano.

Este artigo é resultado da dissertação intitulada A Construção de Cascavel – PR: da formação do pouso às ressonâncias das propostas urbanísticas de Jaime Lerner até 1989, que analisa a formação urbana e o planejamento urbano até o período de maior expansão urbana e crescimento demográfico (1970 e 1980), evidenciando a importância da Avenida Brasil como matriz e eixo estruturante do sistema viário. A análise evidencia tal processo investigando também a sua relevância regional e nacional como uma das principais rotas para o escoamento da erva-mate e da madeira no interior do país, bem como a sua inserção nos diversos ciclos econômicos, desvendando o processo de sua construção com o intuito de entender as justificativas para as sucessivas mudanças de sua forma e função. Recuperam-se esses estudos de maneira que os futuros projetos de intervenção nesta via considerem a sua singularidade, influência e identidade visual e cultural.

Este texto está organizado em tópicos explicando e discutindo a formação da cidade e as três intervenções realizadas na Avenida Brasil nos anos de 1961, 1972 e 1983; tratando respectivamente sobre as intervenções similares entre Curitiba e Cascavel e as contribuições de Jaime Lerner sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976). Também aborda sobre os setores atingidos pelas propostas de Jaime Lerner (sistema de fluxos e circulação); e analisará quais das propostas de Jaime Lerner foram executadas e a participação do escritório cascavelense Nastás, Bertolucci e Círico (NBC) Arquitetura e Construções Ltda. no projeto de readequação da área central, finalizando com as considerações.

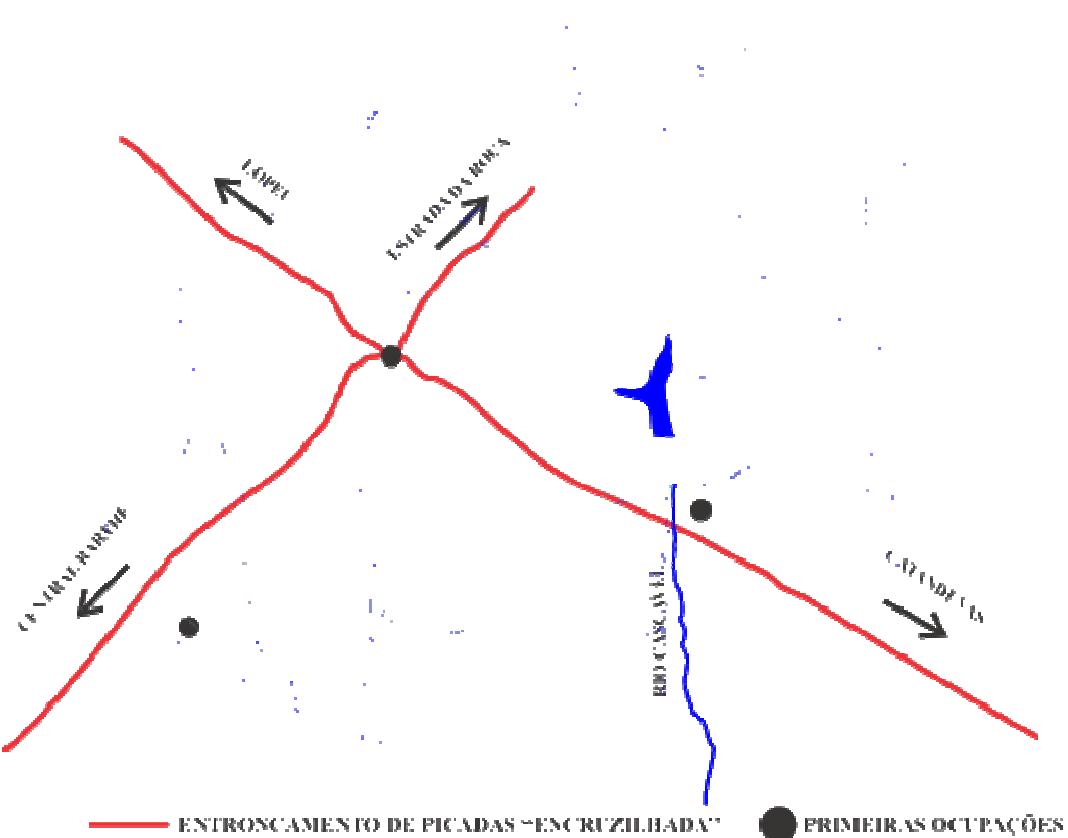
Essa investigação contou com o método científico estudo de caso, conduzido pelas metodologias de Milton Santos e Maria Rosália Guerreiro, que, respectivamente, considera a influência dos períodos históricos e econômicos na formação e no desenvolvimento de uma cidade; e a identificação formal de uma estrutura urbana dentro de seu contexto organizacional.

O trabalho pretende contribuir e instigar a pesquisa sobre as problemáticas urbanísticas e as influências das intervenções oriundas de Curitiba em Cascavel de maneira que possam ser reconhecidas e abordadas cientificamente, considerando a sua importância econômica para o Estado e para o país.

A OCUPAÇÃO DE CASCAVEL

A cidade de Cascavel formou-se sob o contexto da exploração do primeiro ciclo econômico da região, a erva-mate (século XV-1930), que foi explorada principalmente por argentinos, sendo transportada para Argentina, comercializada localmente e exportada. Assim, em território oestino-paranaense, várias estradas foram abertas, configurando entroncamentos sendo um conhecido como Encruzilhada. Nesse local, considerado estratégico geograficamente e à comunicação fronteiriça,

surgiram as primeiras ocupações espontâneas deu origem à cidade de Cascavel, conforme Figura 1 (Wachowicz, 1987).



Posteriormente, mais ao sul, próximo a esse entroncamento, foi aberta uma das estradas do programa do governo imperial para melhorar a ligação de Guarapuava até Foz do Iguaçu (1889) e proceder à ocupação do oeste paranaense (Brito, 1977 apud Wachowicz, 1987; Myskiw, 2009).

Sistematicamente, as ocupações nessa localidade não se restringiram ao entroncamento, mas cresceram ao longo da via, aumentando a importância e a evidência estratégica dessa ligação.

O processo de planejamento até 1989

No período de ocupação, a área de Cascavel pertencia a Foz do Iguaçu, que, perante o desenvolvimento do povoado, conseguiu do Estado, em 1936, 100 ha de terra, realizando o projeto do núcleo inicial urbano (Sperança, 1992). Logo, o povoado se fortaleceu graças ao segundo ciclo econômico, da madeira (1940 - 1970), capitalizando e possibilitando a emancipação da cidade em 1951 (Wachowicz, 1987; Piaia, 2004, Sperança, 1992).

O projeto¹ organizou ortogonalmente as vias, mantendo o desenho da estrada ervaateira, porém não respeitou as áreas de preservação (Sperança, 1992). No ano de 1916, a estrada foi melhorada e deslocada, confirmado passagem pela Encruzilhada, sendo em 1945 integrada ao Programa Rodoviário Marcha para o Oeste, chamando-se BR-35 (Piaia, 2004).

Continuadamente a estrutura foi incentivada à ocupação, por se tratar de terras devolutas (Piaia, 2014). Com o tempo, a rodovia trouxe valorização do eixo atraindo uma ocupação crescente (Yokoo, 2011; Piaia, 2014). Ainda sob a extração madeireira, em 1953, as vias nas laterais da BR-35 passaram a se chamar Avenida Brasil (Peris, 2001; Piaia, 2013). Em 1959, o projeto do núcleo inicial foi aprovado e chamado de Patrimônio Velho e, em 1961, a avenida recebeu a sua primeira intervenção, sendo alargada para 60 metros, deixando-a com três pistas, a central para BR-35 e as laterais para a Avenida Brasil. Isso alterou a escala urbana da via, transformando-a num eixo estruturante e num marco para a cidade (Emer, 1991; Peris, 2001; Pinzan, 2007; Gargnin, 1992; Piaia, 2013; DER-PR, [2004]).

Conforme o contínuo crescimento, em 1963 a cidade aprovou um projeto de expansão realizado pelo Estado, chamado de Patrimônio Novo (Wachowicz, 1987; Emer, 1991; Peris, 2001; Dias et al., 2005; Pinzan, 2007; Piaia, 2013; DER-PR, [2004]). Entretanto, o alargamento da Avenida Brasil e a ligação entre as duas malhas ocasionou a diminuição das quadras no alinhamento da avenida, além da deformidade e descontinuidade de algumas vias paralelas à avenida por conta de erros topográficos no projeto e dos mandos e aceites, onde as leis foram executadas conforme a força dos mais influentes (Piaia, 2004). Todavia, a cidade passou a ter uma conformação identificável e organizada, com ruas e avenidas amplas e estabelecida (Piaia, 2013; Guerreiro, 2005).

Compreende-se que o eixo da estrada foi uma referência espacial para que as ruas secundárias fossem demarcadas paralelas a ela. Quanto ao crescimento da malha, na década de 1960 foram aprovados 24 loteamentos² (SEPLAN, 2010), distribuídos conforme a Figura 2, abertos ao longo da estrada, onde parte dela foi renomeada para Avenida Foz do Iguaçu e Rua Carlos Gomes, que liga a Avenida Brasil diretamente à BR-277 (finalizada em 1969), que, desviada para o sul, substituiu a BR-35, retirando do centro o tráfego rodoviário, acelerando a economia e a urbanização regional (Reolon, 2007; Dias et al., 2005; DER-PR, [2004]).

¹ Autoria do agrimensor Hans Marth (Piaia, 2004).

² Índice demográfico urbano de Cascavel: década de 1950, 404 hab.; 1960, 5.274 hab.; 1970, 35.923 hab. e em 1980, 123.698 hab. (Peris et al., 2002; IBGE – Censo 1960, 1970 e 1980. Org. Gil, L. G.)

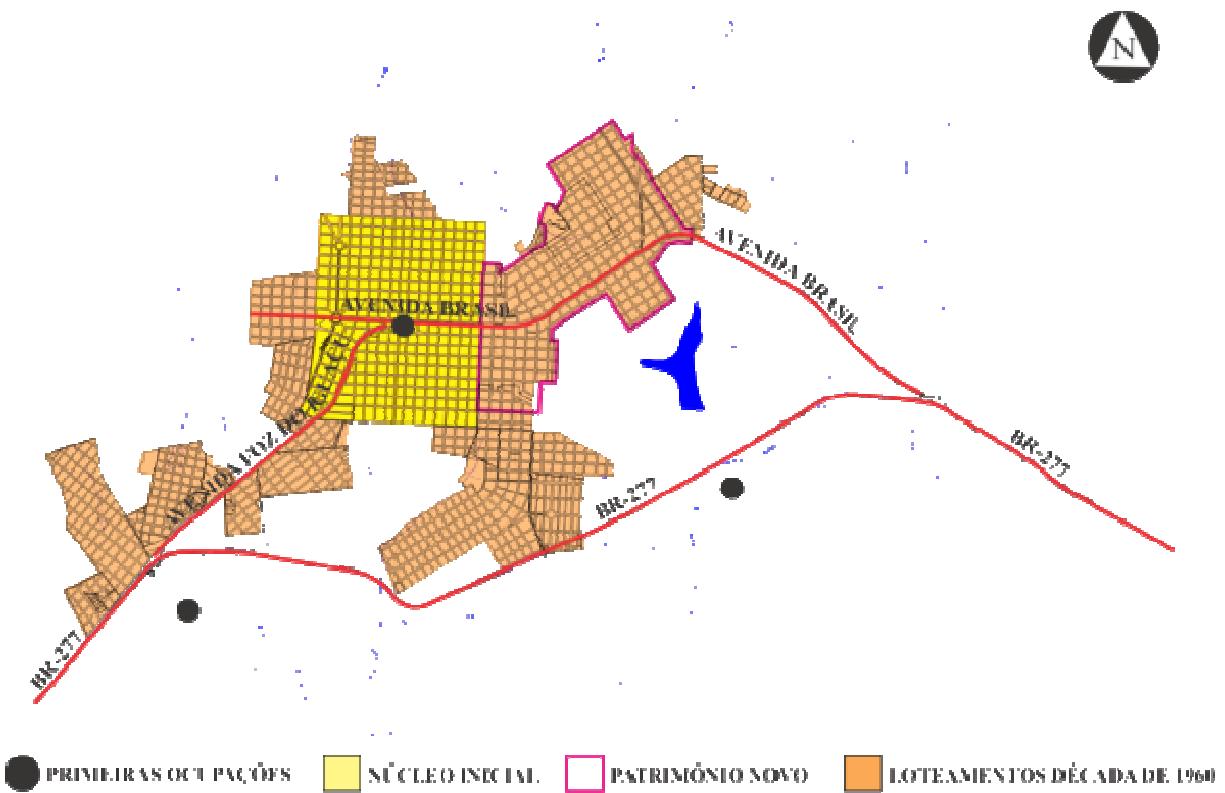


Figura 2 - BR-277 substituindo a BR-35 - 1960.
Fonte: Adaptado de Sperança (1992); Piaia (2004); SEPLAN (2010; 2012). Org. Gil, L. G.

Com a retirada da rodovia do centro, o arquiteto Gustavo Gama Monteiro foi convidado para projetar a reconfiguração do espaço, resultando na segunda intervenção, inserindo ao longo do trajeto estacionamentos e jardins (Figura 3) (Dias et al., 2005; DER-PR, [2004]). O projeto também previu passagens subterrâneas para segurança do pedestre ao atravessar a Avenida, embora nunca executadas (Barriel e Suzuki, 2012).



Figura 3 - Avenida Brasil com estacionamento e jardins - 1972.

Fonte: Tebaldi, [1989?].

Santos (2012a), ao sustentar que as mudanças sociais de formas ou de objetos geográficos se refletem num rearranjo espacial, auxilia no entendimento da transformação ocorrida no centro de Cascavel, onde a construção de uma nova estrada transformou a antiga na principal via urbana, remodelando o centro e proporcionando novas possibilidades de uso.

Essa intervenção coincidiu com o início da década de 1970, o fim do estoque natural da madeira, e o investimento no terceiro ciclo econômico, que substituiu as áreas madeireiras pela agricultura mecanizada (Piaia, 2013).

A madeira possibilitou a vinda de novos migrantes, dinâmicas comerciais e possibilidades de produção (Thomé, 2005) e fortaleceu a economia dando suporte ao desenvolvimento e à expansão urbana posterior de Cascavel.

Entretanto, por conta da facilidade de crédito bancário, os pequenos proprietários de terras foram absorvidos pelos grandes, viabilizando a aquisição de máquinas para o aumento da produtividade (Piaia, 2013; IPARDES, 2008). Nesse contexto, a consolidação do sistema viário, somado à qualidade do solo e à capacidade dos produtores, ofereceu à atividade agrícola mecanizada características que possibilitaram a comercialização dos produtos. Por fim, a indústria e a agropecuária fortaleceram-se e a agroindústria, com base na produção de matéria-prima, ultrapassou a extração durante o ciclo da madeira (IPARDES, 2008).

As décadas de 1970 e 1980 protagonizaram uma das maiores transformações para região oeste e, consequentemente, para Cascavel, que teve o seu cenário consideravelmente alterado. Iniciou-se a inversão do rural para o urbano, consolidada durante a década de 1980, que, de acordo com Santos (2013), iniciou-se na década de 1940 em todo o Brasil e se fortaleceu após a Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) demonstrando uma tendência à aglomeração.

O crescimento populacional da região também foi estimulado pela construção da Usina de Itaipu (1973 e 1974) (IPARDES, 2008), consolidando o eixo Foz do Iguaçu – Cascavel. E fortaleceu-se, também, o eixo Cascavel – Guaíra, tornando Cascavel um polo regional (Caracterização..., 2000; Peris, 2002). Esses fatores, somados ao êxodo rural ocorrido durante a mecanização da agricultura, impulsionaram a urbanização da região (Reolon, 2007).

Consequentemente, o crescimento urbano atingiu Cascavel e, resultando na contratação, em 1974, da arquiteta Solange Irene Smolarek Dias para elaborar as primeiras leis urbanísticas da cidade. A partir de então, o território urbano passou a ser regulamentado com a implementação do Plano Diretor de Desenvolvimento (1976), que originou o Código de Obras, Lei nº 1183/1975, a Lei de Zoneamento, nº 1184/1975 e a Lei de Loteamentos, nº 1186/1976 (Dias et al., 2005). Analisando os índices urbanísticos da Lei de Zoneamento, verificou-se o adensamento ao longo da Avenida Brasil e o grande número de loteamentos aprovados e abertos (124) distantes da área central, sem infraestrutura e criando áreas de vazios urbanos, conforme a Figura 4.

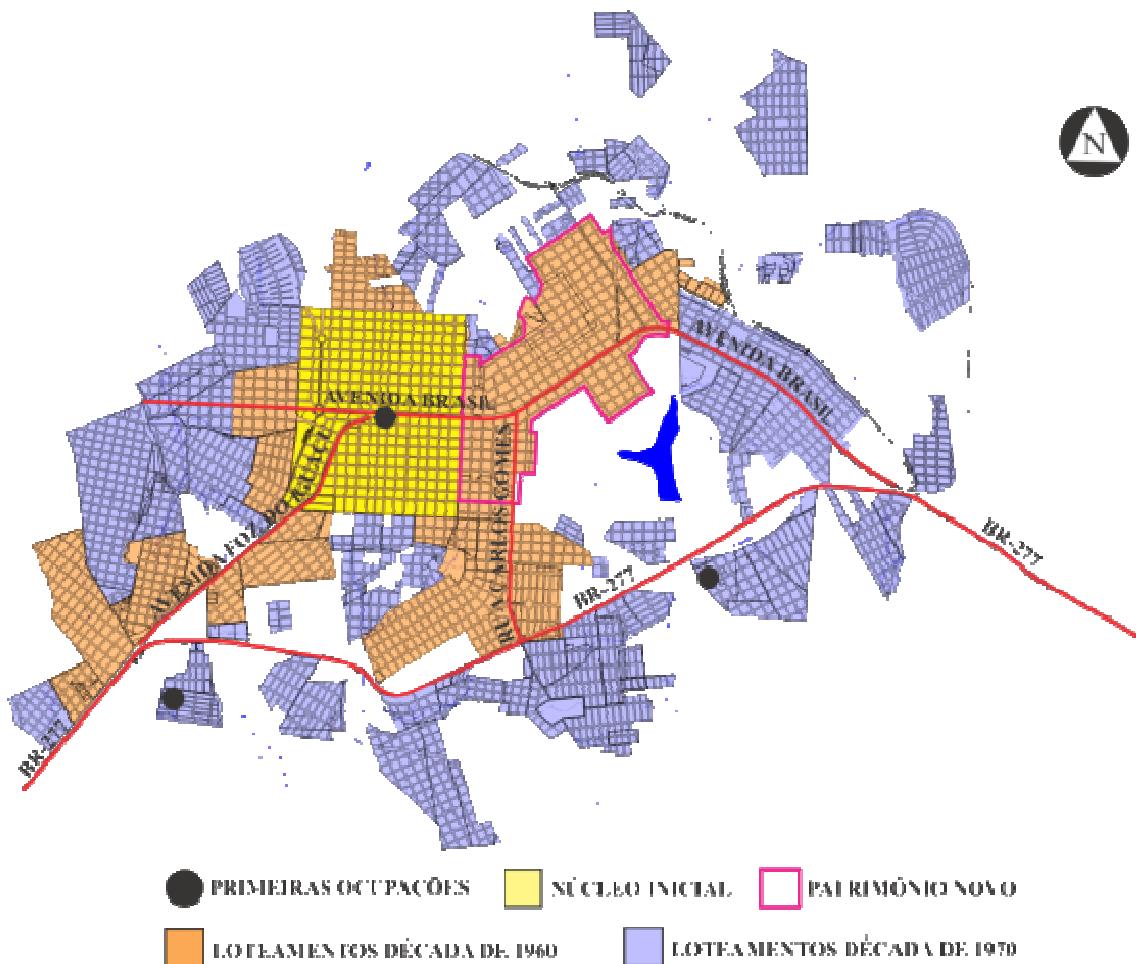


Figura 4 - Formação e loteamentos aprovados na cidade - 1970.

Fonte: Piaia (2004); SEPLAN (2010; 2012). Org. Gil, L. G.

No ano de 1975, foi implantada a Secretaria de Planejamento (SEPLAN). Em 1978, foi contratado o arquiteto Jaime Lerner para realizar uma análise do Plano Diretor de Desenvolvimento, resultando num trabalho intitulado como Cidade de Cascavel – Estrutura Urbana (Dias et al., 2005).

Nele, Lerner (1978) reconhece a atração da Avenida Brasil, estabelecendo-se o centro da cidade e destaca a relação comercial e de convivência oferecida pelo novo cenário central, de maneira que, nesse momento, a via consagrou-se como urbana, não mais comportando o uso rodoviário.

Finalmente, no ano de 1983, a área central da Avenida Brasil recebeu a terceira intervenção. Com a contratação da consultoria do arquiteto Luiz Forte Netto³, que manifestou preocupação com o meio ambiente e a integração da comunidade, sugerindo inserção de áreas verdes e de pedestres na área central da cidade. Nesse contexto, é importante evidenciar que o alargamento da Avenida Brasil, estimulou o aumento de velocidade de tráfego. Assim, em 1989, com autoria do escritório NBC de Cascavel, foi executado o Calçadão entre as ruas Sete de Setembro e Barão do Serro Azul, criando

³ Luiz Forte Netto participou da elaboração do Plano Diretor de Curitiba de 1966 (Gnoato, 2006) e também atuou no IPPUC.

uma área de convivência e manifestação popular, e devido as curvas fechadas, diminuindo a velocidade do tráfego (Dias et al., 2005).

Por meio da sobreposição de mapas (Figura 5) constatou-se que a transição entre as décadas de 1970 e 1980 apresentou uma grande expansão urbana, o que não ocorreu na década seguinte, com 27 novos loteamentos (SEPLAN, 2010). No entanto, os vazios urbanos continuaram, e poucos novos loteamentos se instalaram perifericamente.

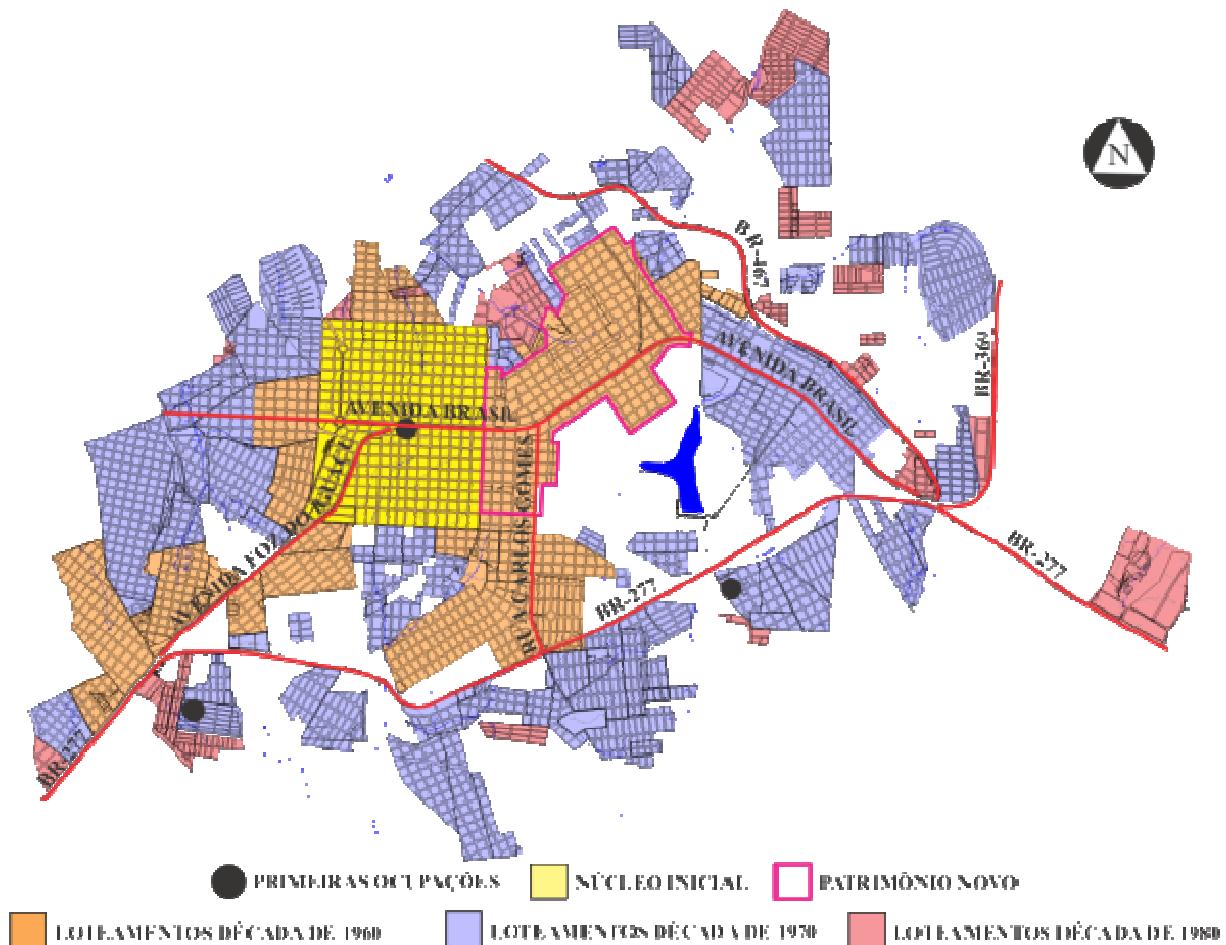


Figura 5 - Formação e loteamentos aprovados na cidade - 1980.
Fonte: Adaptado de Sperança (1992); Piaia (2004); SEPLAN (2010; 2012). Org. Gil, L. G.

Para Santos (2012b), os crescimentos demográficos rápidos refletem-se no desenvolvimento do espaço urbano, mas não determinam o crescimento de habitações verticais, mas sim o surgimento de novos sítios, alguns distanciados e outros próximos e mal adaptados. A herança histórica e as fases sucessivas de adaptação, o crescimento urbano e as modificações de atividades dominantes se refletem na paisagem urbana. No caso de Cascavel, ao vivenciar o rápido crescimento, a cidade se expandiu horizontalmente, de forma irregular e espalhada.

A relação entre os profissionais de Curitiba e suas atuações em Cascavel

Como visto, a estrada erva-teira cresceu em importância à medida que a cidade se expandia e se fortalecia atrelada à via. Assim como a cidade, em função do crescimento econômico-social, essa

via foi objeto de intervenção, de análise técnico-profissional e de propostas de vários arquitetos renomados vindos de Curitiba.

Mesmo assim, apesar da atuação de vários profissionais, coube a Jaime Lerner, em 1978, a particularidade de ser o primeiro a analisar o Plano Diretor de Desenvolvimento de 1976, com apenas dois anos de aprovação, cujas propostas realizadas posteriormente foram decorrências do seu trabalho.

Cabe então uma interrogação: —*Quais das experiências teriam desencadeado as propostas sugeridas?* Para responder a este questionamento pesquisou-se o caminho profissional na esfera do urbanismo e do planejamento urbano percorrido pelo urbanista, constatando-se a sua participação nos projetos realizados em Curitiba. Considera-se fundamental elucidar as aproximações e os distanciamentos entre o Plano Diretor de Curitiba (1966) e o diagnóstico de Lerner (1978) para Cascavel, no que se refere ao sistema viário e aos setores que interferiram diretamente nele, por vislumbrar-se a flagrante semelhança de alguns aspectos formais e de direcionamento da expansão urbana.

Entende-se que a escolha por Lerner não foi casual, considerando o seu destaque como prefeito e a atuação dos demais arquitetos e urbanistas vindos de Curitiba. Ou seja, um profissional da capital e de destaque valorizaria o caráter da proposta.

Curitiba é conhecida internacionalmente como cidade-modelo, e quanto a isso, apesar de Oliveira (2000) e Albuquerque (2007) serem cautelosos em relação ao termo, ambos evidenciam características positivas quando Curitiba é comparada a outras capitais do país. Ademais, também Dudeque (2010) se dedica ao assunto e considera o desempenho dos dirigentes executivos e dos profissionais atuantes nos projetos urbanísticos. Assim, concorda-se que Curitiba se apresenta como diferencial contemporâneo quanto à qualidade do planejamento urbano em relação à cidades brasileiras, assim como a força dos profissionais oriundos desta.

A difusão de ideias vindas da capital a partir da análise do Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel e as propostas de Lerner (1978)

Nos fins de 1970, Cascavel apresentava elevado crescimento demográfico e demandava projetos para um melhor ordenamento urbano. Quando Jaime Lerner foi contratado, ele já havia participado dos trabalhos que antecederam o Plano Diretor de Curitiba de 1966, sido prefeito de Curitiba em três gestões (1971-1975, 1979-1983 e 1989-1992) e lá havia posto em prática os projetos definidos pelo Plano Diretor de Curitiba (1966). As transformações realizadas em Curitiba e a atuação de Lerner como profissional técnico e gestor eram notórias à época.

Uma das criações do Plano Diretor de Curitiba (1966) foi o Instituto de Pesquisas e Projetos Urbanos de Curitiba (IPPUC), formado por arquitetos e engenheiros, um órgão com liberdade e autonomia projetiva, centralizando todas as pesquisas desse setor. Jaime Lerner, quando assumiu a prefeitura, trouxe consigo os profissionais do IPPUC (Dudeque, 2010).

O Plano Diretor de Curitiba incorporou ideias de revitalização de espaços convivência, introduziu o zoneamento e postergou o automóvel, sendo todas as áreas interligadas por vias rápidas de circulação (Oliveira, 2010), chamadas de eixos estruturais que, segundo Oliveira (2000), adequavam o sistema de transporte coletivo, sendo eleitas de acordo com a sua importância histórica no sentido norte – sul, leste – oeste e sudoeste, como a Avenida Marechal Floriano, todas ligadas por um anel de tráfego lento. O acesso à área industrial acontecia por meio de cinco vias conectoras. E, finalmente, as vias que ligavam o centro tradicional ao tráfego de veículos, passaram para uso do pedestre, caso da Rua XV de Novembro (Dudeque, 2010).

O Plano Diretor de Desenvolvimento (1976) regulamentou o ordenamento legislado cascavelense. Mas, como se entende que um plano diretor consiste em um planejamento abrangente, antes de verificar as considerações de Lerner (1978), estudaram-se as leis deste, identificando-se falhas e compreendendo de fato a preocupação da municipalidade quanto ao ordenamento urbano.

Em relação ao Código de Obras, este apenas regulamentou a atuação profissional e das construções (Cascavel, 1975), não influindo no ordenamento urbano.

A Lei de Zoneamento apontou para a Avenida Brasil um adensamento elevado em relação às demais áreas para uma população de 35.923 hab. Quando esses números foram comparados com a população de 2010, de 286.205 hab. (IBGE, 2010) e aos índices da última lei aprovada em 2013, constatou-se uma desproporção entre o índice populacional e a ocupação da área urbana. Dessa maneira, a Lei de Zoneamento previa uma densidade alta, concentrada e desigual. E, apesar de a área ocupada por habitante ter aumentado de 1959 até 1980, chegando a 14,27 hab./ha, tal índice ainda é, segundo Rodrigues (1986), Mascaró (1986) e Haughton e Hunter (1994 apud Nobre, 2004), um número baixo e inviável para os serviços de infraestrutura, evidenciando a desproporção de ocupação.

Por fim, a Lei de Parcelamento regularizou a divisão do solo dimensionando quadras e lotes, e hierarquizou as vias de acordo com o seu uso por meio da largura, propondo a definição de uma estrutura viária. No entanto a lei não definiu os usos das vias existentes e somente discriminou as etapas burocráticas para a aprovação dos loteamentos, não organizando o fluxo viário existente (Cascavel, 1976).

Como as propostas de Lerner foram elaboradas posteriormente à sua primeira gestão em Curitiba, entende-se que o urbanista readequou e incorporou algumas das intervenções da capital sobre Cascavel.

A proposta de Lerner para Cascavel

A proposta de Lerner (1978) está organizada em seis capítulos: 1) A Cidade de Cascavel – Situação; 2) A Estrutura Urbana Proposta; 3) Circulação; 4) Recreação; 5) A Área Industrial e 6) Aspectos Financeiros; abarcando todos os setores urbanos.

Entre o Plano Diretor de Curitiba (1966) e a proposta de Lerner para Cascavel (1978) encontraram-se aproximações relacionadas ao sistema viário e ao zoneamento e, ligadas a estes, o transporte público coletivo e as áreas de lazer.

Quanto ao uso e ocupação, Lerner (1978) considerou que o espalhamento de loteamentos foi desnecessário, acarretando vazios urbanos, alto custo e desperdício com infraestrutura (Lerner, 1978; Rodrigues; Oliveira, 2010), resultante da sistemática ampliação do perímetro urbano, ou seja, especulação imobiliária. Assim, o urbanista também apontou uma desproporção entre o tamanho da malha urbana e o número de vias não pavimentadas.

Lerner (1978) confere ao crescimento de Cascavel uma estrutura tipo linear com adensamento ao longo da Avenida Brasil, evidenciando a importância adquirida pela avenida em relação a toda a estrutura viária, e como toda a malha urbana estava atrelada à avenida, a via necessitava de novas intervenções para se adequar ao crescimento e desenvolvimento da cidade.

A carência de áreas de lazer para encontro da população também é abordada por Lerner (1978), que constata ser essa uma questão essencial, prevista no Plano Diretor de Curitiba (1966), mas não no Plano Diretor de Desenvolvimento de Cascavel (1976). Por fim, concluiu que, apesar de disciplinar o solo urbano, o Plano Diretor de Desenvolvimento (1976) não conseguiria ser executado por completo em curto prazo. De fato, a cidade já estava espalhada e com infraestrutura deficiente e, caso fosse ocupada como previsto pelo Plano Diretor de Desenvolvimento (1976), agravaría seus problemas. Mesmo com a baixa ocupação por hectare, a densidade urbana foi estimulada sobre as zonas residenciais, uma grande área sem infraestrutura. Isso causou a valorização da área central e, consequentemente, a especulação imobiliária fez com que a população buscasse áreas financeiramente acessíveis, ocupando áreas periféricas.

Diante disso, Lerner (1978) destacou a necessidade de adequar as propostas ao orçamento num curto período, reduzindo gradativamente o adensamento da Avenida Brasil em direção aos bairros, promovendo variação de usos ao longo da avenida, assim como a organização do sistema viário e transporte público e inserção de espaços de convivência.

Para solucionar os vazios urbanos, Lerner (1978) propôs distribuir a população sobre a área urbana, equilibrando os índices de hab./ha, mantendo o adensamento no eixo da Avenida Brasil, caracterizado pela ocupação de habitação e outros serviços urbanos e públicos.

Sistema de Fluxos e Circulação: a ratificação da Avenida Brasil como eixo estruturante

Tanto o Plano Diretor de Curitiba (1966) como a proposta de Lerner (1978) para Cascavel apresentam intervenções em relação ao sistema viário abrangendo a área urbana e intermunicipal, pois ambas são regiões polarizadoras, tida as proporções. Nesse caso, o principal objetivo do Plano Diretor de Curitiba (1966) era hierarquizar as vias organizando o trânsito. Tanto a hierarquização das vias como as diretrizes viárias são fundamentais para que o sistema de mobilidade urbana funcione em atendimento ao crescimento da cidade, da frota veicular e do transporte rápido e seus usuários. Com a aplicação do Plano Diretor de Curitiba (1966), na Figura 6 se vê um esquema da estruturação

da cidade: em dois eixos lineares paralelos sentido nordeste – sudoeste (transporte rápido em massa), centro restrito ao trânsito lento, bairros interligados por vias perimetrais e vias coletoras interligando o tráfego dos bairros para o centro e o inverso.

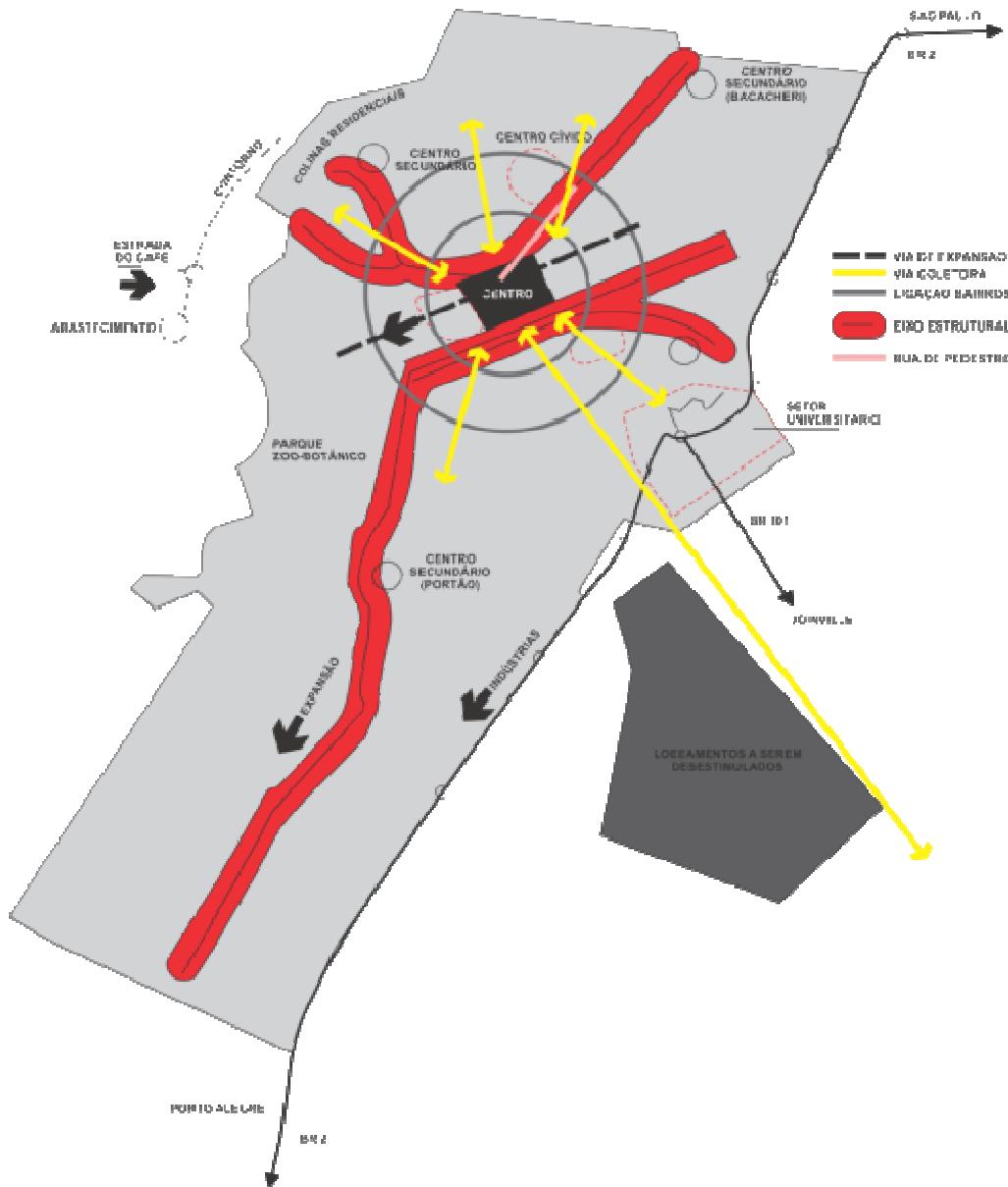


Figura 6 - Eixos Estruturais segundo o Plano Diretor de Curitiba (1966).
Fonte: Adaptado de Silva, Loch e Silva (2009); Dudeque (2010). Org. Gil, L. G.

Em Cascavel, Lerner (1978) expos as ocupações de fundos de vale, a falta de hierarquização das poucas vias pavimentadas e confirmação da Avenida Brasil como principal eixo da cidade.

Logo, sua proposta dimensionou as vias de acordo com as suas funções e, principalmente, aplicou o sistema de eixo estrutural sentido leste – oeste, organizado em eixo básico e secundário norte e sul e vias para pedestres.

Os eixos estruturais básicos são formados pelas vias paralelas à Avenida Brasil a norte e a sul, além de vias de ligação entre bairros, coletoras, locais e de pedestres. As vias de pedestres foram espalhadas ao longo e paralelas à Avenida Brasil.

De acordo com Lerner (1978), essa organização (Figura 7) preservaria as vias de pedestres oferecendo um espaço de encontro, com equipamentos e tratamento paisagístico. A estrutura apresenta-se marcada por via axial que veio ao encontro da linearidade de vias de ligação entre bairros leste e oeste e de vias coletoras levando o tráfego aos eixos estruturais. As rodovias ficaram definidas como vias de contorno, assim restringindo a área urbana apenas aos veículos baixos e ao transporte de massa.

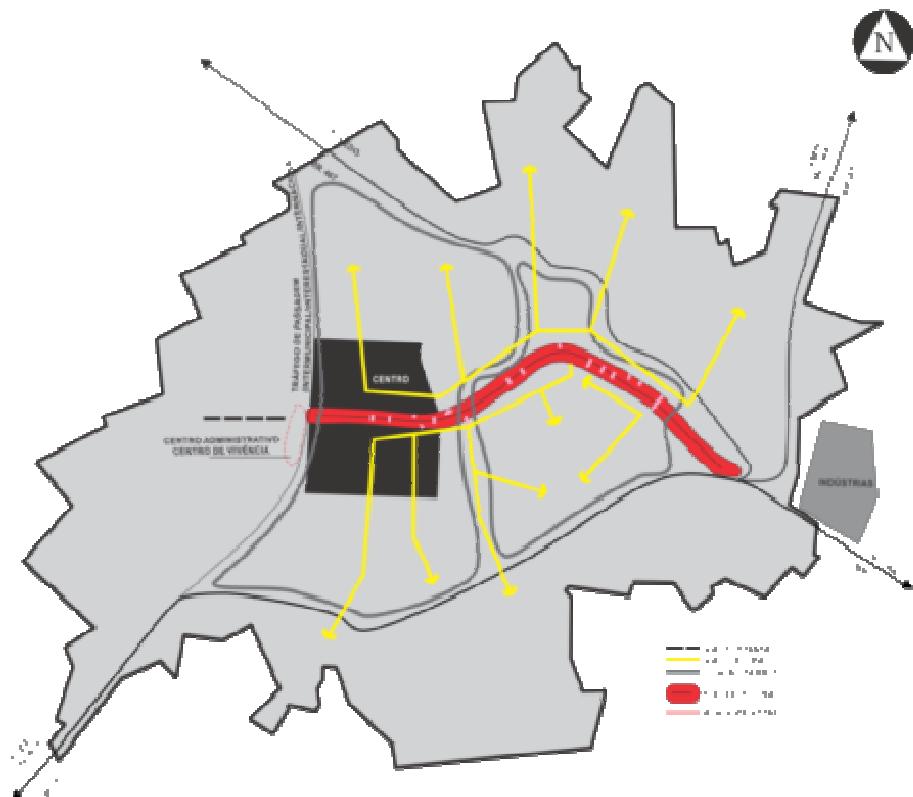


Figura 7 - Sistema Viário de Mobilidade proposto por Lerner (1978) para Cascavel.
Fonte: Adaptado de Lerner (1978). Org. Gil, L. G.

Por meio do esquema estrutural, percebe-se que Lerner (1978) viu na Avenida Brasil características e potencial semelhante ao da Rua XV de Novembro, pois, a tendência de qualquer centro de uma cidade em crescimento acelerado é se tornar lento e de difícil cruzamento. Dessa maneira, em Cascavel, Lerner (1978) deslocou o tráfego rápido para as vias paralelas à Avenida Brasil, diminuindo a velocidade do tráfego nesta avenida e dando acesso aos comerciantes para carga e descarga. Assim, os pedestres teriam, ao longo de toda a avenida, uma via de circulação, encontro e convivência. Como a via ainda receberia a circulação de veículos, para assegurar a circulação dos pedestres, foram inseridas passarelas transversais, garantindo a circulação livre e independente de pedestres e veículos.

Transporte público coletivo

Quanto ao transporte coletivo, o Plano Diretor de Curitiba (1966) previa a sua instalação nos eixos estruturais, composto por três vias, sendo a central exclusiva para transporte rápido e as duas

paralelas para os veículos individuais; paralelo a essa via, na quadra seguinte, estariam as vias de direção inversa e sentido único.

Em Cascavel, o eixo estrutural receberia o transporte coletivo urbano, sendo desviado da área central em função dos pedestres. O eixo organizaria-se em 03 pistas para veículos e 01 para transporte coletivo e em vias estruturais paralelas e auxiliares de sentido único com 04 pistas para veículos (Lerner, 1978).

Quanto ao terminal rodoviário, na década de 1970, estava situado na área central, conforme se vê na Figura 8. Lerner (1978) o locou na região oeste, integrando-o ao contorno oeste que se ligaria a BR 277 e BR 467. Assim, o tráfego coletivo rodoviário ficaria limitado à área periférica.

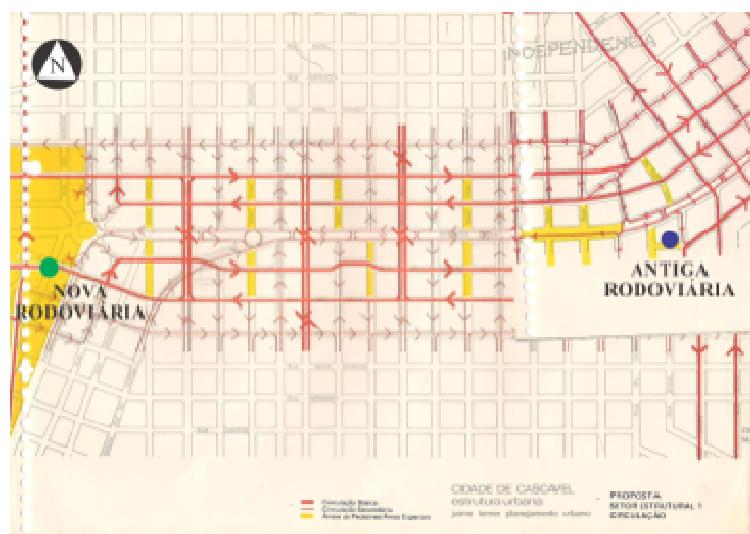


Figura 8 - Localização do terminal rodoviário - 1970.
Fonte: Adaptado de Lerner (1978, p. 61). Org. Gil, L. G.

Por fim, entre o Plano Diretor de Curitiba (1966) e a proposta de Jaime Lerner para Cascavel (1978) constataram-se as seguintes semelhanças: 1) Sistema viário: inserção de eixos estruturais e hierarquia de vias; 2) Uso do solo: diminuição do adensamento da Avenida Brasil sentido áreas residenciais; 3) Circulação: implantação do transporte coletivo sobre o eixo estrutural; e 4) Recreação e áreas verdes públicas: criação de ruas de lazer. Sendo a maior parte das propostas de Lerner (1978) relacionadas diretamente à Avenida Brasil.

Consequentemente, com base nas informações dos devidos planos e mapas elaborados, realizou-se uma análise comparativa entre as estruturas das duas cidades, que em relação a Cascavel, detectou-se algumas readequações em função da ocupação e malha existente: 1) Ligação entre bairros: integração da pulverizada formação da malha – para isso Lerner (1978) propôs a distribuição, por toda a área urbana, de linhas e pontos de transporte coletivo urbano para que os diversos bairros pudessem ter ligação entre si e bairro – centro. 2) Eixo estrutural: ratificação da Avenida Brasil como eixo principal de ligação leste – oeste, subdividindo o centro em parte norte e sul; 3) Pedestrianização: descentralização de áreas convivência ao longo do eixo estruturante; 4) Crescimento urbano: expansão difusa, uso efetivo da área urbana; 5) Entroncamento viário: vias de contorno perimetrais mantendo a função ligação leste – oeste e norte – sul; 6) Centro administrativo e

centro de vivência: locado na extremidade oeste do eixo estrutural, retirando as atividades, principalmente administrativas, da área central da avenida, privilegiando o uso pelos pedestres.

As propostas de Lerner (1978) abandonavam a concentração no núcleo inicial, prolongando o comércio e o adensamento ao longo da Avenida Brasil.

O maior eixo foi proposto na Avenida Brasil, de maneira que os transversais, ainda que menores em dimensão, já conduzissem o crescimento ordenado da malha e do tráfego. Já as ruas com largura inferior deveriam restringir-se especialmente a bairros residenciais. Enfim, assim como em Curitiba, tratou-se de um plano pautado no sistema viário tendo como enfoque a mobilidade urbana e os pedestres. Apesar de tudo, em Cascavel as propostas executadas foram pontuais, oferecendo pouco suporte ao conjunto sugerido por Lerner (1978).

Recreação e Áreas Verdes Públicas

O Plano Diretor de Curitiba (1966), ao propor áreas de recreação, as somou com os espaços verdes públicos, mas mesmo as ruas para pedestres da área central foram ajardinadas para que o usuário tivesse aproximação com a natureza e acolhimento do espaço. Todo o contexto do Plano elevou a quantidade de áreas verdes para a população (Curitiba, 1966), chegando a 266 m²/hab., acima dos 20m²/hab., na época era sugerido pela Associação Nacional de Recreação dos Estados Unidos da América (Milano, 1990 apud Rosset, 2005). Já a proposta de Lerner (1978) para Cascavel também elevaria o índice de 1,08 m²/habitante de áreas verdes para 20,92 m²/habitante, por meio da consolidação da área central (Figura 19), com a interligação de três quadras intermediadas por passarelas elevadas, entre as ruas Sete de Setembro e General Osório, totalizando 23 mil m² (Lerner, 1978).

A ressonância das propostas de Jaime Lerner (1978) no sistema viário até o ano de 1989

Feita a comparação entre o Plano Diretor de Curitiba (1966) e a proposta de Lerner (1978) para Cascavel até o ano de 1989, reconhecem-se duas obras executadas: o Terminal de Transportes (1987) e a Área de Recreação Central (1989). Como as propostas foram anteprojetos, foram realizadas em desacordo com o idealizado pelo urbanista, principalmente no que se refere à área de recreação central no eixo da Avenida Brasil.

O transporte coletivo já era regulamentado em Cascavel desde 1980, segundo a Lei nº 1.485/1980 (CETTRANS, [201-?]), com paradas em pontos regulamentados, que, de acordo com Mariano (2012), aconteciam na Avenida Brasil. Nesse caso, o terminal sugerido por Lerner (1978) ofereceria também um ponto terminal urbano, ampliando as possibilidades do sistema.

Dos projetos idealizados por Lerner (1978), o primeiro a ser executado foi o Terminal de Transporte, chamado de **Terminal Rodoviário de Cascavel** - Dra. Helenise Pereira Tolentino, em 1987. Construído na localização apontada por Lerner (1978) (Figura 9), não os serviços de transbordo urbano, como sugerido pelo urbanista. Aliás, a proposta total previa a integração das quadras (Figura 10), marcando o final da avenida, porém esta foi prolongada no sentido oeste. O

acesso a esse terminal se dá pela BR-277, via Avenida Tancredo Neves e Avenida Assunção, e BR-467, via Rua Jorge Lacerda.



Figura 9 - Localização do novo Terminal Rodoviário.
Fonte: Lerner (1978, p. 59).

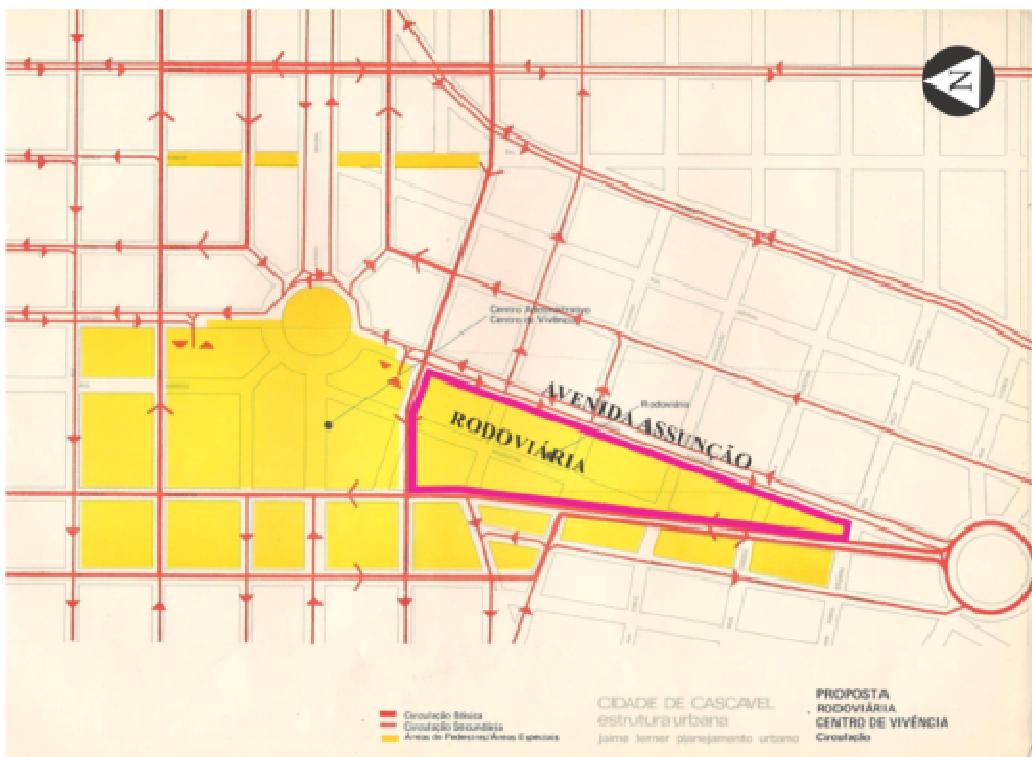


Figura 10 – Integração de quadras.
Fonte: Lerner (1978, p. 48).

Compreende-se a união das quadras consistia na mesma composição realizada no centro cívico de Curitiba, ou seja, na especialização dos espaços urbanos. Neste caso, parte dos poderes administrativos estaria localizada de frente e no eixo da Avenida Brasil, via de grande representatividade urbana e histórica. Ocorreu, que a proposta foi alterada e readequada à expansão urbana para região oeste. Sabe-se que a região oeste da cidade possuía alguns lotes urbanos pertencentes a poucos proprietários, logo, se entende que a intenção de continuidade da Avenida Brasil tenha sido parte de um processo de especulação imobiliária, visto que, até o final da década de 1980, a cidade não possuía seu centro totalmente ocupado, o que justificaria a continuidade da via.

Calçadão, a readequação do NBC Arquitetura

Após as propostas de Lerner (1978), a atenção voltou-se novamente à área central de Cascavel quanto à sua conformação urbana. Em relação a lazer, nessa área executou-se o Calçadão no ano de 1989, o que foi feito aproximado da Rua XV de Novembro em Curitiba, mas com algumas diferenças em relação à proposta de Lerner (1978), pois em Cascavel isolava três quadras no centro e o deixava exclusivo para pedestres e carga e descarga do comércio local. O Calçadão readequado foi de autoria do escritório NBC de Cascavel (DIAS et al., 2005), e realizou a terceira intervenção na Avenida Brasil, que teve sua área central alterada para um traçado curvilíneo, criando áreas de calçada e reduzindo a velocidade dos veículos. Abrangendo 04 quadras, das ruas Sete de Setembro até Barão do Cerro Azul, ofereceu à população encontros, convivência e manifestações como nenhum outro espaço em Cascavel, transformando a paisagem urbana central. Sob a ótica historiográfica e urbana, o local trouxe simbolicamente o encontro do início da ocupação urbana por meio da reapropriação e propiciou um espaço proporcionalmente reduzido à escala do usuário, dando à via uma nova perspectiva.

Contudo, o transporte público urbano transferiu-se para as duas vias paralelas à Avenida Brasil (Mariano, 2012), logo, o trecho que atravessa o Calçadão ficou reservado somente para veículos baixos.

Ao longo do Calçadão foram instalados mobiliários urbanos, além do paisagismo com o uso de palmeiras e árvores.

Antes do Calçadão, a dimensão das vias e a linearidade da Avenida Brasil oferecia insegurança ao incentivar a velocidade. A ideia para a instalação de uma rua reservada para pedestres veio ao encontro da possibilidade de amenizar os problemas quanto à segurança de tráfego. A maneira como foi implantada de fato atendeu a essa expectativa, mas também criou novos problemas por uma questão de indefinição. Ao atender tanto pedestres como veículos, gerou um embate para ambos, algo contrário ao propósito e funcionamento da Rua XV de Novembro, que priorizou o pedestre, com um resultado satisfatório de pós-ocupação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entende-se que Cascavel, após as propostas de Lerner (1978), em especial no que se refere ao fortalecimento do eixo linear que originou a cidade e a Avenida Brasil, se aproximou de Curitiba,

por meio de intervenções que incluíram a pedestrianização e a mobilidade urbana. Todavia, se afastou em relação à predisposição administrativa em planejar a expansão urbana, desde o período de emancipação, pois mesmo com planos, projetos e leis, muitas ações tomadas pela administração municipal mostraram-se equivocadas e atreladas à especulação e ao capital imobiliário.

No caso de Cascavel, mesmo com propostas de profissionais externos, a maioria dos projetos finais de intervenção e expansão urbana foi realizada pela SEPLAN, onde nota-se uma dependência em relação a questões políticas em vários momentos da história da cidade, o que terminaram por conduzir ações importantes nos setores urbanos por meio de readequações de ideias originais, como a aprovação indiscriminada de loteamentos na década de 1970, a aprovação sistemática da ampliação do perímetro, a intersecção de algumas ruas na ligação entre o Patrimônio Velho e o Patrimônio Novo, o prolongamento da Avenida Brasil na direção oeste e as próprias adaptações realizadas a partir das propostas de Lerner (1978) no Terminal Rodoviário e no Calçadão, que não atenderam ao transporte coletivo; e, enfim, o Calçadão, ainda permitindo o acesso de veículos normalmente dentro de uma área que deveria, segundo Lerner, exclusivamente do pedestre. Tudo isso gerou uma série de problemas urbanos atualmente.

Apesar das propostas de Lerner (1978) abarcarem toda a cidade, das executadas até 1989, a intervenção central é a que mais se destaca, por estar numa região emblemática e conter maiores detalhes de concepção, porém coube ao escritório cascavelense NBC, dez anos após a proposta original, projetar esse novo espaço. No projeto é evidente uma releitura da ideia de Lerner, mas entende-se que colocá-la originalmente em prática significaria reaplicar um antigo projeto e perder a oportunidade de deixar uma particularidade urbanística de profissionais cascavelenses no local mais importante da cidade.

Não se reconhece, portanto, que as propostas executadas de Lerner (1978) tenham sido bem-sucedidas, mas colaboraram em aspecto de planejamento da cidade, pois contribuíram com carências daquele momento quanto à identidade, à mobilidade, ao fluxo, à expansão e ao entretenimento público urbano.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Aline Figueiredo de. **A Questão Habitacional Em Curitiba: O Enigma da “Cidade-Modelo”**. 2007.157 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

BARRIEL, Andréa; SUZUKI, Juliana (Org.). **Memória do Arquiteto: Pioneiros da Arquitetura e do Urbanismo no Paraná**. Curitiba: Editora UFPR, 2012.

CARACTERIZAÇÃO e tendências da rede urbana do Brasil. **Redes urbanas regionais**: Sul. Brasília: IPEA, 2000.

CETTRANS. Companhia de Engenharia de Transporte e Trânsito – Cetrans. [201-?]. Sessão História. Disponível em: <<http://www.cetrans.com.br/historia.php>>. Acesso em: 15 dez. 2014.

DER – Construindo um Paraná Melhor. Plano Rodoviário Estadual – 1956 – 61. [Curitiba]: [s.n.], [2004]. Disponível em: <<http://www.lolocornelsen.com.br/der%20-%20editado.htm>>. Acesso em: 24 fev. 2014.

DIAS et al. **Cascavel:** Um Espaço no Tempo. A História do Planejamento de Cascavel. Cascavel: Assoeste, 2005.

DUDEQUE, Irã Taborda. **Nenhum Dia Sem uma Linha:** Uma História da Urbanização em Curitiba. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

EMER, Ivo Oss. **Desenvolvimento Histórico do Oeste do Paraná e a Construção da Escola.** 1991. 339 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 1991.

GARGNIN, Marli Decker. **A Praça** – Um Espaço de Expressão Popular. 1992. Monografia (Especialização em Educação Popular)- Universidade Oeste do Paraná. Cascavel, 1992.

GNOATO, Luiz Salvador. Curitiba, cidade do amanhã: 40 anos depois. Algumas premissas teóricas do Plano Wilheim – IPPUC. **Vitruvius**, [São Paulo], Mai. 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/351>>. Acesso em: 31 jul. 2014.

GOOGLE EARTH. Versão 7.1.2.2041. [S.I.]: Google Inc., 2014. Acesso em: 17 dez. 2014.

GUERREIRO, Maria Rosália de Palma. **Urbanismo Orgânico e Ordem Implícita:** Uma Leitura Através da Geometria da Natureza. 2010. 249f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)- ISTCE – IUL Instituto Universitário de Lisboa. Lisboa, 2010.

IBGE. **Censo Demográfico de 2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Censo Agropecuário 1970.** Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

_____. **Censo Demográfico 1980.** Rio de Janeiro: IBGE, 1982.

IPARDES. **Evolução da Criação de Municípios no 3º Espaço – PR 1950/2007. Os Vários Paranás – Oeste Paranaense:** o 3º Espaço Relevante, Especificidades e Diversidades. Curitiba, 2008.

LERNER, Jaime. **Cidade de Cascavel** – Estrutura Urbana. Cascavel: [s.n.], 1978.

MARIANO, Maicon. “**A Capital do Oeste**”: Um Estudo das Transformações e (Re)Significações da Ocupação Urbana em Cascavel (1976 – 2010). 2012. 135 f. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade do Estado de Santa Catarina. Florianópolis, 2012.

MUSEU DA IMAGEM E DO SOM DE CASCAVEL. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1960]. Disponível em: <www.cascavel.pr.gov.br/museu>. Acessado em: 03 fev. 2014.

_____. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1987]. Disponível em: <www.cascavel.pr.gov.br/museu>. Acessado em: 03 fev. 2014.

_____. Sessão Banco de Imagens. Cascavel, [1989]. Disponível em: <www.cascavel.pr.gov.br/museu>. Acessado em: 03 fev. 2014.

MYSKIW, Antonio Marcos. **A Fronteira como Destino de Viagem:** A Colônia Militar de Foz do Iguaçu (1876 – 1907). 2008. 279 f. Tese (Doutorado em História Social)- Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.

NOBRE, Eduardo A. C. **Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade: Uma Reflexão sobre a Grande São Paulo no Começo do Século XXI.** In: Demandas Sociais, Inovações Tecnológicas e a Cidade Seminário Internacional - NUTAU' 2004. 2004. [São Paulo], 2004.

OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o Mito da Cidade Modelo.** Curitiba: Editora UFPR, 2000.

PERIS, Alfredo Fonseca. **Trilhas, Rodovias e Eixos.** Cascavel: Edunioeste, 2002.

PERIS, Alfredo Fonseca. **A Dinâmica Econômica dos Eixos Cascavel - Guaíra e Cascavel - Foz do Iguaçu.** 2001. 137 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2001.

PIAIA, Vander. **A Ocupação do Oeste Paranaense e a Formação de Cascavel** – As Singularidades de uma Cidade Comum. 2004. 400 f. Tese (Doutorado em História)- Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2004.

_____. **Terra, Sangue e Ambição:** a gênese de Cascavel. Cascavel: Edunioeste, 2013.

_____. Vander Piaia: depoimento [mai. 2014]. Entrevistadora: Lissandra Guimarães Gil. Cascavel: 02 mai. 2014.

PINZAN, Leni Terezinha Marcelo. **Unioeste:** A Histórica Luta pela Estadualização. 2007. 147f. Dissertação (Mestrado em Educação)- Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2007.

REOLON, Cleveron Alexsander. "Colonização e Urbanização da Mesorregião Oeste do Paraná (1940-2000)". R. RA'EGA, Curitiba: Editora UFPR, n. 13, 2007, p. 49-57.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Desenho Urbano:** cabeça, corpo e prancheta. São Paulo: Projeto, 1986.

RODRIGUES, Janelize Marcelle Diok; OLIVEIRA, Dennison de. **Em busca de modernização: o legado do arquiteto Donat Alfred Agache para a cidade de Curitiba.** Fernanda Matos (Org.) (DEHIS/UFPR). Cadernos de Resumos das monografias de bacharelado e programação das apresentações. 2º semestre, 2010, p. 138-142. Disponível em: <http://www.historia.ufpr.br/docs/caderno_resumos_2sem2010.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2014.

ROSSET, Franciele. **Procedimentos Metodológicos para estimativa de Índices de Áreas Verdes Públicas.** Estudo de Caso: Erechim, RS. 76f. 2005. Dissertação (Mestre em Ecologia e Recursos Naturais)- Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2005.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** 5. ed. São Paulo: Edusp, 2012a.

_____. **Manual de Geografia Urbana.** 3. ed. São Paulo: Edusp, 2012b.

_____. **A Urbanização Brasileira.** 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SEPLAN. **Lista de Loteamentos.xlsx.** Cascavel, 2010. 1 arquivo.

_____. **Mapa Evolução da Implantação de Loteamentos – Mapa Base.** Cascavel, 2012. Escala 1: 15.000.

SILVA, Jussara Maria; LOCH, Carlos; SILVA, Suelen da Cruz. "A Sintaxe Espacial de Curitiba". **Revista Brasileira de Cartografia,** 2009, n. 61/02.

SPERANÇA, Alceu. **Cascavel, a história**. Cascavel: Editora Lagarto, 1992.

TEBALDI, Pietro. **Acervo virtual do autor**. Cascavel: [s.n.], [1989?], color. Disponível em: <https://www.facebook.com/#!/pietro.tebaldi.90/photos_albums>. Acesso em: 20 jul. 2014.

THOMÉ, Sérgio Antonio. **A Primeira Escola Primária em Cascavel**. 2005. 71 f. Monografia (Curso de Especialização em História da Educação Brasileira)- Universidade do Oeste do Paraná. Cascavel, 2005.

WACHOWICZ, Ruy Cristovam. **Obrageros, Mensus e Colonos – História do Oeste Paranaense**. 2^a Edição, Curitiba: Editora Vicentina, 1987.

YOKOO, Edson Nuriyuki. **GÊNESE DO PROCESSO DA APROPRIAÇÃO DAS TERRAS, O CASO DAS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS E DOS ERVATEIROS NO OESTE PARANAENSE**. In: EPCT – Encontro de Produção Científica e Tecnológica. 6., 2011. Campo Mourão, Anais eletrônicos... Campo Mourão, EPTC, 2011. Disponível em: <www.fecilcam.br/nupem/anais_iv_epct/PDF/.../02_YOKOO.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2014.

CASCAVEL. Lei nº 1.183, de 30 dezembro 1975. Cria o novo Código de Obras do Município de Cascavel. Ementários da Câmara Municipal de Cascavel, Cascavel, 1975.

CASCAVEL. Lei nº 1184, de 30 de dezembro de 1975. Dispõe sobre Zoneamento e dá Outras Providências. Ementários da Câmara Municipal de Cascavel. Cascavel, PR, 30 dez. 1975. Disponível em: <<http://www.camaracascavel.pr.gov.br/leis/Main.php?idlei=1702>>. Acesso em: 19 jul. 2014.

CASCAVEL. Lei nº 1.186, 22 de janeiro de 1976. Dispõe sobre loteamentos e dá outras providências. Ementários da Câmara Municipal de Cascavel, Cascavel, 1976.

CURITIBA. Lei nº 2.828, 31 julho de 1966. Institui o Plano Diretor de Curitiba de aprova as suas diretrizes básicas, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município, revogando as Leis nº 1.875/60; 1.951/60; 1.908/60; 2.100/61; 2.123/62; 2.154/62.

Curitiba, PR, 31 jul. 1966.