

A RUA PARQUE COMO ALTERNATIVA PARA REQUALIFICAÇÃO DA RUA PRINCIPAL EM PEQUENAS CIDADES.

Thais Favreto¹; Laércio Stolfo Maculan²

1 Acadêmica do curso de Arquitetura e Urbanismo IMED,
thaisfavreto30@hotmail.com

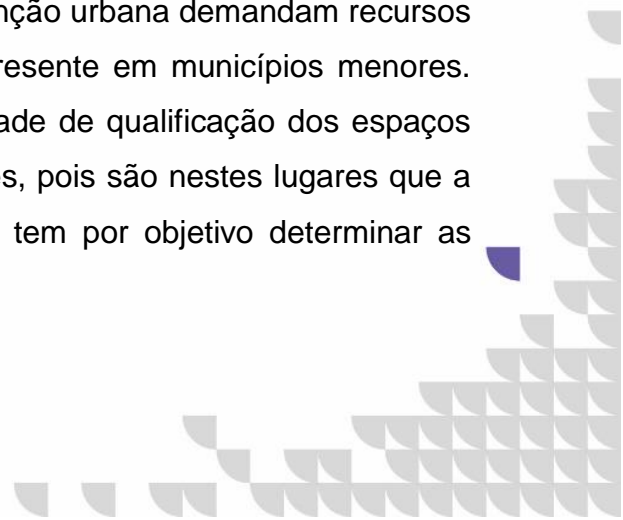
2 Doutorando PROARQ/UFRJ, Prof. Curso de Arquitetura e Urbanismo IMED,
laercio.maculan@imed.edu.br

1. INTRODUÇÃO

As ruas e as calçadas são os principais espaços públicos de uma cidade, segundo Jacobs (2000), na qual a desarmonia entre usuários ativos e automóveis é um ponto desafiador para projetos de requalificação urbana, sendo que “a qualidade das diretrizes de projeto é essencial para que seja possível compreender as necessidades dos usuários” (ABBATE, 2011).

Um centro urbano é um espaço que está sempre em constantes mudanças. Os espaços públicos são dinâmicos, os quais com o decorrer do tempo se associam às necessidades dos cidadãos, estando sujeito a ações de adequação e crescimento através de intervenções urbanas. Dessa forma, tem como principal objetivo incrementar a vida urbana, através da busca da atratividade e da funcionalidade do território, conforme as necessidades dos moradores. Portanto, a requalificação visa essencialmente requalificar áreas urbanas, tornando-as local com vitalidade urbana, além da finalidade de ressarcir a sua indispensável função estética, responsável pela diversificação da paisagem edificada e do aprimoramento da cidade (FERREIRA, et. al., 1999).

A apropriação do espaço público e a vitalidade urbana em nas pequenas cidades são um desafio, pois os projetos de intervenção urbana demandam recursos financeiros e técnicos que por vezes não estão presente em municípios menores. Outro fator que se deve refletir é sobre a necessidade de qualificação dos espaços públicos dos centros urbanos das pequenas cidades, pois são nestes lugares que a vida urbana se desenvolve. O presente trabalho tem por objetivo determinar as



diretrizes urbanas necessárias para implementação de uma requalificação urbana que siga os preceitos de rua parque para o centro da cidade de Ibiaçá/RS.

2. REFERENCIAL METODOLÓGICO

2.1. Conceito de Rua Parque

A rua é o componente mais importante da estruturação do tecido urbano, pois, como meio de circulação principal de pedestres, veículos e ciclistas, propicia a conexão entre os demais elementos da malha urbana. A rua parque se caracteriza como um espaço público e não como mero lugar de passagem. É uma rua onde pedestres, automóveis e ciclistas convivem em equilíbrio, transformando assim, o costume de circulação em um costume social. O principal objetivo é proporcionar segurança e uma vida saudável aos moradores, concebendo espaços de lazer convidativos e agradáveis (LEITE, 2012).

A expansão da população e a tendência de crescimento das cidades fez com que as áreas urbanas fossem gradualmente direcionadas aos veículos motorizados. No entanto, com o intuito de reverter esta situação nossas cidades têm começado a desenvolver cada vez mais espaços públicos voltados aos cidadãos. Dentre estas ações a aplicação da tipologia de rua parque, busca através de projetos de espaços de lazer nos centros urbanos uma melhor qualidade de vida aos usuários (BASSO; LAY, 2002).

Para melhor compreender o conceito de Rua Parque, se torna indispensável ter conhecimento sobre sua origem. *Woonerf* é um conceito que significa rua viva ou quintal vivo, surgiu na Holanda na década de 1970. Refere-se a uma rua onde automóveis, ciclistas e pedestres convivem em equilíbrio, sem a necessidade do uso de guias em desnível separando o leito carroçável e passeio. É empregado em ruas locais, sem sinalizações de trânsito e semáforos, visto que essa ideia exige cautela e colaboração por parte dos usuários (HANNES, 2016).

2.2 O CONTEXTO DA RUA PARQUE

Jacobs (2000) compreende que as calçadas e ruas são elementos com funções que vão muito além da circulação: são vitais para as cidades e correspondem a seu principal espaço público, ou seja, a qualidade de vida urbana e a saúde dos seus cidadãos é em grande parte inseparável da qualidade do ambiente das cidades. Com

base nisso, estes novos espaços devem ser pensados e projetados para atenderem as necessidades de qualquer indivíduo, a mobilidade e a acessibilidade são duas qualidades que devem andar lado a lado (BATALHA, 2017).

A existência da vida urbana em cidades vivas, sustentáveis, seguras e saudáveis, de acordo com Gehl (2013), decorre principalmente da oferta de boas oportunidades para caminhar. Contudo, quando se reforça a vida a pé, surgem através de uma perspectiva mais ampla, uma infinidade de valiosas oportunidades sociais e recreativas.

Através disso, o projeto para uma rua parque deve apresentar medidas relacionadas a tráfego calmo, que tem sido visto como uma das alternativas de enfrentar tais problemas de uma forma eficiente. Outro importante componente nos projetos de requalificação urbana é diretrizes voltadas à iluminação pública adequada.

A função da vegetação em meio urbano vai muito além do aspecto paisagístico, tem também a finalidade de assegurar uma melhor qualidade de vida aos cidadãos (FARIA, 2005). Segundo o Manual Técnico de Arborização Urbana da cidade de São Paulo, as árvores exercem funções indispensáveis aos cidadãos e o meio ambiente, como benefícios funcionais e estéticos.

As calçadas exercem um papel fundamental na vida das cidades. Como meio de circulação, elas estimulam a conectividade e o caminhar, como espaços públicos, as calçadas servem para ativar social e economicamente seu entorno imediato. Um desenho de calçada diferenciado pode incentivar as caminhadas e torná-las mais atraentes (DUNCAN, 2018).

Outro aspecto a ser analisado é as características da via pública, isto é, o tipo de tráfego paralelo a calçada. O ciclismo como meio de locomoção eficiente e atrativo exige a implementação de infraestruturas ciclo viárias que garantam trajetos seguros. Em relação as redes de motoristas o objetivo principal é oferecer acesso a cidade em veículos motorizados sem prejudicar os outros meios de locomoção ou a vida urbana.

Também é frequente se deparar com ampliações provisórias que recebem atividades excepcionais, como os *parklets*. A expressão *parklets* significa utilizar um espaço voltado ao lazer, em lugar do espaço ocupado por um veículo em via pública, gerando um pequeno espaço de lazer temporário com o objetivo de despertar nas pessoas o interesse em utilizar estes espaços dedicados aos pedestres, revelando assim, a importância desses espaços (ARAÚJO, et. al., 2015).

Além disso, ainda é de extrema importância levar em consideração a escala local. Segundo Gehl (2013) o entendimento da escala humana estimula a circulação de ciclistas, pedestres e ainda torna as cidades mais vivas, sustentáveis, saudáveis e seguras. Desta forma, é importante adaptar estes espaços, oferecendo qualidade, eliminando barreiras e os transformando em espaços mais seguros e atrativos.

Essas inovadoras ruas são uma chance de promover uma nova visão aos tipos de ruas destinadas à veículos que estamos acostumados, e então, através disso, buscar projetar ruas que priorizem o conforto e a segurança de seus usuários ativos (HALL, 2017).

E por fim, é de extrema importância ter conhecimento que a rua é o direito de ir e vir, é propriedade pública, ou seja, o cidadão tem o direito de usufruir. É o espaço onde a vida pública ocorre diariamente. Devemos pensar nas ruas como locais de encontro, para levar uma vida mais saudável, em equilíbrio com a natureza e construir a partir daqui (HALL, 2017).

3. MATERIAIS E MÉTODOS

Será feita uma análise da morfologia urbana. A tipologia construtiva e a morfologia urbana tem uma ligação lógica, sendo que a forma urbana é dependente da forma construtiva e trabalhar a forma urbana é determinar tipologias (ROSSI, 1995). Portanto, a cidade é o principal estruturador do qual se desenvolvem os tipos construtivos que constituem a forma urbana.

Ao integrar na análise da paisagem urbana as tipologias construtivas e a morfologia urbana, obteremos um estudo tipo morfológico que nos possibilita identificar os agentes que formam a cidade e os tipos de edificações resultantes, nos permitindo compreender o progresso da evolução urbana (AMORIM; TANGARI, 2006).

Ainda será verificado a percepção dos usuários em relação aos espaços públicos, através de um questionário. Segundo Parasuraman (1991), “um questionário é um conjunto de questões, feito para gerar os dados necessários para se atingir os objetivos do projeto”. O questionário foi aplicado à 30 pessoas, durante os dias 22 e 23 de outubro de 2018, sendo que todos os respondentes residem próximo à área de intervenção.

O geoprocessamento surgiu como uma ferramenta de alta tecnologia e inovação para melhor compreender o espaço. As técnicas de geoprocessamento podem auxiliar em estudos referente ao espaço urbano (CRUZ et al., 2014). Quando utilizada junto a tecnologias como a dos Sistemas de Informação Geográfica (SIG), possibilita a análise de informações georreferenciadas sobre a demografia, bacias hidrográficas, imóveis rurais e urbanos e meio ambiente, ou seja, é uma ferramenta que permite compreender de melhor forma a movimentação da natureza e da sociedade. O software utilizado para realizar o trabalho de análise da cidade foi o QGIS, Sistema de Informação Geográfico de código aberto. Essa ferramenta permite trabalhar tanto com dados vetoriais quanto com dados raster (imagens de satélite).

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1. Descrição da cidade

O município de Ibiaçá localiza-se na Mesorregião do Noroeste Rio-Grandense, Microrregião de Sananduva, conforme a figura 1. De acordo com o Censo Demográfico do IBGE (2010) sua área de unidade territorial é de 348,816 Km². Está a uma distância de 307 Km da capital Porto Alegre e em relação a Sananduva, principal cidade da microrregião está a 20 Km.

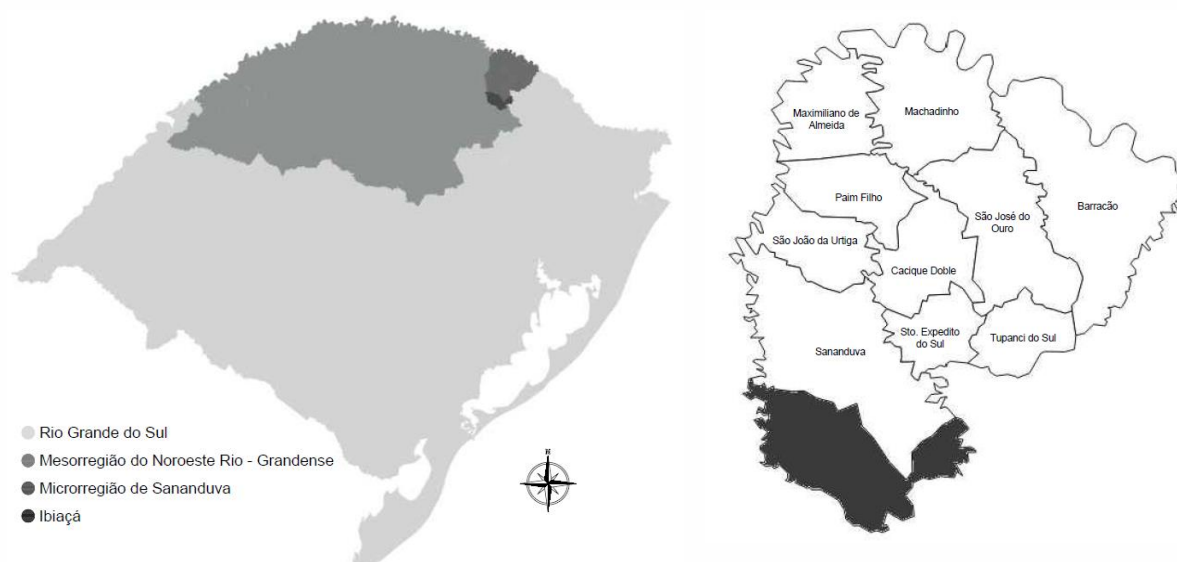


Figura 1 – Localização Regional
Fonte: Elaborado pela Autora, 2018.

A população total do município é de 4.710 habitantes e densidade demográfica de 13,50 hab/Km², de acordo com o Censo Demográfico do IBGE (2010). Ibiaçá se

ressalta, regional e nacionalmente, devido ao turismo religioso, que tem, progressivamente, aumentado desde o início das romarias. De acordo com os organizadores a cidade recebe cerca de 140 mil pessoas nos dias do evento.

As atividades econômicas concentram-se principalmente no setor primário. A economia é baseada essencialmente no setor agrícola, sendo que as características topográficas beneficiam o cultivo do milho, soja, trigo e cereais. A pecuária leiteira também é bastante expressiva na região, sendo que grande parte da produção é destinada à comercialização.

A malha urbana segue predominantemente um traçado regular. Em relação ao relevo, a cidade está a uma altitude de 620 metros do nível do mar e sua topografia é considerada medianamente ondulada. A área central do município é caracterizada por amplas coxilhas e ao norte apresenta algumas elevações com matas. Levando em consideração a topografia levemente ondulada, de amplas coxilhas, permitiu o desenvolvimento de grandes lavouras de soja, trigo e milho.

Maior parte da área do município é direcionada às atividades da agricultura. A vegetação da região está inserida ao Bioma Mata Atlântica, o qual corresponde apenas 7% das áreas de mata original. Em Ibiaçá, a partir da colonização, houve profunda transformação da paisagem. Estima-se que a cobertura florestal inicial do solo era de 80%, e que, atualmente, apenas 8% do município apresenta cobertura florestal (TELLES; COPELLI; COPATTI, 2015).

4.2. Análise morfológica da área de estudo

O município apresenta grande diversidade de usos e a predominância de edificações térreas. Em relação a estrutura de ocupação apresenta uma área densamente ocupada no centro e dois grandes que correspondem a duas áreas verdes. A praça municipal e a quadra da mata.



Figura 2 – Condicionantes fluxos e fixos

Fonte: Elaborado pela Autora, 2018

Como podemos observar na figura 2, há predomínio de vias locais com fluxo baixo. A rua principal apresenta fluxo intenso de veículos por se tratar da principal via de acesso ao centro da cidade nos dois sentidos. Quanto aos elementos urbanos fixos localizados na área de intervenção o Santuário de Nossa Senhora Consoladora promove movimentação de turistas religiosos durante o ano todo, principalmente durante a romaria, que ocorre anualmente, a Praça Municipal e a Quadra da Mata. Ambos de extrema importância para o projeto.

4.3. Percepção dos moradores de Ibiçá

Em relação as principais atividades atualmente realizadas no centro. A expressiva maioria (76,6% - 23 de 30) dos respondentes utiliza o centro para comércio e serviços e a maioria (63,3% - 19 de 30) utiliza para fazer caminhadas, enquanto que apenas uma parcela significativa (23,3% - 7 de 30) utiliza para atividades de lazer.

Não foram encontradas diferenças significativas entre as atividades realizadas nos três grupos. Nos três grupos as principais atividades realizadas são caminhadas e uso do comércio e serviços.

Com relação ao grau de satisfação com o espaço público, a expressiva maioria (83,3% - 25 de 30) está muito insatisfeito ou insatisfeito com as atividades existentes na praça. A metade dos respondentes se considera muito satisfeito com a romaria que ocorre no centro. Uma parcela significativa (36,6% - 11 de 30) não utiliza os espaços públicos a noite pela falta ou precária iluminação pública. Em relação a conservação do passeio público uma parcela significativa (30% - 9 de 30) se considera muito insatisfeito. Uma parcela significativa (30% - 9 de 30) está muito insatisfeito com os espaços destinados a permanência e convivência (bancos e lixeiras). A maioria (60% - 18 de 30) dos respondentes está muito insatisfeito com a segurança no centro da cidade. Portanto, percebe-se com estes resultados, que em relação a quase totalidades das atividades os respondentes se mostraram muito insatisfeitos, mas principalmente pela falta de atividades existentes na praça.

Atividades consideradas mais importantes para o Parque, a expressiva maioria (70% - 21 de 30) dos respondentes considera muito importante para o parque a implantação de uma pista de caminhada e praça de alimentação. A maioria (56,6% - 17 de 30) considera muito importante a existência de fontes ou lagos, assim como (53,3% - 16 de 30) espaço descoberto para realização de feiras e exposições e uma parcela significativa considera muito importante a implantação de locais para relaxamento. A partir destes resultados é possível ampliar o programa de necessidades da Rua parque a fim de satisfazer de melhor forma seus usuários.

4.4. Diretrizes para o projeto de uma rua parque

De acordo com a definição de Lynch (1997), os espaços urbanos abertos – parques, praças e ruas – são lugares providos de acessibilidade pública, sejam eles apropriados ou construídos para praticar atividades funcionais, sejam elas sociais ou de recreação. São componentes morfológicos concebidos com a finalidade de proporcionar o encontro entre usuários, onde os costumes sociais e manifestações ocorrem (LAMAS, 1993).

São espaços capazes de dar um sentido ao lugar e transformá-lo em foco referencial de vivacidade para os moradores. São lugares que, quando dispõe de vegetação abundante, motiva a indispensável conexão com a natureza, além de

ajudar a manter o equilíbrio ecológico. Em suma, o conjunto de espaços públicos pode integrar indivíduos, promovendo o desenvolvimento de uma comunidade e ligação com a natureza, promovendo também interesse nos usuários em ter uma vida esportiva e saudável (BASSO; LAY, 2002).

Em espaços públicos, como as ruas, as práticas sociais, como relatado por Gehl (2013), dependem principalmente da existência de qualidades ambientais favoráveis à permanência e o deslocamento: de proteção ao tráfego, ao crime e ao clima, qualidades estéticas e um sentido de lugar. Além do que, o próprio uso pode promover ou delimitar a apropriação de espaços públicos abertos.

Com base nisso, as diretrizes projetuais foram estabelecidas em princípios estéticos e ecológicos, visando a segurança, conforto e prazer. Além disso as diretrizes sintetizam as necessidades e desejos dos usuários.

DIRETRIZES URBANAS	MEIO DE EXECUÇÃO
Iluminação pública adequada	Reduzir a poluição luminosa – luminárias de pedestres LED e iluminação no solo.
Acessibilidade universal	Eliminar barreiras físicas existentes, rampas, piso podotátil
Melhorar micro clima urbano	Arborização das ruas, áreas ajardinadas e vegetação nativa
Priorizar transporte não motorizado	Alargar calçadas e implantar infraestrutura ciclo viária
Garantir espaços de alta qualidade	Mobiliário urbano
Escala humana	Espaços bem dimensionados
Eficiência energética	Uso de materiais e tecnologias recicláveis e de baixo impacto
Ruas com uso compartilhado	Redesenho das vias
Permeabilidade do solo	Uso de materiais permeáveis e áreas verdes
Segurança pública	Gerar movimento constante nas ruas

Tabela 1 – Diretrizes urbanas e meio de execução

Fonte: Autora, 2018

Em relação à segurança, é indispensável garantir sensação de segurança aos usuários ativos, fazendo-se necessário o uso de medidas que priorizem os pedestres, além de assegurar boa iluminação noturna. O conforto está principalmente relacionado a qualidade de vida dos usuários, através da arborização. Quanto ao prazer, as diretrizes se voltam ao uso do mobiliário urbano e paisagem urbana, tornando os espaços mais atrativos.

É fundamental que a iluminação seja uniforme, afim de proporcionar melhor visão noturna aos pedestres, ciclistas e motoristas, além de tornar possível a realização de atividades a noite, gerando movimento o qual também contribui para a segurança pública. A rua parque propicia o uso compartilhado tendem a exigir mais atenção dos motoristas, os obrigando a reduzir a velocidade, uso de medidas para moderação do tráfego também contribuem. A proposta ainda incrementa o alargamento dos passeios públicos e a implantação de rede ciclo viária, priorizando o pedestre e assegurando espaços adequados que incentivem o caminhar e pedalar.

Sobre as diretrizes voltadas ao conforto dos usuários, o projeto tem por finalidade oferecer espaços diferenciados e de alta qualidade, providos de mobiliário urbano. A arborização é fundamental para a qualidade de vida dos usuários, oferece espaços com sombra e ar fresco, beneficiando assim, o conforto das pessoas que utilizam a área, também melhorar a estética da rua que contribui para o bem estar psicológico e ainda proporciona melhora no micro clima urbano. A pavimentação é outro fator relevante, é indispensável que seja permeável a fim de evitar alagamentos. O projeto ainda tem por finalidade a conexão entre duas áreas verdes, tornando a rua um canal de comunicação da biodiversidade.

Quanto as diretrizes que priorizam o prazer dos usuários, as visuais devem ser exploradas propiciando espaços atrativos e convidativos. Fachadas ativas, abertas a rua e a geometria diferenciada da via favorecem a redução da monotonia, uso de parklets no decorrer da rua garantem espaços de descanso e interação entre usuários. Os espaços devem ser bem dimensionados para que sejam adequados a escala humana.

5. CONCLUSÕES

O conteúdo desta análise incidiu sobre as cidades e as necessidades dos indivíduos que ali habitam, enfatizou a requalificação urbana e a importância de repensarmos a forma na qual nossas ruas vem sendo projetadas, afim de torná-las mais seguras e atrativas aos pedestres, criando espaços de lazer e consequentemente proporcionando a seus usuários melhor qualidade de vida.

A requalificação urbana, e seus vários conceitos, reúne o propósito de gerar espaços que atendam às necessidades das populações, atendendo a aspectos sociais, físicos, ambientais e econômicos. Não basta assegurar mobilidade quando a

acessibilidade é limitada, acabando por se tornar numa cidade que exclui as populações do meio urbano, ao invés de incluir nas suas vivências. Portanto, a requalificação tem um papel fundamental nesse aspecto, sendo uma sugestão para o futuro dos nossos espaços públicos urbanos.

A rua parque surge como alternativa na produção destes novos espaços urbanos, com a finalidade de promover acessibilidade, mobilidade, segurança e melhor qualidade de vida aos seus usuários.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABBATE, Vinicius. **A importância do briefing**. 2011. Disponível em: <<http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/202/a-importancia-do-briefing-206899-1.aspx>>. Acesso em: 30 out. 2018.

AMORIM, Flávia Pereira; TANGARI, Vera. **Estudo tipológico sobre a forma urbana: conceitos e aplicações**. 2006. 73 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, São Paulo, 2006.

ARAÚJO, Isabelle Monteiro Andrade; FELISMINO, Rachel de Alencar. **Parklets de fortaleza - manual de implantação**. 2015. Disponível em: <https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/planejamento/manual_dos_parklets_de_fortaleza.pdf>. Acesso em: 24 set. 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 3 ed. Rio de Janeiro: Moderna, 2015. 148 p. Disponível em: <<http://www.ufpb.br/cia/contents/manuais/abnt-nbr9050-edicao-2015.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 5101: Iluminação pública - procedimento**. 2 ed. Rio de Janeiro: Moderna, 2012. 35 p.

BASSO, Jussara; LAY, Maria Cristina Dias. **Fatores que afetam o desempenho e apropriação de ruas e espaços abertos públicos de lazer**. 2002. Disponível em: <http://www.infohab.org.br/entac2014/2002/Artigos/ENTAC2002_1069_1078.pdf>. Acesso em: 20 set. 2018.

BATALHA, Ricardo Nuno Figueiras. **Requalificação Urbana no âmbito da melhoria da Acessibilidade e da Mobilidade**. 2017. 171 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia Civil, Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, Lisboa, 2017.

CENSO DEMOGRÁFICO. **Perfil Municipal: IBGE**. Brasil, 2000. Disponível em <<http://www.perfilmunicipal.com>>. Acesso em 2014.

DUNCAN, Skye. **Guia Global de Desenhos de Ruas / Global Designing Cities Initiative, National Association of City Transportation Officials.** São Paulo: Senac, 2018. 396 p. Tradução de Daniela Tiemi Nishimi de Oliveira.

FARIA, Caroline. **Arborização Urbana.** 2005. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/meio-ambiente/arborizacao-urbana/>>. Acesso em: 13 set. 2018.

FERREIRA, V. Matias, LUCAS, J. e GATO, M.A. (1999) **Requalificação urbana ou reconversão urbanística?** In a cidade da EXPO 98 – uma reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 262 p.

HALL, Kristen. **4 coisas importantes a considerar ao projetar ruas para pessoas, não apenas carros.** 2017. Disponível em: <<https://www.archdaily.com/867390/4-important-things-to-consider-when-designing-streets-for-people-not-just-cars>>. Acesso em: 10 set. 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes. 2000. 585 p.

HANNES, Evy. **Espaços abertos e espaços livres: um estudo de tipologias.** 2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/100413/115688>>. Acesso em: 15 set. 2018.

LAMAS, José M. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulheran, 1993. 590 p.

LEITE, Julia Rodrigues. **Corredores ecológicos na reserva da biosfera do cinturão verde de São Paulo: Possibilidades e conflitos.** 2012. 248 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Paisagem e Ambiente, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** São Paulo, Martins Fontes. 1997. 227 p.

PAULO, Prefeitura da Cidade de São. **Manual Técnico de Arborização Urbana.** 2. ed. São Paulo, 2005.

PARASURAMAN, A. **Marketing research.** 2. ed. Addison Wesley Publishing Company, 1991

CRUZ, Rafael da et al. **Geoprocessamento aplicado ao planejamento urbano.** 2014. Disponível em: <<http://www.resgeo.com.br/geonordeste2014/anais/doc/pdfs/73.pdf>>. Acesso em: 28 out. 2018.

ROSSI, Aldo. **Consideraciones sobre la morfologia urbana y la tipologia constructiva.** In: Aspetti e problemi della tipologia edilizia. Venezia: Cluva, 1964. p.127-137.

TELLES, Andreia; COPELLI, Bruna; COPATTI, Carina (Org.). **História e Memórias do Município de Ibiçá: 50 anos de emancipação político - administrativa.** Passo Fundo: Saluz, 2015. 402 p.