REVISTA PERCURSO

A URBANIDADE E AS CONDIÇÕES DA MOBILIDADE DO PEDESTRE NA AV. PEDRO TAQUES, NA CIDADE DE MARINGÁ/PR

Ingridi Felhaner
Discente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Ingá (Uningá)
ingridifelhaner@gmail.com

Diego Vieira Ramos
Doutor em Geografia, docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Ingá (Uningá)
prof.diegoramos@uninga.edu.br

RESUMO:A questão da mobilidade de pedestres na cidade de Maringá levou a gestão pública municipal a discutir formas de amenizar a precarização das infraestruturas. Este processo tem impulsionado a realização de estudos que visam fornecer dados que subsidiem a tomada de decisões no âmbito do planejamento (Prudêncio; Fillet, 2012). Com o intuito de contribuir com a melhoria do setor, o artigo tem por objetivo avaliar a qualidade das calçadas na Avenida Pedro Taques na cidade de Maringá/PR. Para isto, adotou a metodologia de Oliveira (2018), que consiste na observação de componentes morfológicos do espaço viário, a dinâmica de circulação e o funcionamento da sinalização de trânsito, entre outros. Os resultados indicaram a necessidade de se promover a melhoria das infraestruturas locais, a fim de incentivar o caminhar, a apropriação, a sociabilidade e a qualidade de vida. Conclui-se que o trecho possui aspectos que prejudicam o funcionamento da mobilidade pede pedestres, como a conservação das calçadas, posicionamento das rampas de acessibilidade e as características das fachadas, entre outros.
Palavras-chave: Urbanidade; Acessibilidade Urbana; Fachadas ativas; Mobilidade Ativa

THE URBANITY AND MOBILITY CONDITIONS OF PEDESTRIANS ON AV. PEDRO TAQUES, IN THE CITY OF MARINGÁ/PR

ABSTRACT: The issue of pedestrian mobility in the city of Maringá has led the municipal public administration to discuss ways to mitigate the deterioration of infrastructures. This process has driven studies aimed at providing data to support decision-making in the field of planning (Prudêncio; Fillet, 2012). In order to contribute to the improvement of the sector, this article aims to assess the quality of sidewalks on Avenida Pedro Taques in the city of Maringá/PR. For this

purpose, it adopted Oliveira's (2018) methodology, which consists of observing the morphological components of the road space, circulation dynamics, and the functioning of traffic signaling, among others. The results indicated the need to promote the improvement of local infrastructures in order to encourage walking, appropriation, sociability, and quality of life. It is concluded that the section has aspects that hinder pedestrian mobility, such as sidewalk maintenance, positioning of accessibility ramps, and facade characteristics, among others.
Keywords: Urbanity; Urban Accessibility; Active facades; Active Mobility

1 INTRODUÇÃO

A formação dos centros urbanos suscitou discussões a respeito do planejamento urbano, a fim de amenizar a precarização das infraestruturas e promover o acesso às atividades cotidianas. Para Prudêncio e Fillet (2012), este processo leva ao cumprimento das funções sociais, impulsiona os estudos voltados a urbanidade e a expansão territorial, e o condiciona ao desempenho dos sistemas urbanos (habitação, transporte, abastecimento de água, tratamento de esgoto etc.). Segundo Aguiar (2012), o conceito de urbanidade está vinculado a capacidade dos espaços urbanos em disponibilizar condições da população cumprir suas atividades rotineiras. Emerge como um parâmetro maior e abrangente na avaliação da qualidade dos lugares. Mediante a esta perspectiva, a ideia de urbanidade exerce influência nas relações de planejamento local e regional, pois busca compreender o funcionamento das relações presentes no espaço urbano e servir como base de planejamento urbano e a promoção da mobilidade ativa.

Em Maringá, a gestão pública e os planejadores buscam diretrizes que garantam o desenvolvimento local por meio da adequação do uso e ocupação do solo aos meios de transporte, de forma a viabilizar a vitalidade dos espaços e o funcionamento dos deslocamentos. No entanto, a dinâmica de urbanização e a expansão territorial estimulam a segregação socioeconômica e socioespacial, o que levou a população de baixa renda a estabelecer suas moradias em áreas distantes dos locais de trabalho, estudo e lazer. Assim, o funcionamento da matriz de mobilidade está pautado no padrão de qualidade dos sistemas de transporte e na disponibilidade de infraestruturas.

A cidade está situada na região noroeste do estado do Paraná, abriga a sede da Região Metropolitana de Maringá (RMM) e serve de destino para os morados das cidades de sua área de influência que se deslocam em busca de trabalho, moradia, lazer, consumo, estudo, entre outros aspectos. É o terceiro município do estado em dimensão populacional e importância

socioeconômica (atrás de Curitiba e Londrina). De acordo com o IBGE (2021), a população maringaense é de aproximadamente 436.472 hab. (em comparação aos cerca de 1.963.726 hab. e 580.870 hab, respectivamente), com densidade demográfica de 733,14 hab/km². Outros dados relevantes são a renda mensal dos trabalhadores formais (2,6 salários), percentual de pessoas ocupadas (47,6%), PIB per capita (45.582,78 R$ para o ano de 2019), Indice de Desenvolvimento Humano – IDH (0,808), área da unidade territorial (487,012 km²), esgotamento sanitário adequado (83% para o ano de 2010), arborização em vias públicas (97,3% para o ano de 2010) e Urbanização de vias públicas (90,6% para 2010).

Atualmente, a cidade possui o quadro de mobilidade urbana baseado no uso do automóvel como principal forma de deslocamento: padrão que tem acentuado a desigualdade no acesso aos serviços, degradado os espaços urbanos, levado a falência das relações de circulação e acessibilidade, e culminado na ineficiência das demais modalidades de transporte. A partir da importância das relações de deslocamento no espaço viário, o presente trabalho pode ser justificado pela necessidade de se entender as condições de conservação das infraestruturas urbanas, a influência do desenho urbano e da arquitetura no funcionamento da mobilidade ativa, como forma de amenizar os problemas de mobilidade urbana presentes no município de Maringá-PR. Com os conceitos expostos, o objetivo geral é avaliar o grau de urbanidade presente na Avenida Pedro Taques na Cidade de Maringá. Especificamente, pretende-se caracterizar aspectos que compõe o conceito de urbanidade, verificar a presença de pontos que incentivem a mobilidade ativa e o conforto ambiental no meio urbano, além de avaliar as características das fachadas locais e a sua contribuição para a vitalidade do espaço.

2 METODOLOGIA

Para a realização pesquisa foi adotado o método de Oliveira (2018), denominado “Folia Urbana”. A método consiste na observação sistemática de uma via urbana e a utilização de uma planilha que possibilite a mensuração quantitativa e qualitativa de componentes morfológicos. Sua aplicação acontece a partir da divisão em quatro esferas de análise, como a micro acessibilidade (qualidade do caminho a ser percorrido pelo pedestre), a diversidade de usos do solo, a densidade e a continuidade das calçadas. Para isto, considera pontos como o passeio público, a travessia, o mobiliário, o lote, a quadra, a função, o tempo e a conexão. O objetivo é delimitar o nível de urbanidade local e diagnosticar deficiências físicas do espaço

estudado. É sugerido a aplicação de uma escala numérica, em que 5 é a pontuação máxima e 0 o nível mínimo. O resultado será a média correspondente aos critérios contidos em cada dimensão.

A avaliação parte do princípio de que a mobilidade a pé deve acontecer mediante condições seguras, confortáveis e acessíveis. A aplicação acontece a partir da quantificação por quadra, em que o nível de urbanidade é medido a partir da média do conjunto de quadras. Considera-se aspectos como a largura livre disponível (largura efetiva), a existência de obstáculo que obstruem a circulação (buracos, degraus, mobiliários urbanos ou elementos físicos, arvores, galhos ou volume de folhas) e a inclinação do passeio pelo perfil longitudinal da via. No caso deste último, a base considerada com referência é os parâmetros contidos NBR 9050, cujo desnível máximo de 8,33% (conforme consta na figura 01).

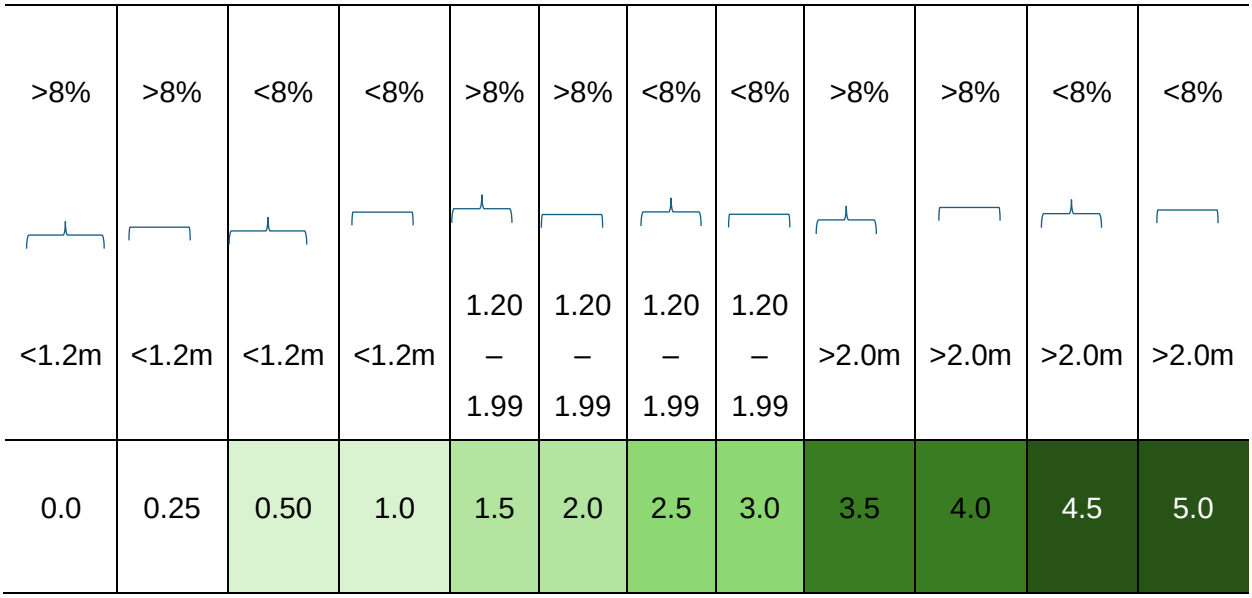

Figura 01: Parâmetros sugeridos pela norma técnica NBR 9050, para a inclinação do perfil longitudinal de calçadas.
Fonte: Oliveira (2018).

O método considera também o potencial de travessia entre as vias que cruzam o local de estudo e as travessias entre quadras (de um lado ao outro). Mediante esta perspectiva o nível de urbanidade será dado a partir da média do conjunto de travessias por de aspectos sinalizadores e facilitadores do acesso, como a sinalização no piso da via (faixa de pedestres, pinturas coloridas ou palavras), placas que indiquem a travessia (semáforos para pedestres e veículos) e a presença de sinalização semafórica auditiva.

Sem sinalizações/sem rampas	Horizontal/ vertical ou apenas rampas	Horizontal/vertical e rampas	Horizontal+vertical+rampas	Horizontal+vertical +rampas+sinalizações sonoras
0	1	2	3	4

Figura 02: Sinalização de travessia
Fonte: Oliveira (2018)

No quesito mobiliário urbano, a avaliação ficará contemplada à capacidade em ofertar conforto e socialização nos espaços urbanos, em que a verificação acontece por quadras individuais (parcialmente) e em conjunto (média final). Nesta etapa, os elementos físicos considerados são iluminação, lixeiras e bancos. Na figura 03 pode ser verificado os componentes de iluminação proposto pelo método em questão.

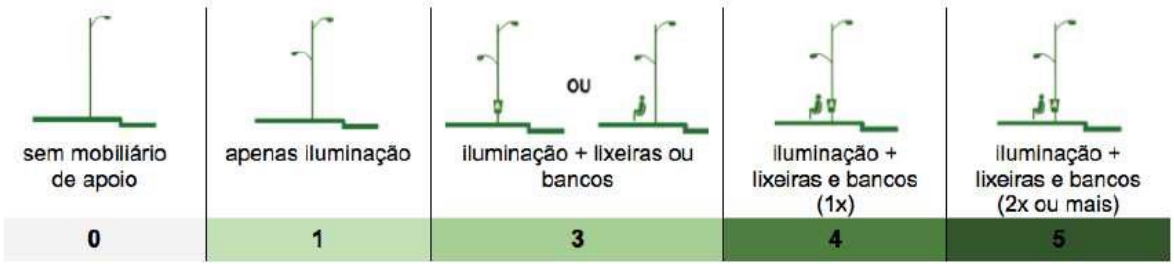

Figura 03: Parâmetros contidos na metodologia urbana para a análise do componente mobiliário
Fonte: Oliveira (2018).

Os critérios avaliativos consideram também a quantidade de lotes presentes em uma via como forma de garantir o fluxo de pessoas no espaço urbano. Para isto, a verificação deverá considerar o conjunto de lotes presentes a cada 100 m. Não será (considerado as vias transversais). A figura 04 expõe o exemplo a ser considerado como critério metodológico.

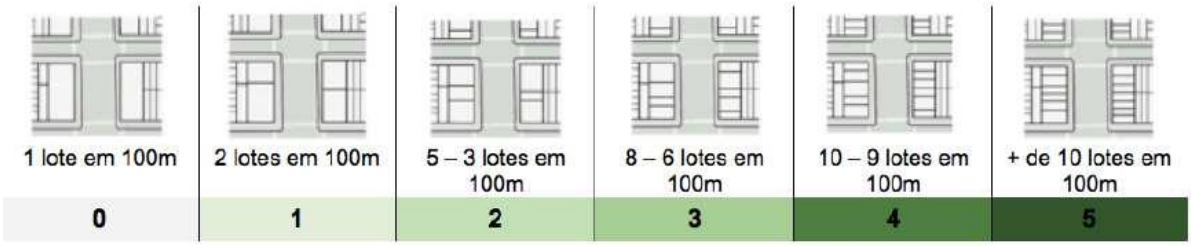

Figura 04: Proposta de parâmetros avaliativos para a categoria lote urbano
Fonte: Oliveira (2018).

No que tange a quadra, é analisado o seu tamanho, em que a medida adotada como base é de 100 m (dimensões das laterais). O intuito é mapear configurações urbanas com características facilitadoras da mobilidade de pedestres, em que quadras pequenas são consideradas benéficas para tal modalidade de transporte. Assim, se percebe que o nível de urbanidade diminui gradativamente quando o tamanho do quarteirão aumenta. Para operacionalizar, avalia-se a individualmente todas as quadras presentes na via. O nível de urbanidade é dado pela média do conjunto de quadras (conforme figura 05).

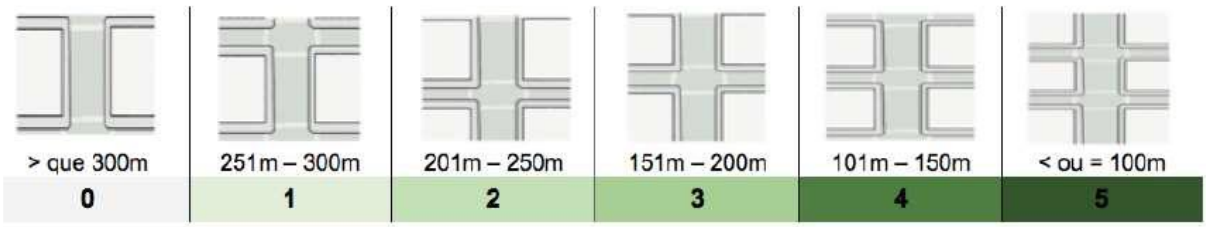

Figura 05: Proposta de parâmetros avaliativos para a categoria "Quadras"
Fonte: Oliveira (2018).

O componente função aborda a mistura de usos nas edificações e a sua influência na formação arquitetônica, por meio do movimento e distinção de pedestres. Serão avaliadas, individualmente, as quadras presentes na via, de forma a obter o nível a partir da média do conjunto de quadras. A análise adota como parâmetros os usos residenciais, comercial, de serviços, institucional e industrial. Em virtude da movimentação de pessoas sem uniformidade, o uso residencial é entendido como atividade vital para a urbanidade. Neste caso, o uso residencial é considerado vantajoso e garanti maior pontuação (conforme figura 6).

Figura 06: Critérios arquitetônicos sugeridos no Método Folia Urbana
Fonte: Oliveira (2018).

A preservação ou conservação de edificações, representa a memória local e de seus moradores, responsável por promover o sentimento de pertencimento do cidadão a cidade. Para este critério, a diferença temporal serve como régua balizadora, ou seja, quanto maior é a diferença de idade das construções, maior é o nível de urbanidade. Para operacionalizar a análise, considera a via por quadra, em o nível de urbanidade é medido pelo conjunto de quadras (conforme mostra a figura 07).

Figura 07: Sugestão de quantificação a partir da Idade aparente das edificações
Fonte: Oliveira (2018).

O oitavo critério ficará a cargo da interação entre os espaços públicos e privado, proporcionado pela atuação das fachadas no meio urbano. O método será aplicado individualmente por lote, cuja análise considera fachadas ativas (1 ponto), fachadas semitransparentes (0,5 ponto) e fachadas segas (0 pontos). Na sequência, propõe a aplicação de “regra de três” a cada quadra para encontrar a predominância da transparência em percentual, em que o nível de urbanidade é dado pela média do conjunto de quadras. Para a realização da análise é considerado aspectos como fachada ativa (nenhum elemento físico no alinhamento predial) (conforme figura 8).

Figura 08: Caracterização das fachadas cega, semitransparentes e ativa.
Fonte: Oliveira (2018).

O novo critério fica a cargo da integração entre a via de estudo e as transversais. Neste critério, alto número de conexão significa maior intensidade de interação e afasta o aparecimento de um processo de guetização. Cada via transversal situada em um dos lados da via é analisada em consideração a via mais próxima do outro lado. O valor final é formado por uma “regra de três”, em 100% estão para o número de vias transversais do lado com maior quantidade dessas vias X está para o número de conexões.

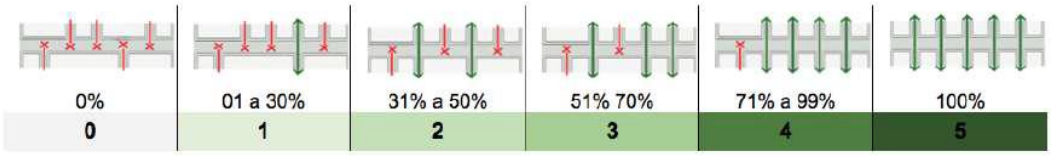

Figura 09: Percentual a ser considerado para a integração entre vias
Fonte: Oliveira (2018).

2.1 CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL DE ESTUDO

A pesquisa adotou como objeto de estudo a Avenida Pedro Taques, situada no bairro Jardim Alvorada na área Nordeste de Maringá (conforme demonstrado na figura 10). Esta que é responsável por conectar a área central e ao Nordeste da cidade e contribui para a fluidez do trânsito e valorização do entorno.

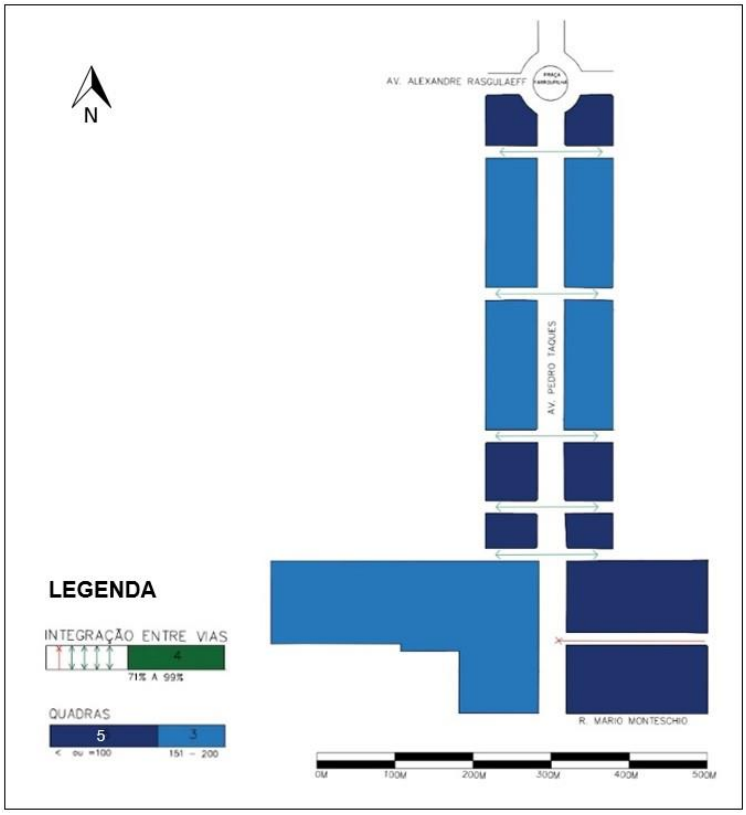

Figura 10: Trecho da Avenida Pedro Paques escolhido para a realização do estudo na cidade de Maringá.
Fonte: Dos autores (2023).

Sua escolha justifica-se pela representatividade perante a dinâmica local, conforme relatada nas visões de Amorim e Lisot (2015) e Mansano (2013):

> O bairro Jardim Alvorada possui 21.731 mil habitantes (LINJARDI, 2010). Representa aproximadamente 6% da população maringaense, sendo uma localidade de grande importância para o município. Porém, como no momento de sua implantação as regulamentações a respeito de rebaixamento de guias não estavam em vigor e como a fiscalização vem se mostrando insuficiente para a regularização dos passeios públicos dos lotes, a situação encontrada leva à dificuldade de locomoção, principalmente por cadeirantes (AMORIM; LISOT, 2015, p.02).

Segundo aponta Mansano (2013), o Jardim Alvorada destacou-se no cenário maringaense atingindo a conjuntura de bairro bem estruturado para atender sua população, o que o colocou como ponto de referência e uma área de influência, embora tenha problemas como falta de alguns equipamentos urbanos e problemas socioeconômicos, considerados

comuns em muitos bairros do Brasil. Sua paisagem tem sofrido transformações com sinais do processo contemporâneo de urbanização, que combinado com resquícios do período colonizador, abriga edificações de madeira e mistas (alvenaria e madeira). A herança colonizadora contribui para o deficit de elementos viabilizadores da acessibilidade com calçadas, em sua maioria, irregulares em relação as normas regulamentadoras, o que prejudica a circulação segura e a mobilidade no local.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A partir do estudo realizado na Avenida Pedro Taques, trecho entre a Praça Farroupilha até a Subestação da Concessionária de energia elétrica local (conforme descrito na figura 11), foram avaliados os componentes quadra, dimensão (valor de referência foi de 100m) e integração entre vias.

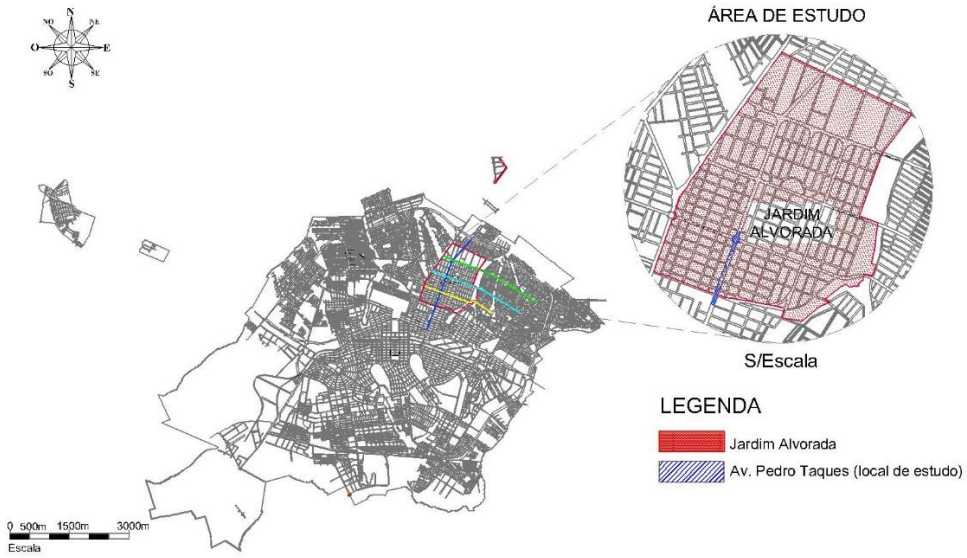

Figura 11: Trecho da Avenida Pedro Paques selecionado para a realização do estudo. Fonte: Dos autores (2023).

Os resultados apontam que o nível de urbanidade[1] diminui gradativamente quando o tamanho do quarteirão aumenta. De acordo com este critério, notou-se dois padrões de quadras: as de nível 5, que representam quadras com dimensão < ou igual a 100m e as de nível 3, que consiste em quadras de 151m a 200m. Já no quesito integração viária, o maior número de conexão significa o aumento da intensidade de interação, o que afasta o processo de guetização. Cada via transversal situada em um dos lados da via de estudo é analisada a partir da consideração da via mais próxima do outro lado.

O valor final é formado por uma “regra de três”, em que 100% estão para o número de vias transversais do lado com maior quantidade dessas vias X está para o número de conexões. Neste critério, o trecho se adequa ao nível 4, cujo porcentual está entre 71% e 99% de integração entre vias. Possui apenas uma via sem continuidade (Rua Montevideo, que termina na Av. Pedro Taques) devido a quadra de maior dimensão que as demais, onde se localiza a subestação de distribuição elétrica. Para isto, a verificação considerou-se o conjunto de lotes presentes a cada 100 m, eliminando as vias transversais. Percebe-se que o número de lotes influencia na incidência do fluxo de transeuntes[2] no local. A partir disto notou-se a predominância dos níveis 3 e 4 que indicam, respectivamente, de 8 a 6 lotes e de 10 a 9 lotes a cada 100m. O nível 0 está presente na quadra da subestação da concessionária de energia, em que, há 1 lote em um intervalo de 100m (conforme demonstrado na figura 12).

[1] A urbanidade está relacionada a vitalidade urbana e é entendida como o grau de participação popular nos espaços públicos. Espaços sintaticamente mais integrados são carregados de urbanidade na escala global e tendem a ser dotados de maior nível de vitalidade (BENEDET; FAGGIN, 2023).

[2] A expressão “transeunte” inclui pedestres, ciclistas, ocupantes de veículos motorizados de transporte particular (inclusive táxis) ou coletivo (inclusive ônibus) – independentemente de estarem parados ou em movimento (DOMICILIANO; MOREIRA; LOPES, 2017).

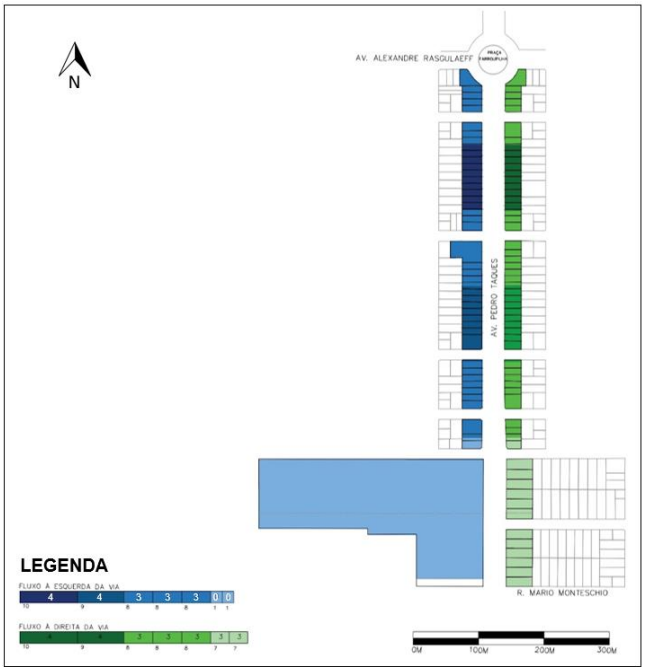

Figura 12: Resultados obtidos a partir da análise na Av. Pedro Taques, em Maringá/PR. Fonte: Dos autores (2023)

A sequência da análise considerou a mistura de usos nas edificações (e nas quadras) e a influência nas formas arquitetônicas, por meio do dinamismo de movimento e a distinção de pedestres. Os tipos de uso identificados foram comerciais, de serviços, institucional e residencial (bares, lanchonetes, restaurantes e mercados, igrejas, lojas, bancos, farmácias etc.). O uso residencial se encontra em sobrelojas, o que indica conformidade com os parâmetros estabelecidos no zoneamento municipal, em que é determinado a presença de moradias, comércios e serviços (ZR2 e ECS B). Assim, a categoria 5 considera a presença de mais de três tipos de uso, dentre os quais, deve ter (no mínimo) uma unidade residencial.

Neste quesito, a diferença temporal serve como régua balizadora, pois a diferença de idade das construções, contribui para o aumento do nível de urbanidade. Para operacionalizar a análise, a via foi considerada a partir da multiplicidade de suas quadras, em que o nível de urbanidade é medido pelo conjunto de tais unidades. As edificações no local seguem o mesmo padrão arquitetônico e de materiais construtivos, o que aparenta pouca diferença de idade entre elas. Diante de tal entendimento, a verificação do padrão construtivo levou em consideração a presença de fachadas cegas, ativas e semiativas, cujos resultados demonstraram que edificações possuem maior percentual de permeabilidade visual (conforme demonstrado nas

figuras 13 e 14). São aspectos que indicam a existência de ambiente favorável a realização do deslocamento a pé.

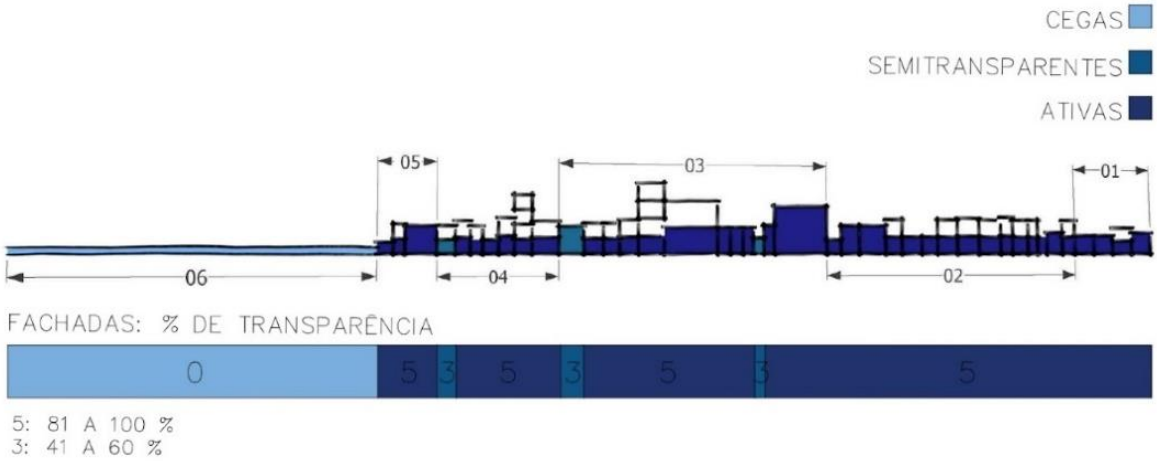

Figura 13: Fachadas à esquerda da Avenida Pedro Taques em Maringá (sentido Centro-bairro, da subestação da Copel a Praça Farroupilha)
Fonte: Dos autores (2023).

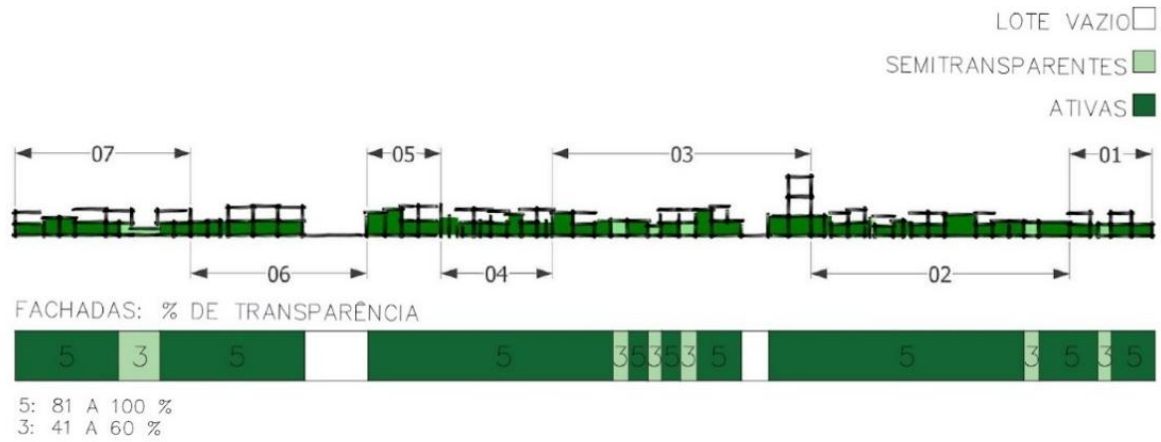

Figura 14: Fachadas à direita da Avenida Pedro Taques em Maringá (sentido bairro-Centro)
Fonte: Dos autores (2023)

O critério “Características das Fachadas” ficará a cargo da interação entre os espaços públicos e privado, proporcionado pela atuação das edificações no meio urbano. Dessa maneira, o método foi aplicado individualmente por lote, com a análise de aspectos como fachadas ativas, fachadas semitransparentes e fachadas cegas. Percebe-se que no trecho estudado a maioria das fachadas são ativas, pelo fato das construções serem comerciais e de

serviços. Algumas poucas são semitransparentes. Apenas em uma quadra de todas as analisadas na Avenida Pedro Taques há fachada cega, a quadra da subestação de distribuição elétrica, que é cercada do início ao fim pelo muro.

Foi verificado também o potencial de travessia entre as vias que cruzam o local de estudo e as travessias entre quadras (de um lado ao outro). O nível de urbanidade será dado a partir da média do conjunto de travessias por aspectos sinalizadores e facilitadores do acesso como sinalizações vertical, horizontal e sonora. Neste trecho da Av. Pedro Taques, há sinalização vertical somente em 2 cruzamentos da via (total de sete semáforos). Não há ocorrência de sinalização horizontal em 3 travessias da via. Somente duas travessias da via não possuem nenhum tipo de sinalização e no recorte não tem sinalização sonora. Na figura 15 é demonstrado o posicionamento das sinalizações horizontais voltadas a travessia de pedestres.

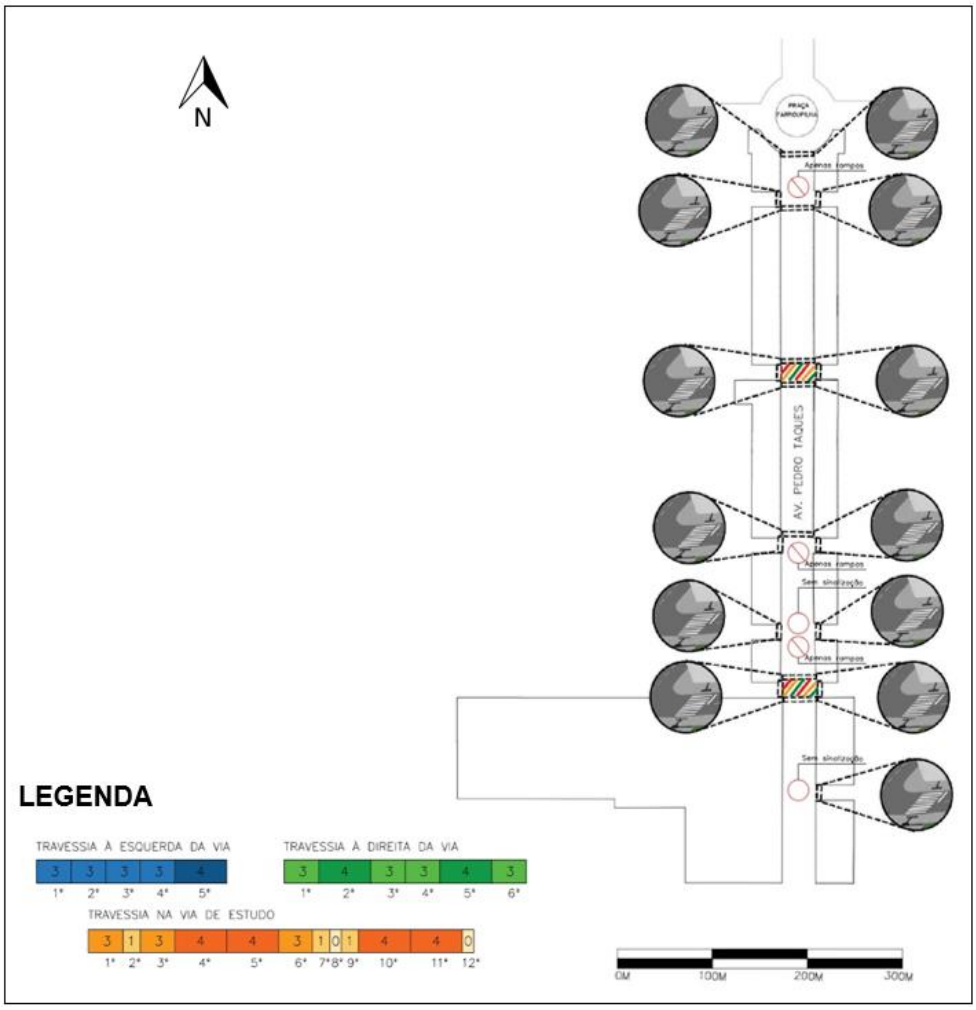

Figura 15: Posicionamento das faixas de pedestres em locais de travessia.
Fonte: Dos autores (2023)

Os resultados demonstraram que as calçadas possuem larguras compatíveis com os parâmetros previstos na lei municipal 16537/201, cuja dimensão recomendada é de 5m, no entanto, há falhas quando considerado a presença de elementos recomendados para a promoção da acessibilidade (piso tátil e rampas). Verificou-se a existência de piso tátil em partes do espaço análise, mas sem continuidade, o que atrapalha sua funcionalidade. Apesar dos problemas, existem boas condições de conservação do pavimento, com fissuras próximas as árvores (sobretudo nos espaços situados aos arredores da subestação de distribuição elétrica). No quesito obstáculos, foram encontrados elementos temporários (como a troca de piso de uma calçada e elementos provenientes da construção civil). Já na categoria inclinação, foi verificado >8% para 0,25; <8% para 0,50; >8% para 2,0 e <8% para 2,5. Na figura 16 são apresentados os resultados a partir dos parâmetros contidos na NBR 9050 e na metodologia Folia Urbana.

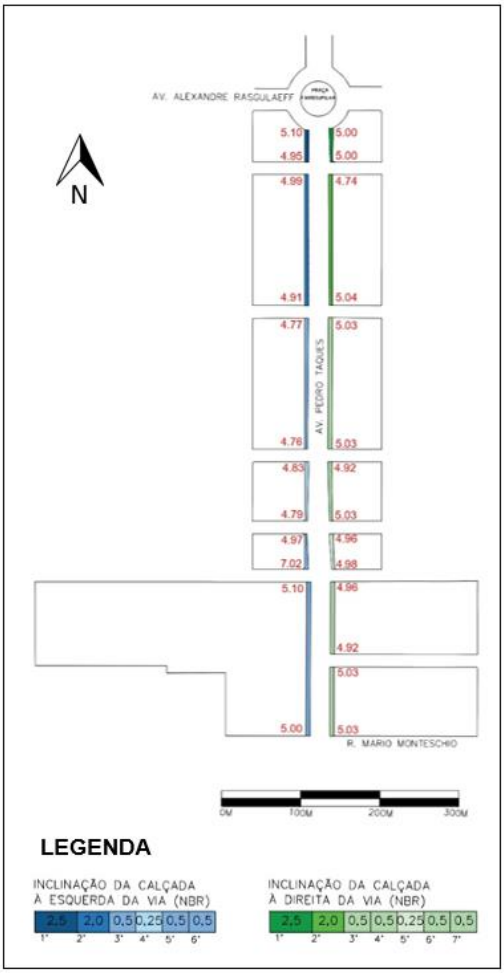

Figura 16: Resultados do quesito inclinação de calçadas.
Fonte: Dos autores (2023).

No quesito mobiliário urbano, a análise considerou a capacidade em ofertar conforto e socialização aos espaços, cuja verificação, realizada quadra por quadra, buscou obter o nível de urbanidade a partir da média geral. Nesta etapa, os elementos físicos considerados são iluminação, lixeiras e bancos. A via de estudo é bem equipada com postes de iluminação pública (lâmpadas do tipo sódio 150W e distância variável entre cada unidade de 30m a 40m). Os bons resultados não se repetem quando considerado a presença de lixeiras e bancos (com exceção de um banco na 1° quadra), o que demonstra a necessidade de se promover ações de implantação de mobiliários e a melhoria da qualidade do espaço.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve como principal enfoque a análise do grau de qualidade do espaço viário da Avenida Pedro Taques, na cidade de Maringá/PR. Os objetivos buscados foram verificar a presença de pontos de incentivo a mobilidade ativa (como elementos de acessibilidade, disponibilidade de mobiliário urbano, a presença de iluminação pública, o grau de conservação do pavimento, a compatibilidade da sinalização horizontal com os pontos de travessia, entre outros aspectos). Tais premissas permitiram entender que o padrão de uso e ocupação do solo é um dos principais influenciadores do grau de caminhabilidade e urbanidade local, com a alteração da malha viária e a determinação da forma arquitetônica das edificações. No que se refere a arquitetura, a adoção de fachadas dotadas de permeabilidade visual e física, se mostra indispensável para a promoção da vitalidade e o incentivo a sociabilidade, pois contribuem para a seguridade e a atratividade local. No caso da Av. Pedro Taques, o que se percebeu é que há predominância de fachadas ativas e semiativas (fato que pode ser explicado pela atividade comercial e a sua necessidade de exposição de seus produtos).

Ao se tratar do nível de acessibilidade, o que se nota a falta de continuidade de elementos ligados a orientação e acesso de pessoas com baixa mobilidade, causado pela alternância de lotes com piso tátil e rampas em conformidade com as normas técnicas específicas. As calçadas demonstram também problemas ligados ao grau de conservação dos pavimentos, a rede de sombreamento e a compatibilidade com a sinalização vertical e horizontal (sobretudo aquelas destinadas a travessia viária).

Conclui-se que há potencialidades para a promoção da mobilidade de pedestres, a apropriação, a sociabilidade e a qualidade do espaço viário em questão. Todavia, a baixa efetividade de padronização das calçadas, o desenvolvimento de ações voltadas a popularização do deslocamento a pé como forma de mobilidade e a não fiscalização quanto ao cumprimento dos parâmetros contidos nos instrumentos legais, atrapalham a urbanidade local. É necessário maior atuação dos agentes públicos e a participação coletiva para o aproveitamento das potencialidades disponíveis para a caminhabilidade (principalmente a ampliação do número de mobiliários). O estudo demonstra que há ainda a elaboração de novas pesquisas ligadas a segurança viária, a seguridade e a morfologia urbana.

REFERÊNCIAS

ADAM, R. S. **Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen.** Revista da Vinci, Curitiba, v. 5, n. 1, p. 61-68, 2008

AGUIAR, D. Urbanidade e a qualidade da cidade. **Urbanidades.** Rio de Janeiro: Letra & Imagen, 2012.

AMORIM, T. C. S.; LISOT, A. **Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida: diagnóstico das calçadas do bairro Jardim Alvorada, cidade de Maringá-PR**. In: Encontro Internacional de Produção Científica Unicesumar - EPCC, 9, 2015.

BENEDET, N. S.; FAGGIN, C. A. M. Diferentes visões de urbanidade. **Contemporary Journal**, v. 3, p. 1854-1871, 2023.

DOMICIANO, F. A.; MOREIRA, D. M.; LOPES, W. Roubo a transeunte e formas de prevenção na cidade de Goiânia no último biênio. **Revista de Trabalhos** Acadêmicos, n. 3, 2017.

EMBARQ BRASIL, E. P. **"Espaço viário pertence a todos, com carro ou não".** MOBILIZE, 2015. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/8327/enrique-penalosa-espaco-viario-pertence-a-todos-com-carro-ou-nao.html>. Acesso em: 17 de outubro de 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – (IBGE). **Cidades: Brasil, Paraná, Maringá**. 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/maringa/panorama> Acesso em 12 jan. 2022

MANSANO, C. N. **O Bairro Jardim Alvorada em Maringá/PR: da colonização à expansão urbana**. 252 f. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual de Maringá – UEM, Maringá, 2013.

MARICATO, E. **A bomba relógio das cidades brasileiras.** Revista Democracia Viva, v.11, p. 3-7, 2001.

RODRIGUES, A. L. **Características do processo de urbanização de Maringá, PR:** uma cidade de "porte médio". Cadernos Metrópole, n. 12, 2004.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** 5ª Ed. São Paulo: Editora Edusp, 2005.

WALL, E.; WATERMAN, T. **Desenho urbano:** Fundamentos do paisagismo. 1. ed. Porto Alegre: Bookman Editora, 2012. 183 p.

WRI BRASIL. **Como os planos de mobilidade urbana afetam a vida nas cidades.** 2018. Disponível em: < https://www.wribrasil.org.br/noticias/como-os-planos-de-mobilidade-urbana-afetam-vida-nas-cidades#:~:text=Planos%20de%20mobilidade%20influenciam%20na%20promo%C3%A7%C3%A3o%20de%20ambientes%20de%20lazer,as%20pessoas%20em%20primeiro%20lugar>. Acesso em: 06 de agosto de 2023.

Recebido em 15/12/2023

Aprovado em 15/11/2024