



# PLANEJAMENTO URBANO E VULNERABILIDADE SOCIAL EM TEMPOS PANDÊMICOS NO MUNICÍPIO DE CASCAVEL/PR

URBAN PLANNING AND SOCIAL VULNERABILITY IN PANDEMIC TIMES AT CASCAVEL/PR

AMANDA CAROLINE SCHALLENBERGER SCHAURICH\* | CELITO DE BONA\*\*

## RESUMO

O planejamento urbano é importante para diversos aspectos das cidades, como mobilidade e saneamento básico, devendo ser viável e inteligente, para facilitar a vida da população, visando que esta atinja seus objetivos em múltiplos aspectos. Contudo, há grupos que são mais afetados pelo planejamento urbano, especialmente quando este é inviável e apresenta dificuldades à população. Assim, surge o problema apresentado, qual seja, de que forma o planejamento urbano tem influência na vida de pessoas em situação de vulnerabilidade social, em especial cotejando-o no recente momento pandêmico e se considerando o planejamento do município de Cascavel, Paraná. Conclui-se que o planejamento urbano possui influência na vida das pessoas, em especial aos grupos mais vulneráveis e no momento pandêmico. Verifica-se, também, que o planejamento urbano de Cascavel dá atenção parcial aos grupos vulneráveis durante o período pandêmico. Os métodos utilizados foram o analítico-descritivo e o hermenêutico, e a pesquisa foi realizada com base em revisão bibliográfica.

**Palavras-chave:** Direito das cidades; Urbanismo; Planejamento urbano; Vulnerabilidade; Pandemia.

## ABSTRACT

Urban planning is important for several aspects of cities, such as mobility and basic sanitation, and it must be viable and intelligent, to make life easier for the population, aiming for it to reach its objectives in multiple aspects. However, there are groups that are more affected by urban planning, especially when it is not feasible and presents difficulties to the population. Thus, the presented problem arises, namely, how urban planning influences the lives of people in situations of social vulnerability, especially comparing it in the recent pandemic moment and considering the planning of the municipality of Cascavel, Paraná. It is concluded that urban planning has an influence on people's lives, especially the most vulnerable groups and in the pandemic moment. It is also verified that the urban planning of Cascavel pays partial attention to vulnerable groups during the pandemic period. The method used was the analytical-deductive one, and the research was carried out based on a bibliographic review.

**Keywords:** Cities law; Urbanism; Urban planning; Vulnerability; Pandemic.

\* Mestranda em Ciência Jurídica pela Universidade Estadual do Norte do Paraná – UENP.  
Graduada em Direito pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná.  
[amanda.schaurich@hotmail.com](mailto:amanda.schaurich@hotmail.com)

\*\* Doutor em Direito pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Professor Adjunto do Curso de Graduação em Direito da Universidade Estadual do Oeste do Paraná - UNIOESTE, campus de Marechal Cândido Rondon.  
[celito.bona@unioeste.br](mailto:celito.bona@unioeste.br)

Recebido em 19-4-2023 | Aprovado em 1-6-2023



## SUMÁRIO

**INTRODUÇÃO; 1 PLANEJAMENTO URBANO: DEFINIÇÕES E CONSIDERAÇÕES INICIAIS; 2 A INFLUÊNCIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL NA VIDA DE PESSOAS EM SITUAÇÃO DE VULNERABILIDADE SOCIAL EM TEMPOS NORMAIS E PANDÉMICOS; 3 ESTUDO DE CASO: O PLANEJAMENTO URBANO DE CASCAVEL; 4 O PLANEJAMENTO URBANO DE CASCAVEL E SUA ATENÇÃO À VULNERABILIDADE SOCIAL EM TEMPOS PANDÉMICOS; 5 GOVERNANDO EM TEMPOS DE PANDEMIA; CONSIDERAÇÕES FINAIS.**

### ■ INTRODUÇÃO

A vida nas cidades é influenciada por diversos aspectos, tais como mobilidade, trabalho, comunicação, lazer, saneamento básico, energia, segurança, bem-estar e habitação, entre muitos outros. Esses elementos, que podem facilitar ou dificultar a qualidade de vida na medida em que são oferecidos à população, decorrem do planejamento urbano, sendo que alguns grupos sociais são mais afetados por eles que outros, o que escancara a tamanha desigualdade social da sociedade em determinado tempo e lugar.

O planejamento urbano se refere ao conjunto de planos e ações do governo municipal que, em resumo, visa melhorar a qualidade de vida de seus habitantes. Dito isso, é necessário que os instrumentos de planejamento urbano sejam eficazes e coesos, de modo a efetivamente facilitar a vida da população.

Nesse sentido, surge a importância do tema aqui tratado. Isto porque, para além da teoria, subsiste a dúvida de como essa influência do planejamento urbano na vida das pessoas se dá na prática, especialmente com relação às pessoas vulneráveis e em tempos pandêmicos como o recente, surgido pela pandemia do novo coronavírus, sendo objeto de estudo no presente trabalho.

Assim, objetivou-se verificar como essa influência se dá na prática. Além disso, pretendeu-se analisar o planejamento urbano do município de Cascavel<sup>1</sup>, no Estado do Paraná, e sua atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade social durante o recente período pandêmico.

Desse modo, em um primeiro momento, fez-se uma análise inicial sobre o planejamento urbano, de modo a contextualizar o tema. A partir das considerações sobre o planejamento urbano, passou-se a analisar como ele influencia a vida das pessoas mais vulneráveis, tanto em tempos normais como em situações pandêmicas.

Diante disso, partiu-se ao estudo de caso proposto, fazendo-se uma análise sobre os instrumentos de planejamento urbano previstos no município de Cascavel, no Paraná, seguido da análise da atenção dada pelos instrumentos de planejamento às pessoas vulneráveis durante o período pandêmico. Nesse trabalho foi utilizado preponderantemente o método analítico-descritivo de um estudo caso, pois se propõe a analisar o fenômeno urbano a partir de determinada ótica e situação (a pandemia de COVID-19) e a descrever os resultados obtidos em dados e estatísticas oficiais. Ainda que superficialmente, o método hermenêutico também

<sup>1</sup> Cascavel é um município localizado na região Oeste do Paraná. A cidade é considerada a Capital do Oeste Paranaense, visto que é o polo econômico da região e um dos maiores municípios do estado, sendo o 5º (quinto) mais populoso do Estado, de acordo com estimativa do IBGE Cidades, com 332.222 habitantes em 2020 (IBGE, 2021).

desponta como atribuição de sentido normativo aplicável a partir do fenômeno urbano em uma situação de pandemia. A pesquisa foi realizada com base em revisão bibliográfica por meio da análise doutrinária, legislativa e de documentos oficiais disponibilizados pelo poder público.

## 1 PLANEJAMENTO URBANO: DEFINIÇÕES E CONSIDERAÇÕES INICIAIS

De acordo com o dicionário Aurélio, “planejar” é “1. Fazer o plano ou a planta de; projetar, traçar. 2. Tencionar, projetar. 3. Elaborar um plano de”<sup>2</sup>. Neste viés, o termo “planejamento” significa o ato de planejar. Em outras palavras, o planejamento urbano nasce da ação de planejar, através de diversos atos e planos conexos.

No prisma jurídico a Constituição Federal prevê, em seu art. 30, inc. VIII, que compete aos Municípios “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano”. Ou seja, o planejamento urbano é prerrogativa (e um dever) constitucional da gestão municipal, que é encarregada até mesmo da delimitação oficial da zona urbana, rural e demais territórios<sup>3</sup>.

Neste viés, alguns aspectos são integrantes da ideia de planejamento urbano. Larrain explica que “en la planificación se destaca su dinamismo y la necesidad de coordinar las actividades, además de operar en todos los estratos sociales y en varios niveles espaciales interrelacionados entre sí”<sup>4</sup>.

Sendo assim, é possível se referir ao planejamento urbano, no seu aspecto jurídico, como sendo o conjunto de planos dinâmicos (municipais) que visam melhorar a qualidade de vida da respectiva população em seus diversos níveis sociais, através do melhoramento em aspectos como mobilidade urbana e saneamento básico, de modo a tornar a cidade mais funcional e otimizada.

O planejamento urbano surgiu, no Brasil, como forma de combate a um problema sanitário, pois os espaços existentes eram decadentes e urbanisticamente desordenados, o que favorecia a disseminação de doenças infecto-contagiosas<sup>5</sup>.

Para que isso acontecesse, muitas moradias existentes, que estavam degradadas, tiveram que ser demolidas, de modo a ceder espaço para novos espaços urbanos que favorecessem a iluminação solar e a ventilação, ainda tendo em vista a questão sanitária. Nesse processo, a população que foi expulsa desses locais teve que se deslocar a espaços mais distantes e menos valorizados, em zonas periféricas, o que resultou no aumento da segregação socioespacial, a exemplo do Rio de Janeiro enquanto Distrito Federal<sup>6</sup>.

Atualmente, o planejamento urbano é tido como uma atividade contínua e complexa, visto que envolve vários aspectos a serem considerados. Nesse sentido disserta Larrain<sup>7</sup>:

<sup>2</sup> FERREIRA, A. B. de H. *Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*. 5. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

<sup>3</sup> BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Instrumentos de planejamento*. 2023. Disponível em: <https://antigo.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/planejamento-ambiental-e-territorial-urbano/instrumentos-de-planejamento.html>. Acesso em: 20 jan. 2023.

<sup>4</sup> LARRAIN, S. O. *Introducción a la planificación territorial*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Central, 2010.

<sup>5</sup> SANTOS, A. M. S. P. Planejamento Urbano: para quê e para quem? *Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 51-94, 2012.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 56 e 57.

<sup>7</sup> LARRAIN, *op. cit.*, p. 15.

Como se aprecia, la planificación es una actividad continua y compleja, pues involucra toda clase de desarrollo, aunque la territorial se concentra en aspectos específicos relacionados con el uso del suelo y las actividades humanas en los lugares donde éstas se desarrollan. Se relaciona con el medio ambiente, lo que no era muy corriente anteriormente y utiliza métodos científicos, aunque a veces sean algo crudos, junto con políticas que el ser humano manifiesta, a través de un esfuerzo consciente para que éstas tengan éxito en el tiempo. Es, por tanto, una secuencia de operaciones diseñadas en la actualidad para obtener el fin establecido de antemano y una anticipación de lo que podría ser el mañana, si todos los supuestos se cumplen. En esa forma se puede obtener un mejor nivel de desarrollo en el territorio, sin desconocer los aspectos económicos y sociales.

Noutras palavras, de acordo com o entendimento de Larrain transcrito acima, várias questões devem ser analisadas quando da elaboração e execução do planejamento urbano, tais como aspectos econômicos e sociais, o meio ambiente, e o uso do solo e atividades humanas relacionadas, o que implica na atuação de uma equipe inter e transdisciplinar de profissionais.

O planejamento urbano se dá através de ações sociais e ambientais, que evidenciam as melhorias necessárias, mas principalmente por meio de uma série de institutos jurídicos que devem ser coordenados, conectados e harmoniosos entre si, tais como Plano Diretor, Plano de Desenvolvimento Metropolitano, Leis de Zoneamento Ambiental, de Parcelamento, de Uso e Ocupação do Solo, Planos de Mobilidade Urbana, Plurianual, de Desenvolvimento Econômico, de Gestão de Resíduos Sólidos, de Habitação, etc. Algumas cidades podem não apresentar todos esses planos ou, ainda, apresentá-los com nomes diferentes, ocorrendo, em sua ausência, alguns impedimentos para a obtenção de recursos federais e estaduais específicos.

Esse conjunto de planos e instrumentos jurídicos possuem um viés: facilitar a vida da população, através da construção de um espaço urbano que articule os equipamentos sociais, visando sua sustentabilidade. Contudo, Fernandez<sup>8</sup> já considerava que há alguns desafios para se observar que derivam da própria natureza da cidade: a complexidade, a diversidade e a incerteza dos fenômenos urbanos.

Sobre a complexidade, o autor se refere ao “elevado nivel de complejidad de los procesos urbanos que tienen lugar dentro de sus límites y en su área de influencia más próxima”, o que acaba por dificultar as tarefas de análise e correta formulação de políticas. No que tange à diversidade, Fernandez entende que essa decorre “por las diferencias existentes en las características hincionales de cada ciudad y por la disparidad de agentes e intereses que interviene en cada una de ellas”, sendo que isso, de acordo com o autor, dificulta a obtenção de leis aplicadas a todo o universo urbano<sup>9</sup>.

Outrossim, o estudioso destaca que a última dificuldade é a da incerteza, pois “todo el que se enfrenta con la tarea de prever el futuro de una ciudad a quince o veinte años sufre impotente las limitaciones de las herramientas de prospectiva para despejar las brumas que esconden el futuro”<sup>10</sup>. Sendo assim, há uma certa dificuldade de prever o futuro de uma cidade.

<sup>8</sup> FERNANDEZ, J. M. *Planificación estratégica de ciudades*. Barcelona: Reverté, 2006.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 16 e 19

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 21.

Dessa forma, pode-se considerar que, atualmente, o planejamento urbano, no seu aspecto social, pode ser referido como conjunto de soluções para a construção de espaços urbanos que articulem os equipamentos sociais de modo a facilitar o deslocamento e a vida das pessoas. Desse modo, é um instrumento importantíssimo para construção de uma cidade mais articulada e cômoda a seus habitantes.

## 2 A INFLUÊNCIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL NA VIDA DE PESSOAS EM SITUAÇÃO DE VULNERABILIDADE SOCIAL EM TEMPOS NORMAIS E PANDÊMICOS

Não raramente, a vulnerabilidade é entendida em seu aspecto econômico. Entretanto, a vulnerabilidade social pode ser referente à inclusão, ou não, da população em relação a políticas públicas e aos serviços prestados<sup>11</sup>.

É cabível uma breve reflexão inicial sobre o caso narrado do deslocamento da população do Distrito Federal, comentado anteriormente. Segundo Santos,

No então Distrito Federal, a solução que a população de baixa renda encontrou foi deslocar-se em direção à periferia urbana ou ocupar os morros localizados próximo ao Centro da cidade, onde se concentravam os empregos. Esta estratégia resultou numa crescente segregação socioespacial que se acentuou diante da inexistência e/ou insuficiência de investimentos públicos que melhorassem as condições de reprodução social dessa população<sup>12</sup>.

Devido à condição sanitária daquela população, conforme mencionado, houve seu deslocamento para locais periféricos. Isso, por si só, não seria um problema, caso houvesse, já na época, um planejamento urbano que proporcionasse a integração dessa população com equipamentos sociais como escolas e uma malha viária adequada que os interligasse ao próprio centro da cidade, por exemplo. Isso poderia ser realizado com uma mobilidade urbana adequada, com “[...] a expansão da malha de transportes urbanos, como ocorreu em Paris”<sup>13</sup>.

Santos ainda se refere, no trecho citado, que parte dessa população buscou ocupar morros próximos ao centro da cidade, por conta da oferta de empregos. Sendo este o caso, o planejamento urbano deveria proporcionar acesso adequado dessas pessoas a saneamento e moradias em locais e situações adequados, que não encostas de morros.

Ou seja, no caso em análise, deveria ter sido adotado medidas para realocação dessa população em locais adequados, além de ser realizado um planejamento urbano, em seus diversos aspectos, de modo a garantir a integração dessas pessoas, e não sua segregação, como de fato ocorreu.

Um primeiro exemplo<sup>14</sup> a ser explorado: imagine-se uma família monoparental (isto é, composta por apenas um dos genitores e seus filhos) que resida em um bairro/favela na zona periférica da cidade, distante do centro urbano. A mãe, que necessita manter o lar, tem que

<sup>11</sup> TOROSSIAN, Sandra D.; RIVERO, Nelson E. Políticas públicas e modos de viver: a produção de sentidos sobre a vulnerabilidade. In: CRUZ, L. R. da; GUARESCHI, N. (Org.). *Políticas públicas e assistência social: diálogo com as práticas psicológicas*. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

<sup>12</sup> SANTOS, *op. cit.*, p. 57.

<sup>13</sup> SANTOS, *op. cit.*, p. 58.

<sup>14</sup> Esse exemplo é hipotético, embora seja a realidade de muitos lares brasileiros. Em verdade, no CENSO do IBGE de 2010, constatou-se que haviam em nosso país 9.253.937 núcleos familiares no quesito “responsável sem cônjuge, com filho(s)”, isto é, famílias monoparentais.

se deslocar até o seu local de trabalho no centro ou, muitas vezes, a bairros ainda mais distantes. Os filhos, em idade escolar, necessitam ir até a escola, que normalmente não é integral.

Sendo assim, pode-se dizer que o tempo de deslocamento dessa mãe é de suma importância ao se considerar que é a responsável por seus filhos. Quanto mais tempo despender em seu deslocamento mais seus filhos terão que permanecer sozinhos, se não existir uma eficiente política pública. Havendo incompatibilidade de horários, as crianças terão que se deslocar sozinhas na ida ou volta da escola. Dependendo de sua distância, os infantes estão mais vulneráveis à insegurança ou mais propensos à evasão escolar. Isto sem contar na hipótese de qualquer auxílio de parentes ou amigos que habitem nas proximidades.

E é nesse sentido que se verifica que a mobilidade urbana também importa para as crianças, no viés do seu deslocamento, por vezes sozinhas. A questão se torna mais importante ainda ao se considerar que a mobilidade urbana afeta até mesmo o sentido de pertencimento e identidade territorial das pessoas:

Una ciudad fragmentada, desconectada y con una periferia desprovista de servicios urbanos genera graves problemas para la implementación de servicios de transporte público, afecta el sentido de pertenencia e identidad territorial, e incrementa la inseguridad urbana<sup>15</sup>.

Toma-se agora outro exemplo, porém desta vez real: Carlos, de 9 anos, morador do Distrito Federal, acorda às 5 da manhã para ir à escola que frequenta, distante cerca de 21,5 km. A viagem de ida à escola leva cerca de 1 hora e 30 minutos de ônibus. O transporte passa por 49 paradas até chegar ao ponto de destino de Carlos, sendo que o menino já chegou a se distrair e passar do ponto em que deveria desembarcar<sup>16</sup>.

Na pesquisa realizada<sup>17</sup> por Müller, Monasterio e Dutra, constatou-se que 26% das crianças viajam mais de 25 km para a escola, ou seja, percorrem 50 km diários. Dessa forma, verifica-se que o planejamento urbano interfere na vida tanto de adultos quanto de crianças e é possível chegar a uma constatação: o planejamento urbano possui influência no dia-a-dia de pessoas em situação de vulnerabilidade social. Explica-se.

Ainda tendo em vista a cidade de Brasília, destaca-se um caso que ocorreu em 2017: um menino de 8 anos desmaiou na escola, devido à fome. Na época, sua professora afirmou que outros quatro alunos da mesma turma também passavam pela mesma situação, sendo preciso lhes dar frutas obtidas na cantina da escola, para tentar “enganar o estômago”, visto que o lanche era servido apenas às 15 horas e 30 min<sup>18</sup>.

Os autores narram que a família possuía condições bem limitadas, visto que a mãe estava desempregada e vivia com os seis filhos, não contando com o apoio do pai das crianças.

<sup>15</sup> SEGOVIA, O.; RICO, M. N. ¿Cómo vivimos la ciudad?: hacia un nuevo paradigma urbano para la igualdad de género. In: SEGOVIA, Olga; RICO, María Nieves (org.). *¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, 2017, p. 49.

<sup>16</sup> MÜLLER, F.; MONASTERIO, L. M.; DUTRA, C. P. R. Por que tão longe?: mobilidade de crianças e estrutura urbana no Distrito Federal. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 20, n. 42, p. 577-598, ago. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2018-4213>.

<sup>17</sup> A pesquisa foi realizada, pelos autores, em duas instituições educacionais públicas situadas no Plano Piloto de Brasília (um Centro de Educação Infantil e uma Escola-Classe).

<sup>18</sup> RODRIGUES, R. G.; BARRETO, R. Criança de 8 anos desmaia de fome em escola pública no Cruzeiro. *Correio Braziliense*, Brasília, 17 nov. 2017. Disponível em: [http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/eu-estudante/ultimasnoticias\\_geral/63,104,63,78/2017/11/17/ensino\\_educacaobasica\\_interna,641763/crianca-de-8-anos-desmaia-de-fome-em-escola-no-cruzeiro.shtml](http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/eu-estudante/ultimasnoticias_geral/63,104,63,78/2017/11/17/ensino_educacaobasica_interna,641763/crianca-de-8-anos-desmaia-de-fome-em-escola-no-cruzeiro.shtml). Acesso em: 20 jan. 2023.

O menino estudava em outro bairro, a 30 km de distância, sendo que a Secretaria de Educação fornecia ônibus escolares, que percorriam o trajeto em 2 horas. Por conta da distância, o menino saía de seu bairro às 11 horas, chegava às 13 horas no colégio e o lanche era apenas servido às 15 horas e 30 minutos. Ou seja, ele ficava cerca de 5 horas sem comer.

É indiscutível que, em pleno século XXI, a desigualdade econômica refletida territorialmente ainda é realidade não só do Brasil, mas também da América Latina e Caribe. Segovia e Rico, citando o Panorama Social da América Latina de 2016, informam que isso resulta da distribuição desigual de renda:

En América Latina y el Caribe persisten graves desigualdades territoriales que, en gran parte, son producto de una inequitativa distribución de los ingresos entre sus habitantes y de la exclusión de vastos sectores de la ciudadanía de los servicios públicos básicos. La brecha existente se traduce en grandes inequidades de acceso a mejores empleos, salarios y protección social, a oportunidades educativas y recreativas, y a una vivienda digna<sup>19</sup>.

Sendo assim, é nesse panorama de vulnerabilidade social e familiar, como os casos comentados, que se destaca a necessidade de um planejamento urbano adequado, de modo a otimizar o tempo de deslocamento, por exemplo. Ou melhor, um planejamento municipal que crie soluções adequadas a cada realidade social, podendo ser escolas mais próximas ou uma mobilidade de forma mais ágil e eficiente, de modo a evitar o transtorno do deslocamento por longas distâncias para acessar os serviços e equipamentos sociais. E é neste viés que se justificam políticas públicas que sejam conectadas e coordenadas, abrangendo múltiplos aspectos, inclusive o planejamento urbanístico.

Ainda no viés da vulnerabilidade social, mister destacar um dos aspectos que mais tem importância no planejamento urbano: a questão de saneamento básico.

O saneamento básico é definido pela Lei nº 11.445, de 2007, como sendo o “conjunto de serviços públicos de abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos e drenagem e manejo das águas pluviais urbanas” (art. 3º, inc. I da lei).

No Brasil, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em 2017 haviam 22 municípios sem rede de distribuição de água em nosso país e 2.211 municípios sem rede de esgotamento sanitário adequado<sup>20</sup>. Segundo pesquisa realizada pelo Painel Saneamento Brasil, em 2018, 16,4% da população não possuía acesso à água e 46,9% da população não tinha coleta de esgoto<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> SEGOVIA, O.; RICO, M. N., *ibidem*.

<sup>20</sup> BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Pesquisa nacional de saneamento básico*. 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/pesquisa/30/30051>. Acesso em: 01 nov. 2022.

<sup>21</sup> PAINEL SANEAMENTO BRASIL. *Indicadores por ano – 2018*. Disponível em: <https://www.painelsaneamento.org.br/explore/ano?SE%5Ba%5D=2018>. Acesso em: 30 set. 2022.

É sabido que grande parte da população que não possui acesso ao esgotamento sanitário reside em áreas de vulnerabilidade social, em assentamentos irregulares ou aglomerados subnormais<sup>22</sup>, sendo que no Brasil, em 2010, havia 6.329 aglomerados subnormais<sup>23</sup>.

O relatório da pesquisa referente ao Estado de São Paulo<sup>24</sup> concluiu que 11% da população da Região Metropolitana de São Paulo vive em aglomerados subnormais. Aderiram à pesquisa 13 municípios paulistas que, juntos, possuem 2.838 assentamentos irregulares, com população estimada de 2.578.711 habitantes, o que representa, em média, 909 habitantes por assentamento irregular. De acordo com a pesquisa, apenas 492 dos 2.838 assentamentos são atendidos por rede de abastecimento de água do prestador de serviço. Ou seja, nestes assentamentos irregulares os serviços públicos de saneamento básico são praticamente inexistentes.

É evidente, dessa forma, que é necessário que haja um planejamento urbano adequado, de modo a garantir a toda a população, mesmo a que vive em assentamentos irregulares, o acesso ao saneamento básico.<sup>25</sup> É neste sentido que o marco regulatório do saneamento básico (Lei nº 11.445/2007) determina, de acordo com o seu art. 9º, que “O titular dos serviços formulará a respectiva política pública de saneamento básico, devendo, para tanto: I - elaborar os planos de saneamento básico, nos termos desta Lei”.<sup>26</sup> Esse plano, por sua vez, deve ser realizado de acordo e considerando o respectivo planejamento urbano, eis que a interpretação se deve a uma atribuição de sentido a partir do conjunto de leis que regulamentam a matéria.

Essa situação ganha ainda mais destaque ao se considerar o recente cenário pandêmico, causado pelo novo coronavírus (COVID-19). Isto porque, com a pandemia, uma das formas mais eficazes de prevenir o contágio da doença é o simples ato de lavar as mãos com água e sabão. Todavia, essa forma de prevenção encontra dificuldade ao ter em vista os dados do saneamento no Brasil, uma vez que as medidas de prevenção não observam as peculiaridades das favelas<sup>27</sup>. Ora, como a população dos 2.346 assentamentos não atendidos por rede de abastecimento de água em São Paulo irá lavar as mãos? Ou fazer a limpeza e desinfecção de sua casa? Ou lavar as roupas assim que chega da rua?

<sup>22</sup> De acordo com o IBGE (*apud* INSTITUTO TRATA BRASIL, REINFRA CONSULTORIA e COORDENAÇÃO DE SANEAMENTO BÁSICO DA OAB), assentamentos irregulares ou aglomerados subnormais são “o conjunto de, no mínimo, 51 unidades habitacionais (barracos, casas etc.) carentes, em sua maioria de serviços públicos essenciais, ocupando ou tendo ocupado, até período recente, terreno de propriedade alheia (pública ou particular) e estando dispostos, em geral, de forma desordenada e densa”.

<sup>23</sup> INSTITUTO TRATA BRASIL; REINFRA CONSULTORIA; COORDENAÇÃO DE SANEAMENTO BÁSICO DA OAB. *Pesquisa Saneamento Básico em Áreas Irregulares*: Relatório Brasil. São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/datafiles/estudos/areas-irregulares/volume2/relatorio-completo-areas-irregulares.pdf>. Acesso em: 30 set. 2022.

<sup>24</sup> INSTITUTO TRATA BRASIL; REINFRA CONSULTORIA; COORDENAÇÃO DE SANEAMENTO BÁSICO DA OAB. *Pesquisa Saneamento Básico em Áreas Irregulares do Estado de São Paulo*. São Paulo, 2015. Disponível em: [http://www.tratabrasil.org.br/datafiles/estudos/areas-irregulares/Areas-Irregulares-Sao-Paulo-vf-24\\_11-16h.pdf](http://www.tratabrasil.org.br/datafiles/estudos/areas-irregulares/Areas-Irregulares-Sao-Paulo-vf-24_11-16h.pdf). Acesso em: 30 set. 2022.

<sup>25</sup> Daí a importância de instrumentos de política pública como o REURB, previsto na Lei n. 13.465/2017, que se trata do conjunto de medidas jurídicas, urbanísticas, ambientais e sociais destinadas à incorporação dos núcleos urbanos informais ao ordenamento territorial urbano e à titulação de seus ocupantes.

<sup>26</sup> O art. 19 da mesma lei é que especifica quais são os requisitos deste plano.

<sup>27</sup> FERREIRA, L. 'Somos excluídos': prevenção ao corona 'esquece' favelas sem saneamento. *UOL Notícias*, São Paulo, 17 mar. 2020. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2020/03/17/somos-excluidos-prevencao-ao-corona-esquece-favelas-sem-saneamento.htm>. Acesso em: 05 jun. 2023.



Para além do saneamento básico, a população socialmente vulnerável enfrenta ainda mais vulnerabilidade em tempos pandêmicos, englobando outros aspectos. O próprio isolamento social, também proposto como forma de prevenção, se torna dificultado nessas comunidades. Como já dito acima, a média de habitantes por assentamento irregular nos 13 municípios paulistas é de 909 pessoas. Além disso, as favelas e outros aglomerados de baixa renda costumam ter domicílios superlotados, sem saneamento, água e infraestrutura habitacional adequados, o que acaba por dificultar o distanciamento social<sup>28</sup>.

Ademais, há também para ser pensada a questão da mobilidade urbana. A população que reside em áreas periféricas tende a utilizar mais o transporte público para seu deslocamento por conta da vulnerabilidade financeira e distância dos equipamentos sociais.

Nesta senda, tendo em vista o cenário pandêmico atual, vê-se que o uso do transporte público pode ser um problema ao distanciamento social, especialmente ao se considerar a diminuição na frota de ônibus, por exemplo, durante esse período, o que acaba por gerar superlotação. Isso ocorreu em Curitiba, onde pessoas que utilizavam o transporte coletivo daquela Região Metropolitana reclamaram da superlotação e aglomeração de passageiros em meio a pandemia, devido a redução da frota dos ônibus<sup>29</sup>.

Por todo o exposto acima, é possível constatar que o planejamento urbano de uma cidade possui grande relevância na vida de pessoas em situação de (hiper)vulnerabilidade social. Torna-se visível que o fato de recursos básicos não estarem igualmente disponíveis para comunidades com condições de vida e trabalho desfavoráveis<sup>30</sup> afeta diretamente essa população, principalmente em tempos pandêmicos.

Por conta disso, “somente uma combinação equilibrada de diferentes medidas direcionadas às comunidades vulneráveis pode evitar mortes e limitar a superutilização do sistema de saúde”<sup>31</sup>, de modo que se faz necessário que a Administração Pública, por meio do planejamento urbano, preveja medidas adequadas às pessoas em situação de vulnerabilidade.

### 3 ESTUDO DE CASO: O PLANEJAMENTO URBANO DE CASCAVEL

Estabelecemos que o planejamento municipal é de grande relevância para o meio urbano e para as vidas de seus habitantes, por ser um instrumento importante para diversos aspectos do município. Dessa maneira, o planejamento deve ser inteligente e viável. Sendo assim, analisaremos o planejamento urbano da cidade de Cascavel, Paraná.

A legislação do Município de Cascavel é composta por diversos institutos jurídicos, tais como Lei Orgânica, Plano Diretor, Código Tributário, Código Municipal de Saúde, Código de Obras, Plano Municipal de Educação, Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, entre outros.

<sup>28</sup> PEROSA, G. S.; LEITE, C. K. S.; FONSECA, F. C. P.; LEBARON, F. Patologias sociais na metrópole de São Paulo: análise socioespacial de indicadores nas subprefeituras. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 50, n. 4, p. 635-658, ago. 2016. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7612151585>.

<sup>29</sup> PARANÁ PORTAL. Passageiros reclamam de superlotação após redução da frota de ônibus em Curitiba e RMC. *Paraná Portal*, Curitiba, 20 mar. 2020. Disponível em: <https://paranaportal.uol.com.br/cidades/reducao-frota-ônibus-curitiba-regiao-metropolitana-coronavirus/>. Acesso em: 01 out. 2022.

<sup>30</sup> KHALIDI, J. R. Inequality Affects the Covid-19 Pandemic. *Khazanah Research Institute*, Kuala Lumpur, 30 mar. 2020. Disponível em: [http://www.krinstitute.org/assets/contentMS/img/template/editor/20200330\\_Articles\\_Covid\\_Inequality\\_v9.pdf](http://www.krinstitute.org/assets/contentMS/img/template/editor/20200330_Articles_Covid_Inequality_v9.pdf). Acesso em: 07 mar. 2023.

<sup>31</sup> RODRIGUES, V. P. *et al.* Respostas à pandemia em comunidades vulneráveis: uma abordagem de simulação. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 54, n. 4, p. 1111-1122, jul – ago. 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/0034-761220200250>.

A Lei Orgânica do Município de Cascavel foi promulgada em 1990, tendo como propósito a garantia do exercício “dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça, visando a construção a nível municipal de uma sociedade mais justa, fraterna e democrática”, conforme redação do seu preâmbulo, garantindo o auxílio e participação da comunidade nesse sentido.

No ano de 2017, o Plano Diretor de Cascavel, de 2006, foi alterado pela lei complementar nº 91, que está em vigência e estabelece “diretrizes para o desenvolvimento da cidade e das sedes dos demais distritos administrativos e, dá outras providências relativas ao planejamento e à gestão do território do município”.

Além da Lei Orgânica e do Plano Diretor, instrumentos essenciais a toda cidade, para os fins deste trabalho, se destaca que o município de Cascavel conta com o Plano Municipal de Saneamento Básico, instituído pela Lei nº 6.311, de 2013. Consta no seu art. 1º, *caput*, que o Plano Municipal tem como objetivo

melhorar a qualidade sanitária pública e a manutenção do meio ambiente equilibrado na busca do desenvolvimento sustentável e fornecendo as diretrizes ao poder público e a população para a defesa, conservação e recuperação da qualidade e salubridade ambiental, cabendo a todos o direito de exigir a adoção de medidas nesse sentido.

De fato, conforme notícia veiculada no site da SANEPAR (Companhia de Saneamento do Paraná), Cascavel se destacou no ranking de saneamento da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (ABES), que foi divulgado em junho de 2020. De acordo com a notícia, “dos 500 pontos possíveis no indicador, Cascavel obteve 498,98, ficando na 11ª colocação”. Por fim, a notícia destaca que

Cascavel tem sido destaque também nas pesquisas do Trata Brasil mantendo-se entre as sete mais bem colocadas de todo o país em abastecimento de água e coleta e tratamento de esgoto. A área urbana dispõe de 100% de cobertura com a rede de distribuição de água e mais de 98% de cobertura com a rede coletora de esgoto<sup>32</sup> e <sup>33</sup>.

Ademais, o Instituto Trata Brasil informa que o município “aparece na 7ª posição no Ranking do Saneamento Básico de 2020 com foco nas 100 maiores cidades do Brasil, e é um dos municípios com maior evolução no índice de esgoto tratado sobre água consumida”<sup>34</sup>.

Desse modo, verifica-se que o saneamento básico, em Cascavel, é realidade em quase toda a população urbana, o que demonstra o sucesso do Plano Municipal e da parceria entre o município e a empresa de saneamento paranaense, que atua na cidade.

Outrossim, importante instrumento de planejamento urbano foi criado em 2017, por meio da lei municipal nº 6791, qual seja, o Instituto de Planejamento de Cascavel (IPC), uma

<sup>32</sup> Inobstante tal informação, há algumas críticas em questões pontuais pelo prefeito do município, Leonaldo Paranhos, relacionadas ao desabastecimento da cidade, como destacado, por exemplo, na notícia a seguir: <https://cgn.inf.br/noticia/391436/paranhos-mostra-indignacao-com-desabastecimento-as-pessoas-estao-ha-48-horas-sem-agua>. Acesso em: 30 jan. 2023.

<sup>33</sup> ESTADO DO PARANÁ. SANEPAR. *No Oeste do PR, Cascavel e Foz se destacam em ranking de saneamento*. Curitiba, 09 jun. 2020. Disponível em: <http://site.sanepar.com.br/noticias/no-oeste-do-pr-cascavel-e-foz-se-destacam-em-ranking-de-saneamento>. Acesso em: 06 out. 2022.

<sup>34</sup> INSTITUTO TRATA BRASIL. *Cascavel*. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/cascavel-mostra-grande-evolucao-no-saneamento-basico>. Acesso em: 06 out. 2022.

autarquia municipal e pessoa jurídica de direito público, sem fins lucrativos, com autonomia técnica, administrativa e financeira.

O objetivo do IPC é o estabelecimento de estratégias de planejamento urbano baseado no Plano Diretor de Cascavel, “com vistas ao desenvolvimento estruturado e sustentável do município a partir de procedimentos inovativos e tecnológicos, com atuação no curto, médio e longo prazo”. O Instituto atua em 5 setores, sendo eles: geoprocessamento, licenciamento, planos e programas, projetos e administrativo e financeiro<sup>35</sup>.

Recentemente, o IPC passou a trabalhar na atualização do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, importante instrumento no planejamento municipal. O antigo, chamado de Plano Municipal Viário e de Transportes de Cascavel, foi sancionado em 2012 e perderá a vigência em 2022.<sup>36</sup>

O novo plano, chamado de PlanMob, objetiva “estimular a mobilidade e a acessibilidade de forma equitativa e priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente” e viabiliza “os meios para transformação desejada a partir de metas, ações estratégicas e recursos materiais e humanos”<sup>37</sup>.

O PlanMob, que deveria ser desenvolvido em 18 meses está dividido em 5 fases: mobilização inicial; pesquisas e levantamentos; diagnóstico e prognóstico; formulação de análises e propostas; e, por fim, consolidação do plano. Na data da consulta ao site, o PlanMob ainda se encontrava na primeira fase, com oficinas públicas, a serem realizadas nos bairros e distritos, agendadas desde o mês de outubro de 2020<sup>38</sup>.

Atualmente, a empresa responsável por gerenciar e fiscalizar o Transporte Coletivo Urbano de Cascavel é a Transitar, Autarquia Municipal de Mobilidade, Trânsito e Cidadania, criada em 2019 pela Lei nº 7.023. A Transitar teve a finalidade de substituir a CETTRANS - Companhia de Engenharia de Transporte e Trânsito, Empresa Pública Municipal independente de caráter privado que antigamente era responsável por essa questão.

Em 2014, quando o transporte coletivo ainda era gerenciado pela CETTRANS, havia uma frota composta por 154 ônibus, todos com acessibilidade, de duas empresas distintas, que operavam 54 linhas com mais de 1.000 pontos de ônibus e 3 terminais de transbordo<sup>39</sup>.

Por outro lado, de acordo com dados do DETRAN, constantes no site da CETTRANS, no ano de 2019 a frota de veículos cadastrados no município de Cascavel era de 238.367. Em 10 anos, houve um acréscimo de quase 100.000 veículos cadastrados, visto que a frota de veículos em 2009 era de 145.215<sup>40</sup>. Esses dados revelam a tendência nacional de priorizar os veículos pessoais para a mobilidade urbana via concessão de crédito aos consumidores.

O elevado número de veículos particulares pode ser explicado pelos ensinamentos de Roxama Kreimer, que afirma que o automóvel possui uma função simbólica na cultura contemporânea, relatando ela que “pese a su carácter mortífero, el automóvil es un objeto de

<sup>35</sup> INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL. Sobre nós. 2022. Disponível em: <http://www.ipc.cascavel.pr.gov.br/conheca-o-ipc>. Acesso em: 05 out. 2022.

<sup>36</sup> Isto porque, de acordo com o art. 24, XI da lei nº 12.587/2012, o Plano de Mobilidade Urbana deve ser revisado e atualizado em prazo não superior a 10 (dez) anos.

<sup>37</sup> INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL. PlanMob. 2022. Disponível em: <https://ipcvel.wixsite.com/website/planmob>. Acesso em: 05 out. 2022.

<sup>38</sup> *Idem*.

<sup>39</sup> MUNICÍPIO DE CASCAVEL. CETTRANS. *Transporte coletivo*. 2014. Disponível em: <http://www.cettrans.com.br/transporte-coletivo.php>. Acesso em: 06 out. 2022.

<sup>40</sup> MUNICÍPIO DE CASCAVEL. CETTRANS. *Frota de Veículos em Cascavel*. 2022. Disponível em: <https://www.cettrans.com.br/subpagina.php?id=15>. Acesso em: 06 out. 2022.

culto, un objeto sagrado, um verdadeiro fetiche de metal sobre rodas”. Além disso, para Kreimer, o veículo pode ser considerado “instrumento emblemático del capitalismo y de la sociedad industrial”<sup>41</sup>. Ademais, conforme informação no site da CETTRANS<sup>42</sup>, o valor da passagem de ônibus circular em Cascavel era de R\$4,50 em 2022<sup>43</sup>, o que pode acarretar na diminuição do uso desse meio de transporte em favor de veículos particulares.

Nesse sentido, tendo em vista os números evidenciados e considerando que, de acordo com o IBGE<sup>44</sup>, a população do município no último censo (em 2010) era de 286.205 habitantes, sendo a população estimada para o ano de 2022 de 336.073 pessoas, se verifica que a mobilidade deixa a desejar. Isto porque a mobilidade urbana diz respeito à qualidade da possibilidade de deslocamento em que a utilização do transporte público se torna mais desejável ante a desnecessidade de vagas de estacionamento, por exemplo, além da baixa emissão de gases de efeito estufa, em que o transporte ocupa uma importante fatia do total emitido, e não ao número de veículos nas ruas. Inclusive, Enrique Peñalosa<sup>45</sup> diz que “uma boa cidade não é aquela onde os pobres andam de carro, mas aquela onde os ricos usam o transporte público”<sup>46</sup>.

Contudo, no caso em concreto, comparando os números de frotas de ônibus e veículos no município de Cascavel com a população estimada da cidade para 2020, verifica-se que há 2.158 pessoas para cada ônibus, ao passo em que há menos de um veículo pessoal<sup>47</sup> por pessoa (0,71). Ou seja, manter esse alto número de veículos particulares em detrimento do transporte público pode impedir que haja o desenvolvimento de uma cidade mais sustentável e com menos emissão de gases poluentes.

Sendo assim, vislumbra-se ser imperioso que haja uma reformulação da mobilidade em Cascavel, visto que “la integración entre el transporte público y los usos del suelo es una de las iniciativas estratégicas más importantes para el desarrollo de un futuro urbano más sostenible”<sup>48</sup>. Noutras palavras, mister que haja uma melhor integração entre o transporte público e os usos do solo, visando um desenvolvimento urbano mais sustentável. Para além do uso do transporte público via ônibus, apresenta-se outras alternativas:

Dado que la gran mayoría del crecimiento urbano se proyecta para las ciudades con menos de medio millón de habitantes, una forma de DOT basada en buses, acompañada con una infraestructura de alta calidad para peatones y ciclistas, puede ser

<sup>41</sup> KREIMER, R. *La tiranía del automóvil*. Buenos Aires: Anarres, 2006.

<sup>42</sup> CETTRANS. Tarifas. 2020b. Disponível em: <http://www.cettrans.com.br/transporte-coletivo.php>. Acesso em: 07 out. 2020.

<sup>43</sup> Vigência 23/05/2022, decreto nº 16.841/22. Pesquisa em 07 de outubro de 2022.

<sup>44</sup> BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cascavel*. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cascavel/panorama>. Acesso em: 06 out. 2022.

<sup>45</sup> Ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa ficou conhecido por transformar a capital da Colômbia em cidade modelo em transporte cicloviário na América Latina entre os anos de 1998 e 2001 (THE CITY FIX BRASIL. Entrevista com Enrique Peñalosa: a cidade que queremos. *TheCityFix Brasil*, Porto Alegre, 02 mar. 2015. Disponível em: <https://www.thecityfixbrasil.org/2015/03/02/entrevista-com-enrique-penalosa-a-cidade-que-queremos/>. Acesso em: 07 out. 2022.)

<sup>46</sup> PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro. *Revista Econômica*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 2, p. 23-50, dez. 2013.

<sup>47</sup> Automóvel (carro), caminhão, caminhão trator, caminhonete, camioneta, ciclomotor, microônibus, motocicleta, motoneta, motor-casa, ônibus, reboque, semi-reboque, side-car, trator esteira, trator rodas, trator misto, triciclo e utilitário.

<sup>48</sup> SUZUKI, H.; CERVERO, R.; IUCHI, K. *Transformando las ciudades con el transporte público: integración del transporte público y el uso del suelo para un desarrollo urbano sostenible*. Bogotá: Universidad de los Andes, Ediciones Uniandes: Findeter; Washington, D. C.: World Bank, 2014.

apropriada en muchos lugares. Muchas ciudades en el mundo en desarrollo tienen los requisitos necesarios para que las inversiones en ferrocarriles y en BRT desencadenen cambios significativos en el uso del suelo, incluyendo un crecimiento rápido, el aumento de los ingresos reales y niveles más altos de motorización y congestión. También son necesarios la planeación y la zonificación de apoyo, el apalancamiento y la distribución de riesgos por parte del sector público y la capacidad para manejar los cambios del uso del suelo que se generan por las inversiones en la infraestructura del transporte<sup>49</sup>.

Sobre caso prático em análise, destaca-se que Cascavel não possui, até o momento, transporte público via trens, metrô e/ou BRT. Inclusive, não há sequer previsão ou proposta de inclusão desses meios de transporte no município, muito menos a definição de projeto de eventual área em que ligue a cidade com outras da região, como Toledo ou Foz do Iguaçu, distantes cerca de 50 e 150 quilômetros respectivamente.

Pelo exposto, vislumbra-se que é necessário haver uma melhor integração entre o transporte público e transportes alternativos, como bicicletas, e o uso e edificação racionais do solo urbano em Cascavel, visando um desenvolvimento urbano mais sustentável.

#### 4 O PLANEJAMENTO URBANO DE CASCAVEL E SUA ATENÇÃO À VULNERABILIDADE SOCIAL EM TEMPOS PANDEMICOS

Como não poderia deixar de ser, desde fevereiro de 2020, o município de Cascavel tem tomado medidas para o enfrentamento da pandemia causada pela COVID-19. Pode-se dizer que a primeira delas foi a ativação do COE – Centro de Operações Emergenciais, em 26 de fevereiro, através de portaria interna da Secretaria de Saúde do município, de nº 158/GS/SESAU<sup>50</sup>.

Além disso, no mês março de 2020, o município adotou medidas preventivas ao enfrentamento da COVID-19, através de diversos decretos. Cita-se o Decreto nº 15.313, de 19 de março de 2020, que determinou a suspensão das aulas, o fechamento do comércio por 15 dias e a suspensão do transporte coletivo pelo mesmo período, entre outras diligências.

Embora diversas ações diferentes tenham sido tomadas no combate ao coronavírus, o que aqui nos interessa é a análise de eventuais medidas tomadas que digam respeito à população vulnerável.

Uma importante medida adotada pelo Município de Cascavel, pela Secretaria Municipal de Assistência Social - SEASO, foi a criação do Plano de Contingenciamento da Secretaria Municipal de Assistência Social de Cascavel/PR. O objetivo geral do Plano, que teve início em 20 de março de 2020 e será desativado quando houver a declaração do encerramento da situação de calamidade, é a instituição de medidas temporárias para enfrentamento da pandemia no âmbito do Sistema Único de Assistência Social – SUAS, de modo a reduzir a incidência e a interrupção da transmissão local do vírus e evitar a desproteção a usuários do SUAS<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> *Idem*.

<sup>50</sup> SANTOS, S. Cascavel ativa Centro de Operações de Emergências para enfrentamento do coronavírus. *O Paraná*, Cascavel, 27 fev. 2020. Disponível em: <https://oparana.com.br/noticia/cascavel-ativa-centro-de-operacoes-de-emergencias-para-enfrentamento-do-coronavirus/>. Acesso em: 26 jan. 2023.

<sup>51</sup> MUNICÍPIO DE CASCAVEL. SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL. Plano de Contingenciamento da Secretaria Municipal de Assistência Social de Cascavel/PR diante da pandemia da doença pela Sars-Cov-2 (COVID-19). Cascavel, jul. 2020. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&ajaxPrevent=15953419208>

A partir da data de 24 de março de 2020, a Secretaria Municipal de Assistência Social passou a atender famílias em situação de vulnerabilidade social, agravada pela pandemia de COVID-19, por meio do Benefício Eventual de Auxílio Alimentação, através de cestas básicas (SEASO, 2020b, p. 1). De acordo com informações constantes no Plano de Contingenciamento, após o início da ação, houve aumento de 442% na concessão de cestas básicas, que passou de 760 no período de 20 de fevereiro a 19 de março de 2020 para 4.120 no período de 24 de março a 24 de abril de 2020<sup>52</sup>.

Ademais, a SEASO ainda organizou a Unidade de Acolhimento Provisório/Pandemia Coronavírus, objetivando dar suporte às Unidades de Acolhimento Institucional para Adolescentes, Família Acolhedora 1, 2 e 3 e Recanto da Criança. Embora se utilize essa nomenclatura, em verdade “não se trata de um novo serviço ou unidade acolhimento, é apenas um espaço para cuidados e atenção às orientações sanitárias”<sup>53</sup>, que se manterá pelo tempo em que durar a pandemia.

Na prática, de acordo com informações da Secretaria referida, o público citado é recebido no local para higienização pessoal “por meio de banho e troca das roupas, uso de máscara, álcool em gel constante”<sup>54</sup>. Além disso, a equipe responsável monitora o aparecimento de sintomas do coronavírus no público-alvo. Outrossim, a Unidade de Acolhimento é destinada a “usuários que estejam em acolhimento e apresentam sintoma ou confirmação de COVID-19 e necessitem de isolamento, em especial aqueles que estão em acolhimento institucional”, existindo no local um quarto próprio para pessoas que demandem de isolamento<sup>55</sup>.

Está previsto no Plano de Contingenciamento também a licitação de vagas de hospedagem para usuários do SUAS que necessitem de isolamento por suspeita e/ou por contágio de coronavírus, pois, de acordo com a SEASO, “é preciso providenciar espaços adequados ao uso dos acolhidos infectados ou com suspeita de infecção pelo coronavírus, como medida de isolamento social com a garantia de suporte e cuidados para uma adequada recuperação”<sup>56</sup>. Para tanto, ficou estabelecido que seria utilizado serviço de hospedagem para esses casos, com isolamento imediato, até que o acolhido possa retornar à Unidade de Acolhimento.

A Secretaria Municipal de Assistência Social de Cascavel ainda prevê outras ações através do Plano de Contingenciamento, tais como a aquisição de equipamentos de proteção individual para trabalhadores, ampliação da aquisição de marmitta e de materiais de higiene pessoal e limpeza, entre outras.

Diante disso, verifica-se a existência de positivos instrumentos de planejamento urbano no município de Cascavel, referente à assistência social durante o período pandêmico, de modo que é possível considerar que o governo local desempenhou bem seu papel na ajuda às pessoas em situação de vulnerabilidade social.

96&file=453F91D863E5556FB96BA728A210F910878164F0&sistema=WPO&classe=UploadMidia. Acesso em: 26 jan. 2023.

<sup>52</sup> MUNICÍPIO DE CASCAVEL, *ibidem*, p. 10.

<sup>53</sup> MUNICÍPIO DE CASCAVEL. SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL. *Informações sobre novas ações ou ampliação de ações existentes relacionados ao enfrentamento da crise decorrente da pandemia de coronavírus-COVID-19*. Cascavel, 2020. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&ajaxPrevent=1595341976081&file=E6D95A49666AE6A031FC2FB53F0890C00C5E6C7E&sistema=WPO&classe=UploadMidia>. Acesso em: 26 jan. 2023.

<sup>54</sup> MUNICÍPIO DE CASCAVEL, *ibidem*, p. 3.

<sup>55</sup> SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, *idem*.

<sup>56</sup> SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, *op. cit.*, p. 11.

Por outro lado, em que pese o planejamento municipal de Cascavel aborde questões de assistência social nesse período, há outros aspectos a serem analisados. Uma questão que gerou divergência é a suspensão das aulas presenciais e CMEIs da rede pública municipal, através do Decreto municipal nº 15.313/2020 desde 20.03.2020 até 22.07.2021.

Isto porque, de um lado existe o aspecto positivo de suspender as aulas, qual seja, ser dificultada a transmissão do vírus entre os educandos e os educadores. Para ilustrar isso cita-se Gallas<sup>57</sup>, que registrou que um dos maiores surtos da doença na Nova Zelândia ocorreu no mês de março de 2020 em uma escola, com 96 casos relacionados, sendo que o surto teria se iniciado com um professor contaminado que teria passado o vírus aos outros frequentadores do local.

Todavia, também existem aspectos negativos, visto que impossibilita a população mais vulnerável de trabalhar. Imaginemos um caso de uma família que não teve acesso ao Auxílio Emergencial<sup>58</sup> por algum motivo e seus membros precisam trabalhar para sobreviver, como ficariam as crianças? Ora, as crianças necessitam da escola, que deve ser considerado um ambiente seguro, visto que ficarem sozinhas em casa não o é. Na falta de um auxílio emergencial digno, o Estado deve prover condições dignas e salubres para uma parcela considerada vulnerável da sociedade. Exatamente para evitar essas situações é que é necessária uma maior atenção a essas populações no período pandêmico.

Outra questão a ser considerada é a mobilidade urbana. Por meio do Decreto nº 15.313/2020, houve a suspensão do Transporte Coletivo de Passageiros no período de 21 de março de 2020 a 05 de abril de 2020. Todavia, no período era garantido serviço suficiente para atendimento a passageiros que trabalhassem em Casas Lotéricas e outras empresas não afetadas pelo decreto.

Depois desse período, os ônibus do Transporte Coletivo voltaram a circular, porém em número reduzido. Em 17 de maio de 2020, os veículos passaram a transitar com 50% da capacidade de cada veículo<sup>59</sup>; a partir de 20 de agosto de 2020, a capacidade de passageiros subiu para 70%<sup>60</sup>; por fim, em 04 de outubro de 2020 o Transporte Coletivo voltou a circular nos domingos e feriados<sup>61</sup>.

<sup>57</sup> GALLAS, D. Coronavírus na escola: o que diz a ciência sobre os riscos da volta às aulas? *BBC News*, Londres, 07 ago. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-53681929>. Acesso em: 01 fev. 2023.

<sup>58</sup> O Auxílio Emergencial – COVID19, é um serviço do governo federal, mais especificamente do Ministério da Cidadania, e executado pela Caixa Econômica Federal. Foi instituído pela Lei nº 13.982/2020 e regulamentado pelo Decreto Federal nº 10.316/2020 para garantir uma renda mínima aos brasileiros em situação mais vulnerável durante a pandemia da Covid-19.

<sup>59</sup> RPC CASCAVEL. Coronavírus: Transporte coletivo de Cascavel voltará a atender toda população na segunda-feira (18), diz prefeitura. *G1*, Cascavel, 17 maio 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2020/05/17/coronavirus-transporte-coletivo-de-cascavel-volta-a-atender-toda-populacao-na-segunda-feira-18-diz-prefeitura.ghtml>. Acesso em: 01 fev. 2023.

<sup>60</sup> MOREIRA, W. Ônibus de Cascavel (PR) passam a circular com 70% da capacidade de passageiros. *Diário do Transporte*, São Paulo, 20 ago. 2020. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/08/20/onibus-de-cascavel-pr-passam-a-circular-com-70-da-capacidade-de-passageiros/>. Acesso em: 01 fev. 2023.

<sup>61</sup> G1 PARANÁ. Ônibus do transporte público voltam a circular aos domingos em Cascavel. *G1 Paraná*, Curitiba, 03 out. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2020/10/03/onibus-do-transporte-publico-voltam-a-circular-aos-domingos-em-cascavel.ghtml>. Acesso em: 01 fev. 2023.

No mês de março de 2021, o transporte coletivo foi novamente suspenso por cerca de duas semanas, devido ao aumento dos casos de infecções no município<sup>62</sup>. O retorno da circulação dos ônibus só foi possível com a adoção dos procedimentos de praxe e limite de 50% da capacidade de ocupação, abaixo dos 70% que era permitido até então.

Sabe-se que pessoas em situação de vulnerabilidade social tendem a residir em locais mais afastados dos centros das cidades, de modo que dependem, geralmente, do transporte coletivo para sua mobilidade urbana, seja para trabalhar ou até mesmo para se dirigir ao supermercado.

Diante disso, nesse período de redução da capacidade do transporte coletivo em Cascavel, considerando que muitas pessoas dependiam – e ainda dependem – do transporte público para ir até seu local de trabalho, a redução da capacidade, embora necessária para se evitar a disseminação do coronavírus, pode ter afetado o tempo de mobilidade desses usuários, considerando que o mesmo ônibus atendia, nesse novo período, menos pessoas do que anteriormente à pandemia.

Como já destacado, o município de Cascavel consta, para o Transporte Coletivo, apenas com ônibus, não possuindo veículos como trens, metrô e/ou BRTs, o que restringe as opções dos usuários. Sendo assim, a população vulnerável que dependia do Transporte Coletivo para se locomover durante a pandemia pode ter sido afetada pela restrição de passageiros nos ônibus, único meio de Transporte Coletivo disponível na cidade.

Outrossim, um aspecto a ser destacado no combate à pandemia da COVID-19 é o saneamento básico. Embora não se tenha localizado nenhum instrumento de planejamento urbano próprio da questão do saneamento para esse período pandêmico, foi abordado no tópico 4 que o Município de Cascavel é destaque no assunto, de forma que o saneamento não se torna um problema muito grande – diferente dos outros abordados acima.

Pode-se verificar, nesse sentido, que, embora o planejamento municipal tenha dado uma atenção especial no que se refere à assistência social, remanesce outros problemas que tornam os grupos vulneráveis em hipervulneráveis, ou seja, vulneráveis em mais de um aspecto. Se por um lado se tem atenção socioassistencial às pessoas em situação de vulnerabilidade, por outro, há uma lacuna no que se refere à questão de creches e locais nos quais as famílias possam deixar seus filhos durante o trabalho e, também, à questão do transporte coletivo, tão essencial para a locomoção de pessoas vulneráveis e que precisam trabalhar.

## 5 GOVERNANDO EM TEMPOS DE PANDEMIA

Com a pandemia do COVID-19 se espalhando rapidamente pelo mundo, os governos estão travando batalhas em muitas frentes e tendo de tomar decisões difíceis. Aliado a isso, deve-se levar em consideração que vivemos num Estado Democrático de Direito e, sob certas circunstâncias, e muitas vezes imprevisíveis, tem-se a difícil tomada de decisões, com algumas até contrariando a determinação de especialistas e cientistas, e a efetivação de ordens normativas. Outras vezes, tem-se a difícil tomada de decisões impopulares.

Sendo assim, importa considerar que, ao nosso ver, o que prejudica a atenção aos grupos vulneráveis durante esse período pandêmico não é apenas a falta de instrumentos de planejamento urbano municipal, mas sim, a ausência de uma coordenação nacional no combate à pandemia.

<sup>62</sup> G1 PARANÁ. Cascavel retoma funcionamento do transporte coletivo na segunda-feira. *G1 Paraná*, Foz do Iguaçu, 17 mar. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2021/03/17/covid-19-cascavel-retoma-funcionamento-do-transporte-coletivo-na-segunda-feira-22.ghtml>. Acesso em: 01 fev. 2023.



Com base no trabalho de Christopher Daniel e Vincent Chin<sup>63</sup> em gerenciamento de crises em todo o mundo, identificam-se cinco erros comuns de governança: falta de foco estratégico, colaboração fragmentada, prioridades concorrentes, orientação insuficiente sobre comportamentos diários e comunicação unilateral.

Destaca-se, para os fins desse trabalho, o erro da colaboração fragmentada. Isto porque a colaboração entre agências governamentais já é difícil em circunstâncias normais; sob pressão, o problema é potencializado. Se os líderes do governo fecham escolas e creches, mas ainda esperam que os pais trabalhem, os pais podem se sentir compelidos a organizar creches em casa, o que pode levar a mais infecções. Pior ainda, os pais podem contratar avós idosos para ajudar com os cuidados com as crianças, expondo outra camada da população mais vulnerável a esse vírus altamente transmissível.

Além disso, necessário destacar que, no que se refere ao recente período pandêmico, os municípios têm autonomia para fazer aquilo que consideram melhor. Porém, embora cada cidade tenha suas peculiaridades, nota-se que há uma lacuna no que tange à coordenação geral, justamente a fim de se evitar uma colaboração fragmentada.

Nesse viés, considerando as dificuldades inerentes ao período vivido recentemente, tem-se que uma atuação nacional responsável poderia ter facilitado a tomada de decisões e a atenção às famílias em situação de vulnerabilidade social, permitindo-lhes a melhora de sua qualidade de vida nesse período tão difícil.

## ■ CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pandemia causada pelo novo coronavírus assolou o mundo todo, atingindo todas as camadas da sociedade. Inegável, porém, que os grupos socialmente mais vulneráveis são os mais atingidos pelo cenário recente, sendo necessária uma atenção a esses grupos.

Assim, urge o planejamento urbano, que reúne os instrumentos municipais necessários a melhorar a qualidade de vida dos habitantes. Ficou evidenciado, pela pesquisa, que o planejamento urbano possui influência na vida de pessoas em situação de vulnerabilidade social, seja com relação à moradia, saneamento básico e/ou mobilidade urbana.

Nesse sentido, o planejamento urbano se faz importante não só em situações normais, como também, e principalmente, durante o período pandêmico. Isto porque, se a mobilidade urbana, por exemplo, tem influência no deslocamento de pessoas em vulnerabilidade social em tempos normais, quando se trata de situação de pandemia essa influência se torna maior ainda, pois inclui o risco de contaminação viral.

Desse modo, considerando a influência que o planejamento urbano municipal possui sobre os grupos mais vulneráveis, constatou-se ser necessário que esse preveja instrumentos que deem atenção a esses grupos, auxiliando as pessoas em situação de vulnerabilidade, de modo a reduzir os danos a elas.

No caso de Cascavel, foi possível constatar que o município conta com diversos instrumentos de planejamento urbano, sendo destaque em alguns assuntos, como o saneamento básico, elemento importante ao se considerar as medidas de prevenção ao novo coronavírus.

<sup>63</sup> DANIEL, C.; CHIN, V. Governing in the Time of Coronavirus. *BCG*, Boston, 26 mar. 2020. Disponível em: [https://www.bcg.com/pt-br/publications/2020/governing-through-coronavirus?fbclid=IwAR2dyuz87zKBCU\\_ILA9RwfltyB2JuS3ivKGvcGmny1fJsmV78B6h\\_HhZg6U&redir=true](https://www.bcg.com/pt-br/publications/2020/governing-through-coronavirus?fbclid=IwAR2dyuz87zKBCU_ILA9RwfltyB2JuS3ivKGvcGmny1fJsmV78B6h_HhZg6U&redir=true). Acesso em: 13 dez. 2022.

No que se refere especificamente ao período pandêmico e a atenção do planejamento urbano às pessoas em situação de vulnerabilidade social, foi possível constatar que Cascavel tomou medidas preventivas desde o início da pandemia, como a suspensão das aulas presenciais e até mesmo do funcionamento do comércio, por um período. Ademais, Cascavel conta com planos socioassistenciais, voltados à pessoas vulneráveis.

Isso demonstra que, para além da existência de instrumentos de planejamento urbano em situações de normalidade, o planejamento de Cascavel prevê questões voltadas à situação pandêmica atual, o que evidencia a atenção da gestão a esse assunto.

No entanto, ao passo que a gestão local/municipal preveja alguns instrumentos voltados às pessoas vulneráveis no período de pandemia, há a ausência de uma coordenação nacional sobre o assunto, o que pode ter dificultado a atenção a esses grupos, por falta de subsídios ou até mesmo de estratégias eficazes.

Faz-se necessário, assim, que a gestão municipal, por meio do planejamento urbano municipal, alie forças com a gestão nacional, para a ajuda a pessoas em situação de vulnerabilidade social, de modo a reduzir os danos sofridos por elas.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Estatísticas de gênero*. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/snig/v1/?loc=0&cat=-14,-15,-16,53,54,55,-17,-18,128&ind=4703>. Acesso em: 30 set. 2022.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Pesquisa nacional de saneamento básico*. 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/pesquisa/30/30051>. Acesso em: 01 nov. 2022.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cascavel*. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cascavel/panorama>. Acesso em: 06 out. 2022.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Instrumentos de planejamento*. 2023. Disponível em: <https://antigo.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/planejamento-ambiental-e-territorial-urbano/instrumentos-de-planejamento.html>. Acesso em: 20 jan. 2023.

DANIEL, C.; CHIN, V. Governing in the Time of Coronavirus. *BCG*, Boston, 26 mar. 2020. Disponível em: [https://www.bcg.com/pt-br/publications/2020/governing-through-coronavirus?fbclid=IwAR2dyuz87zKBCU\\_ILA9RwfltyB2JuS3ivKGvcGmny1fJsmV78B6h\\_HhZg6U&redirect=true](https://www.bcg.com/pt-br/publications/2020/governing-through-coronavirus?fbclid=IwAR2dyuz87zKBCU_ILA9RwfltyB2JuS3ivKGvcGmny1fJsmV78B6h_HhZg6U&redirect=true). Acesso em: 13 dez. 2022.

ESTADO DO PARANÁ. SANEPAR. *No Oeste do PR, Cascavel e Foz se destacam em ranking de saneamento*. Curitiba, 09 jun. 2020. Disponível em: <http://site.sanepar.com.br/noticias/no-oeste-do-pr-cascavel-e-foz-se-destacam-em-ranking-de-saneamento>. Acesso em: 06 out. 2022.

FERNANDEZ, J. M. *Planificación estratégica de ciudades*. Barcelona: Reverté, 2006.

FERREIRA, L. 'Somos excluídos': prevenção ao corona 'esquece' favelas sem saneamento. *UOL Notícias*, São Paulo, 17 mar. 2020. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2020/03/17/somos-excluidos-prevencao-ao-corona-esquece-favelas-sem-saneamento.htm>. Acesso em: 05 jun. 2023.

FERREIRA, A. B. de H. *Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*. 5. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

G1 PARANÁ. Ônibus do transporte público voltam a circular aos domingos em Cascavel. *G1 Paraná*, Curitiba, 03 out. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2020/10/03/onibus-do-transporte-publico-voltam-a-circular-aos-domingos-em-cascavel.ghtml>. Acesso em: 01 fev. 2023.

G1 PARANÁ. Cascavel retoma funcionamento do transporte coletivo na segunda-feira. *G1 Paraná*, Foz do Iguaçu, 17 mar. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2021/03/17/covid-19-cascavel-retoma-funcionamento-do-transporte-coletivo-na-segunda-feira-22.ghtml>. Acesso em: 01 fev. 2023.

GALLAS, D. Coronavírus na escola: o que diz a ciência sobre os riscos da volta às aulas? *BBC News*, Londres, 07 ago. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-53681929>. Acesso em: 01 fev. 2023.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL. *Sobre nós*. 2022. Disponível em: <http://www.ipc.cascavel.pr.gov.br/conheca-o-ipc>. Acesso em: 05 out. 2022.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL. *PlanMob*. 2022. Disponível em: <https://ipcvel.wixsite.com/website/planmob>. Acesso em: 05 out. 2022.

INSTITUTO TRATA BRASIL. *Cascavel*. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/cascavel-mostra-grande-evolucao-no-saneamento-basico>. Acesso em: 06 out. 2022.

INSTITUTO TRATA BRASIL; REINFRA CONSULTORIA; COORDENAÇÃO DE SANEAMENTO BÁSICO DA OAB. *Pesquisa Saneamento Básico em Áreas Irregulares: Relatório Brasil*. São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/datafiles/estudos/areas-irregulares/volume2/relatorio-completo-areas-irregulares.pdf>. Acesso em: 30 set. 2022.

INSTITUTO TRATA BRASIL; REINFRA CONSULTORIA; COORDENAÇÃO DE SANEAMENTO BÁSICO DA OAB. *Pesquisa Saneamento Básico em Áreas Irregulares do Estado de São Paulo*. São Paulo, 2015. Disponível em: [http://www.tratabrasil.org.br/datafiles/estudos/areas-irregulares/Areas-Irregulares-Sao-Paulo-vf-24\\_11-16h.pdf](http://www.tratabrasil.org.br/datafiles/estudos/areas-irregulares/Areas-Irregulares-Sao-Paulo-vf-24_11-16h.pdf). Acesso em: 30 set. 2022.

KHALIDI, J. R. Inequality Affects the Covid-19 Pandemic. *Khazanah Research Institute*, Kuala Lumpur, 30 mar. 2020. Disponível em: [http://www.krinstitute.org/assets/contentMS/img/template/editor/20200330\\_Articles\\_Covid\\_Inequality\\_v9.pdf](http://www.krinstitute.org/assets/contentMS/img/template/editor/20200330_Articles_Covid_Inequality_v9.pdf). Acesso em: 07 mar. 2023.

KREIMER, R. *La tiranía del automóvil*. Buenos Aires: Anarres, 2006.

LARRAIN, S. O. *Introducción a la planificación territorial*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Central, 2010.

MOREIRA, W. Ônibus de Cascavel (PR) passam a circular com 70% da capacidade de passageiros. *Diário do Transporte*, São Paulo, 20 ago. 2020. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/08/20/onibus-de-cascavel-pr-passam-a-circular-com-70-da-capacidade-de-passageiros/>. Acesso em: 01 fev. 2023.

MUNICÍPIO DE CASCAVEL. CETTRANS. *Transporte coletivo*. 2014. Disponível em: <http://www.cettrans.com.br/transporte-coletivo.php>. Acesso em: 06 out. 2022.

MUNICÍPIO DE CASCAVEL. CETTRANS. *Frota de Veículos em Cascavel*. 2022. Disponível em: <https://www.cettrans.com.br/subpagina.php?id=15>. Acesso em: 06 out. 2022.

MUNICÍPIO DE CASCAVEL. *História*. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/?#!/tipo/pagina/valor/2>. Acesso em 28 de janeiro de 2023.

MUNICÍPIO DE CASCAVEL. SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL. *Plano de Contingenciamento da Secretaria Municipal de Assistência Social de Cascavel/PR diante da pandemia da doença pela Sars-Cov-2 (COVID-19)*. Cascavel, jul. 2020. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&ajaxPrevent=1595341920896&file=453F91D863E5556FB96BA728A210F910878164F0&sis-tema=WPO&classe=UploadMidia>. Acesso em: 26 jan. 2023.

MUNICÍPIO DE CASCAVEL. SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL. *Informações sobre novas ações ou ampliação de ações existentes relacionados ao enfrentamento da crise decorrente da pandemia de coronavírus- COVID-19*. Cascavel, 2020. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&ajaxPrevent=1595341976081&file=E6D95A49666AE6A031FC2FB53F0890C00C5E6C7E&sis-tema=WPO&classe=UploadMidia>. Acesso em: 26 jan. 2023.

MÜLLER, F.; MONASTERIO, L. M.; DUTRA, C. P. R. Por que tão longe?: mobilidade de crianças e estrutura urbana no Distrito Federal. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 20, n. 42, p. 577-598, ago. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2018-4213>.

PAINEL SANEAMENTO BRASIL. *Indicadores por ano – 2018*. Disponível em: <https://www.painelsaneamento.org.br/explore/ano?SE%5Ba%5D=2018>. Acesso em: 30 set. 2022.

PARANÁ PORTAL. Passageiros reclamam de superlotação após redução da frota de ônibus em Curitiba e RMC. *Paraná Portal*, Curitiba, 20 mar. 2020. Disponível em: <https://paranaportal.uol.com.br/cidades/reducao-frota-onibus-curitiba-regiao-metropolitana-coronavirus/>. Acesso em: 01 out. 2022.

PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro. *Revista Econômica*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 2, p. 23-50, dez. 2013.



PEROSA, G. S.; LEITE, C. K. S.; FONSECA, F. C. P.; LEBARON, F. Patologias sociais na metrópole de São Paulo: análise socioespacial de indicadores nas subprefeituras. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 50, n. 4, p. 635-658, ago. 2016. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7612151585>.

RODRIGUES, R. G.; BARRETO, R. Criança de 8 anos desmaia de fome em escola pública no Cruzeiro. *Correio Braziliense*, Brasília, 17 nov. 2017. Disponível em: [http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/eu-estudante/ultimasnoticias\\_geral/63,104,63,78/2017/11/17/ensino\\_educacaobasica\\_interna,641763/crianca-de-8-anos-desmaia-de-fome-em-escola-no-cruzeiro.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/eu-estudante/ultimasnoticias_geral/63,104,63,78/2017/11/17/ensino_educacaobasica_interna,641763/crianca-de-8-anos-desmaia-de-fome-em-escola-no-cruzeiro.shtml). Acesso em: 20 jan. 2023.

RODRIGUES, V. P. *et al.* Respostas à pandemia em comunidades vulneráveis: uma abordagem de simulação. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 54, n. 4, p. 1111-1122, jul – ago. 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/0034-761220200250>.

RPC CASCAVEL. Coronavírus: Transporte coletivo de Cascavel voltará a atender toda população na segunda-feira (18), diz prefeitura. *G1*, Cascavel, 17 maio 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2020/05/17/coronavirus-transporte-coletivo-de-cascavel-volta-a-atender-toda-populacao-na-segunda-feira-18-diz-prefeitura.ghtml>. Acesso em: 01 fev. 2023.

SANTOS, A. M. S. P. Planejamento Urbano: para quê e para quem? *Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 51-94, 2012.

SANTOS, S. Cascavel ativa Centro de Operações de Emergências para enfrentamento do coronavírus. *O Paraná*, Cascavel, 27 fev. 2020. Disponível em: <https://oparana.com.br/noticia/cascavel-ativa-centro-de-operacoes-de-emergencias-para-enfrentamento-do-coronavirus/>. Acesso em: 26 jan. 2023.

SEGOVIA, O.; RICO, M. N. ¿Cómo vivimos la ciudad?: hacia un nuevo paradigma urbano para la igualdad de género. In: SEGOVIA, Olga; RICO, María Nieves (org.). *¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, 2017, p. 41-69.

SUZUKI, H.; CERVERO, R.; IUCHI, K. *Transformando las ciudades con el transporte público: integración del transporte público y el uso del suelo para um desarrollo urbano sostenible*. Bogotá: Universidad de los Andes, Ediciones Uniandes: Findeter; Washington, D. C.: World Bank, 2014.

THE CITY FIX BRASIL. Entrevista com Enrique Peñalosa: a cidade que queremos. *TheCityFix Brasil*, Porto Alegre, 02 mar. 2015. Disponível em: <https://www.thecityfixbrasil.org/2015/03/02/entrevista-com-enrique-penalosa-a-cidade-que-queremos/>. Acesso em: 07 out. 2022.

TOROSSIAN, Sandra D.; RIVERO, Nelson E. Políticas públicas e modos de viver: a produção de sentidos sobre a vulnerabilidade. In: CRUZ, L. R. da; GUARESCHI, N. (Org.). *Políticas públicas e assistência social: diálogo com as práticas psicológicas*. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

