



RELAÇÕES E INFLUÊNCIAS DO BAIRRO SANTA FELICIDADE - LOTEAMENTO JARDIM UNIÃO COM A CIDADE DE CASCAVEL-PR: ACESSOS E INFRAESTRUTURA URBANA

GOLYJEWSKI, Ricardo Lodrigo.¹
BERGAMO, Ana Paula Rodrigues Horita.²

RESUMO

O Loteamento Jardim União pertence ao Bairro Santa Felicidade, localizado no município de Cascavel, Paraná. O mesmo partiu de uma iniciativa da COHAPAR – Companhia de Habitação do Paraná, que contemplou 350 famílias de baixa renda com habitações. Com isso, o trabalho tem como objetivo uma análise mais profunda nos aspectos que dizem respeito aos acessos e infraestrutura urbana presente no loteamento, bem como em seu bairro de pertencimento, e determinar as relações e influências destes aspectos com a cidade de Cascavel. Para isso, utiliza-se como metodologia o estudo de caso e a pesquisa bibliográfica, compreendendo assim, a importância do comprometimento entre bairros distantes dos centros, com o restante do tecido urbano, apontando propostas para a melhoria desta moeda de troca.

PALAVRAS-CHAVE: Loteamento Jardim União, Bairro Santa Felicidade, Infraestrutura Urbana, Vias de Acesso, Mobilidade Urbana.

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo trata-se da elaboração de uma análise sobre as relações e influências do Loteamento Jardim União com seu bairro de pertencimento Santa Felicidade, no que diz respeito aos seus principais acessos e infraestrutura.

O trabalho justifica-se pela necessidade de dialogar sobre as circunstâncias encontradas no âmbito de acessos e infraestrutura no meio urbano, mais especificamente no Loteamento Jardim União e sua área de abrangência relacionando-as com a cidade de Cascavel-PR. Também se justifica pela importância de um maior entendimento da sociedade sobre a situação que ambos se encontram, e as influências que os benefícios e consequências originam a partir disso.

Diante das indagações expostas, formulou-se a seguinte problematização: É possível com a proposição de melhorias nos problemas de acessos e infraestrutura, que as relações entre bairro e cidade sofram influências? De que maneira estas ações de melhoria em determinados pontos beneficiam o cotidiano do município, promovendo a unificação e relação de maneira mais evidente com o restante da cidade?

¹Acadêmico do décimo período do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: ricardogoly@hotmail.com

² Professora Orientadora da presente pesquisa. E-mail: Arq.anapaula@hotmail.com



Tem-se como hipótese, a possibilidade de que com melhorias nos problemas tanto de acessos como de infraestrutura, haja um comprometimento maior na relação do bairro e cidade, uma vez que, pela forma como é estruturado o espaço urbano há ampliação ou diminuição de deslocamentos para a efetivação de determinadas atividades e funções, podendo ser em áreas centrais ou mais periféricas. O bairro, oferecendo qualidade nos setores acaba que invariavelmente, atraindo a atenção da cidade, o que faz com que seus laços se estreitem.

O objetivo geral da pesquisa é analisar o Loteamento Jardim União pertencente ao Bairro Santa Felicidade, demonstrando suas influências e relações com o município, nos aspectos de acessos e infraestrutura.

Para atingir o objetivo geral, especificaram-se os seguintes objetivos específicos: a) Avaliar o contexto histórico das vias de acesso e compreender sua importância, abrangendo o deslocamento intraurbano; b) Estudar sobre infraestrutura e estrutura urbana; c) Entender sobre acessibilidade urbana; c) Contextualizar o município de Cascavel, onde o loteamento está inserido; d) Analisar e discutir sobre os problemas encontrados no Loteamento Jardim União e Bairro Santa Felicidade e que se relacionam com a cidade de Cascavel-Pr; e) Apresentar propostas de melhorias para os problemas encontrados na área de abrangência do estudo, evidenciando suas influências no município.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 HISTÓRICO, CONCEITOS E IMPORTÂNCIA DE VIAS DE ACESSO

Os sistemas de vias de acessos existentes transcorreram de distintas alterações ao longo dos séculos. No período Medieval, as ruas eram avaliadas como um dos subsídios de base para o espaço urbano, o qual completaria toda a essência do perímetro urbano e demarcavam quarteirões e subdividiam em logradouros e edifícios. Eram idealizadas para se andar a pé ou com animais de carga, e também serviam para o curso e acesso aos edifícios. Apreciadas como uma expansão do mercado, onde se negociava, comprava e vendia (LAMAS, 2000).



Imagem 01: Cidade de Braga, 1594. Desenho das vias.



Fonte: <http://www.arquiteturaportuguesa.pt/> - Acesso em 04/11/2017

Já no Renascimento, as ruas eram avaliadas como um trajeto retilíneo que mantinha o posto de acesso aos edifícios, entretanto, pela primeira vez, é aceito como um eixo de perspectiva, traços de aderência e de valorização entre elementos urbanos. Neste período, a rua deixa de ser exclusivamente um trajeto funcional, e passa a ser um caminho visual. Suas mudanças mais sofisticadas, como as avenidas, são retilíneas por pretextos estéticos, de perspectivas e também por decidir problemas viários. Este padrão até então aproveitado, era um respeitável sistema de circulação, até se tornar, no período barroco, um enorme corredor de movimentações, procissões e cortejos (LAMAS, 2000).

Imagem 02: Cidade de Pámonova – Itália. Desenho das vias.



Fonte: <https://commons.wikimedia.org/> - Acesso em 04/11/2017

No período clássico, do renascimento ao Barroco, se institui a perfeita identidade entre o traçado, as fachadas dos edifícios a sua volta. Por meio do traçado das fachadas, que em vários casos se reproduzem com disciplina e ordem, o traçado contrai grande unidade e magnitude estética. Tornando-se um artifício causador da forma das cidades, hierarquizando-



se pela sua autoridade funcional e perfil. Ainda nesse período, o uso da quadra geométrica, completa a necessidade distributiva de organização e divisão, adaptando – se a perfeição do renascimento quanto à padronização estética. Já a disciplina racional do espaço consente a hierarquização das díspares ruas existentes (LAMAS, 2000).

Os papéis das vias foram se transformando em função das variações culturais e da evolução técnica. Uma via urbana precisa ser apropriada para exercer as funções atuais e futuras, ou seja, deve ter aptidão de se habituar-se naturalmente, pois quanto mais largura ter a via em termos de faixas de rodagem, passeios e jardins, melhor é a adequabilidade. As vias são locais com grandes frequências de uso. A capacidade suficiente de um apurado sistema de vias depende do tipo de cobranças da coletividade que serve. (CARVALHO, 2002).

O sistema viário compõe um dos subsistemas do sistema de transporte urbano e sua infraestrutura é estabelecida e preparada com o desígnio de admitir uma mobilidade harmônica com as obrigações de todos os agentes do trânsito. Circular pela cidade com facilidade e segurança é direito de todos, sendo assim, a infraestrutura viária tem por obrigação respeitar as aspirações da população de acordo com a forma e os elementos de mobilidade necessários (FREITAS; FERREIRA, 2010).

As funções fundamentais das vias urbanas são: Circulação de veículos, ciclistas, pedestres, estacionamento, ponto de convívio e vivência urbana, colocação de mobiliário urbano e publicidade, suporte e infraestrutura urbana. No embasamento de todos estes cargos está a hierarquização viária e o traçado geométrico das vias. Em termos funcionais os fundamentais papéis são a acessibilidade e a mobilidade. No planejamento viário o tema da hierarquização viária contrai um enorme valor, visto que irá condicionar fortemente o emprego das vias. (CARVALHO, 2002).

2.2 O ESPAÇO URBANO E RELAÇÃO COM ACESSOS E INFRAESTRUTURA

A qualidade de vida nas municipalidades está alistada com as condições urbanísticas e ambientais dos ambientes públicos e sua interação com os utentes. Neste aspecto, considera-se que uma cidade categorizada como cidade humanizada, necessita a harmonia com a natureza e tem o seu espaço público voltado para o bem-estar coletivo. Esses espaços necessitam ser atrativos, fornecendo qualidade e funções distintas para atender a toda a população (PALHETA, et. al., 2016). A partir do século XX, o desenho urbano das urbes



brasileiras começou a aplicar o modo motorizado individual, o automóvel, como fundamental meio de condução, desamparando a preferência que necessitariam ter o transporte público de passageiros e os trajetos de ciclistas e pedestres. O carro foi o grande percussor de modificação do módulo do desenho urbano das vias, pois também cumpriam o papel de facilitadores no transporte e na locomoção até lotes desobstruídos e desconjuntados do tecido urbano, gerando assim, o método de expansão de muitas urbes (VACCARI; FANINI, 2011).

Neste contexto, o traçado urbano passa a existir pela demarcação de avenidas, ruas e passagens para pedestres e ciclistas, que são imperativos para tornar acessíveis as distintas partes complementares do mesmo espaço. Essas ruas, percursos e avenidas, admitem rotas muito dessemelhantes e relativas, que podem proceder segundo a topografia do local, as propriedades dos usuários e o agente pelo qual se transitam nessas vias (MASCARÓ, 2005).

Desta maneira, no que diz respeito a estratégias para unificação dos espaços da cidade, Pereira (2008) cita que a composição de subcentros é analisada, no caso do policentrismo, como uma maneira de estruturação que se faz contemporânea em várias cidades, tanto latino-americanas como europeias e poderiam colaborar para a simplificação da acessibilidade no aspecto de meios de consumo coletivo à medida que fossem sendo descentralizados nestes diversos núcleos urbanos, e, também abastecer a ampliação e melhora da potência da circulação, uma vez que, os fluxos já não careceriam serem todos volvidos para a área central. Isso não diz que a mobilidade tenha que ser proporcionada apenas nas circunvizinhanças desses núcleos, mas a utilização desses subcentros estaria atrelada a uma acessibilidade para o município como um todo, por meio de um sistema de transporte público funcional e mais descentralizado, ao oposto da composição de sistemas de transportes coletivos exclusivamente radiais, nos quais os fluxos tendem somente para a área central principal. Com isso, essa configuração de disposição do espaço urbano, alcançada por meio da implantação de bairros residenciais ou centros comerciais afastados, compeliu o aumento do tráfego de veículos, para acatar as precisões desta população. Dessa forma, acabou instituindo o molde de cidades que existem presentemente (VACCARI; FANINI, 2011).

A grande presença de veículos faz com que hoje seja difícil conceber um sistema viário sem pensar no transporte de automóveis, mesmo que eles não estejam presentes em algumas zonas da cidade, como nas comunidades de baixa renda, eles ainda são maioria no trânsito das médias e grandes urbes (MASCARÓ, 2005).

2.3 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA



O ponto da mobilidade urbana nos últimos anos tem tomado um amplo espaço no discurso político e acadêmico, elevando teses sobre suas ascendências, suas múltiplas extensões e sobre as saídas para os problemas de transporte urbano nas urbes brasileiras. Boa parte das inquietações deve-se à piora nas categorias de deslocamento, o que tem sido comprovado por estudos de várias naturezas (RODRIGUES, 2016, p. 12).

Para uma boa mobilidade urbana e a união de bairros com o restante da cidade, entram a importância dos acessos. Para Terry et al. (2013, p. 23), é por meio das ruas de um município que as relações de troca e as atividades que sustentam a vida urbana fluem. Quanto mais racional for a estruturação do sistema viário, mais eficientes são essas relações de troca. Há diferentes graus de importância que os acessos possuem em relação a outras que compõem o mesmo sistema de circulação na cidade, fazendo com que funcione de forma eficaz a vida urbana. Vale a pena destacar, que a mobilidade está atrelada a acessibilidade universal em todas as cidades, a qual determina a realização dos deslocamentos da população, especialmente, os indivíduos com deficiências ou restrições motoras, como crianças, obesos, idosos, entre outros (CEDES, 2015, p. 46). Tratando-se de municípios brasileiros, não são apenas as deficiências e as inconformidades que bloqueiam a mobilidade de pessoas com deficiência. São obstáculos urbanísticos, arquitetônicos e nos transportes que provocam condições díspares de acesso aos equipamentos urbanos, a espaços públicos, meios de transporte e edificações (RODRIGUES, 2016, p. 105).

São diversas, as barreiras arquitetônicas que se encontram no espaço urbano, como portas estreitas, escadas íngremes e sem corrimãos, pisos escorregadios, degraus em halls de estabelecimentos. Para uma cidade acessível a todos os indivíduos, é necessário respeitar a distinção sensorial e física entre a população, pensando sempre na inclusão, com calçadas mais largas, rampas, sinalização para deficientes visuais, e espaço adequado para pedestres e ciclovias (ALMEIDA, et al. 2003, p. 03).

A Lei de Mobilidade Urbana conectou a preparação do plano de mobilidade ao exercício de elaboração do Plano Diretor. Isso quer dizer que, todos os municípios determinados a elaborar o plano diretor, passam a ser obrigados a elaborar em conjunto o plano de mobilidade urbana, e não apenas as cidades com um número maior de 500 mil habitantes, como delibera o art. 41 da Lei nº 10.257/2001 (CEDES, 2015, p. 46).

Na questão da acessibilidade urbana, temos a Norma Brasileira 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas, que tem o intuito de proporcionar a acessibilidade no



2.4 MUNICÍPIO DE CASCAVEL

Figura 03 – Mapa de Localização de Cascavel



7



3. METODOLOGIA

Define-se pesquisa como uma metodologia sistemática e racional, que tem o intuito de promover respostas aos problemas que são aludidos. Necessita-se da pesquisa, quando não se dispõe de subsídios satisfatórios para replicar o problema, ou, quando o conhecimento disponível se depara em tal situação de desordem que não possa ser adequadamente catalogada ao problema. A pesquisa desenvolve-se através dos conhecimentos disponíveis e o emprego cuidadoso de métodos, técnicas e demais procedimentos científicos. É através de um demorado processo que abrange inúmeros lances, desde a apropriada elaboração do problema até a suficiente exposição dos resultados atingidos. (GIL, 2002, p. 17).

A classificação dos métodos de pesquisa se faz por meio de critérios. No que diz respeito às pesquisas, é comum a categorização com apoio em seus objetivos gerais. Dessa forma, classificam-se as pesquisas em três amplos grupos, sendo exploratórias, descritivas e explicativas. A pesquisa exploratória tem como intuito originar uma maior compreensão do problema, tornando-o mais explícito ou estabelecendo hipóteses, tendo como alvo principal o ampliamiento de ideias. A pesquisa descritiva tem como escopo, descrever as características de determinada população ou acontecimento, e também pode instituir relações entre variáveis. Utiliza-se de técnicas uniformizadas de coleta de dados, como observação sistemática e questionário. Já a pesquisa explicativa, possui como desígnio central, a identificação de elementos que deliberam ou cooperam para o evento dos fenômenos. Esse é a tipologia de pesquisa que mais enraíza o conhecimento da realidade (GIL, 2002, p. 42).

Ainda de acordo com Gil (2002, p. 43), para a análise dos fatos do ponto de vista empírico, e confrontar a visão teórica com os dados da realidade, necessita-se traçar um modelo conceitual e operativo de pesquisa. Há a divisão de dois grupos. O primeiro é constituído pela pesquisa bibliográfica e pesquisa documental. No segundo encontram-se a pesquisa experimental, a pesquisa ex-post facto, o levantamento e o estudo de caso.

A metodologia que será empregada para a preparação do presente estudo e irá propiciar o fundamento para a apreensão do todo, adotará princípios, referindo-se em estudos de caso, com apoio na pesquisa bibliográfica. Para Marconi e Lakatos (2003) a pesquisa bibliográfica versa em um resumo de dados sobre os principais trabalhos de maior importância já preparados, capazes de fornecer informações indispensáveis catalogados ao tema. Não sendo só uma reprodução do que já foi realizado, mas sim uma referência ou apoio a novas análises. Gil (2002, p. 41) destaca, ainda, que o essencial melhoramento da pesquisa



bibliográfica mora na entrada de admitir ao investigador a cobertura de uma gama de acontecimentos muito mais extenso do que aquelas que poderia pesquisar espontaneamente.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Após discorrer sobre os conceitos para o embasamento do tema, se faz a análise específica sobre o Loteamento Jardim União, situado no município de Cascavel-PR.

O complexo habitacional Jardim União compete ao Bairro Santa Felicidade, possuindo uma extensão de aproximadamente 188.000,00 metros quadrados e 350 lotes. O loteamento foi erigido por empreendimento da COHAPAR – Companhia de habitação do Paraná, que em 1988 contemplou 350 famílias com casas tipo.

Avaliando os acessos do Bairro Santa Felicidade, a principal forma de introduzir-se ao bairro se dá pela marginal da BR- 277, pois é a rota de acesso a quem chega tanto do sentido norte, quanto leste e oeste. Esse meio permite acesso pela rua Cb. Clodoaldo Ursulano, e pela Avenida Carlos Gomes, a qual é originária do centro da cidade.

Figura 04 – Acessos ao Bairro Santa Felicidade/Loteamento Jardim União



Fonte: Geoportal – Cascavel/PR. Editado pelo autor.

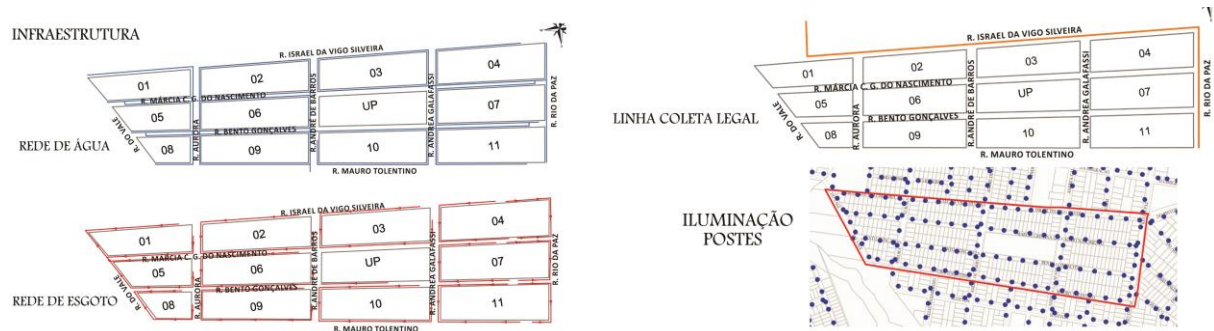
Porém, mesmo com acessos que permitem a ligação com a cidade, o bairro ainda mostra-se um pouco distante neste aspecto. Isso ocorre por alguns motivos, sendo o principal deles a sua localização. O Bairro, juntamente com seu loteamento é avulso do restante do município de Cascavel, além de não possuir semelhança com o ambiente, pois após o cruzamento pela BR, há uma impressão de que se trata de outro município. Também se descaracteriza do restante da cidade por suas ruas mínimas e com pouca agitação. Nota-se que na medida em que os espaços urbanos principiam a se expandir, originam-se formas e



estruturas desiguais, devido à diversificação do uso do solo e do espalhamento da malha urbana.

No que diz respeito à infraestrutura e mobilidade urbana do bairro, toda a sua extensão possui abastecimento de água e tratamento de esgoto. A coleta legal e coleta comum atendem o bairro, fazendo coleta seletiva nas terças feiras, e a coleta comum, nas segundas, quartas e sextas. O bairro também é provido de iluminação, porém, moradores fazem críticas que a mesma é falha, pois não têm lâmpadas potentes o suficiente para uma boa visibilidade noturna.

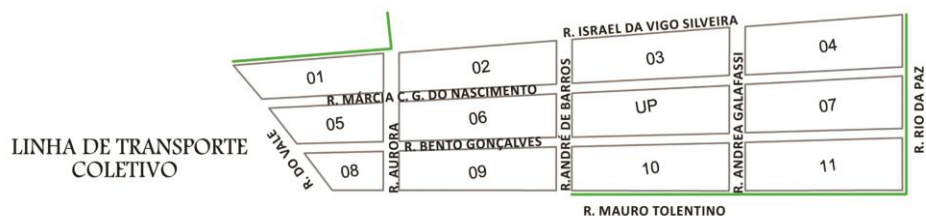
Figura 05 – Infraestrutura do Loteamento Jardim União



Fonte: Geoportal – Cascavel/PR. Editado pelo autor.

As vias no interior do loteamento não suportam e nem consentem a passagem de veículos pesados como ônibus, uma vez que foram projetadas para atender como vias locais. Sendo assim, os transportes coletivos transitam circundando o loteamento Jardim União. Muitos moradores que utilizam o transporte público se dirigem diretamente ao terminal sul.

Figura 06 – Transporte Público no Loteamento Jardim União



Fonte: Geoportal – Cascavel/PR. Editado pelo autor.

O bairro é equipado de semáforos, placas e atende as especificações de trânsito para a maior segurança da população. Boa parte dos moradores do loteamento Jardim União, como os moradores do Bairro Santa Felicidade, utiliza-se do transporte público para adquirir a



Se tratando da infraestrutura de calçadas, a maior parte dos lotes com calçamento, porém, vários inadequados, causando dificuldade para idosos, mães com carrinhos de bebê e população em geral. Nas calçadas encontram-se obstáculos como muretas, buracos, e parte delas são tomados por vegetação.

[illegible]

Apontando os pontos específicos que foram definidos para esta pesquisa – acessos, infraestrutura e mobilidade urbana – necessita-se compreender as formas de intervenção que possam propender uma melhoria na qualidade das relações entre o Loteamento Jardim União, juntamente ao seu bairro de pertencimento Santa Felicidade, com o município de Cascavel. É importante que haja uma proposta que visem o progresso de uso e influências em bairros que são comprometidos pela ampla distância da área central da cidade.

Dessa maneira, tendo em vista a análise teórica e prática, juntamente com as visitas feitas ao local, e as discussões realizadas, faz-se algumas considerações e desenvolvimento de propostas visando à solução dos problemas identificados. Nas questões da mobilidade e acessibilidade, uma vez que o bairro não é 100% acessível e nem possui o calçamento adequado em algumas partes de sua extensão, é necessário que os órgãos responsáveis executem o previsto em lei quanto à acessibilidade dos passeios públicos. Já para a melhoria dos acessos do Bairro, propõem-se uma ligação direta entre os bairros circundantes, sem ser por meio da marginal da BR- 277.



Figura 08 – Proposta para melhoria dos acessos.



Fonte: Google Maps. Editado pelo autor.

Com esta proposta, ativa-se o fluxo entre os bairros XIV de Novembro e o Santa Felicidade, fazendo com que haja uma ligação entre eles, não deixando que o bairro fique segregado, como se não fosse parte integrante do desenho urbano do município.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa se propôs a mostrar a importância das vias de acesso no desenho urbano, que fazem a ligação de toda a extensão da cidade, bem como explicitar a relevância da infraestrutura urbana e mobilidade urbana, aplicando estes aspectos na análise do Loteamento Jardim União – Bairro Santa Felicidade, e suas relações e influências com o município de Cascavel-PR, averiguando as carências e oferecendo propostas para a melhoria dessa relação.

Resgatando o problema de pesquisa, indagou-se: É possível com a proposição de melhorias nos problemas de acessos e infraestrutura, que as relações entre bairro e cidade sofram influências? De que maneira estas ações de melhoria em determinados pontos beneficiam o cotidiano do município, promovendo a unificação e relação de maneira mais evidente com o restante da cidade?

No decorrer do trabalho, ao se analisar o embasamento teórico obtido, e aplica-lo no estudo específico, constatou-se que para uma cidade equilibrada, os setores devem estar compatíveis em todos os segmentos urbanos, em regiões centrais e regiões afastadas, para uma boa vivência da população.



Pode-se concluir, por meio das análises que com a proposta de melhorias nos problemas no âmbito de infraestrutura e acessos em relação ao Bairro, ocorra um maior comprometimento na conversação entre o bairro Santa Felicidade e o município de Cascavel, uma vez que, pela forma que foi estruturado e estrutura-se o espaço urbano, há uma ampliação ou diminuição de deslocamentos para a realização de determinadas atividades e funções, que podem ser tanto em áreas centrais como em áreas mais periféricas. O bairro, oferecendo qualidade nos setores de infraestrutura e acessos, acaba, mesmo que invariavelmente, atraindo a atenção do município, o que faz com que os laços entre centro e regiões mais distantes se estreitem.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Eridiana Pizzinatto. et. al. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana**. In: II Seminário Nacional de Construções Sustentáveis. *Estamos desenvolvendo práticas mais sustentáveis?* 07 à 08 de novembro, Passo Fundo/RS, 2013.

CARVALHO, Nuno Miguel Soares Martins de. **Planeamento e traçado de vias urbanas**. 2002. 150 p. Dissertação (Mestrado em Vias de Comunicação) – Universidade do Porto, Porto, Portugal. 2002.

CEDES. Centro de Estudos e Debates Estratégicos. **O Desafio da Mobilidade Urbana**. Câmara dos Deputados, Consultoria Legislativa. Relator Ronald Benedet; Consultores Legislativos: Antônia Maria de Fátima Oliveira (Coord.); et al. Brasília, Edições Câmara, 2015.

DIAS, Caio Smolarek. FEIBER, Fúlvio. MUKAI, Hitomi. DIAS, Solange Irene Smolarek. Cascavel, um espaço no tempo: a história do planejamento urbano. Cascavel: Sintagma, 2005.

FREITAS, Matheus de Paula; FERREIRA, Denise Labrea. **Acidentes de Trânsito no Brasil e em Uberlândia (MG): Análise do Comportamento e a Forma de Utilização deste Indicador para a Gestão de Mobilidade Urbana**. 2010. Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia (IG/UFU). In: OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.2, n.5, p.114-133, nov. 2010.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

LAMAS, José. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa, Fundação Calouste Gulbentian, 2000.

MARCONI, Marina de Andrade e LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5.ed. São Paulo: Atilhas, 2003.



PALHETA, A. Corina. et al. **Segregação ou Integração dos Espaços Públicos Urbanos: Uma análise da Zona Norte de Macapá/AP**. In: Congresso Luso Brasileiro Para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. Contrastes, Contradições e Complexidades. Maceió, Brasil, 2016.

PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos Urbanos: Mobilidade Espacial, Acessibilidade e o Direito à Cidade**. In: X Colóquio Internacional de Geocrítica. 2008. Universidade de Barcelona, Barcelona, 2008.

Portal do Município de Cascavel. História do município. Disponível em: <<http://www.cascavel.pr.gov.br/historia.php>> Acesso em: 01 de nov 2017.

RODRIGUES, Juciano Martins. O Estado da Acessibilidade para Portadores de Deficiência nas Cidades Brasileiras. In: **Mobilidade Urbana no Brasil: desafios e alternativas**. PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo. (Orgs). Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll, 2016.

_____. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? In: **Mobilidade Urbana no Brasil: desafios e alternativas**. PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo. (Orgs). Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll, 2016.

TERRY, Tatiana. et al. **Cadernos Técnicos Morar Carioca: Sistema Viário**. Arquitetos do Brasil, Rio de Janeiro, 2013.

VACCARI, L. S.; FANINI, V. **Mobilidade urbana**. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná – CREA-PR. Curitiba: 2011.