



MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO PARQUE VERDE NA CIDADE DE CASCAVEL - PR

NEUMANN, Dandara.¹
BERGAMO, Ana Paula Rodrigues Horita.²

RESUMO

O artigo apresentado, tem como objetivo geral, apresentar os problemas decorrentes de mobilidade no Bairro Parque Verde cidade de Cascavel - PR, visando aperfeiçoar o conhecimento sobre o assunto. Foram realizadas pesquisas bibliográficas, obtendo dados sobre a mobilidade, para enfim podermos fazer análises com dados encontrados com as soluções apresentadas nas pesquisas buscando melhorias para os moradores do Parque Verde. Um dos grandes problemas apresentados no bairro é por ele ser um bairro ligação, onde se localiza ao lado do loteamento FAG que recebe um grande número de alunos diariamente, fazendo com que aumente consequentemente o tráfego nas vias do bairro principalmente nos horários de pico, se tornando incomodo para os moradores nos horários com maior fluxo de veículos. Além de ser um bairro ligação as ruas são muito estreitas fazendo com que as vias que dão acesso aos mercados, lojas e escolas são muito estreitas dificultando ainda mais o acesso aos lugares citados e consequentemente o horário de maior movimento de chegada dos alunos e a mesma da saída dos colégios aumento ainda mais o transito local. Serão apresentadas algumas soluções para melhoria da mobilidade, para poder trazer conforto para as famílias que ali residem, uma das soluções e a futura ligação da BR 467 com acesso direto a Avenida das Torres, dando acesso direto ao Centro Universitário FAG fazendo com que o transito reduza no horário de pico.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade. Parque Verde. Meio urbano. Cascavel-pr.

1. INTRODUÇÃO

O assunto da presente pesquisa trata-se da elaboração de uma base teórica sobre mobilidade urbana buscando analisar a mobilidade urbana no bairro Parque Verde na cidade de Cascavel - PR. Apresentando quais os principais problemas causados pela falta de mobilidade, apontando as possíveis soluções.

Desse modo, o presente trabalho justifica-se: grandes impactos foram causados na vida das pessoas devido à forma com que as cidades são planejadas ou do que ela se torna com o passar do tempo. Grandes aumentos populacionais, trazendo o aumento de veículos, a informatização e até mesmo a globalização, fazendo com que as cidades se realoquem trazendo para as partes periféricas atividades comerciais devido ao rápido crescimento e com isso a acessibilidade se torna fundamental para assim haver igualdade social, onde independente da sua necessidade possa utilizar-se o espaço

¹NEUMANN, Dandara do 10º período da Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: danda_pavi@hotmail.com.

²BERGAMO, Ana Paula Rodrigues Horita Professora e Arquiteta do Centro Universitário FAG. E-mail: arq.anapaula@hotmail.com



da melhor maneira da forma mais confortável e segura possível. São esses motivos que fazem com que as cidades precisem de soluções rápidas para não sofrer tanto impacto com o grande desenvolvimento.

Há vários problemas que estão diretamente relacionados à mobilidade urbana, dentre eles a diminuição da segurança de pedestres, aumento do número de acidentes de trânsito, brigas de trânsito, alto nível de poluição sonora e no ar, eliminação cada vez maior de áreas verdes para aumento de espaços para circulação e também para estacionamento de veículos. De alguma forma, os impactos causados comprometem a mobilidade, a sustentabilidade urbana, a acessibilidade, entre outros, causando assim uma queda na qualidade de vida.

A problemática inserida na pesquisa é: quais os principais problemas causados pela falta de mobilidade no bairro Parque Verde na cidade de Cascavel - PR?

Partindo do pressuposto inicial que mobilidade urbana pode ser definida como o deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano e a acessibilidade e considerada como um meio para a população realizar suas atividades e deslocamentos (ALVES e RAIA JUNIOR, 2012).

O trabalho tem, por objetivo geral, apresentar os problemas decorrentes da falta de mobilidade na cidade de Cascavel - PR, visando aperfeiçoar o conhecimento sobre o assunto. Para que este objetivo seja alcançado, tem-se como objetivos específicos: a) Pesquisar sobre a cidade de Cascavel - PR e o bairro Parque Verde; b) Pesquisar sobre mobilidade urbana; c) Levantar dados e mapas temáticos sobre mobilidade no Parque Verde; d) Analisar o bairro Parque Verde; e) Analisar legislação urbana.

Como marco teórico os seguintes autores foram selecionados:

O aumento da complexidade nas relações materiais e sociais nas grandes cidades necessitou de uma certa precisão conceitual na aplicação de deslocamentos. Como um direito de cidadania o conceito de mobilidade tornou consistente o aprofundamento das especificações de cada categoria (IZAGA, 2009).

O conceito de mobilidade está relacionado com o deslocamento das pessoas no espaço urbano, que devem facilitar o percurso das pessoas e não dificultar, com ruas seguras, limpas, pouco ruidosas, com calçadas amplas, dotadas de mobiliário urbano confortável, com sinalização, arborizadas, iluminação adequadas e com total acessibilidade (ALMEIDA, GIACOMINI e BORTOLUZZI, 2013).



Para Alves e Raia Jr (2012), “mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano e, acessibilidade como o acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos”.

Dentro da visão de sustentabilidade a mobilidade poder ser alcançada sob duas perspectivas: a primeira relacionada a adequação da oferta de transporte ao âmbito socioeconômico que se enquadra as medidas que agregam o transporte ao desenvolvimento urbano e a integridade social e segunda relacionada com a qualidade ambiental onde se enquadra a tecnologia e o tipo de transporte a ser utilizado (CAMPOS, 2006).

De acordo com Vaz, Santoro e Romeiro (2005), mobilidade urbana é atributos das cidades e refere-se ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano com facilidade. Deslocamentos estes que são feitos através de toda a infraestrutura, possibilitando o ir e vir das pessoas. Sendo assim, mobilidade urbana não se refere somente a transporte urbano é mais do que um conjunto de atividade e meios de deslocamento de pessoas e bens, é a interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 CASCATEL E SUAS CARACTERÍSTICAS

A colonização de CascateL se deu a partir de um movimento de cunho nacional, a Revolta Tenentista, após bárbaros bombardeios, os revoltos, que haviam dominado a capital paulista por 23 dias, abandonarem o movimento. Antes da sua colonização, a área da cidade servia somente como pouso entre os municípios do rio Paraná e as cidades do Leste. (DIAS *et al.*, 2005).

Em 28 de março de 1928, José Silvério de Oliveira, conhecido como “Nhô Jeca” adepto da Aliança Liberal, temendo perseguição política por ter apoiado o candidato oposito a seu estado, se mudou para a área da cidade de CascateL - PR, arrendou parte das terras de um senhor chamado Antônio José Elias onde localizava-se a Encruzilhada dos Gomes, lugar que já era do seu conhecimento e apreciação. Localizada na junção de várias trilhas abertas por tropeiros, militares e ervateiros, onde montou seu armazém. Seu empreendedorismo foi fundamental para a chegada de



novas pessoas, que traziam investimentos e ideais (DIAS *et al.*, 2005 e PORTAL DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL, s.d.).

A cidade de Cascavel tornou-se distrito em 1938 e finalmente a emancipação ocorreu em 14 de dezembro de 1952, sendo a muito tempo comemorado no dia 14 de novembro de cada ano, devido a uma confusão entre a proposta do governador do estado da época, e a assinatura da lei, definindo em 20 de dezembro de 2010 pela lei nº 5689/2010 como data oficial do aniversário da Cidade da Cascavel a data de 14 de novembro de 2017 (PORTAL DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL, s.d.).

A cidade e Cascavel é conhecida como a Capital do Oeste Paranaense, por ser o pólo econômico da região e um dos maiores municípios do Paraná com cerca de 300 mil habitantes, Cascavel é uma cidade acolhedora, jovem e promissora, que vem crescendo nesses últimos anos, tornando-se uma metrópole (PORTAL DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL, s.d.).

2.1 O BAIRRO PARQUE VERDE

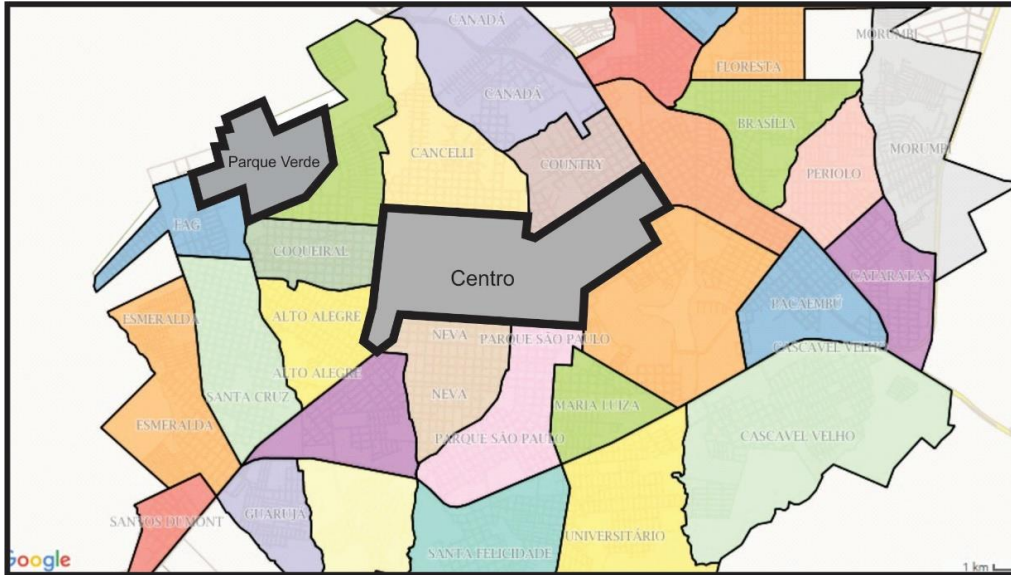
O loteamento Parque Verde situa-se na cidade de Cascavel – PR, originado na década de 1970, e inaugurado em 1978, foi um dos primeiros loteamentos instaurados na cidade. Originou-se pela necessidade de locais para abrigar as centenas de pessoas que migraram do campo para a cidade durante as décadas de 50, 60 e 70, e que não possuíam condições financeiras para morar no centro (MARIANO, 2012).

De acordo com IBGE (2010), a população do bairro Parque Verde é composta de 5.575 habitantes, sendo 2.607 homens e 2.968 mulheres.

O bairro Parque Verde teve seu crescimento em conformidade com a expansão da cidade para o sentido Oeste onde se encontram Universidades.



Figura 1 - Localização do Parque Verde dentro da cidade de Cascavel - PR



Fonte: Geoportal/Cascavel (2017) - Adaptado pelo Autor (2017).

2.2 MOBILIDADE URBANA

Atualmente, grande parte das cidades brasileiras vivenciam uma crise de mobilidade urbana decorrente da alta taxa de crescimento populacional com o baixo investimento no setor de transportes nos últimos 25 anos, fazendo com que o crescimento econômico da última década proporcione o aumento na quantidade de viagens e distancias percorridas de pessoas e cargas (ICETRAN, 2017).

Segundo Pena (2017), a mobilidade urbana são as condições oferecidas pelas cidades para garantir que as pessoas tenham uma livre circulação entre as diferentes áreas, vem sendo um grande desafio tanto para o Brasil quanto para vários outros países, cada dia que passa o número de carros aumenta ainda mais o transito, dificultando a locomoção nas grandes cidades, principalmente nos grandes centros.

Para Baddini (2011), o proporcionamento de mobilidade para a população é o oferecimento de condições necessárias para o deslocamento da população, ou seja, ter mobilidade e conseguir se locomover com facilidade em qualquer lugar e horário, tanto de casa para o trabalho do trabalho para a hora de lazer entre outros.



“Entendemos mobilidade urbana como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades cotidianas em tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. E isto, convenhamos, está cada vez mais difícil (LAVORATO, 2016). ”

Para Sanches (2014), a mobilidade urbana significa ter alternativas de qualidade para poder deixar o conforto do carro e ir a escola ou trabalho ou até mesmo a um passeio de transporte coletivo ou de bicicleta e chegar ainda assim em seu destino com segurança, para ele além de tudo isso mobilidade também é ter uma boa ciclovias, calçadas em boas condições para a utilização, que garantam total acessibilidade a deficientes físicos e visuais, e também as pessoas da terceira idade.

De acordo com Raia Jr (2000):

Na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macros decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço.

Os três elementos citados por Raia Jr (2000), determinará as características da mobilidade urbana. Sendo que cada processo ocorre de modo diferente em cada ambiente urbano, devendo ser analisados de acordo com as peculiaridades de cada espaço urbano, pois cada cidade apresenta seu próprio dinamismo.

Segundo Pena (2017), o Brasil vive um drama a respeito da mobilidade urbana, pois a melhoria da renda da população de classe média e baixa tem aumentado, e além disso o Governo Federal promove incentivos para o mercado automobilístico, com a redução da taxa de IPI e a baixa qualidade do transporte público, fazendo com que o número de carros aumente cada vez mais.

Para Sinimbu (2017), o sistema de mobilidade urbana se torna ineficiente devido a vários fatores, como o alto custo das passagens, a falta de infraestrutura, como a falta de calçadas e sinalização inexistente, a baixa oferta do transporte público, e até mesmo a insegurança nas ruas. Isso tudo gera problemas na mobilidade urbana, como o maior tempo de deslocamento nos centros urbanos, o aumento excessivo da poluição, e o excesso de veículo consequentemente causando maior número de acidentes de trânsito.

“No Plano Diretor Urbano o tema da Mobilidade, dada sua importância para a estruturação das cidades e nas estratégias de desenvolvimento municipal, constitui-se como item indispensável,



independentemente do porte do município, para o planejamento das atividades urbanas no espaço físico” (OLIVEIRA, 2004).

Para Pena (2017), ao longo do século XX, o país se urbanizou rapidamente, havendo um acelerado processo de crescimento e metropolização, ou seja, a população ficou cada vez mais concentrada nas grandes metrópoles. Se o país talvez tivesse passado por uma reforma agrária adequada, contendo o grande êxodo rural, fazendo com que consequentemente os níveis de urbanização fossem menores, talvez a questão da metropolização fosse de mais fácil resolução.

“Mais do que simples deslocamentos pela cidade, a mobilidade urbana envolve qualidade de vida, uma outra apropriação do espaço público, revalorização da cidade, além de outros aspectos”. (PAULA, 2016)

Para Sanches (2014), o que mais dificulta o sistema de mobilidade urbana nas cidades se deve pela priorização da utilização de veículos motorizados de uso individual. Ou seja, a pouca utilização de veículos “populares”, como a bicicleta e o transporte coletivo, fazendo com isso que as cidades sejam cada dia mais congestionada e poluída.

De acordo com Rubim e Leitão (2013), possuir carro não é o maior dos problemas e sim apenas a ponta do problema da mobilidade, tem-se agravado cada vez mais nas grandes cidades o problema da mobilidade não pelo fato de se ter carro como citado acima, e sim pelo fato do uso excessivo do veículo. Como prova disso tem-se nova York que é uma das cidades que tem a maior taxa de motorização do mundo, mas é em São Paulo no Brasil que as pessoas mais gastam tempo para se deslocarem.

Para o deputado Benedet (2015), produziu-se muita assimetria as residências distantes dos centros econômicos, e esse é um dos motivos que acabou sobrecarregando os sistemas de transporte. Para ele para se ter uma melhor concepção do problema, basta integrar melhor as regiões urbanas de tal forma que as moradias estejam mais próximas dos seus locais de trabalho, fazendo com que diminua cada vez mais a necessidade da utilização de automóveis para deslocamento.

“A questão da mobilidade urbana está, portanto, inserida num contexto político maior em que a qualidade de vida de parcela expressiva da população está sendo comprometida pelos obstáculos crescentes à locomoção urbana. A dificuldade de acesso ao local de trabalho cria um custo e uma insatisfação explosivos” (BENEDET, 2015).



Sanches (2014), diz que a mobilidade urbana não trabalha sozinha e sim em conjunto com a qualidade de vida, ou seja, se não temos mobilidade urbana não temos qualidade de vida, pois o aumento da circulação de veículos individual aumenta também o número de acidentes, a poluição e a degradação ambiental fazendo com que isso comprometa a qualidade de vida da população.

Para Herek (2017), existem várias maneiras para modificar a mobilidade urbana, sendo que o espaço urbano é público e deve ser pensado para as pessoas e não para o automóvel, as cidades são frutos de decisões que foram tomadas no passado, e muitas cidades já chegaram ao seu limite máximo devido dar muito espaço ao transporte individual e com isso obrigou-se a retroceder de uma forma inteligente, para uma melhoria para a população e também para o meio ambiente.

3. METODOLOGIA

Segundo Marconi e Lakatos (2011), a metodologia é um instrumento dirigido a valorizar e tornar mais eficiente a pesquisa científica, que faz parte da ciência. Uma pesquisa científica pode se caracterizar pela sua metodologia de abordagem do problema em questão. A metodologia tem como função planejar, investigar, desenvolver e comprovar teorias e métodos já utilizados anteriormente.

Para Fonseca (2002), metodologia é o estudo da organização, dos caminhos a serem seguidos, para alcançar os objetivos de uma pesquisa ou estudo, que segundo a ciência significa o estudo dos caminhos e dos materiais utilizados para realizar uma pesquisa científica. Sendo que a metodologia se interessa pelo caminho escolhido para chegar ao objetivo sugerido pela pesquisa, não podendo ser confundida com o conteúdo nem com os procedimentos.

Para que os objetivos da pesquisa fossem alcançados foi realizada pesquisa bibliográfica, procurando obter dados sobre mobilidade urbana, foi utilizado o método hipotético-dedutivo que busca unir a racionalização do método dedutivo à experimentação do método indutivo e uma pesquisa de campo para coletar dados.

Segundo Marconi e Lakatos (2000) o método hipotético-dedutivo, foi desenvolvido por Karl Popper, que segundo ele, primeiramente consiste na eleição de hipóteses, as quais possuem a possibilidade de responder um determinado problema da natureza científica.



A pesquisa bibliográfica é realizada a partir do levantamento de citações teóricas já existentes, publicadas por meios eletrônicos, artigos científicos, livros, etc. Pois qualquer trabalho de pesquisa científica inicia-se por uma pesquisa bibliográfica, permitindo ao pesquisador conhecer mais sobre o assunto estudado. Existem, porém, pesquisas científicas baseadas apenas em referências teóricas publicadas procurando conhecimentos e informações sobre o problema do qual se procura resposta (FONSECA, 2002).

De acordo ainda com Fonseca (2012), a pesquisa de campo tem como característica a investigação em que além da realização de pesquisa bibliográfica, busca-se outros meios para coletar dados, com recurso de diversos tipos de pesquisa.

A partir disso, a pesquisa será realizada para encontrar os problemas e as possíveis soluções para a mobilidade do bairro Parque Verde na cidade de Cascavel/PR.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

4.1 PROBLEMAS ENCONTRADOS

O Bairro analisado para a presente pesquisa constitui-se como um bairro de ligação, está localizado ao lado do loteamento FAG, onde há um Centro Universitário que diariamente recebe inúmeros alunos. Devido a isto, o tráfego aumenta nas vias do Bairro Parque Verde, o que, segundo os moradores do bairro, é um incômodo nos horários de pico.

Por conta das ruas estreitas, os acessos até mercados, lojas, e escolas em horário de pico também é dificultado. Com o grande fluxo de carros e ônibus que acessam o Centro Universitário FAG pelo bairro, o trânsito aumenta significativamente.



Figura 2 - Ruas estreitas no bairro Parque Verde.



Fonte: Acervo autora (2017).

Figura 3 - Ruas estreitas do bairro Parque Verde.



Fonte: Acervo autora (2017).



Figura 4 - Ruas estreitas do bairro Parque Verde.



Fonte: Acervo autora (2017).

A Avenida das Torres que liga as ruas do bairro Parque Verde ao Centro Universitário FAG, conforme relatos dos moradores é uma preocupação nos horários de pico, por existirem crianças que circular por esta localidade.

Figura 5 - Ruas de alto fluxo de veículos em horários de pico.



Fonte: Geoportal/Cascavel (2017) - Adaptado pelo Autor (2017).



4.2 SOLUÇÕES ENCONTRADAS

A futura ligação da BR 467, como forma de acesso direto entre a BR e a Avenida das Torres. Essa medida diminuiria o tráfego de veículos em horários de entrada e saída da faculdade e horários de pico. PORTAL

Uma proposta de continuação da Avenida das Torres até a BR 467, o ligamento diminuiria drasticamente o fluxo de veículos no Bairro Parque Verde nos horários de pico, considerando este bairro ser o trajeto para veículos, vans e ônibus que vem pela BR 467 e vão até as duas universidades (Centro Universitário FAG e Univel).

Figura 6 - Proposta da continuação da Avenida das Torres.



Fonte: Geoportal/Cascavel (2017) - Adaptado pelo Autor (2017).

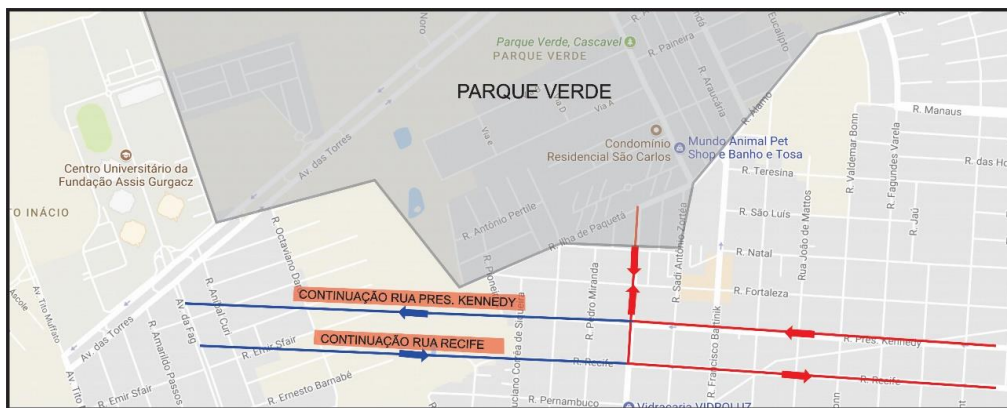
O Plano Diretor da cidade de Cascavel – PR, constata no Artigo 72, Lei complementar nº 91 de 23 de fevereiro de 2017, a implementação e estruturação das marginais das rodovias BR 277 e BR 467 no perímetro urbano de Cascavel, Avenida das Torres a partir da rua Jorge Lacerda em direção a



rua Tito Muffato, e desta até o viaduto da avenida Presidente Tancredo Neves, configurando-se em um anel de integração entre bairros.

Outra proposta seria a abertura da rua Pres. Kennedy e da rua Recife até a Avenida da Fag, diminuindo o fluxo de veículos no bairro Parque Verde, pois a maioria das pessoas que se locomovem das regiões Leste e Norte da cidade com sentido ao Centro Universitário FAG, usam este bairro como caminho.

Figura 7 - Proposta da abertura da rua Pres. Kennedy e rua Recife.



Fonte: Google maps (2017) - Adaptado pelo Autor (2017).

O transporte coletivo supre as necessidades da população, porem em horários de pico necessitaria uma linha de ônibus que fizesse Parque Verde – FAG, pois é um trajeto feito por muitos moradores e que atualmente precisam pegar um ônibus do bairro ao terminal oeste e então pegar outro ônibus para o Centro Universitário FAG.



Figura 8 - Itinerário transporte coletivo bairro Parque Verde.





LINHA: PARQUE VERDE – TERMINAL OESTE (via Rua Pernambuco)

SENTIDO: TTO - Bairro	SENTIDO: Bairro - TTO
ITINERÁRIO:	ITINERÁRIO:
Terminal Oeste	Rua Álamo
Rua Juscelino Kubitscheck	Rua Jacarandá
Rua Paraná	Av. Antonio Kucinski
Rua Humberto de Campos	Rua Cipreste
Rua Pernambuco	Rua Ilha de Paquetá
Rua Otelo Celestino de Castilho	Rua Antonio José Elias
Rua Ilha de Paquetá	Rua Pernambuco
Rua Álamo	Rua Humberto de Campos
	Rua Paraná
	Rua Juscelino Kubitscheck
	Terminal Oeste

Fonte: Companhia de engenharia de transporte e trânsito – Cettrans (2017).

Figura 9 - Pontos de ônibus existentes.



Fonte: Geoportal/Cascavel (2017) - Adaptado pelo Autor (2017).



5. CONSIDERAÇÕES FINAL

Na introdução apresentou-se assunto, tema e problemas iniciais da pesquisa. Justificou-se a mesma pelos problemas de mobilidade urbana encontrados que causam incomodo a população, e a relevância do tema pela crise de mobilidade urbana pelo alto crescimento populacional brasileiro. Resgatando o problema da pesquisa, indagou-se: Quais os principais problemas causados pela falta de mobilidade no bairro parque verde na cidade de Cascavel - PR? Pressupõe-se, como hipóteses, que mobilidade é o deslocamento de pessoas e bens no espaço, sendo um meio para as pessoas realizarem suas atividades. Para que tal objetivo fosse atingido, elencaram-se os seguintes objetivos específicos: a) Pesquisar sobre a cidade de Cascavel - PR e o bairro Parque Verde; b) Pesquisar sobre mobilidade urbana; c) Levantar dados e mapas temáticos sobre mobilidade no Parque Verde; d) Analisar o bairro Parque Verde; e) Analisar legislação urbana.

Os resultados apresentarem que o Bairro Parque Verde possui ruas estreitas que dificultam o trafego de carros, acesso a mercados, escolas e lojas nos horários de pico, devido ao grande fluxo pois este caminho é um ligamento até ao Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz – FAG. Tendo como solução o ligamento da Avenidas da Torres que liga as ruas do Bairro Parque Verde a BR – 467, diminuindo assim o fluxo de veículos pelo bairro, outra solução é a abertura da rua Pres. Kennedy e da rua Recife até a Avenida da Fag, diminuindo o fluxo dos carros que vem da região Norte e Leste na cidade sentido Centro Universitário – FAG, pois usam o bairro como rota.

O transporte coletivo do bairro atende as necessidades, há vários pontos de ônibus pelo bairro de fácil acesso a população. Um problema encontrado foi que o ônibus apenas faz a linha Parque Verde ao Terminal Oeste e como o fluxo para o Centro Universitário FAG é grande necessitaria de uma linha Parque Verde – FAG nos horários de pico.

No decorrer do trabalho, ao analisar o embasamento teórico, percebeu-se que a questão mobilidade urbana, tende a ser muito discutido ainda, pois há vários problemas encontrados e que o Brasil é pobre na questão mobilidade, e que simples soluções adotadas podem tornar a vida da população mais pratica e saudável.



REFERÊNCIAS

ALMEIDA, E. P.; GIACOMINI, L. B; BORTOLUZZI, M. G. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana**. Passo Fundo, 2013.

ALVES, P.; RAIA JUNIOR, A. A. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil**. São Carlos, 2012.

BADDINI, C. **O que é Mobilidade Urbana**. 2011. Disponível em: <<http://olhonotransito.blogspot.com.br/2011/04/o-que-e-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em: 24 out.2017.

BENEDET, R.; OLIVEIRA, A. M. F.; *et al.* **O desafio da mobilidade urbana**. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015. Disponível em: <file:///C:/Users/Uurio/Downloads/desafio_mobilidade_conle.pdf> Acesso em: 25 out.2017.

BERGMAN, L.; RABI, N. I. A. **Mobilidade e Política Urbana: Subsídios para uma Gestão Integrada**. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>. Acesso em: 24 out.2017.

CAMPOS, V.B.G. **Uma visão da mobilidade sustentável**. *Revista dos Transportes Públicos*. Rio de Janeiro, 2006.

DIAS, C. S.; FEIBER, F. N.; MUKAI, H.; DIAS, S. S. **Cascavel: um espaço no tempo. A história do planejamento urbano**. Cascavel: Sintagma Editores, 2005.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila. Disponível em:< [http://leg.ufpi.br/subsiteFiles/lapnex/arquivos/files/Apostila_-_METODOLOGIA_DA_PESQUISA\(1\).pdf](http://leg.ufpi.br/subsiteFiles/lapnex/arquivos/files/Apostila_-_METODOLOGIA_DA_PESQUISA(1).pdf)>. Acesso: 04 nov.2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Informações sobre bairros segundo os municípios**. 2010. Disponível em:<<https://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/impressa/ppts/0000000485.xls>>. Acesso em: 28 out.2017.

INSTITUTO DE CERTIFICAÇÃO E ESTUDOS DE TRÂNSITO E TRANSPORTE – ICETAN. **O que você precisa saber sobre mobilidade urbana**. Disponível em:<<https://icetran.org.br/blog/mais-sobre-mobilidade-urbana-no-brasil/>>. Acesso em: 26 out.2017.



IZAGA, F. G. **Mobilidade e centralidade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, PROURB/FAU – UFRJ, 2009.

LAVORATO, M. **Mobilidade Urbana: Capacidade de deslocamento de pessoas**. Disponível em: <http://vyaestelar.uol.com.br/post/5632/o-que-e-mobilidadeurbana?/mobilidade_urbana.htm>. Acesso em: 24 out.2017.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas 2003.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Metodologia Científica**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MARIANO, M. **“A Capital do Oeste”: Um estudo das transformações e (re)significações da ocupação urbana em Cascavel – PR (1976-2010)**. Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História do Centro de Ciências Humanas da Educação, da Universidade do Estado de Santa Catarina. Florianópolis, 2012.

PAULA, M.; BARTELT, D. D.; **Mobilidade Urbana no Brasil: Desafios e Alternativas**. Disponível em: <https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web.pdf>. Acesso em: 24 out. 2017

PENA, R. F. A. **Mobilidade Urbana**. Disponível em: <<http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana.htm>>. Acesso em: 15 out.2017.

PORTAL DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL. **História**. s.d. Disponível em:<<http://www.cascavel.pr.gov.br/historia.php>>. Acesso em: 26 out.2017.

RAIA JR., A. A. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação**. Tese, Doutorado em Engenharia Civil – Transportes pela Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2000.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades**. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v27n79/v27n79a05.pdf>>. Acesso: 24 out. 2017.



SANCHES, B. **Mobilidade Urbana: Definições e Problemas Atuais**. Disponível em: <<http://eugestor.com/editoriais/2014/05/mobilidade-urbana-definicoes-e-problemas-atuais/>> Acesso: 24 out.2017.

SINIMBÚ, F. **Mobilidade urbana é desafio para cidades trabalhadores**. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-07/mobilidade-urbana-e-desafio-para-cidades-e-trabalhadores>>. Acesso em: 10 out.2017.

VAZ, J.C; SANTORO, P. F.; ROMEIRO, P. **Cartilha Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**. Disponível em:<[http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/\(3\)UMAVISAODA MOBILIDADE.pdf](http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/(3)UMAVISAODA%20MOBILIDADE.pdf)>. Acesso em: 10 out.2017.