

EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE: PERCEPÇÕES A RESPEITO DO USO DO AUTOMÓVEL NA CIDADE DE MARINGÁ/PR

Amanda Muller Henning
Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual de Maringá (UEM)
amandamuller0701@gmail.com

Maria Eduarda Bauermann Lazzari
Universidade Estadual de Maringá (UEM)
amandamuller0701@gmail.com

Diego Vieira Ramos
Professor do Centro Universitário Ingá e doutorando em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá (UEM)
diego.vieira.arquitetura@gmail.com

RESUMO: Com a intensificação do processo de industrialização, o crescimento populacional e a produção do automóvel no meio urbano, as relações de deslocamento se tornaram um problema nas cidades brasileiras (quadro que resultou na falta de mobilidade urbana). Para Bravo et al. (2016), a falta de mobilidade apresenta como desdobramento a redução do número de empregos, do acesso aos serviços básicos e do desenvolvimento de redes sociais, além de contribuir para a exclusão. Diante do cenário posto, este artigo, resultado de um projeto de Iniciação Científica (PIC), tem por objetivo verificar a percepção da população a respeito do uso do automóvel como principal forma de deslocamento na cidade de Maringá/PR. Para isso, adota como metodologia a aplicação de questionários ligados ao tema (como nível de acessibilidade, adesão ao uso do automóvel, características dos deslocamentos cotidianos, percepção em relação às modalidades alternativas de transporte, entre outros). A realização da pesquisa apontou que a população maringaense tem optado pela utilização frequente do carro como forma hegemônica de deslocamento devido a fatores como a ineficácia do sistema de transporte público coletivo, as deficiências das infraestruturas de transporte ativo, a insegurança no trânsito, entre outros aspectos. São elementos que revelam a necessidade de promover medidas mais abrangentes de mobilidade urbana, com o intuito de melhorar as condições de circulação no meio urbano. Ações que devem contemplar políticas que estimulem o debate amplo entre a população e o poder público, de modo a favorecer a construção coletiva das relações de deslocamento.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Educação para mobilidade; Automóvel; Percepções; Planejamento urbano.

MOBILITY EDUCATION: PERCEPTIONS ABOUT THE USE OF THE AUTOMOBILE IN THE MARINGÁ/PR CITY

ABSTRACT: With the intensification of the industrialization process, population growth, and the expansion of automobile production in urban areas, patterns of mobility have become a significant challenge in Brazilian cities, resulting in a lack of urban mobility. According to Bravo et al. (2016), insufficient mobility leads to a reduction in employment opportunities, limited access to basic services, and weakened social networks, in addition to contributing to social exclusion. In light of this context, this article, resulting from an undergraduate research project, aims to examine population's perceptions regarding the use of the automobile as the primary mode of transportation in the city of Maringá. To this end, the study adopts a methodology based on the application of questionnaires addressing issues such as levels of accessibility, adherence to automobile use, characteristics of daily travel patterns, and perceptions of alternative modes of transportation, among other aspects. The findings indicate that the population of Maringá, has frequently opted for private car use as the dominant mode of transportation due to factors such as the inefficiency of the public transportation system, deficiencies in active transportation infrastructure, traffic insecurity, among other elements. These factors highlight the need to promote more comprehensive urban mobility measures aimed at improving circulation conditions within the urban environment. Such actions should include policies that encourage broad dialogue between the population and public authorities, thereby fostering the collective construction of mobility practices.

Keywords: Urban Mobility; Mobility Education; Automobile; Perceptions; Urban Planning.

1. INTRODUÇÃO

Com a intensificação do processo de industrialização, o crescimento populacional e a produção do automóvel no meio urbano, as relações de deslocamento se tornaram um problema para as cidades brasileiras. Processo potencializado pelo desequilíbrio da matriz de transporte, pelo déficit habitacional, pela precarização das infraestruturas e pela ineficiência dos serviços públicos, responsáveis por impulsionar problemas inerentes aos deslocamentos (Reis et al., 2013; Campos; Ramos, 2005). Esse quadro resultou na falta de mobilidade urbana, cujos desdobramentos, segundo Bravo et al. (2016), foram a redução do número de empregos, do acesso aos serviços básicos e do desenvolvimento de redes sociais (Costa, 2008). Dessa forma, o planejamento urbano deve prever a evolução de longo prazo, a multimodalidade intersetorial, a interdisciplinaridade, a acessibilidade urbana e a integração do transporte ao uso do solo nas escalas global e local (Portugal; Mello, 2017).

De acordo com Gehl (2018), o planejamento para a mobilidade precisa acompanhar ações voltadas à sustentabilidade, que, por sua vez, atua como articuladora dos espaços e

garantidora da qualidade de vida. No entanto, o histórico de estratégias pró-uso do automóvel e a ausência de investimentos em transportes não motorizados e coletivos têm prejudicado sua efetividade (De Carvalho, 2016). Para Ramis e Santos (2012), esses são aspectos que impactam a acessibilidade e desfavorecem os meios não motorizados.

Todavia, conforme relato de Speck (2019), a efetividade das ações possui relação com a democratização dos deslocamentos, que, além da ampliação das infraestruturas, depende da difusão de uma política educacional voltada à conscientização coletiva a respeito do uso equilibrado dos sistemas de transporte. Isso demanda uma política consistente de difusão da informação e a busca pela formação de um ideal coletivo em favor da melhoria dos deslocamentos, aspecto que tem ficado aquém na gestão das cidades brasileiras, sobretudo em municípios de médio porte, como Maringá/PR.

Analisando o histórico da ocupação do município de Maringá, é perceptível a existência de entraves que resultam na problematização da garantia de mobilidade urbana aos munícipes. O crescimento populacional ocorreu, sobretudo, por meio da expansão externa à área já urbanizada, onde a densidade era rarefeita, com vazios demográficos, iniciando a construção de uma cidade com uma mancha urbana extensa e marcada por discontinuidades na malha viária. Posteriormente, em 1979, como resposta à expansão urbana, foi elaborado um “Plano de Diretrizes Viárias”, que visava à interligação das diversas manchas urbanas que compunham a cidade. Todavia, o plano intensificou e deu respaldo institucional a um modelo de cidade baseado na expansão horizontal e ratificou a preponderância do sistema viário (Secretaria de Mobilidade Urbana de Maringá, 2022).

Sob esse viés, em um município com vazios urbanos, formam-se periferias nas áreas mais distantes do centro. Tal fenômeno pode ser explicado a partir dos pontos expostos por Maricato (2016). De acordo com a autora, existe uma lógica segregacionista de ocupação do território, na qual a população tende a residir em áreas afastadas das infraestruturas urbanas, sobretudo de transporte. O processo de exclusão do direito ao transporte materializa a lógica de produção unilateral da cidade, em que a parcela mais vulnerável da população se vê excluída do debate público a respeito da produção dos espaços.

Por isso, almejando uma gestão democrática e igualitária na elaboração de medidas para promover avanços na área de mobilidade urbana, torna-se imprescindível a deliberação da coletividade como única forma de legitimar o planejamento e a gestão do território (Souza, 2006). Assim, ao protelar a efetivação do modelo brasileiro de democracia urbana, torna-se

estratégico o desenvolvimento de análises alternativas no campo da mobilidade urbana, com a inserção das percepções dos moradores locais (Santos Junior e Montandon, 2011; Tamanaka et al., 2017).

A partir do entendimento do papel da gestão participativa na construção de um quadro eficaz de mobilidade em municípios de médio porte, a pesquisa adota como ponto de partida a cidade de Maringá/PR, que, segundo Borges (2016), apresenta problemas decorrentes do uso acentuado do automóvel.

Situado na mesorregião Norte Central Paranaense, o município de Maringá/PR é sede da Região Metropolitana de Maringá (RMM) e serve de destino para os moradores das cidades vizinhas, que se deslocam em busca de trabalho, moradia, lazer, consumo, estudo, entre outros. Apesar da relevância regional, problemas de funcionamento de sua matriz de mobilidade prejudicam a relação com os demais municípios. Porém, a partir da implantação do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), algumas iniciativas, como faixas de circulação exclusivas para ônibus, ampliação da malha cicloviária e redução dos limites de velocidade, têm sido implantadas com o intuito de modificar a atual realidade. Todavia, a partir de tais ações, torna-se necessário entender a receptividade da população em relação a essas infraestruturas e seu potencial para reduzir o uso do automóvel.

Neste sentido, a pesquisa parte do entendimento de que o olhar sobre a percepção da população é o ponto inicial na discussão de políticas voltadas à educação para a mobilidade e ao consequente equilíbrio da matriz de transporte. Sua realização poderá contribuir para o desenvolvimento de ações de melhoria do quadro de mobilidade por parte dos planejadores e gestores públicos.

A pesquisa adota como objetivo geral verificar a percepção da comunidade a respeito do uso do automóvel como principal forma de mobilidade na cidade de Maringá/PR. Especificamente, espera-se entender os principais motivos que levam a população a escolher o automóvel como forma de deslocamento, identificar a receptividade em relação à utilização das demais modalidades de transporte, analisar os pontos positivos e negativos, sob a ótica do usuário, em relação às modalidades não motorizadas e coletivas de deslocamento, e mapear possíveis ações a serem adotadas para a melhoria do quadro local de mobilidade urbana.

2. METODOLOGIA

Conforme Pereira e Miclos (2012), a adoção de uma abordagem integrativa entre métodos quantitativos e qualitativos permite combinar a profundidade da compreensão individual com a análise estatística dos dados. Foi utilizada, então, no desenvolvimento da pesquisa, uma abordagem qualitativa, a qual auxilia na compreensão mais profunda das percepções e do raciocínio individual dos participantes, sendo uma ferramenta para investigar aspectos subjetivos (Maia, 2020). Também foi utilizada uma abordagem quantitativa, com rigor metodológico na análise estatística dos dados obtidos, fornecendo uma pesquisa com validade estatística e conceitual (Gabriel, 2014).

Segundo Maia (2020, p. 15), “o questionário é um instrumento versátil, que pode ser adaptado para diferentes contextos e objetivos, favorecendo a coleta de dados subjetivos”. Para a construção dos questionários em estudos de mobilidade urbana, foi preciso considerar variáveis técnicas, como nível de acessibilidade e características dos deslocamentos cotidianos, bem como os aspectos socioeconômicos dos indivíduos entrevistados, para que a análise dos padrões de mobilidade da cidade fosse abrangente e coesa (Gomes e Silva, 2018).

Conforme Vercezi (2018), regiões centrais de Maringá, especialmente o entorno urbano consolidado, apresentam dinâmicas de apropriação espacial, as quais são resultado da convergência entre o ordenamento legislativo e a potência do mercado imobiliário local, com atividades comerciais, institucionais, entre outras. Por isso, foram entrevistadas 62 pessoas, em sua maioria estudantes, aleatoriamente, sem distinção, que caminhavam pelo centro da cidade e próximo à Universidade Estadual de Maringá (UEM), por serem locais bastante consolidados e de forte apropriação. Cabe mencionar que, a predominância do público acadêmico ocorreu devido a maior receptividade em participar da pesquisa. Todavia, essa ocorrência não prejudica os resultados tendo em vista que os acadêmicos representam uma parcela da população nos deslocamentos diários, configurado pelo PlanMob (Plano de Mobilidade Urbana de Maringá), como um dos principais motivadores da realização de viagens cotidianas na cidade (SEMOB, 2024). Apenas os indivíduos que concordaram em participar da pesquisa e aceitaram os termos de consentimento responderam ao questionário.

O questionário foi construído de maneira a obter dados básicos para a construção de um censo demográfico da amostra de entrevistados. Assim como nos questionários do Censo Demográfico de 2022, elaborados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, foram coletadas informações sobre características demográficas e socioeconômicas da

população participante, tais como idade, escolaridade, renda, localidade e ocupação, além de informações com ênfase no uso do automóvel no dia a dia, buscando compreender os motivos que levam o veículo a ser o mais utilizado no município, segundo a Secretaria de Mobilidade Urbana de Maringá – SEMOB (2022).

Os questionários em questão são compostos por cinco questões de múltipla escolha, nove questões objetivas, nas quais o entrevistado poderia selecionar apenas uma opção como resposta, e duas questões dissertativas, nas quais o indivíduo poderia escrever livremente o que desejasse. Eles foram aplicados de duas maneiras: presencialmente, nos dias 24 (terça-feira) e 26 (quinta-feira) de setembro de 2024 no período da tarde, nas vias públicas da área central da cidade de Maringá, a fim de obter uma amostragem diversa de frequentadores da cidade, e por meio de um formulário digital na plataforma Google Documentos, visando ampliar o alcance da pesquisa.

Em seguida, para determinar a amostra populacional considerada na realização das entrevistas, foi adotada a metodologia estatística de Amostragem Aleatória Simples, que, segundo Vieira (2008), tem como objetivo obter uma representação “honestas” da população e conduzir a estimativas precisas. No caso da Amostragem Aleatória Simples, o método permite conhecer o grau de confiança (ou seja, o grau de certeza em relação à precisão da estimativa) dos resultados, pois adota critérios de seleção definidos e possibilita calcular o tamanho da amostra em função da precisão e do grau de confiança desejados. Esses procedimentos facilitam a não enviesamento das amostras (Vieira, 2008). Com isso, delimitou-se a população amostral a ser considerada para a realização das entrevistas, considerando os dados fornecidos pela Prefeitura Municipal de Maringá, conforme mencionado a seguir.

Através da Pesquisa O/D foram identificadas 765.763 viagens diárias. As viagens representam cada um dos deslocamentos diários realizados pelas pessoas, produzidas em uma origem e atraídas para um destino. A soma das viagens produzidas e atraídas é o número de viagens geradas por uma região [...]. As viagens de automóvel (38%) e de transporte público (18%) encontram-se no patamar de cidades desse porte com IDHM elevado como o de Maringá. Da mesma forma a classificação entre viagens individuais, 70% e coletiva, 30% (SEMOB, 2022).

Em média, uma pessoa realiza cerca de 1,6 viagens diárias (ANTP, 2018). Assim, as 765.763 viagens diárias realizadas em Maringá e seu entorno imediato correspondem a uma população de aproximadamente 478.602 pessoas. Porém, devido ao curto período de realização da pesquisa, foi necessário reduzir o número da população amostral para 62

pessoas, a fim de viabilizar o estudo. Considerando essa amostra de 62 pessoas, o cálculo estatístico assumiu um nível de confiança de 95% e uma variabilidade de 0,5, resultando em uma margem de erro de aproximadamente 12,44%. O cálculo da população amostral foi realizado a partir dos procedimentos matemáticos contidos nas fórmulas 01, 02 e 03.

Fórmula 01: Cálculo de desvio padrão

$$\sigma = \sqrt{p \cdot (1 - p)}$$

Em que:

- p = proporção esperada (ex: 0,5 para 50%)
- $1-p$ = proporção complementar

Fonte: Suchindran (2005)

Fórmula 02: Cálculo do tamanho da amostra para população finita

$$n = \frac{z^2 \cdot \sigma^2}{e^2}$$

Substituindo σ^2 por $p \cdot (1-p)$, a fórmula fica:

$$n = \frac{z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{e^2}$$

Em que:

- Z = valor da tabela normal para o nível de confiança (ex: 1,96 para 95%)
- e = margem de erro desejada (ex: 0,05 para 5%)
- p = proporção esperada da característica estudada

Fonte: Suchindran (2005)

Fórmula 03: Correção para população finita

$$nf = \frac{n}{1 + \frac{n-1}{N}}$$

Em que:

- N = tamanho da população total
- n = amostra calculada para população infinita
- nf = amostra ajustada para população finita

Fonte: Suchindran (2005)

2.1. A POPULAÇÃO DE MARINGÁ/PR COMO OBJETO DE ESTUDO.

O município de Maringá está localizado na mesorregião Norte Central Paranaense e na macrorregião Sul do Brasil. Ele ocupa uma área de 487,026 km² (IBGE, 2024), com 29% de área urbanizada e 71% de área rural (SEMOB, 2022). Ademais, a cidade de Maringá é sede da Região Metropolitana de Maringá (RMM), formada por 26 municípios, com população estimada em 810 mil habitantes (FNEM, 2018), sendo metade deles munícipes da cidade-sede.

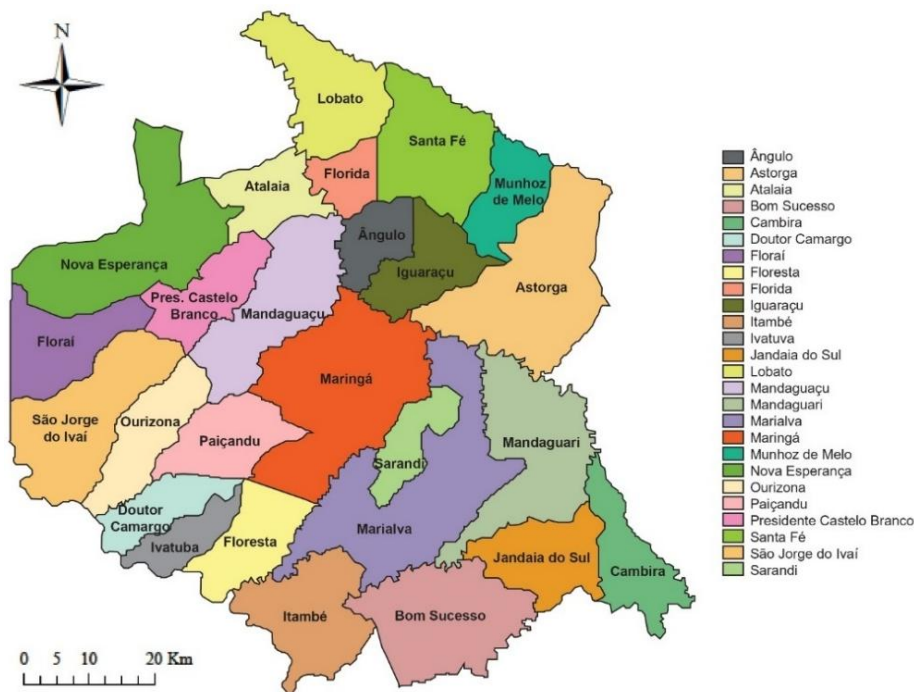


Figura 01: Mapa da Região Metropolitana de Maringá.
Fonte: Dos autores (2025)

A cidade possui o maior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da RMM, 0,808 (IBGE, 2010), salário médio mensal dos trabalhadores formais de 2,6 salários-mínimos (IBGE, 2022) e taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade de 98,4% (IBGE, 2010). Entre outros índices sociais que se destacam entre as cidades vizinhas, o município sede da RMM torna-se um polo atrativo para trabalhadores de toda a região. Dessa maneira, a conurbação existente entre Maringá, Sarandi e Paçandu maximiza a busca por empregos na cidade-sede, aumentando, assim, os movimentos pendulares entre os municípios da região metropolitana.

Município de origem	Município de destino	População total do município de origem	Pessoas que se deslocam para trabalhar e estudar	Pessoas que se deslocam somente para trabalhar	Pessoas que se deslocam somente para estudar	Total de pessoas que se deslocam para trabalhar e/ou estudar	% do total das pessoas que se deslocam em relação à população total do município de origem
Sarandi	Maringá	82.847	1.008	18.789	1.985	21.782	26,29%
Paiçandu	Maringá	35.936	332	8.877	676	9.885	27,51%
Mandaguaçu	Maringá	19.781	128	2.699	527	3.354	19,96%
Floresta	Maringá	5.931	85	700	178	963	16,24%
P. Castelo Branco	Maringá	4.784	19	568	55	642	13,42%
Itambé	Maringá	5.979	35	451	99	585	9,78%
Ourizona	Maringá	3.380	12	429	55	496	14,67%
Iguaraçu	Maringá	3.982	35	294	97	426	10,70%
Marialva	Maringá	-	-	-	-	-	-
Total		162.620	1.654	32.807	3.672	38.133	23,45%

Quadro 01: Fluxo de deslocamentos de outros municípios para a cidade de Maringá.
Fonte: IBGE (2016).

No quadro 02, é possível perceber, por meio de dados quantitativos, a realidade da pendularidade dos deslocamentos e compreender a necessidade de um Plano de Mobilidade que abranja não apenas o município de Maringá, mas também os deslocamentos provenientes das cidades vizinhas. Outrossim, os dados supracitados expõem alguns dos motivos da grande frota de veículos automotores oriundos dos arredores.

Historicamente, a criação do município, em 1947, foi consequência de uma negociação com o governo inglês vinculada a um projeto de colonização da Companhia de Terras Norte do Paraná, atualmente denominada Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), inglesa, com o objetivo de incorporar novas terras à dinâmica produtiva (SEMOB, 2022). A cidade surgiu por meio de um projeto urbanístico elaborado por Jorge de Macedo Vieira, engenheiro civil paulista, pautado no conceito de “Cidade Jardim”, com “largas avenidas, canteiros que valorizavam o paisagismo e ruas que seguiam a inclinação natural do relevo o mais fielmente possível” (Prefeitura de Maringá, 2019).

Na década seguinte, foram aprovados loteamentos externos à área urbanizada da cidade, provavelmente por interesse do mercado imobiliário, mesmo que ainda houvesse vazios urbanos dentro do perímetro urbano inicial. Diante disso, formou-se uma cidade com uma extensa mancha urbana, porém com muitas áreas vazias e grandes discontinuidades na malha

viária, apontando, desde o início, a necessidade de um plano de mobilidade eficiente para viabilizar as decisões tomadas na época. Posteriormente, foram elaborados o primeiro Plano Diretor de Maringá, em 1968, que priorizava o sistema viário em decorrência dos grandes vazios urbanos, e o Plano de Diretrizes Viárias, em 1979, o qual intensificou e deu respaldo institucional a um modelo de cidade baseado na expansão horizontal e ratificou a preponderância do sistema viário (Secretaria de Mobilidade Urbana de Maringá, 2022).

Na atualidade existem problemáticas relacionadas ao processo de formação da cidade. Conforme elencado no Resumo Executivo do Plano de Mobilidade de Maringá de 2022, perante a essa expansão sem planejamento adequado e socialmente correto, Maringá se tornou um município disperso, com vazios urbanos, e excludente. As classes mais carentes, que não possuem capacidade financeira para morar no centro da cidade, terão que morar em periferias muito distantes, muitas vezes sem a disponibilidade de equipamentos urbanos necessários e sem um transporte público de qualidade que possa facilitar seus longos deslocamentos diários (Secretaria de Mobilidade Urbana de Maringá, 2022).

Paralelamente a esse cenário, a cidade de Maringá é considerada, segundo dados do DETRAN/PR (2024), o município com maior índice de carros por número de habitantes e a terceira maior frota de veículos motorizados do estado, considerando valores absolutos (SEMOB, 2022). Destarte, a cidade de Maringá torna-se um excelente objeto de estudo para compreender as motivações que levam os habitantes ao uso exacerbado de carros em seus deslocamentos diários.

Local	Frota (2018)	População (2019)	Motorização (veículo/hab.)
Maringá	315.352	423.666	0,74
Londrina	380.745	569.733	0,67
Curitiba	1.416.388	1.933.105	0,73
Paraná	7.214.384	11.433.957	0,63
Brasil	100.746.553	210.147.125	0,48

Quadro 02: Índice de motorização.

Fonte: Adaptado de Secretaria de Mobilidade Urbana de Maringá (2022) e DETRAN/PR (2019).

Conforme apontado por Borges (2016), em Maringá, a preferência cultural pelo automóvel cria uma concorrência desigual com o transporte público, considerado obsoleto.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1. A CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA

De acordo com Vasconcellos (2001), a mobilidade urbana compreende as possibilidades e facilidades de deslocamento de pessoas e bens na cidade. Ela depende, segundo o autor, da estrutura urbana característica da cidade, da distribuição de atividades no solo urbano, da qualidade da infraestrutura de transporte e da organização dos serviços de transporte disponibilizados pelo município.

Conforme previsto no art. 6º da Constituição da República Federativa do Brasil (Brasil, 1988), o quadro de mobilidade urbana de um município deve assegurar a todos o direito de ir e vir. Porém, as metodologias tradicionais para tratar problemas de mobilidade urbana não contemplam adequadamente a análise dos aspectos políticos e sociais, concentrando-se quase exclusivamente nos aspectos técnicos e econômicos, o que é insuficiente (Vasconcellos, 2001). Assim, como enfatizam Silveira e Cocco (2013), o crescimento urbano só deve ocorrer se acompanhado por um planejamento do uso do solo e da mobilidade que garanta intermodalidade e acesso a todos os cidadãos.

A mobilidade urbana engloba, também, aspectos cruciais na estruturação das cidades (Alvim; Izaga; Claps, 2024). Riascos Goyes et al. (2025) mostram que diferentes padrões morfológicos urbanos se associam, estatisticamente, a maneiras distintas de mobilidade, incluindo maior ou menor dependência do transporte público.

Dessa mesma maneira, a mobilidade urbana esbarra no conceito de sustentabilidade, à medida que, segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento do Brasil (2024), o transporte é o principal emissor de poluentes no meio urbano. Ele provoca mudanças climáticas, prejudica a qualidade do ar e afeta a saúde pública. Por isso, para que a mobilidade urbana seja efetiva em todos os âmbitos, é preciso que o poder público implemente ações que diminuam a necessidade de grandes deslocamentos diários, priorize os meios de transporte compartilhados e públicos, objetivando a redução da frota de veículos e a promoção do transporte sustentável. Ademais, a lógica de gestão e planejamento deve sofrer mudanças visando o acesso igualitário a oportunidades e serviços essenciais, como saúde e educação, para toda a população (ITDP, 2024).

3.2. PERCEPÇÕES DA POPULAÇÃO MARINGAENSE EM RELAÇÃO AO USO DO AUTOMÓVEL COMO FORMA PREDOMINANTE DE DESLOCAMENTO

Na busca por compreender, de maneira geral e objetiva, o cenário do uso do automóvel como principal meio de transporte, foi importante analisar as condições de atividade de cada indivíduo, sua renda salarial mensal (aproximada), se precisavam se ausentar diariamente para exercer suas atividades e se costumavam usar o carro como forma principal de transporte nesses deslocamentos diários.

Aproximadamente 95% dos munícipes que responderam à pesquisa estavam na faixa etária de 18 a 30 anos, enquanto os demais tinham entre 30 e 45 anos ou acima de 60 anos. Em relação ao grau de instrução, aproximadamente 71% não haviam concluído o ensino superior, 21% concluíram o ensino médio, 6,5% concluíram o ensino superior e 1,6% eram não alfabetizados.

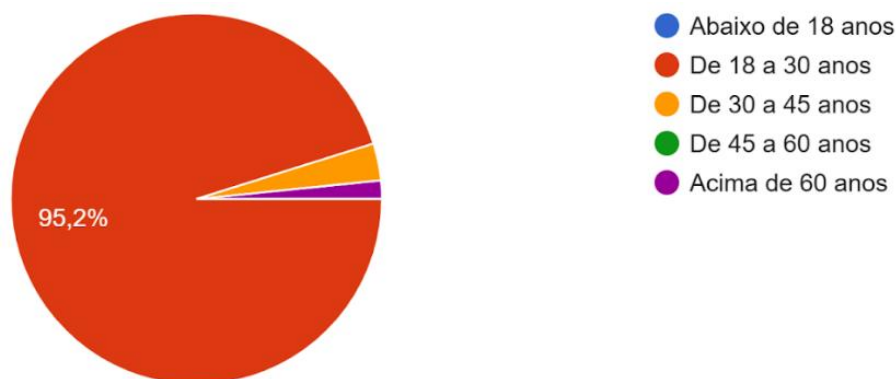


Figura 02: gráfico de faixa etária dos entrevistados.
Fonte: dos autores (2025).

Ao serem questionados sobre o bairro em que residem, foram obtidas respostas de 37 bairros distintos, localizados em três cidades diferentes: Maringá, Sarandi e Marialva. Dessa maneira, foram contempladas realidades diversas em diferentes regiões.

No município de Maringá, os bairros onde residiam a maioria dos entrevistados eram a Zona 7, Zona 1, Zona 5, Vila Bosque, Jardim Alvorada e Jardim Oásis, além daqueles citados por apenas um indivíduo: Conjunto Residencial Branca Vieira, Jardim Monções, Jardim Paris, Jardim Real, Jardim Piatã, Jardim Indaiá, Jardim Guaporé, Parque Industrial Duzentos, Jardim Liberdade, Residencial Moreschi, Recanto Kakogawa, Jardim Iguaçu, Vila Santo Antônio, Vila Ipiranga, Jardim Novo Horizonte, Jardim Santa Alice, Jardim Brasil e Conjunto João de Barros Posto Seguro II. Na cidade de Sarandi, os bairros citados, todos mencionados por apenas uma

peessoa, foram Jardim Panorama, Centro, Estação Experimental, Jardim Aurora I, Jardim Tropical e Jardim Nova Paulista. Por fim, em Marialva, os dois bairros citados por dois moradores foram Jardim Planalto e Centro.

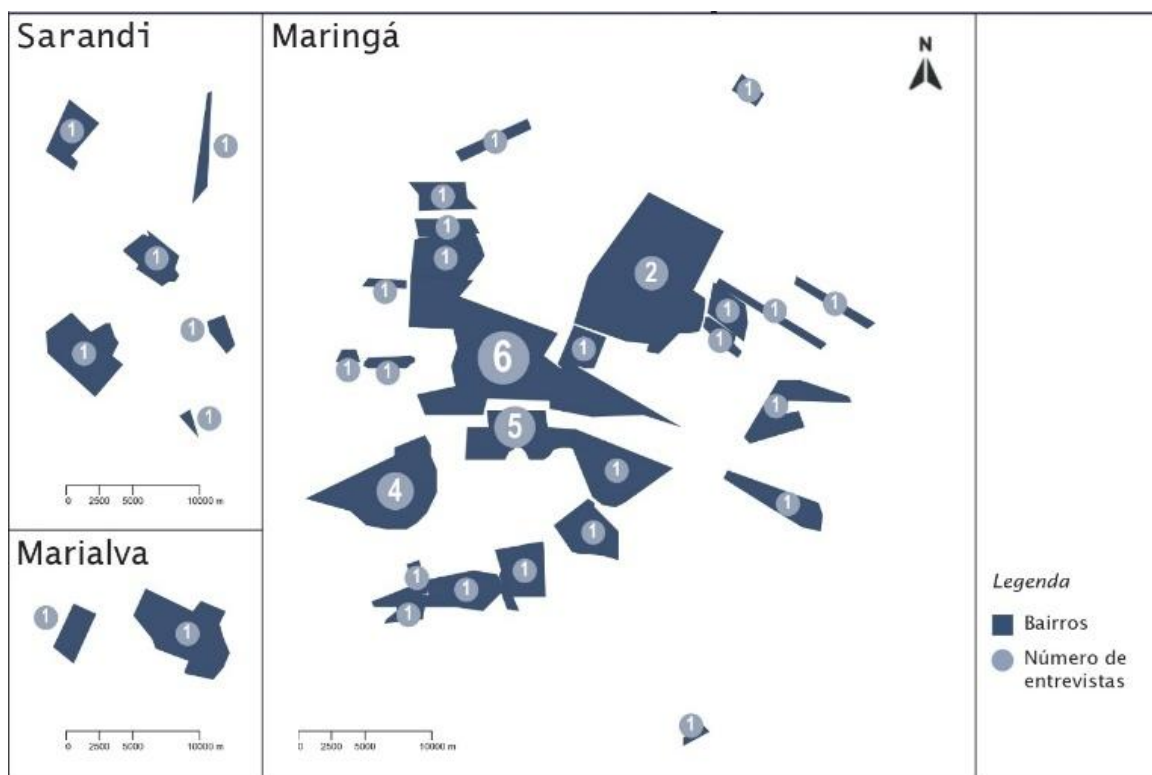


Figura 03: Quantidade de entrevistas por bairro/zona.
Fonte: Dos autores (2025).

Uma observação importante para melhor compreender a análise realizada é que, quando um entrevistado menciona apenas a cidade ou município em que reside, mas não especifica o bairro, este é considerado morador do bairro Centro dessa cidade ou município, considerando que normalmente se trata da região de maior densidade populacional, ou seja, a probabilidade de o entrevistado realmente residir em um bairro central é maior. Ademais, 12 dos 60 entrevistados optaram por não informar a localidade em que residem.

A Figura 04 mostra um gráfico elaborado a partir das respostas obtidas na pergunta 04 do questionário, no qual observa-se que a maioria dos entrevistados (cerca de 87,1%) tem como principal atividade os estudos devidos, principalmente, à localidade onde se realizou as entrevistas. Portanto, esse estudo reflete as características desse público que participou das

entrevistas, pois, entende-se que, se a entrevista tivesse ocorrido em outra localidade, os dados poderiam ter sido diferentes. Além desses, 11,3% se consideram “ocupados” com alguma forma de trabalho que ocupa a maior parte do seu tempo diário; enquanto os restantes 1,6% se enquadram como “dona de casa”, ou seja, aqueles cuja principal ocupação é o cuidado com o lar, familiares etc. As opções “ocupado eventualmente”, “não ocupado”, “nunca trabalhou” ou “aposentado/pensionista” não foram selecionadas por nenhum dos entrevistados para descrever sua situação atual de ocupação.

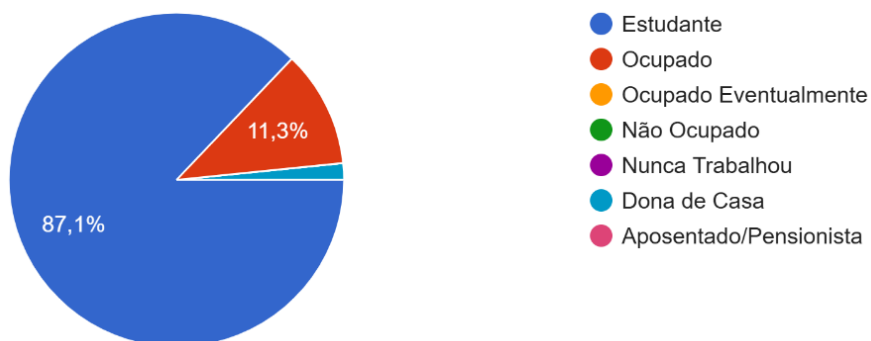


Figura 04: Condição de atividade.
Fonte: Dos autores (2025).

O gráfico exibido na Figura 05 mostra que, por meio da pergunta 05 do questionário, foi indagado se, para exercer sua principal atividade/ocupação, eles necessariamente precisavam se ausentar de suas residências, o que evidencia a demanda por transporte. Observa-se que quase a totalidade, mais precisamente 91,9% das pessoas, respondeu afirmativamente, enquanto 6,5% — o que equivale a quatro indivíduos nesta pesquisa — declararam não ter essa necessidade de se ausentar de casa para exercer sua ocupação, e 1,6% classificaram essa necessidade como “eventual”.

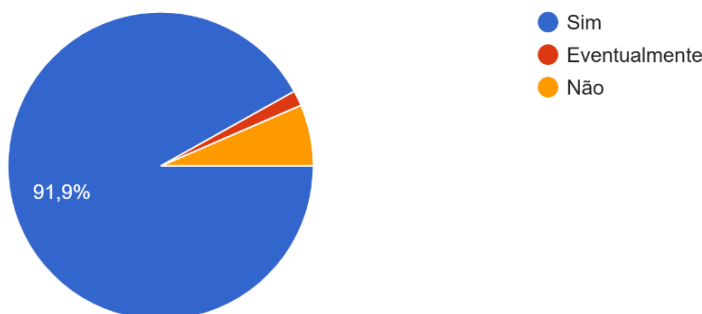


Figura 05: “Para exercer sua atividade cotidiana, você precisa se ausentar de sua residência?”
Fonte: Dos autores (2025).

Quando questionados a respeito de sua renda salarial mensal, considerando 1 (um) salário-mínimo nacional de R\$ 1.412,00 para o ano de 2024, exatamente metade dos entrevistados respondeu que recebe menos de 1 salário-mínimo, enquadrando a maioria da população amostral em uma renda relativamente baixa, o que evidencia suas condições de trabalho e de vida cotidiana, ou mesmo o perfil da maioria dos entrevistados, no caso, estudantes. Já 42,2% afirmaram receber até 2 salários-mínimos, equivalente a R\$ 2.824,00. A minoria restante apresentou renda mensal superior a esse valor, sendo 9,7% entre 3 e 5 salários-mínimos, 4,8% entre 5 e 7 salários-mínimos e 11,3% com renda superior a 7 salários-mínimos, ou seja, aproximadamente R\$ 9.884,00. Esses dados podem ser observados no gráfico da Figura 06.

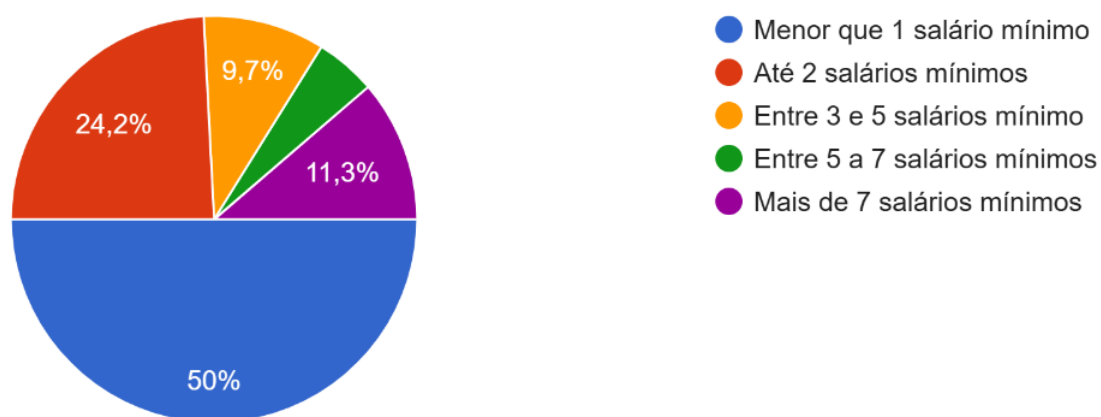


Figura 06: Renda salarial mensal.
Fonte: Dos autores (2025).

Como demonstrado no gráfico da Figura 07, obteve-se uma resposta relativamente equilibrada a respeito do uso do automóvel, sendo que 54,8% dos entrevistados afirmaram que o carro é sua forma predominante de transporte, enquanto 43,5% afirmaram o contrário. Os restantes 1,7% não souberam opinar categoricamente sobre seu modo de transporte.

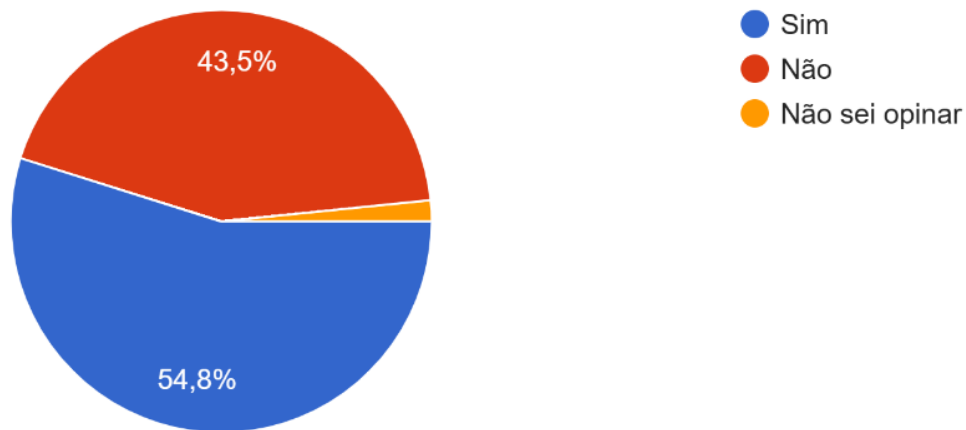


Figura 07: “Você costuma utilizar o carro como forma predominante de transporte na cidade?”
Fonte: Dos autores (2025).

Ademais, seguindo a perspectiva apresentada por Quipungo (2017), os entrevistados foram questionados sobre a posse do Cartão Passe Fácil, um sistema de bilhetagem eletrônica utilizado no transporte coletivo da cidade, que permite aos usuários pagarem as passagens de ônibus de forma prática e segura, sem a necessidade de dinheiro em espécie. A maioria dos entrevistados respondeu que possuía o cartão (56,5%), enquanto os demais afirmaram não o possuir (43,5%).

Os entrevistados também avaliaram a oferta do transporte público em seus bairros, considerando aspectos como qualidade, quantidade, limpeza e horários. As respostas dissertativas variaram de acordo com a interpretação e as experiências individuais de cada participante, possibilitando uma análise interpretativa baseada nos dados fornecidos, evidenciando, ainda, a desigualdade presente entre diferentes bairros. Na questão numerada como 09 na tabela do questionário, uma resposta aberta comparou dois locais onde a participante residiu, comprovando a disparidade de qualidade na oferta do transporte público entre eles:

“Entre péssimo, ruim, regular, bom, ótimo; Classifico a qualidade/limpeza: ruim (pela falta de manutenção nos automóveis, janelas que não abrem direito não fornecendo uma circulação adequada para a cidade de Maringá que normalmente faz muito calor, ônibus bem sujos, poucos assentos); já a quantidade: regular (depende do bairro), já morei no Borba Gato e lá várias linhas atendem, então a quantidade é boa, por outro lado, no Jardim Paris onde resido atualmente, apenas gira uma linha, (Linha Jardim Paris) onde de carro até a UEM levam 5 minutos e de ônibus 50min; os horários: péssimo para o Jardim Paris, pouquíssimos ônibus, rodam de quase 1h em 1h. Bom para o Borba gato, tem ônibus a todo instante. Além disso, outro ponto que não tem a ver com o transporte, mas sim com a cidade, vários bairros são muito pouco iluminados no período da noite o que torna perigoso, além de muitos pontos de ônibus baterem sol e ser quase impossível ficar neles em si e o fato de existir somente um terminal, todas as linhas perto ou longe fazem paradas lá, então isso é ruim por que aumenta o tempo etc.”

Outrossim, é primordial destacar que o tópico mais criticado nas respostas foi o referente aos horários dos ônibus, sendo considerados satisfatórios apenas para os moradores do centro e das regiões mais próximas.

Com base na pergunta 12, foi elaborado o gráfico exibido na Figura 08, a partir do qual foi verificada a distância média aproximada que os entrevistados costumam percorrer diariamente ao se deslocar dentro da cidade de Maringá ou entre suas conurbações urbanas, como no caso dos moradores de Marialva e Sarandi. A maioria (53,2%) afirmou percorrer entre 2 km e 5 km por dia; a segunda maior parcela (17,7%) percorre menos de 2 km diariamente; 14,5% costumam se deslocar entre 5 km e 10 km por dia; 11,3%, em média, entre 10 km e 20 km; e a minoria (3,3%) percorre diariamente mais de 20 km.

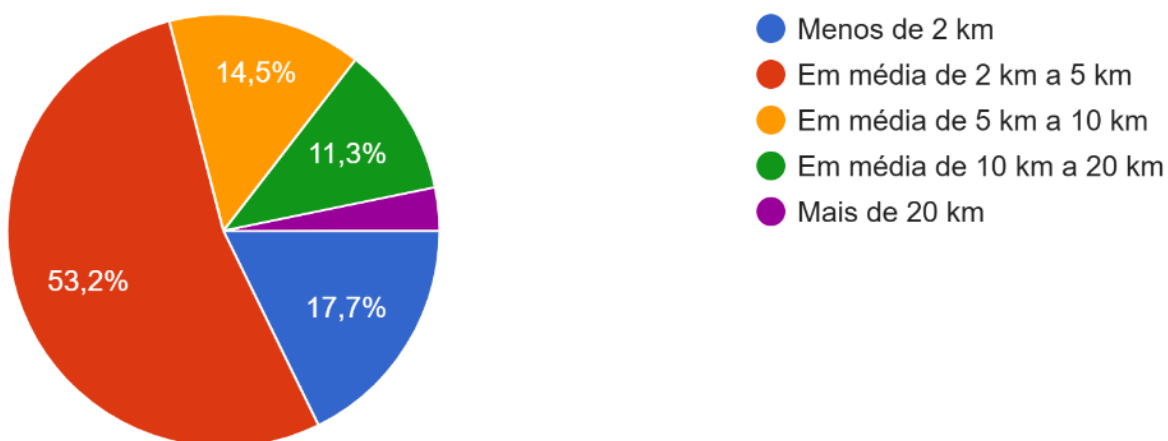


Figura 08: Distância percorrida na realização dos deslocamentos diários.

Fonte: Dos autores (2025).

Foi possível averiguar os motivos pelos quais 54,8% dos entrevistados preferem utilizar o carro como meio predominante de transporte em Maringá (Figura 07) ou, caso não o utilizem, por quais razões consideram que as demais pessoas escolham o carro em vez de outros modos de transporte (Figura 09). Os dois principais motivos elencados foram o conforto e a rapidez; o tempo também se mostra um fator decisivo na escolha desse modo de transporte, como em dias quentes, ensolarados, frios ou chuvosos. Em seguida, a autonomia, a segurança e a praticidade proporcionadas pelo carro — ou a falta desses fatores nos demais modos de transporte — influenciam significativamente essa escolha. Por fim, a indisponibilidade de meios alternativos para o deslocamento desejado, na hora desejada, também se mostrou decisiva. Uma pequena minoria, cerca de 4,8%, afirmou não utilizar carro, não o possuir ou não conhecer ninguém que possua um, e, portanto, não opinou sobre as demais alternativas. Esses resultados indicam que a carência dessas qualidades nos demais modais de transporte explica a preferência pelo carro da maioria dos entrevistados.

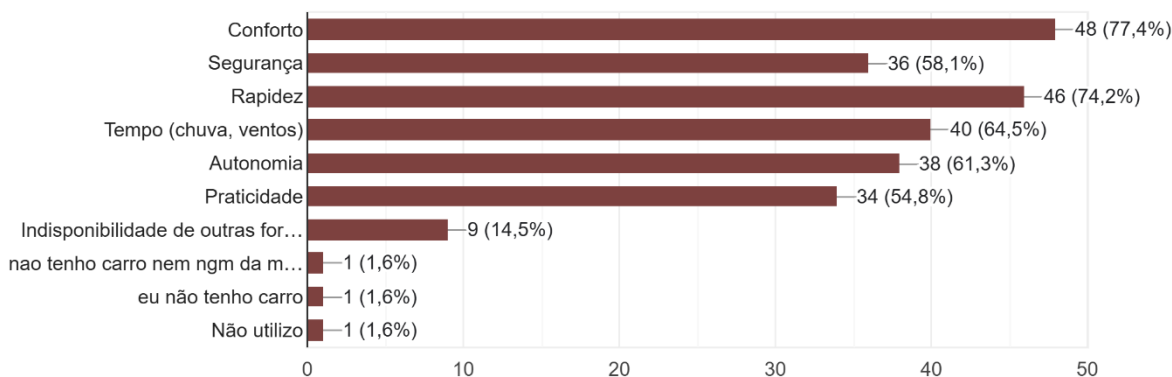


Figura 09: Principais motivos que levam a escolha do carro sobre outros meios de transporte disponíveis em Maringá.
Fonte: Dos autores (2025).

Foram verificados também os eventuais problemas de mobilidade apontados pelos entrevistados ao se locomover de carro na cidade de Maringá, por meio da pergunta 16, conforme mostrado na Figura 10.

Dentre os principais problemas elencados estão o congestionamento, sintoma clássico da saturação do modelo de mobilidade baseado no uso do carro, e o estresse causado pelo excesso de veículos e/ou motoristas inconvenientes, fator de risco para a saúde coletiva e perda de qualidade de vida, com quase 75% dos entrevistados selecionando ambas as opções. Em seguida, 45,2% consideraram a falta de estacionamento gratuito um problema na cidade,

evidenciando a insuficiência de espaços para guardar veículos em locais públicos, situação que dificilmente é resolvida apenas pela ampliação do sistema viário. Em quarto e quinto lugares, respectivamente, foram apontados os radares em excesso — evidenciando uma lacuna na educação pública sobre a importância da redução de velocidade para a segurança viária — e a existência de vias sem infraestrutura adequada para motoristas, como pavimentação de qualidade ou sinalização horizontal e vertical claras e compreensíveis. Em menor parcela, foram citadas rotas de viagem ineficientes e trajetos inseguros na cidade, que frequentemente expõem os motoristas à violência urbana. Por fim, apenas 1,6% dos entrevistados mencionaram como empecilhos motos, falta de sinalização, ausência de educação no trânsito e etarismo, ou afirmaram não possuir ou utilizar esse modo de transporte.

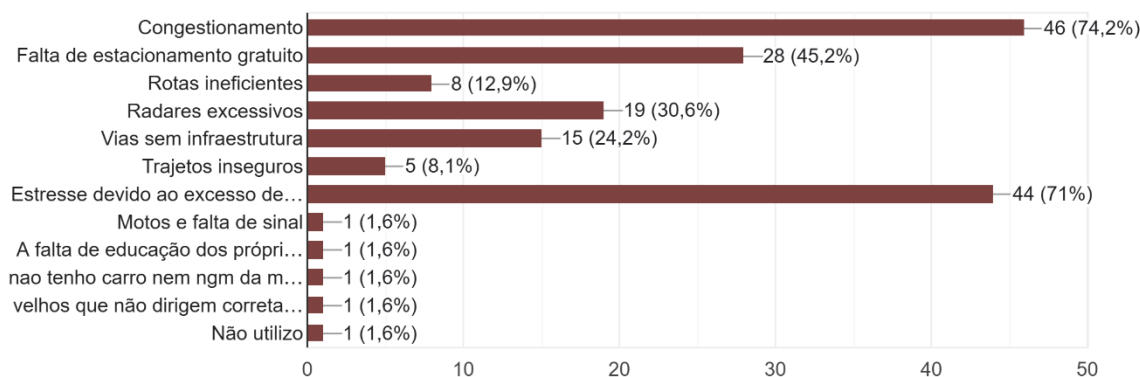


Figura 10: Problemas de mobilidade encontrados ao dirigir de carro em Maringá.
Fonte: Dos autores (2025).

De modo similar, a pergunta contida na Figura 11 demonstra as principais preocupações dos entrevistados ao sair de casa, conforme questionado na pergunta 10, relacionadas à infraestrutura disponível em Maringá. Os participantes puderam selecionar mais de uma preocupação como resposta. Cerca de 53,2% se preocupam com o clima, seja calor, frio, chuva, entre outros; aproximadamente 46% manifestaram receio de assaltos, de trânsito inoportuno ou de caminhar sobre calçadas pouco acessíveis e com pouca sombra, indicando possível descaso do poder público ao negligenciar a caminhabilidade como modal efetivo de transporte, evidenciado pelo baixo investimento nessas infraestruturas na cidade. Em quinto lugar, destacou-se a preocupação com a iluminação pública ineficiente nos locais frequentados, seguida do custo da viagem, da insegurança e dificuldade ao atravessar vias públicas, e da ineficácia do transporte público.

Em menor escala, cerca de 9,7% afirmaram se preocupar com a existência de ciclovias inacessíveis ou pouco práticas. Por fim, 1,6% dos entrevistados mencionaram outros problemas não elencados anteriormente, como a falta de acostamento em rodovias, o risco de ser abordado ou confundido com alguém de má índole, medo do julgamento da sociedade e novamente a falta de local para estacionar o veículo.

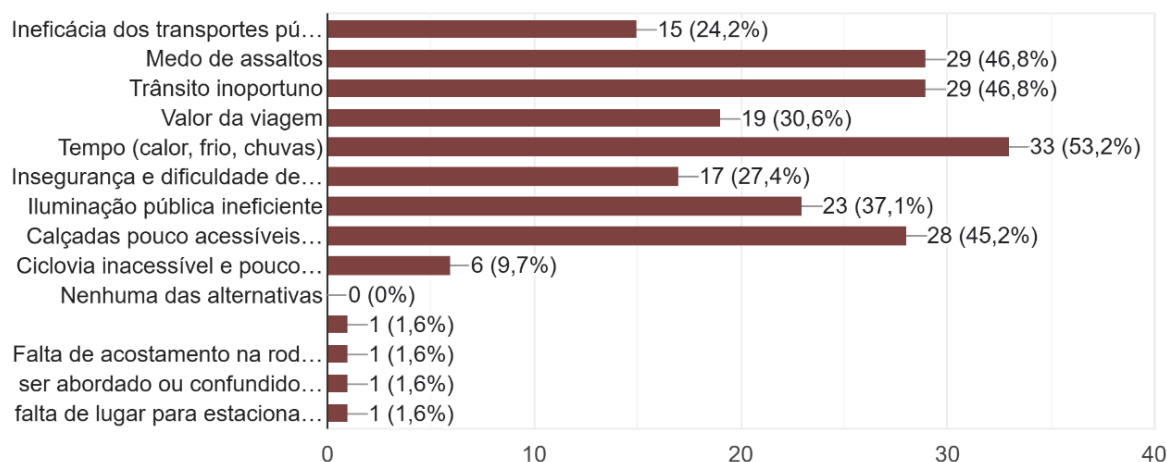


Figura 11: "O que mais te preocupa ao sair de casa?"

Fonte: Dos autores (2025).

Por meio das respostas obtidas na pergunta 15, verificou-se que cerca de 61,3% do uso do carro destina-se a atividades de lazer; 56,5%, aos estudos, o que mais uma vez relativiza-se com o perfil do público respondente; 37,1%, ao deslocamento até o trabalho; 24,2% utilizam o carro para viagens longas, como para municípios mais distantes de Maringá; enquanto 12,9% fazem uso dele para o deslocamento pendular diário, ou seja, viagens de Maringá para Sarandi, Paiçandu, Marialva ou Mandaguari; 1,6% o utilizam para ir a bares, restaurantes e passeios; e 1,6% afirmaram usar o carro para ir a locais aos quais o ônibus demora a chegar ou cujas linhas não são abrangidas pelo Cartão Passe Fácil. Portanto, observa-se um uso intenso desse tipo de transporte, principalmente para lazer, escola e trabalho.

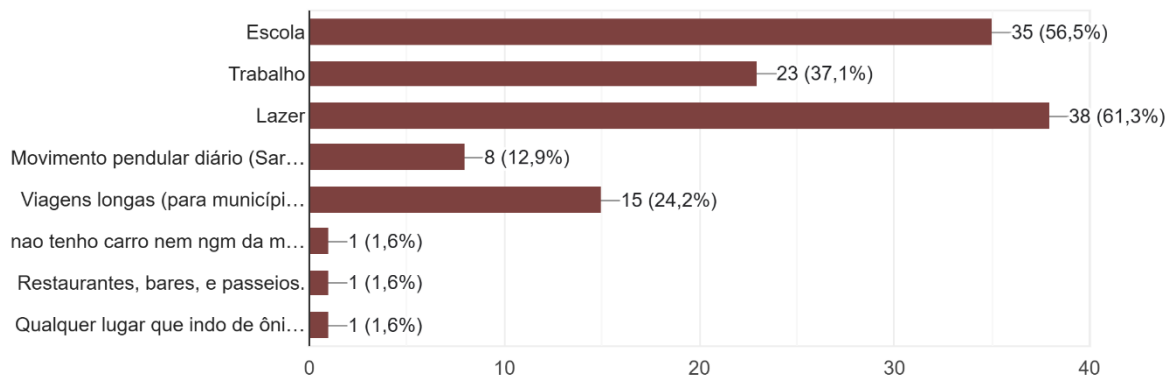


Figura 12: Destinos mais comuns ao utilizar o carro.
Fonte: Dos autores (2025).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

"Mais do que um atributo que garante plena circulação e movimentação pela cidade, a mobilidade urbana é vista por vários autores como um agente fundamental na organização física e funcional da metrópole, bem como como um dos componentes urbanísticos de intervenção" (Longo, 2015). Segundo Jan Gehl (2018), existe uma conexão importante entre a qualidade do espaço público e a gama e o caráter da vida urbana, assim como o contato social pode ser fortemente influenciado pelo planejamento urbano de uma cidade. Dessa maneira, por meio do planejamento, é possível viabilizar ou não a mobilidade ativa, tornando-a atrativa ou, inversamente, desestimulando-a na mesma medida em que se oportuniza um aumento crescente do uso de veículos particulares.

Destarte, com a metodologia utilizada na pesquisa, foi possível compreender os motivos que levam a população, sobretudo o público universitário, de Maringá a utilizar o carro como primeira opção de deslocamento. Além das longas distâncias percorridas pela população, ocasionadas pela desigualdade setorial de oportunidades — como dificuldade de acesso a escolas, hospitais, postos de saúde e outros serviços — destacam-se a falta de infraestrutura e manutenção das calçadas, a má distribuição de horários e pontos de ônibus, a ausência de iluminação pública adequada, especialmente no período noturno, e, ainda, a má ou quase inexistente conexão entre os diferentes tipos de transporte. Esses são alguns dos principais fatores que levam as pessoas a escolherem o carro particular como forma de transporte na cidade.

Mediante as respostas obtidas, as quais contribuem para a formação de uma visão mais ampla do funcionamento da mobilidade, é possível formular planos de intervenção urbana com o objetivo de tornar o transporte não motorizado e o transporte público mais convidativos à população como um todo. Por isso, a educação para a mobilidade torna-se de suma relevância no contexto atual, visto que, por meio dela, podemos compreender de maneira individual as necessidades e problemáticas enfrentadas pelos cidadãos e buscar melhorias em diversos âmbitos: social, ambiental, econômico e político.

Cabe, assim, ao Plano de Mobilidade Urbana, em conjunto com o Plano Diretor de cada cidade, realizar “[...] ações e projetos voltados a proporcionar o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferece [...]” (SEMOB, 2022). Diante disso, o poder público deve implementar ações como: ampliar a distribuição de horários dos ônibus e melhorar a oferta destes a todos os bairros de maneira igualitária; fomentar maior qualidade e promover acessibilidade nas calçadas; implementar o conjunto de ciclovias, tornando-as verdadeiramente conectadas e viáveis para uso diário; proporcionar a conexão entre os diferentes modais de transporte; e conscientizar a população, disponibilizando informações sobre o tema, buscando fomentar a educação para a mobilidade da cidade por meio das escolas, redes sociais da prefeitura, entre outros. Somente assim será possível tornar a cidade mais sustentável, democrática e resolver efetivamente o problema de mobilidade urbana que existe atualmente no município.

REFERÊNCIAS

ALVIM, A. T. B.; IZAGA, F. G.; FORRAY, R. C. (org.). **Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea**. Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 26, n. 60, p. 413–421, maio/ago. 2024.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP – Relatório geral 2018 (SIMOB/ANTP)**. Disponível em: <<https://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>> Acesso em 06 setembro 2024.

BORGES, E. **A mobilidade urbana centrada no uso do automóvel: um estudo de caso da cidade de Maringá-PR**. Revista Percurso, v. 8, n. 2, p. 163-209, 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRAVO, D. M.; CARVALHO, G. F.; TEIXEIRA, K. SZTOLTZ, C. **Estudo para a implantação de estações de BRT na região metropolitana de Florianópolis: O uso do sistema de Informação Geográfica (SIG) como ferramenta de análise.** In XXX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte (XXX ANPET), 2016, Rio de Janeiro.

CAMPOS, V. B. G.; RAMOS, R. A. R. **Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo.** In: I Congresso LusoBrasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, São Carlos, 2005.

COSTA, M. S. **Um índice de Mobilidade Urbana Sustentável.** 2008. 274f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Escola de Engenharia de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

DE CARVALHO, C. H. R. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil.** Texto para Discussão, N. 2198, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, 2016.

DETRAN-PR. **Frota de veículos cresce 12% no Paraná em cinco anos e passa de 8 milhões.** Curitiba: Departamento de Trânsito do Paraná, 1 abr. 2024.

GABRIEL, M. L. D. **Métodos quantitativos em ciências sociais: sugestões para elaboração do relatório de pesquisa.** *Revista de Ciências da Administração*, Florianópolis, v. 16, n. 38, p. 163-179, dez. 2014.

GEHL, J. **Cidade para pessoas.** Trad. MARCO, A. D. 3ª Ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2018.

GOMES, A. L.; SILVA, J. C. S. **Análise da influência dos fatores socioeconômicos na mobilidade urbana: estudo de caso no Distrito Federal.** 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010: características da população e dos domicílios – resultados do universo.** Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>> Acesso em: 15 mar. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022: população e domicílios – primeiros resultados.** Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br> Acesso em: 15 mar. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Maringá (PR).** In: Cidades e Estados. Rio de Janeiro: IBGE, [s.d.]. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/maringa.html>> Acesso em: 15 mar. 2025.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP BRASIL). **Cinco prioridades para transformar a mobilidade em nossas cidades: eleições 2024.** Coord. Ana Nassar. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2024.

MAIA, A. C. B. **Questionário e entrevista na pesquisa qualitativa: elaboração, aplicação e análise de conteúdo.** São Carlos: Pedro & João Editores, 2020. 52 p. ISBN 978-65-86101-06-5 (impresso).

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil.** 3. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

PEREIRA, K. C. R.; MICLOS, P. V. **Pesquisa, Teoria e Metodologia: Pesquisa Quantitativa e Qualitativa: A integração do conhecimento científico.** *Revista Saúde & Transformação Social*, [S. I.], 2012.

- PORTUGAL, L. S.; MELLO, A. J. R. **Um panorama inicial sobre transporte, mobilidade, acessibilidade e desenvolvimento urbano.** *In: Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano.* 1. Ed. Rio de Janeiro: Elsevier Editora Ltda., 2017. p. 1-17.
- QUIPUNGO, P. F.; SILVA, J.; PEREIRA, A.; outros autores. **Avaliação da usabilidade do serviço de táxi do Distrito Federal (DF) quanto à origem-destino dos usuários.** *Negócios em Projeção*, v. 8, n. 1, p. 224-235, 2017.
- RAMIS, J. E.; SANTOS, E. A. **Uso de automóveis e o caos urbano: considerações sobre o planejamento de transportes das grandes cidades.** *Journal of Transport Literature*, v. 6, n. 4, p. 164-177, 2012.
- REIS, J. G. M.; LIMA, J. O.; MACHADO, S. T.; FORMIGONI, A. **Bus Rapid Transit (BRT) como solução para o transporte público de passageiros na cidade de São Paulo.** *Revista INOVAE – Journal of Engineering and Technology Innovation*, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 83-93, 2013.
- RIASCOS GOYES, J. F.; YANG, Y.; GAO, J.; WANG, W.; YANG, B. **Street network sub-patterns and travel mode.** *arXiv preprint*, arXiv:2507.19648, 2025.
- SANTOS JÚNIOR, O. A. dos; MONTANDON, D. T. **Planos diretores municipais pós Estatuto da Cidades: balanço crítico e perspectivas.** Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.
- SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA - SEMOB. **Plano de Mobilidade Urbana: plano consolidado. 2022.** Disponível em: <<https://webpmm.maringa.pr.gov.br/portal-da-mobilidade/arquivos/planmob/consolidado/2-planmob-consolidado-versao-final-3.pdf>> Acesso em 02 setembro 2024.
- SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais.** *Estudos Avançados*, São Paulo, v.27, n.79, p.41-53, 2013.
- SOUZA, M. L. **A prisão e a ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- SPECK, J. *Cidade caminhável.* 1ª ed. São Paulo: editora Perspectiva, 2019.
- SUCHINDRAN, C. M. **Sample Size.** *In: KIMBERLY, K. L. (ed.). Encyclopedia of Social Measurement.* V. 3. San Diego: Elsevier, 2005. P. 437-445.
- TAMANAKA, N.; SILVA, A. F.; KANASHIRO, M. **Escala de caminhabilidade por meio da percepção dos moradores: aplicação do NEWS (Neighborhood Environment Walkability Scale) na cidade de Cambé-PR.** *In: ENCONTRO NACIONAL, IX; ENCONTRO LATINO-AMERICANO, VII; ENCONTRO LATINO-AMERICANO E EUROPEU SOBRE EDIFICAÇÕES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS*, 2017, São Leopoldo. Anais... São Leopoldo: Casa Leiria Universidade do Vale do Rio dos Sinos, v. 1, p. 1907-1916.
- VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.
- VERCEZI, J. T. **O processo de apropriação do espaço urbano e a questão da centralidade em Maringá-PR.** *Geoiingá*, v. 10, n. 2, p. 35-59, 2018.