

CIDADES EM DESENVOLVIMENTO: CIRCULAÇÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE TOLEDO-PR

CARVALHO, Renata Franzoi de¹
SONDA, Carolina de Moraes²

RESUMO

A cidade de Toledo procura o desenvolvimento urbanístico como forma de sustentar a modernização, segundo políticas e administrações que são reveladas na infraestrutura para um bom desempenho municipal. Com a procura pelo aperfeiçoamento do traçado urbano da cidade, e como intuito da valorização dos pontos de atratividade de Toledo, buscam-se alternativas para as rotas de tráfego e objetivação de novas linhas que interfiram na geometria da cidade. A qualidade dos serviços é de grande importância para a apresentação do município, pois a disciplina entre a história e a habitação de Toledo mostram-se imponentes ao tratado da infraestruturação e regularização dos bairros, inseridos na circulação e no lazer. Para desenvolvimento da pesquisa, a presença dos fatos históricos dispostos de forma cronológica alimentam as permissões para desenvolvimento e crescimento dos municípios, interligadas com a condição racional e projetual. A partir de cidades do século XIX e ideologias do século XX, novos conceitos e técnicas urbanísticas são desenvolvidos, como a organização em eixos perpendiculares e a estruturação das ruas como formas amplas e concisas para o desenvolvimento, sendo refletidas para a cidade de Toledo como forma de identificar vias com maior movimentação através de estudos municipais e analisar possíveis interferências para o melhor funcionamento, justificadas em questões legais de conceitos como planejamento e gestão urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Circulação. Planejamento. Toledo. Urbanismo.

CIUDADES EN DESARROLLO: CIRCULACIÓN URBANA EN EL MUNICIPALIDAD DE TOLEDO-PR

ABSTRACT

La ciudad de Toledo busca el desarrollo urbano como una forma de apoyar la modernización, de acuerdo con las políticas y las administraciones que se revelan en la infraestructura necesaria para un buen desempeño municipal. Con la demanda de mejora del trazado urbano de la ciudad, y con el propósito de valoración de puntos de atractivo Toledo se buscan alternativas a las vías de circulación y objetivación de las nuevas líneas que interfieren con la geometría de la ciudad. La calidad de los servicios es de gran importancia para la presentación de la municipalidad, para la disciplina de la historia y la vivienda de Toledo muestra imponiendo la infraestructuración tratado y regularización de barrios, insertada en la circulación y el ocio. Para el desarrollo de la investigación, la presencia de hechos históricos dispuestos cronológicamente alimenta el permiso para el desarrollo y crecimiento de las ciudades, conectada con la condición racional y proyectual. Desde las ciudades en el siglo XIX y las ideologías del siglo XX, nuevos conceptos y técnicas de planificación urbana se desarrollan, la organización en ejes perpendiculares y la estructura de calles tan anchas y formas concisas para el desarrollo, que se refleja a la ciudad de Toledo como forma para identificar calles con mayor movimiento a través de estudios municipales y analizar la interferencia potencial para un mejor funcionamiento, justificadas por cuestiones legales de conceptos tales como la planificación y la gestión urbana.

Palabras Clave: Circulación. Planificación. Toledo. Urbanismo.

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo a apresentação do município de Toledo, segundo conceitos urbanísticos, dos quais buscam a análise do sistema de circulação urbana. A partir da legislação municipal é entendido que a cidade possui políticas governamentais que buscam a adequação das vias de tráfego para a acomodação dos moradores e visitantes de Toledo, segundo os pontos de atratividades da cidade. A pesquisa foi baseada em teorias dos séculos XIX, XX e XXI como forma de ampliar o campo de desenvolvimento e aplicação de teorias urbanísticas.

A ideia de modernização é caracterizada pelo desenvolvimento das cidades, onde a busca idealizada pelo bem comum é de importância regional e marca o início da ampliação econômica e política. Assim, a cidade de Toledo enfrenta mudanças recentes, das quais estão envolvidas as legislações, como o Estatuto da Cidade, por conta do uso dos instrumentos que revelam a ligação entre o município e o governo, e conflitos urbanos, como o constante crescimento do número de veículos em vias com pouca vazão, sendo necessária a reformulação destas com base na infraestrutura local e em planos de desenvolvimentos. Para isso, questiona-se o sistema viário da cidade, em vista dos conceitos urbanísticos modernos, trabalhar, habitar, recrear e circular. Em vista da influência de projetos regionais em grande escala, Toledo encontra-se destinada a identificar possíveis alterações e conformidades quanto à sua morfologia, pois, apesar de possuir um crescimento territorial lento, mostra-se ativa quanto à participação popular e interesse em fazer com que estes participem, ativamente, do meio organizacional.

A identificação da infraestrutura oferecida pela cidade, em vista à circulação, será analisada, através da apresentação do município de Toledo, identificando a legislação atuante, em conformidade com as vias de maior

¹ Acadêmica do 10º Período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: renatafranzo1@gmail.com

² Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: carolina.sonda@paranacidade.org.br

movimentação para possíveis justificativas sobre a elaboração de alternativas à circulação, tanto de motores quanto pedestres, a fim de trazer o urbanismo como solução aos problemas das cidades em prol do bem-estar dos habitantes.

2. METODOLOGIA

A metodologia de trabalho será baseada na pesquisa documental e bibliográfica, do qual é desenvolvida através da documentação indireta, como forma de evitar duplicidade nos assuntos trabalhados (LAKATOS, MARCONI, 1985). Com isso, serão utilizados materiais atualizados, como jornais e cartilhas de circulação regional, ou materiais posteriores, como os arquivos públicos e documentação arquivada, livros, dos quais buscam a compreensão e análise do município de Toledo, Paraná. Para isso, a pesquisa digital se faz importante quanto a coleta de dados e tabelas comparativas, pois a cidade encontra-se em uma região competente à informatização (SILVA, MENEZES, 2005). A pesquisa legislativa é disponibilizada com transparência, sendo de fácil acesso e compreensão segundo o município, através da coleta de dados que antecede às análises municipais, sendo propostas baseadas em conceitos explorados pela teoria. Gunther (2006) define pesquisa qualitativa como a defesa argumentativa dos fatos, exploradas pela interpretação e material coletado, sendo de importância ao município e à compreensão do trabalho.

3. REFERENCIAL TEÓRICO OU REVISÃO DE LITERATURA

3.1 CIDADE: ORGANIZAÇÃO ESPACIAL E ADMINISTRATIVA

3.1.1 Expressão da sociedade, arte frente à organização

Uma cidade é representada pela composição de fatores vivos e não-vivos, apresentando grande diversidade na sistematização e organização dos elementos para o habitat. Desta forma, a representação de instituições empresariais capacita indivíduos para a ampliação dos conceitos de centros urbanos através do empreendedorismo. A presença de diferentes indústrias de distintas dimensões faz com que a hierarquização de novas áreas para o desenvolvimento esteja em constante crescimento, ampliando as formas de trabalho e comunicação seguindo uma ordem para os serviços (JACOBS, 2000). Através da organização espacial, busca-se o contato de cidade com indústria para atender as necessidades urbanas, porém, em determinadas áreas de atuação do mercado produtivo em consequência à dimensão dos centros urbanos, a produção não é prejudicada ao manter-se em áreas mais afastadas, sendo de maiores extensões e facilitadas por acordos político-administrativos.

Para compor o cenário das cidades, a morfologia urbana é determinante da arte de crescimento, interferindo no tradicionalismo populacional e refletido na economia. Para Jacobs (2000) a taxidermia, arte de empalhar, não se pode aplicar às cidades, enrijecidas pelos bairros e fixa ao relevo, deve-se raciocinar quanto à forma e expor o contato com os habitantes. Assim como as relações humanas são compreensíveis aos significados da arquitetura, explorando a relação entre cidade, movimento o desenvolvimento arquitetônico e urbanístico (FRY, 1969).

A formação de uma cidade é pré-estabelecida pela história de sua população, através de costumes, gerações e materiais presentes na região, impondo a geografia regional como elemento de importância para a construção da arte urbana. Percebe-se que, por consequência da evolução de técnicas, a autonomia das cidades vem sendo a consequência do crescimento e a superação de antigas morfologias e edificações, impondo conceitos harmônicos aos centros (JACOBS, 2000). A arte de projetar em desenvolvimento está ligada aos materiais e métodos da economia, buscando, através do funcionalismo urbano, a competência do pensamento arquitetônico para o funcionamento de um grande organismo urbano, repleto de tecnologias e pessoas em constante desenvolvimento (FRY, 1969).

Como exemplo do progresso atribuído ao pensamento arquitetônico expandido às cidades, o século XIX apresenta as teorias utópicas de centros urbanos, expondo à sociedade grandes jardins dos quais envolviam os centros, criando uma morfologia expositiva e não funcional, sendo excluídas pela racionalização e desenvolvendo aspectos próprios do urbanismo, segundo o estudo antropológico e social (JACOBS, 2000).

3.1.2 Cidades brasileiras, da colonização ao modernismo

Os países colonizados por volta do século XIV não obtiveram sucesso à intervenção antropológica dos habitantes locais para desenvolvimento de suas cidades, assim como no Brasil, onde a chegada de Pedro Alvarez Cabral interferiu

na habitação, recreação e circulação, além de inserir aos povos nativos uma forma diferente de trabalhar, das quais as técnicas eram dominadas pelos europeus. A proporção urbana foi tomada como fonte de desenvolvimento, explorando costumes e tradições para as terras recém habitadas, como forma de criar um novo traçado urbano, a partir do relevo brasileiro. Como consequência, os séculos seguintes trouxeram muralhas, vias de tráfego, lotes e praças, aplicando os primeiros traços urbanos às trilhas, incorporando as igrejas e elegendo-as para espaços de poder, reinventando a crença e explorando a arte de construir em terras do Oeste, sendo o centro econômico, político e territorial dos espaços urbanos, domando a população às leis. Com a constituição do espaço morfológico, as vias foram traçadas de forma a facilitar o transporte de cargas e trabalhos, através de ângulos retos, larguras adequadas e retomando a complexidade construtiva das casas e comércios (MENDES, VERÍSSIMO, BITTAR, 2007).

As regiões litorâneas receberam maiores influências quanto às formações, como a vila de Olinda, Pernambuco, aplicando aos pontos principais da cidade com ligações extremas, como igrejas e marcos urbanos, para localização e adequação da população aos sistemas urbanos. São Salvador, em 1549, também apresentou definições arquitetônicas como aliadas ao desenvolvimento da cidade, através das Leyes de Índias, expostas pelo traçado regular, acompanhando a cidade em linhas perpendiculares. Com o passar dos anos e exploração dos recursos naturais para formação de uma base econômica às cidades, o século XVII foi responsável pelo aperfeiçoamento dos núcleos urbanos, estimulando a criação de eixos longitudinais e a organização de planos para ampliação dos setores e fluxo de veículos, embelezando as casas através de estruturas arquitetônicas conhecidas mundialmente e explorando a regra da perpendicularidade. O ciclo da cana-de-açúcar e o ciclo do ouro contribuíram para a formação de cidades ortogonais, por apresentarem, nas vilas e nos centros comerciais, a influência da funcionalidade pelo transporte e como estratégia econômica (MENDES, VERÍSSIMO, BITTAR, 2007).

Com a evolução dos conceitos e aprendizado sobre morfologia e composição das cidades, o século XIX inicia com tendências de higienização, a partir da reforma de grandes centros, onde o condicionamento passa a ser de bem-estar, sendo desenvolvido pela circulação, trabalho e lazer, voltando-se ao habitat de cada cidadão. Le Corbusier insere o pensamento da cidade industrial, sobrepondo os princípios naturalistas e prevendo legislações e conferências como resposta para o novo urbanismo (HARRIS, 1987).

3.2 PLANEJAMENTO URBANO A PARTIR DO SÉCULO XX

3.2.1 Conferência Internacional da Arquitetura Moderna (C.I.A.M.) e a Carta de Atenas

Com o desenvolvimento das cidades e o surto de grandes progressos arquitetônicos e urbanísticos, o século XX cresceu com a perspectiva de adequação dos pontos críticos de uma cidade em busca da organização e qualificação das ideologias. A década de 1930 representa a evolução da orla arquitetônica devido ao caos frente a Segunda Guerra Mundial, em busca de soluções aos problemas em meio às cidades. Desta forma, em 1933 foi apresentado na Conferência Internacional da Arquitetura Moderna (CIAM) um documento para justificar possíveis mudanças no setor de lazer, habitação, trabalho e circulação de um centro urbano, como forma de ampliar os parâmetros de qualidade e auxiliar o planejamento das cidades, denominado Carta de Atenas (Edição Le Corbusier, 1993). Este documento é mencionado em duas partes, onde a apresentação do conceito é expandida de forma geral com fins de entendimento e desenvolvimento para as cidades, segundo os ambientes e regiões, levando em consideração a cultura, a economia e as tradições. Assim, é estipulada a racionalização como forma organizacional para as intervenções em centros urbanos, através da antropologia e devoção da conscientização segundo os objetivos morfológicos, denominados como “estado atual crítico das cidades”, segundo CIAM, para entender e intervir de forma progressiva (IPHAN, 1993).

Para isso, o entendimento dos termos firmados como base para o urbanismo moderno é expresso de forma a aplicar os conceitos em prol do desenvolvimento e planejamento urbano. Habitar representa a primeira função das cidades, como consequência da revolução industrial, aprisionando o homem às máquinas e submetendo-se à migração para os centros urbanos, explorando a preparação das cidades para receber tamanha demanda. Entretanto, para que os espaços solucionassem o grande número de pessoas habitando as cidades, foi necessário prever a estrutura das mesmas, como interferências na infraestrutura das vias e qualificando as regiões, apresentando assim os primeiros planos urbanísticos em prol dos habitantes (Edição Le Corbusier, 1993).

Como interferência no espaço e ampliando os conceitos antropológicos a níveis urbanos, a recreação torna-se como extensão das residências, responsável pelo desenvolvimento comportamental em meio à sociedade, tendo a necessidade de um espaço em superfície que revele as interações humanas (IPHAN, 1993). A fuga do campo incluiu a busca por trabalho nas cidades, sendo necessária a implantação de zonas destinadas a indústrias e comércios, como forma de mover o crescimento econômico e regional. Para que a adaptação aconteça de forma natural, a circulação nos meios urbanos é representada pela malha que interliga os pontos das cidades, condicionando a população às vias e progredindo para a interdisciplinaridade das regiões, sendo elas do trabalho a habitação ou ao lazer de cada indivíduo (IPHAN, 1993).

3.2.2 Planejamento, gestão urbana e instrumentos

A organização em sociedade permite a distinção de alguns conceitos, como ruas e vias de acesso rápido, espaços públicos e de lazer e setorização, desenvolvidos para a qualidade do convívio entre os habitantes (JACOBS, 2000). O planejamento de acessos e cruzamentos, desenvolvimento de bairros e da economia são fatores permitidos pela evolução do pensamento racional das cidades, através das teorias urbanísticas e análise dos espaços projetados.

Para o ser humano desenvolver conceitos que permitam a reprodução dos fatos analisados se torna de grande importância, mesmo comparados ao urbanismo. O planejamento e a gestão urbana são exemplos de denominações que exemplificam a racionalização perante o desenvolvimento regional, e são complementares quando aplicados à cidade e seu desenvolvimento. O planejamento é conservacionista, permanece sem alterações do espaço, mas prepara a estrutura política para efetuar possíveis mudanças na composição do espaço urbano (SOUZA, 2001).

Por outro lado, a gestão atribui ao planejamento formas de aplicação e criatividade, relevando o progresso intitulado aos projetos e legislações vigentes, como forma visionária da capacidade administrativa de um município. Assim, consta-se que o progresso sócio espacial e político-administrativo de uma região econômica traga consigo o planejamento e a gestão como forma de organização, e assim aplicar projetos e melhorias para os ambientes de desempenho municipal e habitacional (SOUZA, 2001).

Como forma de garantir o planejamento e a gestão de uma cidade, o governo disponibiliza instrumentos que auxiliam na definição do meio urbano, trazendo questões que envolvam a densidade populacional e habitacional em meio às dificuldades enfrentadas nos municípios e centros urbanos. Para isso, foram classificados de acordo com a atividade a ser exercida, com características informativas (com âmbito de divulgação às potencialidades regionais); estimuladoras (incentivo fiscal); inibidoras (limitantes de ações prejudiciais aos municípios); coercitivas (limitantes legais de ações); e outros (modelação do espaço, elementos de importância para as cidades) (SOUZA, 2001).

Através da classificação quanto ao uso, os instrumentos exercem funções no planejamento das cidades, como diretrizes, implementadas pela Lei Federal do Estatuto da Cidade, que se apresenta de forma a regularizar leis estaduais ou municipais de forma a garantir a qualidade no meio urbano (DIAS, SONDA, 2013). A aplicação dos instrumentos é citada pelo artigo 4º da Lei como “objeto de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil” (Lei Federal nº 10.257).

3.2.1 Instrumentos do Governo

O Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, coloca a serviço dos municípios, com Plano Diretor, os seguintes instrumentos:

- Do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios: como dever do Estado, acompanhar a situação dos lotes urbanos, sendo avaliados, conforme informações de registro, e assim a cobrança de valores correspondentes à seção municipal.

- Do IPTU progressivo no tempo: a cobrança de impostos, previstos pelo governo, devido ao não cumprimento do pagamento nos prazos disponibilizados, sendo assim o aumento gradativo.

- Da desapropriação com pagamento em títulos: como consequência do IPTU progressivo no tempo, é aplicado após cinco anos após a cobrança e não pagamento da dívida pública, vindo à perda sobre o direito do lote, onde este passa a pertencer ao governo.

- Da usucapião especial de imóvel urbano: direito de propriedade urbana através do uso consecutivo, durante um período de cinco anos, onde o habitante destine o uso para moradia e não conste imóveis em seu nome. Esse lote deve ter no máximo 250 metros quadrados e estar desabitado pelo proprietário.

- Da concessão de uso especial para fins de moradia: os artigos pertencentes a esta seção foram vetados antes da divulgação da lei, no ano de 2001.

- Do direito de superfície: permite o empréstimo, mediante registro em cartório, da superfície do lote para a construção em nome de outra pessoa, com decisões de ambas as partes, considerando as potencialidades do terreno em questão.

- Do direito de preempção: a aquisição de lotes à venda deve ser consultada a interesses municipais, primeiramente.

- Da outorga onerosa do direito de construir: aquisição de maiores taxas referentes à construção, definidas por lei municipal conforme zoneamento da cidade.

- Das operações urbanas consorciadas: permite ao governo vetar consórcios para determinadas áreas urbanas, conforme planejamento e gestão municipal para fins de desenvolvimento.

- Da transferência do direito de construir: permite, através de escritura pública, a construção em local distinto, ou a alienação da construção, caso o imóvel seja considerado propriedade para outros fins, como por exemplo, para órgãos públicos, preservação ou servir às necessidades urbanísticas da cidade.

- Do estudo de impacto de vizinhança: análise e concepção do estudo de impacto de vizinhança (EIV) quando se pretende construir, ampliar, reformar ou movimentar lotes que possuem construções ao redor, prevenindo assim consequências judiciais quanto a problemas posteriores.

Estes são incentivos aos governos para formação de cidades planejadas e com gestão, através da efetiva elaboração de diretrizes que estimulam os programas de crescimento e competência, sendo cumprido através da revisão de planos diretores em períodos de dois anos, conforme crescimento e expansão municipal (DIAS, SONDA, 2013).

3.3 A MOBILIDADE URBANA E O ESTADO DO PARANÁ

3.3.1 Mobilidade Urbana frente ao desenvolvimento de cidades brasileiras

O planejamento urbano é a representação da relação entre diversos fatores sociais, dos quais está presente a mobilidade urbana. A circulação dentro de uma cidade é a representação de um foco de desenvolvimento, pois é refletida diretamente na infraestrutura, tanto de vias quanto de setores. Assim, o Plano de Mobilidade Urbana (Planmob, 2015), representa a base do planejamento e gestão para os sistemas viários, de forma direta, em vias automobilísticas, e destinadas a pedestres e bicicletas, atendendo os diversos níveis de acessibilidade populacional. “O planejamento, a operação e a manutenção das vias e dos serviços que se dão nelas são fatores essenciais para a qualidade de vida nas cidades e para a eficiência da circulação urbana” (PLANMOB, 2015, p.70), principalmente por permitir a ligação entre bairros e entre as escalas de produção.

Um centro urbano é consequência da população que ali habita, através de tradições e costumes de interação com a economia local e regional, atraídas pelos recursos naturais que interferem no processo político-administrativo. Assim, as tendências de expansão de um município dependem de características do desenvolvimento, visadas segundo local e habitante, refletida na infraestrutura e qualidade dos serviços apresentados. COMEC/SEPL (2000) desenvolve questões relacionadas às regiões de alta densidade de tráfego, interpretando o sistema viário e estudando possíveis soluções à inserção da mobilidade urbana. Mesmo apresentando justificativas para o transporte particular, o crescimento das cidades é interferido por soluções coletivas, principalmente aos movimentos pendulares entre um centro e outro, consequentemente, devendo-se atenção sobre as linhas externas às Sedes Municipais, adequando-as ao fluxo de veículos e proporcionando qualidade dos serviços em busca da parceria municipal.

Com isso, percebe-se a importância da circulação frente ao desenvolvimento contínuo dos municípios, através de fatores condicionantes do processo evolutivo e da permissão entre metrópoles, relacionadas ao sistema de hierarquização de vias para garantir o acesso em todos os pontos das cidades e interiores. A globalização do sistema viário insere a população as mais diversas camadas dos municípios, através de vias exclusivas para coletivos, pedestres e bicicletas, previstas como diretrizes na Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano (COMEC/SEPL, 2000).

As bicicletas são exemplos alternativos de soluções, tanto para o adensamento do fluxo de veículos como em questões de sustentabilidade, aplicando a gestão de recursos pela elaboração de ciclovias ou ciclofaixas que permitem a fluidez em determinadas regiões. O transporte coletivo é empregado como compatibilização de rotas e desenvolvido para os habitantes, porém deve ser estudado de forma a conhecer as necessidades e hierarquias do transporte, mesmo que de forma individualizada (Planmob, 2015). Em 2011 foram apresentadas, pelo Seminário Cidades Cicláveis em parceria com a Mobilize Brasil, algumas propostas que incentivam o uso de bicicletas em grandes centros, através de ciclovias, bibliotecas sobre bicicletas, e projeto de viagens cicláveis, com experiências e competências sustentáveis (ROCHA, 2011).

3.3.2 Paraná

O estado do Paraná, localizado na região sul do Brasil, é caracterizado pela diversidade territorial, favorecendo a região para a produção agrícola, com base na autenticidade industrial, consolidada pela tecnologia empregada nos setores econômicos de produção e comércio (Ministério das Relações Exteriores, s/a). Para expandir o desenvolvimento por grande parte do território, a administração do estado define as competências segundo a Lei do Estatuto da Cidade (2001), onde a presença do Plano Diretor se faz obrigatória aos municípios que desejam inserir os instrumentos do governo em políticas para o progresso das cidades.

Visando o desenvolvimento e a garantia de qualidade dos meios urbanos, o Paraná Cidade apresenta-se com o direito regional da expansão econômica e territorial, através de questões urbanas, segundo a administração financeira dos municípios, apresentando os recursos financeiros públicos, em prol do desenvolvimento de cada cidade, através da apresentação do Fundo de Desenvolvimento Urbano – FDU (PARANACIDADE, 2006), em contato com os recursos disponibilizados pelo Governo Federal e o compromisso do estado. Além dos recursos financeiros, o Paraná Cidade

disponibiliza aos municípios diretrizes relacionadas à legislação básica do Plano Diretor, como o Perímetro Urbano, Parcelamento do Solo, Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural, Sistema Viário, Código de Obras, Código de Posturas e Instrumentos do Governo, para melhor distribuição dos recursos (Lei 15.229 – 25 de Julho de 2016).

À reunir dados do estado do Paraná, Os Vários Paranas (2006) busca regiões de importâncias ao sistema de transporte, nacional e internacional, segundo a geografia regional de densa população, especialmente em áreas de divisas, como o oeste do estado, e desenvolve políticas de gestão e planejamento, com forma de reunir interesses governamentais da expansão dos municípios (Os Vários Paranas, 2006).

4. APLICAÇÃO AO TEMA DELIMITADO

4.1 A CIDADE DE TOLEDO – PR

A cidade de Toledo, localizada na região oeste do estado do Paraná, foi denominada como região Metropolitana de Toledo³, segundo a Lei Estadual nº 184, sancionada no ano de 2015. O município apresenta em sua história do desenvolvimento durante as décadas de 1950 e 1960, onde o povoamento da Fazenda Britânia e a constituição da Avenida Maripá desenvolveram formas de vilas e comércio, sustentados pela geografia das terras, proporcionando à indústria madeireira Rio Paraná a colonização e inserção do trabalho industrial e à circulação viária na região Britânia (NIEDERAUER, 1992). Inicialmente a cidade não contou com o planejamento urbano, sendo concentrados, à área central, os setores de produção e moradia, ampliados pela presença de novas instituições industriais (Jornal do Oeste, 2002).

Costa (b. 2009) apresenta o ano de 1964 com a presença do Grupo Sadia, BRF, no município, através do Frigorífico Pioneiro, responsável pela produção e cultivo da suinocultura, considerado hoje, o símbolo nacional do município de Toledo (Gazeta de Toledo, 2014). A indústria ganhou espaço, desenvolvendo-se de forma a inserir meios trabalhistas à região e definindo a economia da cidade, abrindo oportunidades para instalação da empresa de medicamentos hospitalares Prati Donaduzzi, no ano de 1993, com apoio municipal para o trabalho (Prati Donaduzzi Medicamentos Genéricos, 2013). Em mesma década, 1996, a Cervejaria Colônia encontrou em Toledo campo para instalação da sede das indústrias (FRIZON, 2012).

Com a presença de diversos setores de produção, a legislação do município se constituiu desde os primeiros habitantes, emancipando-se no início dos anos 1950 e representando o desenvolvimento no Oeste do Paraná, através da produção e exportação. As primeiras leis referem-se à organização espacial, como em 1956 a denominação da Rua Ipiranga passa a ser Nossa Senhora do Rocio (Lei nº 93), em 1965 foram aprovadas as modificações no Código de Posturas; em 1985 expandido a administração dos prefeitos à qualidade urbana, desenvolvida em prática no ano de 2006 com a implantação e desenvolvimento do Plano Diretor, permitindo o planejamento da cidade com base nos instrumentos do governo e a competência Estadual e Federal, sendo de direito, segundo a Lei Federal nº 10.257/01⁴. A exploração das potencialidades municipais está presente na revisão e atualização da Lei do Plano Diretor, constituídas nos anos de 2015 e 2016 com validade para os próximos 35 anos, reafirmando o compromisso com os cidadãos e habitantes do município segundo a qualidade urbana que a cidade deve apresentar (Lei Complementar nº 9, de 2006 e Revisão do Plano Diretor, 2015 em estado de aprovação).

4.1.1 Habitar, circular, trabalhar e recrear-se em Toledo

O planejamento urbano tem como base, desde o século XX, os conceitos modernos definidos pela Conferência Internacional da Arquitetura Moderna, definidos como habitar, recrear, trabalhar e circular, dos quais visam o desenvolvimento da administração pública e espacial das cidades. O município de Toledo apresenta a definição de habitar como consequência dos desbravamentos na década de 1950, onde as casas em formato de vila deram origem a condomínios habitacionais e residências em diversos setores da cidade, proporcionando qualidade na moradia e conforto à população em decorrência dos acontecimentos municipais (SILVA, BRAGAGNOLLO, MACIEL, 1988). Como primeiro passo para formação de uma cidade, habitar vai além da moradia, tendo interferência da infraestrutura

³ Região metropolitana de Toledo: Toledo, Assis Chateaubriand, Diamante do Oeste, Entre Rios do Oeste, Guaíra, Marechal Cândido Rondon, Maripá, Mercedes, Nova Santa Rosa, Ouro Verde do Oeste, Palotina, Pato Bragado, Quatro Pontes, Santa Helena, São José das Palmeiras, São Pedro do Iguaçu, Terra Roxa e Tupãssi.

⁴ Lei do Estatuto da Cidade, impõe a elaboração de planos diretores, até o ano de 2006, para cidades com mais de 20.000 habitantes, integrantes de regiões metropolitanas, com áreas de interesse turístico e/ou ainda presentes em área de influência econômica (Estatuto da Cidade, 2001).

municipal, proporcionada através dos sistemas de água e esgoto, sendo em Toledo a disponibilidade de mais de 90% no território, segundo a Lei de Zoneamento nº 1944/06.

Recrear-se permite o contato entre os habitantes, de forma a compor o cenário urbano com espaços destinados ao lazer, garantindo a interação dos moradores. A cidade apresentou, em meio à sua formação, atividades como a caça e pesca, além de brigas de galo, surgindo assim, clubes para desenvolvimento social das atividades, de forma a distinguir os lazers e permitir o contato entre interesses recreacionistas. Além dos clubes, ainda presentes na cidade, o município conta com áreas destinadas ao público geral, como o Parque Ecológico Diva Paim Barth (figura 01), localizado na área central de Toledo, sendo um dos principais pontos de referência, e permitindo a realização de atrações ao longo do ano, como festivais e amostras. A cidade ainda conta com cinema e teatro para entretenimento regional (SILVA, BRAGAGNOLLO, MACIEL, 1988), e, recentemente inaugurado o Parque do Povo Luiz Cláudio Hoffman, um dos lugares representantes do lazer para a população (figura 02).

Figura 01 - Parque Ecológico Diva Paim Barth



Fonte: < <http://www.jogosabertos.pr.gov.br>>

Figura 02 – Parque do Povo



Fonte: < <https://www.flickr.com/photos/parchen/14755966684>>

O trabalho na cidade é consequência da região, voltado à indústria e ao comércio local, seja para produto animal, vegetal ou sintético. Assim, a presença industrial no município garante o conforto e a qualidade de produtos para os moradores, que recebem o supervisionamento direto e ampliam as perspectivas de acordos sócio-comportamentais e político-administrativos. A década de 1960 apresentou grande avanço à ampliação de empresas e ao estímulo de trabalhadores regionais, marcada pelo Frigorífico Pioneiro, desenvolvida pelo Grupo Sadia, hoje BRF (figura 03), do qual é responsável por apresentar o primeiro abatedouro de suínos do estado do Paraná (DALLA COSTA, 1993), além da indústria de medicamentos Prati Donaduzzi (figura 04) e a cervejaria Colônia (figura 05).

Figura 03 - Sadia, atual BRF



Fonte: < <http://toledo.portaldacidade.com/noticias>>

Figura 04 - Prati Donaduzzi,



Fonte: < <http://www.historico.aen.pr.gov.br>>

Figura 05 - Cervejaria Colônia



Fonte: < <http://www.panoramio.com/>>

Figura 06 - Avenida Parigot de Souza



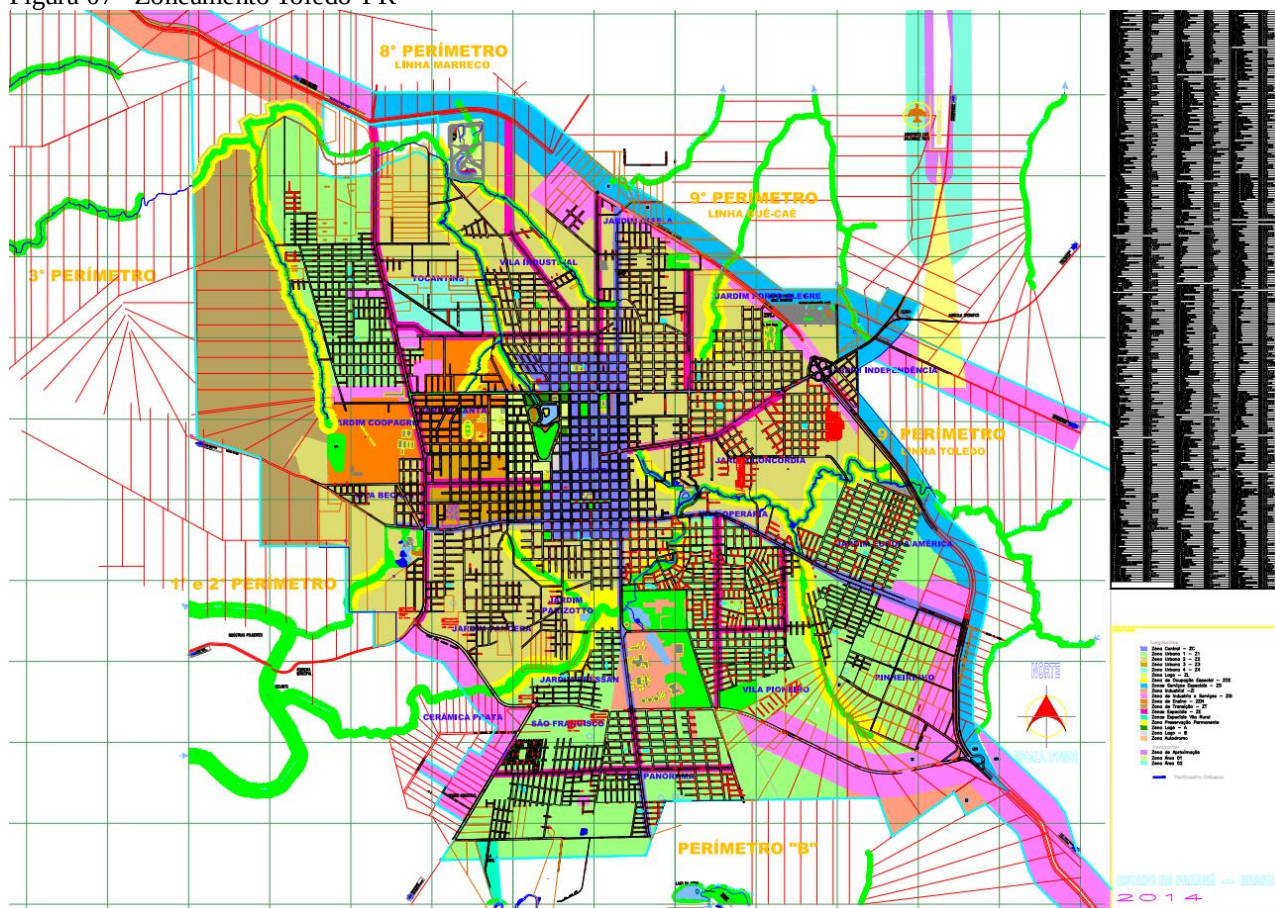
Fonte: Google Imagens

Para garantir o contato entre os espaços de habitação, lazer e trabalho, a circulação se torna consequência do desenvolvimento da cidade, proporcionando o contato populacional com os pontos de atratividade dentro da cidade.

Toledo apresenta ciclovias/ciclofaixas e vias de tráfego que permitem a dinâmica entre a vasão e o número de veículos, além de vias vicinais que interligam os bairros (figura 06). O crescimento e desenvolvimento da região possibilitou ao município a construção de um aeroporto municipal, já nos primeiros anos de emancipação, em meio à década de 1950, denominado de Aeroporto Municipal Luiz Dalcanalle Filho, porém não atuante com o transporte de civis (SILVA, BRAGAGNOLLO, MACIEL, 1988).

Uma cidade apresenta em sua morfologia setores estabelecidos pela população, segundo seus costumes, tradições e características regionais que permitem o desenvolvimento. Com isso, a qualidade dos espaços é representada pela antropologia social, dimensionada por questões de importância na hierarquia municipal. O território é constituído pelo espaço físico e paisagístico, presente em divisões materiais ou imaginárias, como ruas, parques e áreas de indústrias, sendo solicitado o compromisso com o funcionalismo e desenvolvimento (RICETO, SILVA, 2008).

No ano de 2006 foi estipulado, segundo a Lei Ordinária “G”, nº 1944, as zonas e bairros limitantes que compõe o terreno urbano da sede de Toledo, apresentando áreas e usos em prol do bem estar dos habitantes, distinguindo as áreas e zoneamentos (figura 07).



O limite entre os bairros apresentados é definido de forma a explorar potencialidades de cada região, em busca da organização territorial e conceituação do urbanismo. A espacialidade da cidade de Toledo é definida através da região central, ocupada por ruas de comércio e explorada em bairros residenciais, intervindo na geometria morfológica

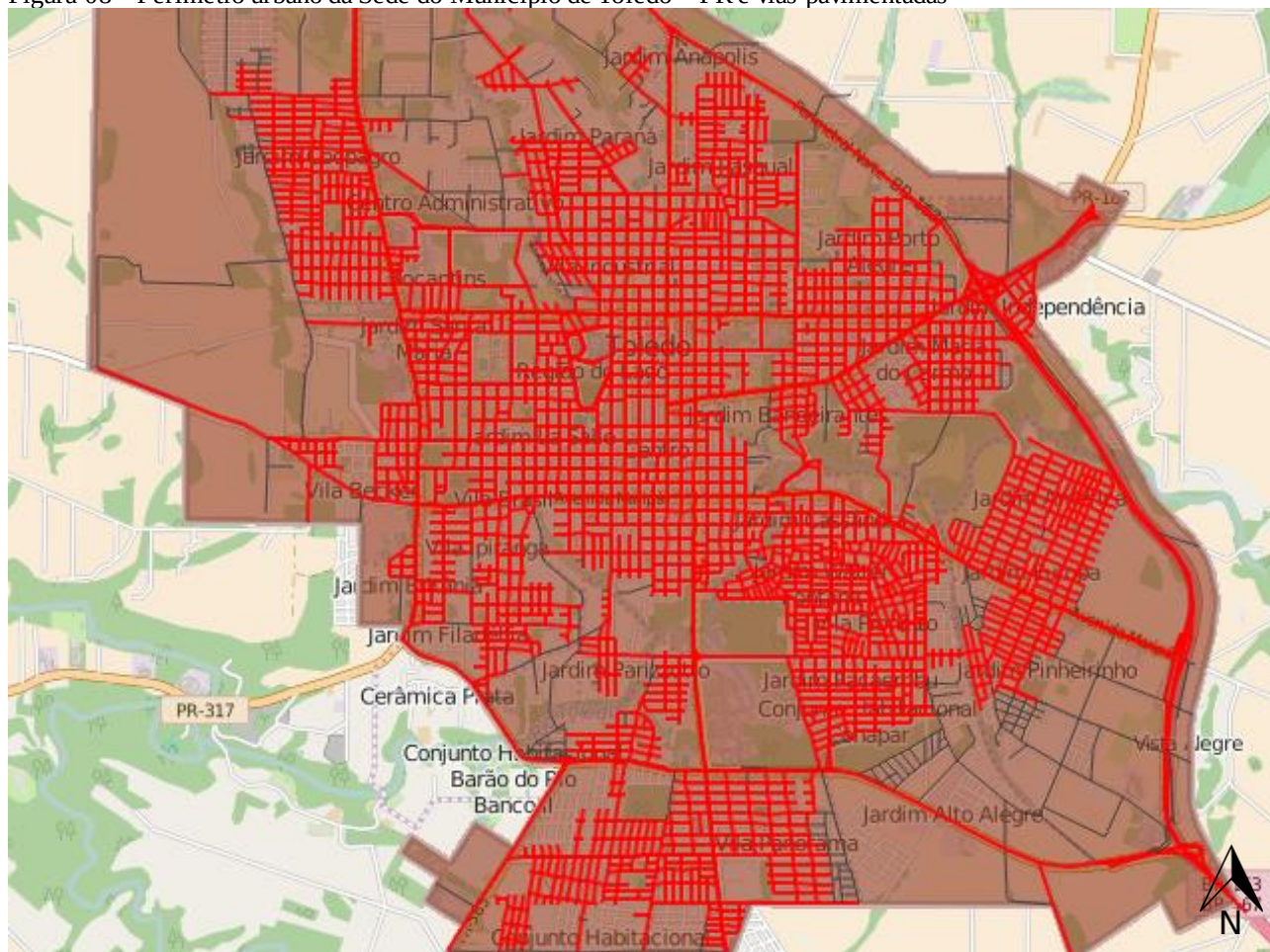
ao apresentar áreas industriais localizada posterior às residências. Com a construção do Parque Ecológico Diva Paim Barth, em 1984, a Avenida Maripá, considerada o foco de desenvolvimento, destina-se ao comércio e permite a migração das áreas residenciais para próximos ao lago, buscando o conforto populacional segundo condições ambientais (Lei nº 1944, 2006).

A elaboração dos bairros é decorrente da necessidade de crescimento regional, em busca do perímetro urbano e das áreas de desenvolvimento. A cidade comporta habitantes com diferentes objetos, baseados nos pontos de atratividade local, como o trabalho em indústrias, a permanência em universidades, o comércio, atrações artísticas ou de lazer oferecidas pelo município. Assim, a circulação do meio urbano é delimitada em horários de funcionamento decorrente de atividades simultâneas, apresentando pontos conflitantes que relatam a intersecção de atividades referentes ao trabalho e ao lazer (PLANO DIRETOR, 2006).

4.2 EXPLORAÇÃO DE TERRITÓRIO

A diversidade dos pontos atrativos da cidade de Toledo influencia diretamente, na qualidade das vias e do tráfego representadas pelo fluxo e identificando fatores que interferem na distribuição das vias, como o transporte particular em grande escala, os horários de grande movimentação, denominados horários de pico, a presença de automóveis pesados, diminuindo a vazão em tempo, e a pavimentação na Sede Municipal (figura 08) (RESENDE, SOUZA, 2009).

Figura 08 – Perímetro urbano da Sede do Município de Toledo – PR e vias pavimentadas



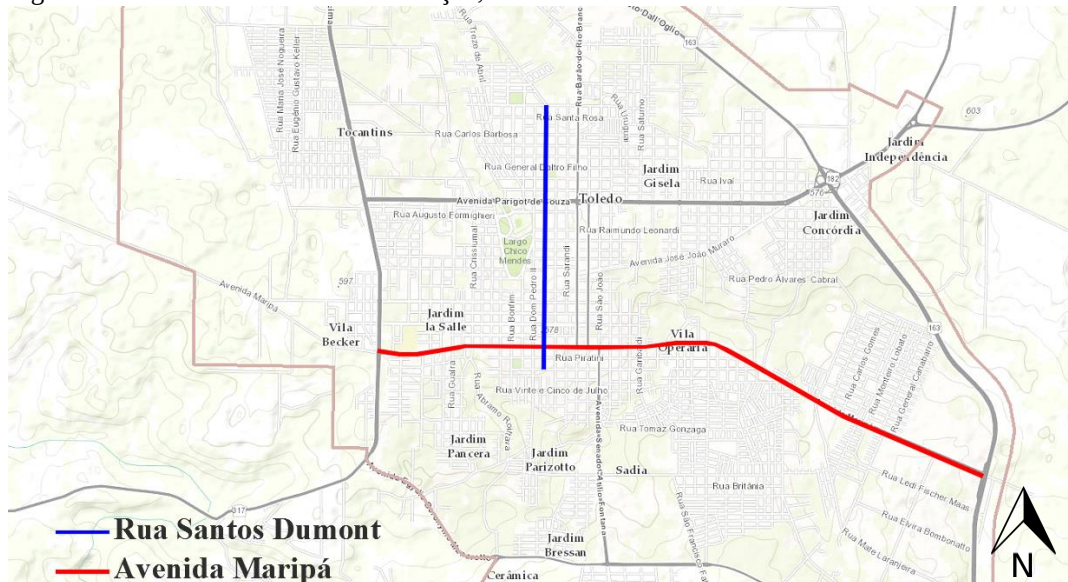
Fonte: Paraná Interativo

Em 2013 a Secretaria Municipal de Segurança no Trânsito (SMST) realizou, em parceria com a Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), um estudo de áreas e horários com maior movimentação das vias de tráfego na cidade, concluindo que, entre 7h e 9h, 11h30 m e 13h30 m, 17h e 19h são responsáveis pelo conflito em áreas de centro comercial e vias de ligação entre os pontos da cidade, realizada de forma à contagem de veículos. As vias que

apresentaram maior número de automóveis por hora foram as ruas Santos Dumont e Avenida Maripá (figura 09), com baixa fluidez do trânsito (Rádio União Toledo, portal digital, 2013).

Como forma de entender o trânsito da cidade e avaliação das vias e tráfegos, a UTFPR realizou uma pesquisa com os habitantes de Toledo no ano de 2014, através de perguntas sobre o sistema de circulação urbana. Assim, considerou-se que, 68% dos entrevistados utilizam carro particular para trabalho e lazer, 17% optam pela motocicleta e apenas 4% utilizam o transporte coletivo, indicando grande quantidade de veículos circulantes. A avaliação dos participantes sobre a infraestrutura das vias e o suporte para a demanda dividem-se entre satisfatórias e ruins (em uma escala de ruim, satisfatória, bom, ótimo), incluindo soluções através da modificação dos sentidos das vias e a educação no trânsito (ALVES, CANOVA, SAVARIS, 2014).

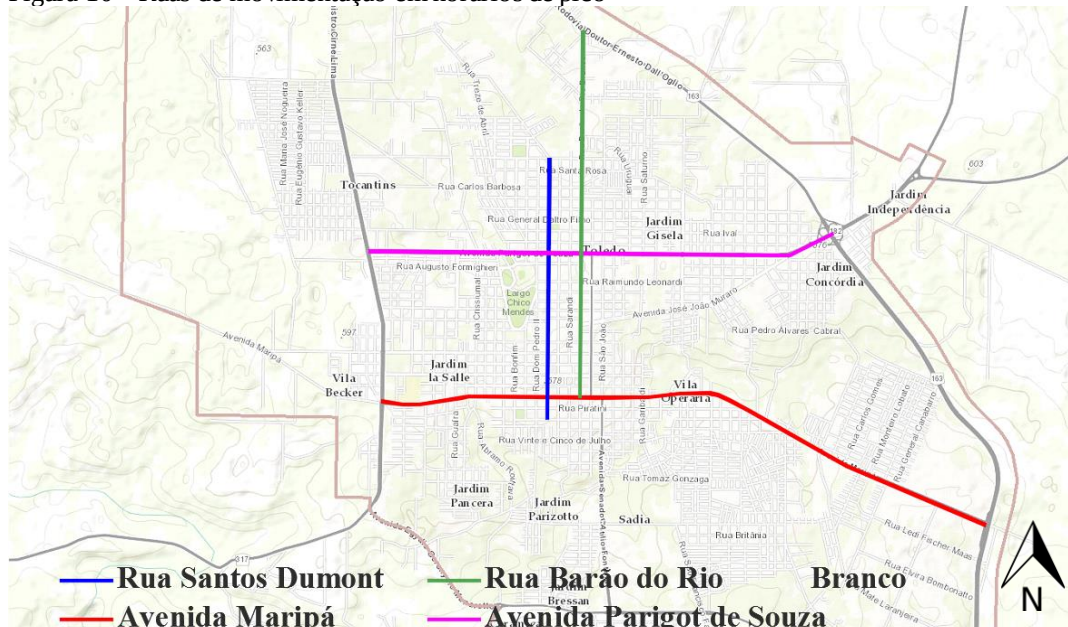
Figura 09 – Ruas com maior movimentação, estudo 2013



Fonte: Paraná interativo – adaptado pela autora

A prefeitura de Toledo apresentou, como tentativa de aprimorar o transporte e aumentar a capacitação das ruas, o controle de fluidez através da implantação de semáforos em ruas de movimento constante, em vias do Cento e que circundam as áreas comerciais, tendo como objetivo a redução do número de acidentes e o controle periódico dos veículos. Além da Rua Santos Dumont e da Avenida Maripá, as ruas Barão do Rio Branco e Avenida Parigot de Souza são representantes do foco principal dos moradores e trabalhadores da cidade, pois se referem às grandes vias de circulação que interligam os pontos de atratividade da cidade (figura 10) (Jornal do Oeste, 2016).

Figura 10 – Ruas de movimentação em horários de pico



Fonte: Paraná interativo – adaptado pela autora

O confronto das vias é consequência da morfologia urbana, apresentada pelos pontos de comércio, universidades e indústrias de Toledo, onde a regionalização é defendida pelos pontos de atratividade, buscando o conforto para a população (figura 11).

As vias são responsáveis pela interação desses pontos, classificados em zonas e determinando a ocupação dos bairros. Segundo a Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano no Município de Toledo, nº 1944/2006, indica que ruas e avenidas que interferem na movimentação de faculdades e universidades são classificadas como Zonas Especiais, além da Zona Central como a área da prefeitura, Câmara Municipal, Fórum, Teatro e Terminal Rodoviário, e Zonas Industriais com diretrizes para implantação de indústrias (LEI Nº 1944, 2006).

Figura 11 – Pontos de atratividade, segundo localização



Fonte: Paraná interativo - adaptado pela autora

A definição dessas zonas interfere no planejamento e circulação do município, e assim na efetividade de ações para capacitar a qualidade dos serviços viários. Como forma de ampliar o campo de estudo e proporcionar maior interatividade e conforto para os moradores da cidade de Toledo, serão feitas análises segundo as diretrizes municipais que interferem no sistema viário, como a ampliação dos números de semáforos nas vias de maior movimentação e a implantação de leis municipais do transporte viário, como o uso de vias para ônibus, ligações externas entre os pontos do município e a flexibilidade do dimensionamento quanto ao fluxo em determinados horários (Prefeitura de Toledo, 2016).

5. ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A representação do crescimento da cidade de Toledo é refletida no sistema viário, onde, na última década representou um aumento de empregos e consequentemente de moradores (IBGE, 2006-2016). Com isso, as vias ganharam novos desenhos e setores como forma de manobra para o sistema viário em horários de pico, através de ações que buscam o controle do tráfego, a segurança populacional e o incentivo ao transporte coletivo, além da inserção de semáforos sincronizados em regiões de cruzamentos.

5.1 HABITAR, TRABALHAR, RECREAR E CIRCULAR

As primeiras cidades apresentavam suas formações segundo setores e funcionalidade, representantes da vontade popular e da infraestrutura disponibilizada pelo governo, desenvolvendo-se bairros, centros e periferias de

forma ao cultivo antropológico da vida em sociedade. Toledo desenvolve-se em meio ao conceito de cidade ampliado ao urbano, através do funcionalismo e da morfologia apresentados perante os habitantes e suas formas de moradia. Recrear-se na cidade é um dos principais pontos de atração para o município, pois permite o contato entre pessoas e sociedade, qualificando o âmbito espacial. Além da valorização econômica, a representação de parques e praças, além dos lagos, classificam o conjunto eminente que releva a condição de moradia e lazer, complementar ao espaço físico e pessoal.

O trabalho é o movimento industrial, através do incentivo à permanência regional, expostos pelo número de empresas catabolizadas pelo comércio. Com isso, a necessidade exploratória dos pontos atrativos como forma de trabalho, recreação e habitar, expressam-se de forma interrogatória à circulação urbana, através do tráfego de veículos e da população. Assim, o desenvolvimento da cidade é consequência dos aspectos físicos e políticos, que são protagonistas do município de Toledo, como consentimento à perspectiva construtiva da cidade.

Com a necessidade populacional de crescimento, o município conta, hoje, com a proposta de ampliação do perímetro urbano, do qual busca a interligação com o Parque Científico e Tecnológico, do qual promete a geração de milhares de empregos, moradias e lazer. Assim, uma nova etapa na circulação do município entra em questionamento, sendo os limites territoriais como impasse para o desenvolvimento da cidade.

5.2 ALTERNATIVAS SETORIAIS

A instalação de novos semáforos na cidade tem por objetivo a diminuição do número de acidentes e o controle do tráfego viário, através da diminuição de velocidade em vias de grande movimentação. Porém, com o aumento de paradas obrigatórias no centro da cidade, as vias que antes eram alternativas, hoje se encontram bloqueadas pelo número de veículos que busca a fuga das intensas paradas sinalizadoras, intensificando ruas vicinais e exigindo maior atenção dos motoristas.

O município de Toledo apresentou, como justificativa para as mudanças no sistema viário, uma forma de evitar acidentes e garantir a segurança da população (Prefeitura de Toledo, 2016). Assim, espera-se que, após a identificação dos semáforos e sentidos das vias, a população possa circular tranquilamente pelos pontos principais da cidade, não extinguindo aos horários intermediários, dos quais apresentem menor número de veículos circulante.

5.2.2 Infraestrutura e viabilização

O município tem a preocupação de garantir que a infraestrutura das vias de circulação seja adequada aos habitantes, pois encontram-se em constante manutenção e permite que a qualidade dos meios seja justificada pelos valores anuais de custo destinado ao transporte (Município de Toledo - PPA, 2014-2017). Porém, a exploração da qualidade na infraestrutura pode ser explorada não apenas no sentido horizontal, mas através da verticalidade, assim como em Barcelona, através de Cerdà, com a implantação de cisternas, das quais permitem o armazenamento de águas pluviais sem que haja interferências nas vias, além de permitir a longevidade do asfalto, principalmente entre os meses de julho a dezembro (Secretaria da Agricultura e Abastecimento, 2015). Com isso, os serviços municipais poderiam fazer uso desta água, como forma de incentivo ao reaproveitamento e desenvolvimento sustentável (figura 2).

Figura 12 - Rotatória Cirne Lima com Avenida Maripá



Fonte: Google Imagens

Figura 13 - Calçadas na Alemanha



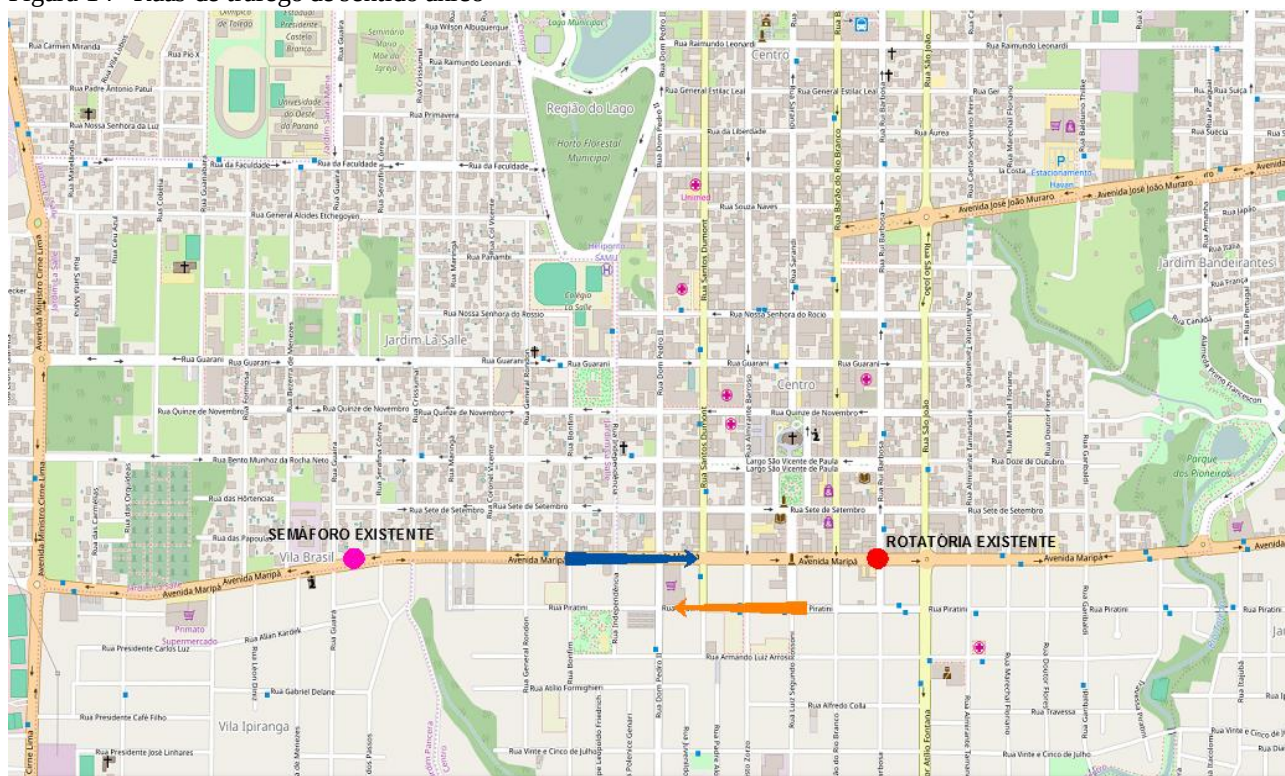
Fonte: Lais Flores. Disponível em:

A captação pluvial em vias de maior movimento diário compilaria de forma a garantir estabilidade e menor transtorno em períodos de chuva. Segundo a arquiteta e urbanista Lais Flores (2015), a presença de calhas na Alemanha faz com que o escoamento aconteça de forma eficiente e sem prejudicar a circulação de pedestres, pois se encontra fora de riscos quanto às aberturas (figura 13).

O sistema de grelhas é disposto como interferência para as avenidas Parigot de Souza e Maripá, pois encontram-se em sentidos semelhantes e são responsáveis por acompanhar moradores e visitantes da cidade de Toledo para suas rotas diárias de trabalho, habitação e lazer. A qualidade dos serviços apresentados para a população, em prol da modernização viária é assim justificada, ampliando os serviços municipais em prol do desenvolvimento e modernização.

O grande número de veículos circundantes permite a expansão da conceituação de boulevard, desenvolvendo-se grandes vias em único sentido, permitindo o tráfego contínuo, por consequência do aumento do número de vias em sentido único, proporcionando, em paralelo, ruas em sentido contrário para compatibilizar o tráfego na região. Para a Avenida Maripá, segundo análise de campo, o desenvolvimento de vias de mesmo sentido estaria restrito à região entre as ruas São João e Maringá, pois apresentam sinalizadores, já em funcionamento e a Rua Piratini como via de fluxo contrário (figura 14).

Figura 14 - Ruas de tráfego de sentido único



Fonte: Paraná Interativo

A região apresentar-se como rota de comércio, o que permitiria a presença de estacionamentos e fluxo viário em dimensão ao centro, assim como apresentado à cidade de Paris com a inserção de grandes avenidas, permitindo a valorização e ampliação das rotas viárias do município.

5.2.3 Adaptação de Vias Comerciais

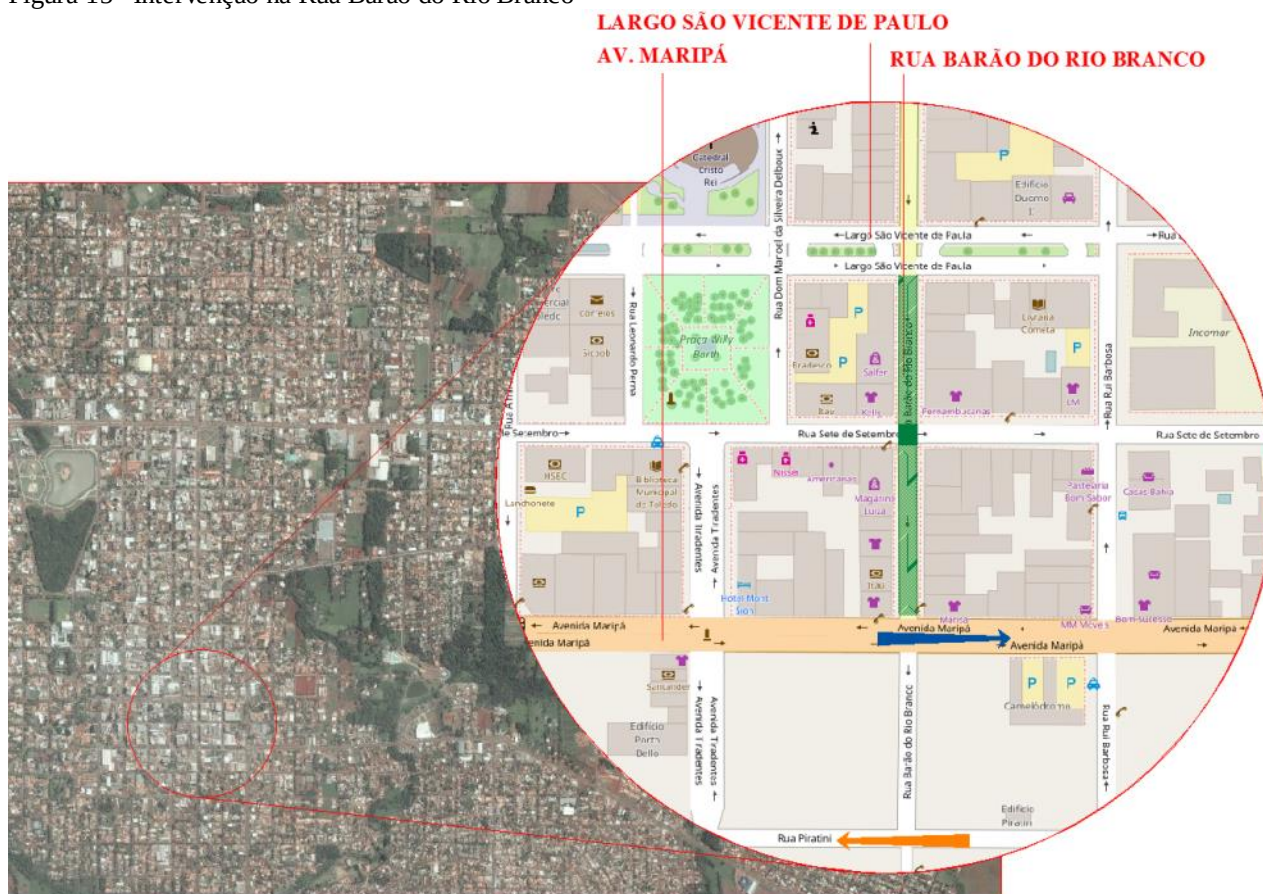
Em Toledo a rua comercial é representada pela Rua Barão do Rio Branco, com extensão de destaque no município. A região apresenta edificações comerciais próximo a metade longitudinal da via, retraindo às extremidades como pontos alternativos, porém, menos valorizados. Com isso, a movimentação durante grande parte do dia é constante, o que torna imprevisível as condições de organização e estacionamentos. Por atitudes governamentais, elaboradas segundo a Lei “R” nº 67, de 10 de junho de 2013, as ampliações e resoluções físicas para esta é dedicada aos pontos externos, o que não interfere na circulação central.

Para que seja possível a ampliação da qualidade e da funcionalidade das vias, explorando a circulação de pedestres e não apenas aos transportes motorizados, algumas cidades optam por “calçadões”, como o em São Paulo,

pela Rua 25 de Março, da qual privilegia o entorno viário, através de grandes avenidas e sistema de metrô para que o centro comercial seja valorizado visualmente, através do contato direto entre comércio e população.

A interação desse meio com a Rua Barão do rio Branco em Toledo é possível, segundo o aperfeiçoamento da qualidade da estrutura como forma de progressão do espaço através da elaboração de largas calçadas sobre a via de tráfego, entre as ruas Largo São Vicente de Paulo e Avenida Maripá (figura 15), pois se justifica como suporte de maiores tráfegos de carros, composta pela setorização que permite o contato entre ambas através do curto desvio, sendo adaptados para suportar a qualidade da estrutura aplicada aos pedestres. Com isso, o centro comercial consolida-se ampliando o desenvolvimento da cidade, como definido por Le Corbusier, Ville Contemporaine, quando aplica a ideia de núcleos setoriais e a facilidade de acesso pela população.

Figura 15 - Intervenção na Rua Barão do Rio Branco



Fonte: Autora

A história do município revela que os núcleos definidos como comercial e lazer são responsáveis pela movimentação da cidade e não explica uma mudança setorial, por ser consolidada como a marcha histórica e de conhecimento populacional. Assim, com o estudo voltado a uma grande calçada comercial, desenvolvida para pedestres e bicicletas garante o contato com as edificações comerciais, não excluindo a acesso de carros à Rua Barão do Rio Branco, mas intercedendo, em um pequeno espaço, pela segurança da população.

5.2.4 Ruas adjacentes

A cidade de Toledo apresenta em sua estrutura morfológica das vias a estrutura paralela, das quais permitem o tráfego, em mesmo sentido, porém em espaços diferenciados, sendo a vazão definitivamente menor, por conta do dimensionamento das caixas de rua. Além disso, a Rua Santos Dumont é responsável por intermediar a cidade, de norte a sul. Sendo assim, a presença de semáforos e rotatórias que interligam os cruzamentos da mesma são claramente justificados e garantem o tráfego sem maiores entroncamentos. Logo, com as possíveis mudanças no setor comercial da cidade, manter a Rua Santos Dumont é de importância aos habitantes como ponto de referência à cidade. As formas de intervenção são defendidas como estudo, proporcionado pela observação física e estrutural dos ambientes destinados à circulação, caracterizando o sistema viário como determinante do desenvolvimento e modernização urbana.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho tem por finalidade o estudo urbanístico com ênfase na cidade de Toledo, a partir da circulação, um dos quatro conceitos do urbanismo moderno (habitar, trabalhar, recrear-se e circular), inserido como base para o aprofundamento teórico e da importância de crescimento e desenvolvimento segundo os níveis de modernização e mobilidade urbana. Com a apresentação do território de Toledo, entende-se que a cidade possui pontos de conflito no sistema viário em determinados horários do dia, o que implica em trânsito e na demanda por infraestrutura urbana. Desta forma, o governo municipal propôs mudanças que buscam a adequação das vias como qualidade e alternativa. Porém, a partir do estudo prático da cidade, optou-se por apresentar diretrizes que desenvolvessem o sistema viário, em foco de vias que apresentam maiores fluxos, com soluções que interfiram no cotidiano, porém não desestruturam a morfologia da cidade, mantendo os núcleos de comércio e lazer, propondo vias dinâmicas para a circulação da população.

O sistema viário de Toledo, ao ser questionado quanto à modernização segundo o desenvolvimento dos núcleos da cidade, é defendido por políticas municipais que ampliam perspectivas de crescimento distintas das práticas apresentadas em grandes centros, visando a participação popular em decisões que interferem no cotidiano. Porém, apresentação do município como “desenvolvimento urbano” exige o planejamento ampliado aos conceitos de habitação, trabalho e lazer, porém devem ser explorados na circulação de forma a apresentar soluções dinâmicas à prática de crescimento.

Ao apresentar e explorar as condições do sistema viário da cidade de Toledo, com ênfase a sede municipal e às vias de maior fluxo viário em horários de pico, busca-se a compreensão do desenvolvimento continuado das ações municipais para interferência no planejamento urbano e aplicação das gestões municipais como forma de desenvolver, não somente o núcleo regional, mas também a morfologia e a circulação urbana, marcada por, além de veículos automatizados, pedestres e ciclistas.

REFERÊNCIAS

ALVES, E.R.; CANOVA, T.R.; SAVARIS, G. **Estudo avaliativo de opinião pública sobre o trânsito de Toledo**. Disponível em: <<http://sei.cp.utfpr.edu.br/ocs/index.php/sei/2014/paper/viewFile/172/57>> Acesso: 11/08/2016.

CERDÀ, Idelfonso. **Memoria y Atlas del Anteproyecto del Ensanche de Barcelona**. Disponível em: <<http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/memoria-y-atlas-del-anteproyecto-del-ensanche-de-barcelona/608>> Acesso: 05/05/2016.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 5 ed. São Paulo: Perspectiva. 2003 (350 p.).

COMEC/SEPL. **Diretrizes de Gestão para o sistema viário metropolitano**. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/arquivos/File/DiretrizesSistemaViarioMetropolitano.pdf>> Acesso: 27/04/2016.

CORBUSIER, Le. **Planejamento Urbano**. 1 ed. São Paulo: Perspectiva, edição 2000.

COSTA, Ennio Cruz da. **Arquitetura Ecológica**, condicionamento térmico natural. São Paulo: Edgard Blücher Ltda. 1982 (264 p.)

COSTA, Luiz Alberti Martins da. **Calendário Histórico de Toledo**. Gráfica e Editora: GFM, 2009 (310 p.).

DALLA COSTA, Armando João. **O grupo Sadia e a produção integrada**. Disponível em: <<http://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/24655/D%20-%20COSTA,%20ARMANDO%20JOAO%20DALLA.pdf;jsessionid=9165DEE0CE6B6DE2E6D9F08D0796F0A2?sequence=1>> Acesso: 23/08/2016.

DEL RIO, Vicente. **Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. 1 ed. São Paulo: Pini. 1990 (198 p.).

DELECAVE, Jonas. **Revisando as utopias de Le Corbusier: Ville Radieuse e Viller Contemporaine**. Disponível em: <http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=669> Acesso: 09/05/2016.

DIAS, Solange Irene Smolarek; SONDA, Carolina de Moraes. **LUR – Legislação Urbana**. Apostila disponibilizada a partir do 2º semestre do ano de 2013.

Edição Le Corbusier. **A Carta de Atenas, Le Corbusier**. São Paulo: Editora da Universidade. 1993.

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

FILHO, Nestor Goulard Reis. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. 10 ed. São Paulo: Perspectiva. 2004 (211 p.).

FLORES, Lais. **Sobre as Calçadas na Alemanha**. Disponível em: < <http://iabto.blogspot.com.br/2015/09/sobre-as-calçadas-na-alemanha.html>> Acesso: 17/09/2016.

FRIZON, Camile. **Cervejaria Colônia completa 15 anos**. Disponível em: <<http://www.jornaldooeste.com.br/classificados/2011/04/cervejaria-colonia-completa-15-anos/1019029/>> Acesso: 25/07/2016.

FRY, Maxwell. **A arte na era da Máquina**. São Paulo: Perspectiva S.A. 1969 (250 p.).
Gazeta de Toledo. **Indústria frigorífica comemora 50 anos de história em Toledo**. Disponível em: <http://www.gazetatoledo.com.br/NOTICIA/5921/INDUSTRIA_FRIGORIFICA_COMEMORA_50_ANOS_DE_HISTORIA_EM_TOLEDO#.V5ZdobgrJhE> Acesso: 25/07/2016.

GOITA, Fernando Chuega. **Breve história do Urbanismo**. 4 ed. Lisboa: Presença. 1982 (226 p.).

GONSALES, Célia Helena Castro. **Cidade moderna sobre cidade tradicional: movimento e expansão – parte 2 (1)**. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/473>> Acesso: 04/05/2016.

GÜNTHER, Hartmut; **Pesquisa Qualitativa Versus Pesquisa Quantitativa: Esta É a Questão?** Psic.: Teor e Pesq., Brasília, Maio-Agosto 2006, Volume 22 n 2, PP. 201-210.

HARRIS, Elizabeth D, **Le Corbusier Riscos Brasileiros**. São Paulo: Nobel. 1987 (218 p.).

Haussmann e a Reforma de Paris. Disponível em: <<https://arquitetandoblog.wordpress.com/2009/04/08/haussmann-e-a-reforma-de-paris/>> Acesso 03/05/2016.

IBGE. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=412770&search=parana|toledo|infograficos:-informacoes-completas>> Acesso: 25/02/2016.

IBGE. **Histórico da cidade e São Paulo**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=355030&search=sao-paulo|sao-paulo|infograficos:-historico>> Acesso: 05/05/2016.

IBGE. **Paraná – Toledo: evolução populacional e pirâmide etária**. Disponível em: <http://ibge.gov.br/cidadesat/Paimel/populacao.php?codmun=412770&search=%7C%7Cinphographics:-demographic-evolution-and-age-pyramid&lang=_ES> Acesso: 16/09/2016.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. Disponível em: <http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/42543_Livro_InfraestruturaSocial_vol2.pdf> Acesso: 20/07/2016.

IPHAN. **Carta de Atenas**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>> Acesso: 16/04/2016.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 1 ed. São Paulo: Martins Fontes. 2000 (510 p.).

Jornal do Oeste. **Cinco décadas de história**. 20ed. Toledo: Sul Gráfica, 2002 (229p.).

Jornal do Oeste. **Novos semáforos começam a ser instalados em Toledo**. Disponível em: <<http://www.jornaldooeste.com.br/cidade/2016/03/novos-semaforos-comecam-a-ser-instalados-em-toledo/2114071/>> Acesso: 12/08/2016.

1.

2. KLOSTER. Luiz Carlos. **Criação de um calçadão na cidade**. Disponível em: <<http://www.artigos.com/artigos/7678-criacao-de-um-calcao-na-cidade>> Acesso: 19/09/2016.

Lei 10.257/01. **Estatuto da Cidade**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso: 13/04/2016.

Lei 15.229 - 25 de Julho de 2006. Disponível em: < <http://www.paranacidade.org.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=65>> Acesso: 27/04/2016.

Lei Complementar nº 15, de 23 e Novembro de 2011. Disponível em: < http://www.toledo.pr.gov.br/sapl/consultas/norma_juridica/norma_juridica_mostrar_proc?cod_norma=282> Acesso: 10/06/2016.

Lei Complementar nº 9, de 6 de Outubro de 2006. Disponível em: < http://www.toledo.pr.gov.br/sapl/consultas/norma_juridica/norma_juridica_mostrar_proc?cod_norma=276> Acesso: 10/06/2016.

Lei Estadual nº 184 de 2015. Disponível em: <<http://www.emplas.sp.gov.br/fnem/arquivos/Legisla%C3%A7%C3%A3o%20Regi%C3%B5es%20Metropolitanas/Parana/LC%20184%20RM%20TOLEDO%2012jan2015.pdf>> Acesso: 25/04/2016.

Lei Nº 1944, de 27 de dezembro de 2006. **Lei do Uso e da Ocupação do Solo Urbano**. Disponível em: <http://www.toledo.pr.gov.br/sapl/sapl_documentos/norma_juridica/16_texto_integral> Acesso: 25/07/2016.

Lei Ordinária “G” nº 1944/2006. Disponível em: <http://www.toledo.pr.gov.br/sapl/consultas/norma_juridica/norma_juridica_mostrar_proc?cod_norma=16> Acesso: 25/04/2016.

LEONÍDIO, Otavio. **Álvaro Siza Vieira**: outro vazio (1). Revista Vitruvius, 11/06/2010. Disponível em: < <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.121/3439>> Acesso: 09/03/2016.

MARCONI, DE ANDRADE, Marina; LAKATOS, Eva Maria; **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5 ed. São Paulo: Atlas S.A. 2003 (312 p.).

MASCARÓ, Juan Luis. **Infra-estrutura da Paisagem**. Porto Alegre: Mais Quatro. 2008 (194 p.).

MENDER, Chico; VERÍSSIMO, Chico; BITTAR, William. **Arquitetura no Brasil**: de Cabral a Dom João VI. 1 ed. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio. 2011 (231 p.).

Ministério das Relações Exteriores. **O estado do Paraná**. Disponível em: <<http://www.dominipublico.gov.br/download/texto/mre000010.pdf>> Acesso: 25/04/2016.

Município de Toledo – PPA 2014-2017. Disponível em: <https://www.toledo.pr.gov.br/sites/default/files/ppaplanoinvestimentos_2014-2017.pdf> Acesso: 16/09/2016.

Município de Toledo. Lei Complementar Nº 9, de 5 de outubro de 2006. Disponível em: < <http://www.toledo.pr.gov.br/pagina/plano-diretor>> Acesso: 24/04/2016.

NIEDERAUER, Ondy Hélio. **Toledo no Paraná**: a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso. 2 ed. Toledo: Tolegraf Impressos Gráficos Ltda, 2004.

3. NOGUEIRA, Amanda. **Calçada de Osasco só perde para a 25 de Março em número de lojas**. Disponível em: <<http://especial.folha.uol.com.br/2016/morar/osasco-abcd-guarulhos/2016/03/1748881-calcadao-de-osasco-so-perde-para-a-25-de-marco-em-numero-de-lojas.shtml>> Acesso 19/09/2016.

OLIVEIRA, Abrahão de. **A primeira década do Metrô – Construindo as Estradas**. Disponível em: < <http://www.saopauloinfoco.com.br/a-construcao-do-metro-de-sao-paulo/>> Acesso: 05/05/2016.

ORNSTEIN, Sheila Walbe; ALUCCI, Márcia Peinado. **Reestruturação da Área**. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/cursos/pos/areas/area_tecnologia/area_de_concentracao_tecnologia.pdf> Acesso em: 10/03/2016.

Os vários Paranas: identificação de espacialidades socioeconômico-institucionais como subsídio a políticas de desenvolvimento regional. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/varios_paranas_espacialidades.pdf> Acesso: 27/04/2016.

Paraná Interativo. Disponível em: <<http://www.paranainterativo.pr.gov.br/#>> Acesso: 18/08/2016.

PARANACIDADE. Lei Estadual nº 11.498/1996. Disponível em: <<http://www.paranacidade.org.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=58>> Acesso: 25/04/2016.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **A “haussmannização” e sua difusão como modelo urbano no Brasil**. Disponível em: <<http://unuhostedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/viewFile/614/590>> Acesso: 05/05/2016.

PlanMob. **Caderno de Referência para elaboração de um plano de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>> Acesso: 28/04/2016.

Portal Brasil. **O PPA**. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/assuntos/planejamento-e-investimentos/plano-plurianual>> Acesso: 11/03/2016.

PORTO, Aline L. G.; SECCO, Chiara B.; DELGADO, Gisele M.; VERBICARO, Camila C.; DEMARZO, Mauro A. **A**

Influência “Haussmanniana” nas Intervenções Urbanísticas em Cidades Brasileiras. Disponível em: <http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2007/trabalhos/sociais/epg/EPG00214_01O.pdf> Acesso: 05/05/2016.

Prati Donaduzzi. **Nossa História**. Disponível em: <<http://www.pratidonaduzzi.com.br/index.php/institucional/nossahistoria>> Acesso: 25/07/2016.

Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/pinheiros/historico/index.php?p=472>> Acesso: 05/05/2016.

Prefeitura Municipal de Toledo – Paraná. Disponível em: <<https://www.toledo.pr.gov.br/>> Acesso: 20/08/2016.

Prefeitura Municipal de Toledo – Portal do Município. Disponível em: <http://www.toledo.pr.gov.br/sapl/generico/norma_juridica_pesquisar_form?incluir=0> Acesso: 11/08/2016.

Prefeitura Municipal de Toledo. Disponível em: <<http://www.toledo.pr.leg.br/institucional/historia>> Acesso: 25/02/2016.

Prefeitura Municipal de Toledo. Disponível em: <<https://www.toledo.pr.gov.br/portal/cidade-conheca-toledo/cidade-conheca-toledo>> Acesso: 25/02/2016.

Radio União, portal digital. **Pesquisa de mapeamento de fluxo de trânsito é realizada pelos guardas municipais**. Disponível em: <<http://www.radiouniao.toledo.com.br/noticia/477/pesquisa-de-mapeamento-de-fluxo-de-transito-e-realizada-pelos-guardas-municipais/1>> Acesso: 12/08/2016.

RESENDE, Paulo Tarso Vilela; SOUSA, Paulo Renato de. **Mobilidade Urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento**. Disponível em: <http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/e2009_t00138_pcn41516.pdf> Acesso: 15/08/2016.

RICETO, Alisson; SILVA, Vicente de Paulo da. **O território como categoria de análise da geografia**. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/15774/8919>> Acesso: 25/07/2016.

ROCHA, Regina. **Cidade ciclável: a bicicleta como meio de transporte**. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/1090/cidade-ciclavel-a-bicicleta-como-meio-de-transporte.html>> Acesso: 28/04/2016.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Desenho Urbano, cabeça, campo e prancheta**. 1 ed. São Paulo: Projeto Editores Associados Ltda. 1986 (116 p.).

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **Princípios Bioclimáticos para o desenho urbano**. 2 ed. São Paulo: Pro Editores. 2000 (128 p.).

SANT'ANNA, Maria Josefina Gabriel. **A cidade como objeto de estudo: diferentes olhares sobre o urbano**. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/reportagens/cidades/cid24.htm>> Acesso: 10/03/2016.

MACK_III_FORUM_SILVIO_SANTANNA.pdf> Acesso: 09/03/2016

SANTOS, Fábio Alexandre dos. **Urbanização e salubridade na cidade de São Paulo, 1911-1930**. Disponível em: <<http://anais.anpuh.org/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.1239.pdf>> Acesso: 05/05/2016.

SEAB. **Precipitações mensais**. Disponível em: <www.agricultura.pr.gov.br/arquivos/File/detalhado/pluvio.xls> Acesso: 16/09/2016.

SILVA, Edna Lúcia da; MENEZES, MUSZKAT, Estera; **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**. 4 ed. Florianópolis: Editora, 2005 (138p.).

SILVA, Oscar; BRAGAGNOLO, Rubens; MACIEL, Clori Fernandes; **Toledo e sua história**. 1 ed. Toledo, 1988 (496 p.).

SINGER, Paul; MAUTNER, Anna Veronica; CHANAIDERMAN, Miriam; OERLONGHER, Nestor; KATZ, Chaim Samuel; HALLACK, Regina; MATOS, Olgária; ROLNIK, Suely. **Na sombra da cidade**. 1 ed. São Paulo: Escuta. 1995 (226 p.)

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbana. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2001 (556 p.)

SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a Cidade**. 3 ed. Rio de Janeiro: Editora Bertand Brasil. 2004 (560 p.).

UTFPR. **Pesquisa de Tráfego para Gestão da Mobilidade do Transporte Urbano da Cidade de Toledo-PR e Campanha de Conscientização e Educação no Trânsito** Disponível em: <<http://www.utfpr.edu.br/pesquisa/pesquisa-2013/engenharias/engenharias-toledo/pesquisa-de-trafego-para-gestao-da-mobilidade-do-transporte-urbano-da-cidade-de-toledo-pr-e-campanha-de-conscientizacao-e-educacao-no-transito>> Acesso: 21/07/2016.