

IMPLANTAÇÃO DAS MUDANÇAS NO SISTEMA MODAL RODOVIÁRIO ESTUDO DE CASO: CIDADE DE CASCAVEL

ENGUEL, Patrícia de Fátima¹SANTOS, Ana Paula Müller²PEREGRINO, Bianca Bini³MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata⁴

RESUMO

A mobilidade Urbana é um atributo associado às pessoas e atores econômicos, que tem por objetivo atender e suprir suas necessidades de deslocamento para realização das atividades no dia a dia. A rápida e intensa transformação Brasileira no Sec. XX evidenciou o transporte público em várias cidades, devido ao crescimento populacional para o processo de urbanização e industrialização. Contudo, para isso, as políticas públicas devem alavancar o processo de mudança do paradigma ainda vigente da priorização do automóvel através do planejamento e implantação de infraestruturas adequadas à caminhada e à utilização da bicicleta, buscando calçadas e rotas urbanas acessíveis, ciclovias e/ou ciclofaixas seguras e agradáveis, sempre integradas ao sistema viário e ao transporte público de passageiros. Assim sendo, será apresentado à cidade de Cascavel e o seu sistema viário e transporte urbano, ressaltando as grandes mudanças atualmente para satisfazer as necessidades da população.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana, Sistema Viário de Cascavel, PDI de Cascavel.

1. INTRODUÇÃO

A crescente diversificação social e econômica na cidade de Cascavel e a consequente expansão e adensamento das áreas ocupadas, bem como o número de veículos transitando em áreas urbanas, acrescenta um caráter dinâmico a essas atividades. Por esse motivo o trânsito se tornou de grande importância e necessidade a população do qual possui o direito de ir e vir com qualidade.

O município está passando por um novo plano diretor, é o maior programa de obra da história, onde a prioridade é atender a mobilidade urbana em meio ao transporte público, no entanto foram implantados 13 quilômetros de corredores exclusivos para ônibus na avenida Brasil, Tancredo Neves e Barão do Rio Branco, o BRT.

As novas obras e revitalizações foram elaboradas através do PDI (Programa de Desenvolvimento Integrado), onde parte dela foi financiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), este programa busca melhorar a qualidade de vida da população

¹ Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: patriciaenguel85@gmail.com

² Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: anapaulamiiller@hotmail.com

³ Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: bianca.peregrino@hotmail.com

⁴ Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional. Professor do Centro Universitário FAG e da Faculdade Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br

cascavelense. Os fatores que influenciaram nas novas construções intermodais e na revitalização das avenidas foram o crescimento acelerado da população e a falta de estrutura no sistema viário, e a carência de terminais para colocação de mais ônibus para circular. Portanto o novo projeto será incentivar as pessoas que não usam o transporte público passar a fazer o uso, e adquirir a melhoria de qualidade para os que necessitam deles todos os dias.

Desse modo, estabeleceu-se como problema de pesquisa: as mudanças no setor de transporte com o PDI, atendem as necessidades atual e atenderá as necessidades futura no município? Como respostas provisórias a esse problema, citam-se as seguintes hipóteses:

H0 - A má qualidade do transporte público e o incentivo ao consumo faz a população optar pelo transporte individual.

H1 - O novo sistema viário que está sendo implantado em Cascavel, não será suficiente para proporcionar uma melhor fluidez e segurança no trânsito para os próximos 20 anos.

Buscando responder ao problema proposto, foi objetivo geral desse estudo analisar o sistema viário de Cascavel, visando buscar informações sobre o PDI, a fim de entender se as mudanças propostas se serão suficientes para que Cascavel possa desenvolver-se futuramente, nos próximos 20 anos. De modo específico, este trabalho buscou: analisar o sistema viário e transporte urbano; analisar o sistema viário de Cascavel; buscar informações sobre o PDI no que diz respeito ao Transporte Público em Cascavel; entender se as mudanças propostas pelo PDI e se serão suficientes para que Cascavel possa desenvolver-se futuramente;; comprovar ou refutar a hipótese inicial.

Visando uma melhor leitura, este artigo foi dividido em cinco capítulos, iniciando pela introdução, passando pela fundamentação teórica que respaldará de maneira a entender o sistema viário de um modo geral, para se especificar na cidade de Cascavel e seu sistema viário, assim se baseando na pesquisa será apresentado uma análise e discussão do problema e das hipóteses levantadas ao decorrer deste artigo, cujo concluirá de maneira a comprovar ou refutar as dúvidas geradas no sistema viário de Cascavel.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTE URBANO

Com a revolução industrial no século XIX, evidenciou o transporte público em várias cidades, devido ao crescimento populacional para o processo de urbanização e industrialização. A partir deste período que começou a surgir novos meios de locomoção como por exemplo, bicicleta (1839), motocicleta (final do século XIX), trem e metrô (1863), carro (final do século XIX), ônibus em geral de (1890 á 1950), segundo Arize, (2016).

Diante disso, viu-se a necessidade de planejar espaços que pudessem minimizar os problemas ocasionados com o transporte, cujo as dificuldades, tornaram-se evidentes e públicas, passando a ter problemas com dimensões maiores devido ao crescimento da população de forma desordenada, para tanto, o processo de planejamento tem por objetivo aliviar as dificuldades enfrentadas pela população, ocorrido pelo congestionamento da movimentação excessiva de transportes. (BRUTON, 1979).

De acordo com o site do Ministério Público do Paraná as diversas atividades distribuídas no meio urbanístico se encontram no plano diretor condicionado a um sistema de transportes disponíveis para facilitar a relação com as atividades urbanas. O direito a mobilidade urbana é um dos componentes do direito das cidades, permitindo a circulação de pessoas em condições harmoniosas e adequadas. Sendo assim, o desenvolvimento social e econômico, as consequências e causas da expansão urbana, as atividades dentro de uma cidade está relacionada com o complexo sistema de infraestrutura, organização, procedimentos fiscais e controle do uso por serviços de transporte de carga e passageiros regulatórios e estrangeiros de gestão estratégicos.

O conceito de mobilidade segundo, Almeida, Giacomini e Bertoluzzi (2013). Diz:

Está relacionado com o deslocamento das pessoas no espaço urbano, que devem facilitar o percurso das pessoas e não dificultar, com ruas limpas, seguras, arborizadas, pouco ruidosas, com calçadas amplas, dotadas de mobiliário urbano confortável, iluminação adequada, sinalização e com total acessibilidade (ALMEIDA, GIACOMINI e BERTOLUZZI, 2013, p 03).

Assim sendo, a política de mobilidade deve-se submeter a diretrizes do Plano Diretor Participativos, tais como: Estatuto da Cidade Lei Nacional de 10257/2001 no artigo 41, que diz que as cidades com mais de 500 mil habitantes devem elaborar seu plano de transporte urbano

integrado, referente ao Plano Diretor, sendo condicionante de uma gestão pública participativa e democrática. Para tanto, o Código de Transito Brasileiro Lei Nacional 9503/1997 dispõem normativas que devem ser aplicadas para o planejamento da política de mobilidade urbana, no que tange a Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei 12587/2012, deve-se ser observado as políticas e diretrizes que cada município elabora, sendo democratizadas e elaboradas em todos os entes federativos tendo como objetivo a redução da desigualdade social, acessos a serviços básicos sociais; melhoria no que se refere a acessibilidade mobilidade; promover desenvolvimento sustentável, consolidar a gestão democrática e garantir a construção continua. Os princípios Reitores, também disposto na Lei 12587/2012, que refere-se a toda e qualquer política pública seja de município, Região Metropolitana, ou Estado, devesse pautar-se sob pena de invalidade jurídica devido aos princípios da acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável das cidades, equidade do acesso da população aos serviços públicos, eficiência, eficácia e efetividade. Contudo a Lei 12587/2012 fornece diretrizes necessárias para manter a coerência tais como saneamento básico, integração entre os modos e serviços de transporte urbano, entre outros, segundo o Site do Ministério Público do Estado do Paraná, 2017.

Alguns exemplos de mobilidade urbana que deram certo no mundo em questão de melhora na qualidade de vida dos moradores, segue em anexo figuras 01,02.

Figura 01 – transporte público, ecologicamente corretos



Fonte: Almeida; Giacomini; Bertoluzzi, (2013).

Figura 02 – Transporte Público, BRT em Curitiba.



Fonte: Mobilize, (2016).

2.2 A CIDADE DE CASCAVEL

A cidade de Cascavel foi fundada no ano de 1952 e começou a ser colonizada por imigrantes do sul do país que vinham do Rio Grande do Sul e Santa Catarina especialmente poloneses, italianos, alemães. Após o encerramento do ciclo da madeira em toda a região na década de 70, Cascavel começou a etapa da industrialização iniciando as suas atividades com a agropecuária, é conhecida como polo universitário, com 21 mil estudantes de ensino superior em sete instituições, área industrial de grande infraestrutura, referência na agroindústria, principalmente no setor de avicultura um dos mais desenvolvidos da região com 2 milhões de aves abatidas diariamente (PORTAL DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL, s.d.).

Em 1983 obteve-se o primeiro registro da consolidação das terras que viriam se tornar a cidade de Cascavel, através de um decreto onde a companhia São Paulo- Rio Grande tinha o direito de construir uma ferrovia para o escoamento da produção da erva-mate, no ano seguinte a Revolução Federalista chegou ao Paraná, o estado também foi invadido por forças revolucionárias vinda ao Rio Grande do Sul ao comando de Jose Serafim de Castilhos que com dificuldades chegaram a Foz de Iguaçu, ressalta, Sperança (1992).

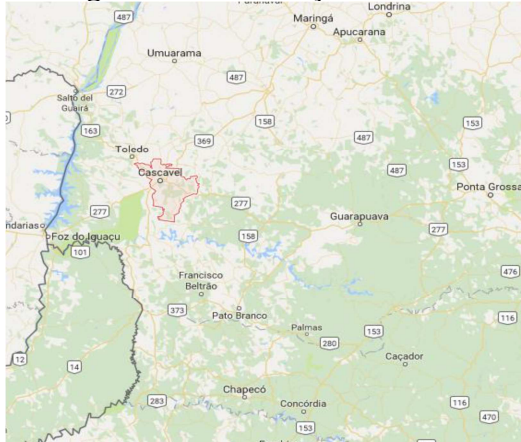
O primeiro ciclo de economia da região de Cascavel deu-se com a criação de uma estrada nas margens do Rio Cascavel onde havia pouso de viajantes, começou a criação de comunidades e logo um estabelecimento ervateiro, assim a estrada onde passavam carroças se fez importante para escoação da produção da erva-mate, (SPERANÇA 1992).



De acordo com Sperança (1992) a economia da região não dependia apenas da madeira, no ano de 1953 introduziram a cultura do café na região, graças ao café surgiu o Banco Agrícola Vale do Rio Piquiri, e a implantação de uma unidade da companhia Paranaense de Silos e Armazéns. Em 1955 já havia o registro de 43 indústrias na cidade de Cascavel, a grande venda de madeiras abriu novas perspectivas para a região oeste. No ano seguinte foi inaugurado o primeiro cinema cascavelense que tinha 500 lugares, neste período iniciou o processo revolucionário de mecanização do campo.

O ano de 1971 foi muito importante para a história do município, pois houve a implantação de cursos superiores pela Fundação do Oeste do Paraná (FUOP), surgiu também a Associação dos advogados do Oeste do Paraná (OAB). Em 1973 foi implantado o complexo industrial de processamento de oleaginosas, e em 1974 a cidade já contava com 500 estabelecimentos industriais de transformação como produtos minerais não metálicos, metalúrgicas, mecânicas, material elétrico e de comunicações, transporte, madeira, borracha, couro e peles, plástico, produtos químicos, têxteis, vestuários, calçados, produtos alimentícios, bebidas, material editorial e gráfico, construção civil, implementos agrícolas, rações entre outros. Em 1976 foi instalado o Núcleo Regional da Secretaria de Estado e Agricultura, foi determinado a execução do mapeamento do Oeste, foi criado o museu histórico Celso Formighieri, foi definido o distrito industrial com capacidade de receber 250 indústrias as margens da BR-277, (SPERANÇA1992).

A criação da Paroquia Nossa Senhora da Aparecida já não era mais uma questão religiosa e sim política, pois ela seria responsável por inúmeras consequências para o futuro da cidade, enquanto conjunto de equipamentos e serviços urbanos. Cascavel elegeu seu primeiro prefeito José Neves Formighieri, no entanto o município não tinha dinheiro para administrar, o então prefeito eleito usou de recursos próprios para a criação das primeiras estradas municipais, foi realizada a adaptação de um prédio para a prefeitura, foram construídas seis escolas, quinze professores e dez funcionários, Ressalta Sperança (1992).



Fonte: Google Mapas, 2017

Segundo Dias, *et al.* (2005) o planejamento de Cascavel teve início na região Oeste, com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, em 1494, do qual Cascavel, serviria apenas para abrigo e abastecimento de mão de obra indígena para as cidades costeiras, do rio Paraná e as cidades Leste, como Guarapuava, Lapa, Curitiba. A partir do século XIX, foi criado então as encruzilhadas que deu início a cidade, do qual desde o começo da urbanização as estradas tinham infraestrutura maior do que necessária, sendo uma característica de desenho urbano.

Anais do 15º Encontro Científico Cultural Interinstitucional e 1º Encontro Internacional - 2017
ISSN 1980-7406

Figura 3 – Proposta, localização do terminal de transportes e centro de vivência.



Fonte: Lerner (1978 *apud*, DIAS *et al.*, 2005 p. 77).

A figura 04,05, abaixo mostra a primeira rodoviária da cidade de Cascavel que funcionou entre 1964 até 1987, e serviu de porta de entrada para os pioneiros, começava a movimentação do comércio, através da vinda de pessoas de outras regiões e estados pelo meio de transporte. O que influenciou a mudança da rodoviária de local, foi a falta de espaço, pois o crescimento da cidade era acelerado a cada década (JORNAL RPC,2017).

Em 1960 a população de Cascavel era de 39 mil habitantes na década de 80, passou para 163.460, em 2010, para 286.170 e em 2016 chegando com 316.226 habitantes, com crescimento muito acelerado, isso fez com que a cidade passasse por várias reformas nos sistemas viários, (CENTRO UNIVERSITÁRIO DA FUNDAÇÃO ASSIS GURGACZ, S/D).

Figura 04-Imagem da antiga rodoviária de Cascavel na década de 80



Figura 05:imagem atual



Fonte: Paraná RPC, 2017.Fonte: Paraná RPC, 2017.

2.3 SISTEMA VIÁRIO DE CASCABEL

Octacílio Mion foi eleito prefeito de Cascavel em 1960, do qual realizou varias obra publica. O mesmo concebeu o atual traçado urbano da cidade, com tratamento paisagístico e asfalto nas Avenidas Brasil, Carlos Gomes e Barão do Rio Branco. Os transportes urbanos tiveram início em 1961, com a empresa Transportes Coletivos Cascavel, pertencente a Rubens Lopes e Agenor Miotto. Em março de 1964, também na gestão Mion, iniciou o setor de transporte coletivo intermunicipal, quando Assis Gurgacz estendeu a empresa Eucatur (União Cascavel de Transportes e Turismo), rompendo as fronteiras do Estado do Paraná (PORTAL DO MUNICÍPIO DE CASCABEL, 2017).

A cidade de Cascavel possui seu sistema viário definido de acordo com o plano diretor, os planejamentos deverão estar de acordo com o planejamento de estruturação viária estando dentro do presente plano e na lei Municipal do Sistema Viário Básico, isso tudo consta no Art. 248 do Plano Diretor de acordo com o site oficial Câmara Municipal de Cascavel (2017).

De acordo com o Portal do Município de Cascavel (2017), esse sistema está baseado nas Leis Municipais nº 2.590/96 e 2088/89, essa lei estabelece a hierarquia das vias e dão outras expectativas para circulação de veículos. As vias urbanas de Cascavel se dividam em:

- ✓ Vias estruturais são formadas por uma via principal da cidade, consideradas a receber a maior carga de trafego, e definindo ligações interurbanas, velocidade de 60 km/h, área central que é de 40 e 30 Km/h.

- ✓ Vias perimetrais são consideradas de tráfego pesado, com circulação na periferia área central, velocidade de 60 km/h.
- ✓ Vias coletoras recebem e distribui o tráfego de vias locais e alimenta as vias locais, área central 40 km/h e fora 60 km/h.
- ✓ Vias locais conduzir tráfego de veículos das vias coletoras, velocidade máxima de 30 km/h.
- ✓ Vias exclusivas para pedestres são vias predominante a pedestres.

2.4 TRANSPORTES INTERMODAL – PDI DE CASCAVEL

O Programa de Desenvolvimento Integrado (PDI), financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), conta com a revitalização da Avenida Brasil, fazendo mudanças no sistema viário de Cascavel além de priorizar a construção das novas estações intermodais, colocando mais transporte público para circular, garantindo a qualidade e incentivando o uso do mesmo para a população. No sistema viário será implantado um corredor exclusivo para o BRT, com 13 quilômetros de extensão, entre a Avenida Brasil, Tancredo Neves, Barão do Rio Branco. No entanto R\$ 57,5 milhões foram investidos para as novas construções e revitalizações, sendo a metade financiada pelo BID, e o restante em contrapartida da prefeitura (PORTAL DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL, 2017).

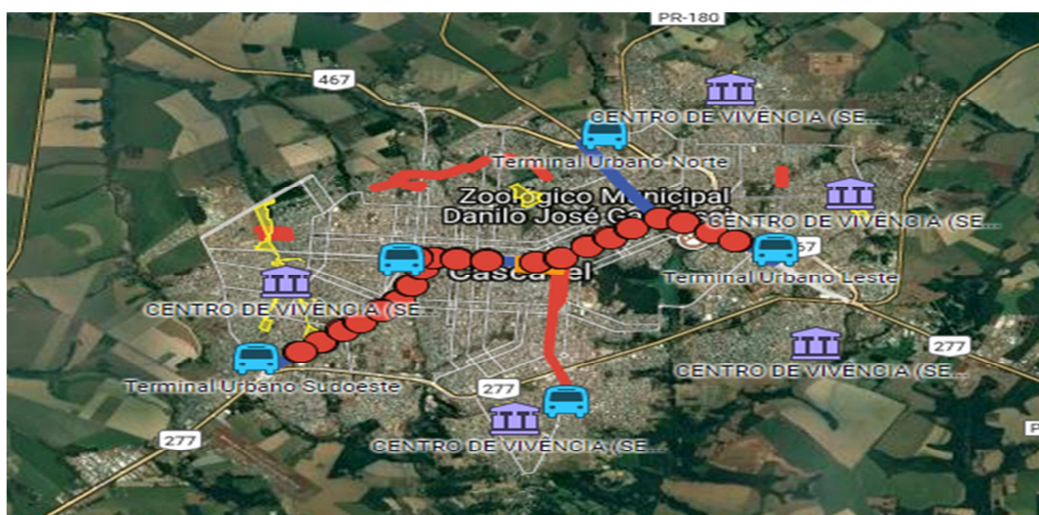
De acordo com o novo PDI a prefeitura de Cascavel disponibilizou cronogramas dos valores gastos pelos novos terminais, do qual podemos constatar valores altos para a construção. Conforme o IBGE a população teve um aumento de 96 mil habitantes entre 1996 a 2016. No novo Programa de Desenvolvimento Integrado (PDI) está sendo implantado dois novos terminais, e também uma revitalização do terminal Oeste. Conforme a demanda do crescimento populacional e o inchaço do sistema viário os projetos que tivemos acessos pela prefeitura não atende a demanda conforme a crescimento da população (PREFEITURA DE CASCAVEL, 2017)

2.5 ENTENDER AS MUDANÇAS PROPOSTA PELO PDI SE SERÃO SUFICIENTES PARA QUE CASCAVEL POSSA DESENVOLVER-SE FUTURAMENTE

O novo PDI de Cascavel tem como objetivo supervisionar as diretrizes do novo Plano Diretor, tendo como uma característica de um novo centro tradicional, ter uma boa eficiência no transporte

público, ter um aumento em áreas verdes e parques. O plano envolve quatro componentes: transporte, sistema viário, meio ambiente e social e fortalecimento institucional, de acordo com o Portal Município de Cascavel (2017).

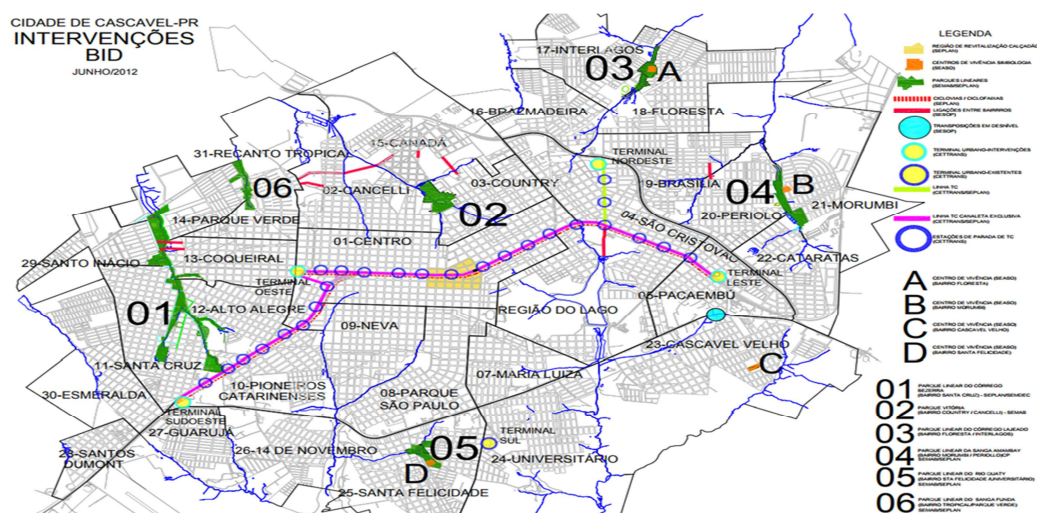
Figura 6: Mapa de Cascavel com o novo, do PDI de Cascavel.



Fonte: Cascavel, 2017

Com isso no sistema de transporte e sistema viário foi aprimorado a implantação de estações de embarque, e também faixa exclusivas para o transporte coletivo da cidade, foi também aprimorado as calçadas conforme o programa aprovado pela Lei nº 5744/2011, foi também reformado o calçadão central da cidade (PORTAL MUNICÍPIO DE CASCAVEL 2017).

Figura 7: projeto de 2012, das intervenções em Cascavel



Fonte: Cascavel, 2017.

3. METODOLOGIA

“Toda pesquisa implica o levantamento de dados de variadas fontes, quaisquer que sejam os métodos ou técnicas empregadas” (MARCONI e LAKATOS, 1992, p.43). Sendo assim, para que o objetivo deste trabalho seja concretizado, foram realizadas pesquisas bibliográficas através de livros, artigos, revistas e sites, bem como Estudo de Caso da cidade de Cascavel e Análise Documental, que auxiliaram no desenvolvimento e embasamento do mesmo.

A pesquisa bibliográfica é avançada com base no material já preparado, formado principalmente de livros e artigos científicos. Apesar de que quase todos os estudos sejam requisitados por trabalhos dessa natureza, existe pesquisas antecipadas exclusivamente de fontes bibliográficas (GIL, 2002).

Para tanto, o estudo de caso, se caracteriza por uma pesquisa que tem por objetivo maior conhecimento, visando aprofundar-se das questões que envolveram o presente trabalho, tendo em vista um exame detalhado da situação abrangendo o pesquisador a observar o comportamento dos acontecimentos, durante um período dado de tempo (OLIVEIRA, 2011).

Diante disto, a análise documental tem por objetivo, inserir uma pauta de consulta nos documentos, apresentando vantagens que consistem estudar registros no intuito de compreender circunstâncias sociais e econômicas, visando esclarecer o conteúdo incisivo bem como contextualizando-os, segundo Richardson, *et al.* (1999).

4. ANÁLISE E DISCUSSÕES

O transporte urbano teve início em 1961, com a empresa Transportes Coletivo Cascavel, em março de 1964 iniciou o setor de transporte coletivo intermunicipal, quando Assis Gurgacz estendeu a empresa Eucatur rompendo as fronteiras do Estado do Paraná. Desde então o sistema viário de cascavel se subdivide nos seguintes sistemas: Sistema Rodoviário; Sistema Viário Urbano; Sistema Ferroviário; Sistema Aeroviário conforme disposto na Lei Complementar nº 28.

Diante disso pode-se perceber a crescente urbanização que vem ocorrendo fazendo com que os antigos terminais deixassem de usufruírem as necessidades da população e deste modo foi reconstruindo novos terminais para atender as novas demandas, no entanto, estes valores gastos

estão sendo muito altos e sem muito planejamento adequado, por se pensar somente na atualidade, assim sendo, o novo sistema viário que está sendo implantado em Cascavel, não será suficiente para proporcionar uma melhor fluidez e segurança no trânsito para os próximos 20 anos

No entanto, o código de trânsito Brasileiro (CTB), afirma que um trânsito seguro é direito de todos e de responsabilidade dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, porém devido alguns motivos de má qualidade do transporte público tais como a superlotação, a falta de investimento público, transporte clandestino a priorização para os transportes privado, entre outros incentivam a população a optar pelo transporte individual, o qual causa também problemas, como aumento da poluição e do número de atropelamentos, o que resulta em mais gastos e problemas para a saúde pública, conforme tabela abaixo mostra o número de acidente por veículos privados na cidade de Cascavel.

Tabela 01: Acidentes de trânsito em Cascavel (veículos privados).

Período	Número de acidentes de trânsito no município	População total do município	Valor da Fórmula
2010	3.612	286.205	126,2032
2011	3.378	286.205	118,0273
2012	3.294	286.205	115,0923
2013	3.347	286.205	116,9441
2014	3.803	286.205	132,8768
2015	3.658	286.205	127,8105
2016	3.730	316.226	117,9536

Fonte: IBGE: 2010.

Analisando como se descreve a cidade de Cascavel e como difundiu o seu território, este processo do novo plano diretor da cidade, foi para dar preferência ao transporte público, resultando em conjuntos de políticas de melhorias sociais econômicas e ambientais.

As mudanças no sistema viário a implantação de 5 parques lineares a revitalização das três avenidas (avenida Brasil, Tancredo Neves e Barão do Rio Branco), e principalmente as mudanças no transporte público com a implantação de novos embarques (nordeste, leste) e a revitalização do terminal oeste, entre outros, tiveram gastos consideráveis num total de 57,5 milhões de reais, sendo

a metade financiada, pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e outra metade paga do cofre da prefeitura.

Entretanto pode-se dizer que através das pesquisas e documentos consultados pelo site da prefeitura com relação as reformas e novas construções de embarque de transporte feitas pelo programa de desenvolvimento integrado (PDI), poderão atender as necessidades do município por no máximo um período de vinte anos o normal previsto para uma cidade de crescimento médio acelerado.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte é uma atividade necessária e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas, tornando-se de suma importância no processo de gerenciamento da cidade.

Assim a capacitação de uma malha urbana viável e ajustável de transporte, das tecnologias veiculares, dos sistemas operacionais de tráfego e dos equipamentos de apoio, bem como centros ou terminais de transbordo de passageiros, é um conceito primordial da mobilidade urbana.

Contudo, pode-se concluir que um dos direitos fundamentais das pessoas é o de ir e vir. A mobilidade Urbana de Cascavel está passando por diversas mudanças, de fato, foram gastas muitas verbas públicas para a revitalização de áreas e investimentos em novas tecnologias melhorando as necessidades da demanda presente, porém sem planejamento para o futuro.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Eridiana Pizzinatto; GIACOMNINI, Larissa Bressan; BORTOLUZZI, Marluse Guedes, **Mobilidade e Acessibilidade Urbana**, 2013.

Disponível

em:

<https://www.imed.edu.br/Uploads/Mobilidade%20e%20Acessibilidade%20Urbana.pdf>

Acessado em: 16 de setembro de 2017 às 16h00min

ARIZE, Juli, **História do transporte urbano no Brasil**, 2016.

Disponível em: <http://www.recantodasletras.com.br/artigos/197050>

Acessado em: 26 de agosto de 2017 às 00h55min



BRUTON, Michael J. **Introdução ao planejamento dos transportes**, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1979.

CENTRO UNIVERSITÁRIO DA FUNDAÇÃO ASSIS GURGACZ. **Onde Estamos**, Cascavel-PR, S/D.

Disponível em: <https://www.fag.edu.br/identidade-visual>

Acessado em: 04 de setembro de 2017 às 16:48

CASCADEL, Portal do Município de Cascavel, **Programa de Desenvolvimento Integrado**, 2017.

Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/secretarias/seplan/pagina.php?id=527>

Acessado: 10/09/2017 às 16h35min

CASCADEL, **Câmara Municipal de Cascavel, aprova o plano municipal viário e de transporte de cascavel**, 2017.

Disponível em: https://camaracascavel.pr.gov.br/leis-municipais.html?sdetail=1&leis_id=6344

Acesso em: 30/08/2017 às 11h20min

CASCADEL, **Portal do Município de Cascavel, Perfil do Município**. Prefeitura de cascavel, 2017.

Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/secretarias/seplan/pagina.php?id=202>

Acessado: 31/08/2017 às 14h25min

DIAS, Caio Smolarek; FEIBER, Fúlvio Natércio; MUKAI, Hitomi; DIAS, Solange Irene Smolarek. **Cascavel: um espaço no tempo. A história do planejamento urbano**. Cascavel: Sintagma Editores, 2005.

Disponível em: <http://aeac.org.br/downloads/5898b732b7e40.pdf>

Acessado em: 26 de agosto de 2017 às 10h23min

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1992.

Ministério Público do Estado do Paraná. **Centro de apoio Operacional das promotorias de justiça de habitação e urbanismo**. 2017.

Disponível em: <http://www.urbanismo.mppr.mp.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=4>

Acessado em: 11 de setembro de 2017 às 15h50min.

MOBILIZE, Mobilidade Urbana Sustentável, **Projeto que permite levar bicicleta em ônibus é testado em Curitiba**. 2016.

Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/9608/projeto-que-permite-levar-bicicleta-em-onibus-e-testado-em-curitiba.html>

Acessado em: 16 de setembro de 2017 às 16h07min.

NUNES, Ana Flávia, Jornal Paraná RPC. **Rodoviária Antiga de Cascavel**, 2017.

Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/paranav-tv-2edicao/videos/t/cascavel/v/regiao-da-antiga-rodoviaria-de-cascavel-vai-ser-revitalizada/6118308/>



OLIVEIRA, Maxwell Ferreira de, **Metodologia científica: um manual para a realização de pesquisas em Administração**, Catalão: UFG, 2011.

Disponível em: https://adm.catalao.ufg.br/up/567/o/Manual_de_metodologia_cientifica_-_Prof_Maxwell.pdf

Acessado em: 25 de agosto de 2017 as 23h04min

PORTAL DO MUNICIPIO DE CASCAVEL. **História de Cascavel, 2017.**

Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/historia.php>

Acessado em: 04 de setembro de 2017 as 16:17

PREFEITURA DE SOROCABA, **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade**, 2013.

Disponível em: https://www.urbes.com.br/uploads2/PDTUM_CAMARA_SITE.pdf

Acessado em: 06 de outubro de 2017 as 15h02min.

RICHARDSON, Roberto Jarryet *al.* **Pesquisa Social: métodos e técnicas**. 3. ed. - 14.reimpr. São Paulo: Atlas, 2012.

Disponível em: <https://pt.scribd.com/doc/226198537/01-Richardson-Pesquisa-Social-MCtodos-e-TCcnicas-pdf-PdfCompressor-643562>

Acessado em: 25 de agosto de 2017 as 23h 25min

SPERANÇA, Alceu A. **Cascavel a história**. 2 ed. Curitiba. Lagarto; 1992.

TERRY, Tatiana; JAVOSKI, Daniela Engel Aduan; CARVALHO, Solange Araujo de, **Cadernos Técnicos Morar Carioca Sistema Viário**, Rio de Janeiro: Instituto de Arquitetos do Brasil, 2013.

Disponível em: http://www.iab.org.br/sites/default/files/publicacoes/cadernos_tecnicos_morar_carioca_-_sistema_viario.pdf

Acessado em: 06 de Outubro de 2017 as 13h59min.