

Haiti: um sistema de transporte adaptado às necessidades de circulação em Porto Príncipe

Transportes Alternativos e Potencialidades

Renel Fleurima

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Campus Marco Zero do Equador; Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Ciências Desenvolvimento da Universidade Estado do Haiti e Economista de Formação.

fleurima.renel@yahoo.fr

RESUMO

Com uma população estimada em cerca de 3 milhões de habitantes, segundo o Instituto Haitiano de Estatística e da Informação (2017), a Região Metropolitana de Porto Príncipe é caracterizada por uma grande proximidade entre os locais de atividades e os locais de residência. O crescimento rápido e desregulado nas últimas décadas tornou-o muito vulnerável. A população é frequentemente forçada a se auto-organizar e a andar a maior porcentagem de suas viagens diárias. A ocupação ilegal do direito de passagem de vias públicas perturba constantemente a circulação geral nos trechos urbanos da Região Metropolitana de Porto Príncipe, geralmente causando uma interrupção total da circulação. A atual disfunção do sistema de transporte deste lugar tem repercussões muito difíceis em todos os sectores de atividade, o que implica, nomeadamente, aumentos dos custos de produção e exploração, bem como aumentos dos preços com o consumo. Torna-se indiscutivelmente urgente tomar certas medidas de recuperação para alcançar um sistema de transporte que atenda às necessidades de transporte e circulação da Região Metropolitana de Porto Príncipe. Deste ponto de vista, este artigo tem como objetivo apresentar as principais opções a considerar para racionalizar o transporte e a movimentação de pessoas e bens na Região Metropolitana de Porto Príncipe.

PALAVRAS-CHAVE: Haiti; Transporte; Indicadores; Região Metropolitana de Porto Príncipe.

Haiti: um sistema de transporte adaptado às necessidades de circulação em Porto Príncipe

Introdução

Um sistema de transporte deve satisfazer pelo menos dois requisitos básicos: segurança e eficiência. Seu objetivo final é atender adequadamente as necessidades de mobilidade e acessibilidade de um determinado território, colocando todo um conjunto de componentes estruturais. Seja qual for a situação, permanece uma questão fundamental: como distribuir recursos escassos à produção de bens não armazenáveis para satisfazer uma demanda em constante mudança? O leitor informado entenderá prontamente que qualquer tentativa de responder a essa pergunta requer uma abordagem multidisciplinar.

Mas também, segundo do grupo organizadores de VII SAU (p. 2) relatou, as questões relativas aos transportes vêm sendo tratadas com destaque dentro das preocupações ambientais. Diversos tratados, convenções e declarações internacionais, tais como a Agenda 21, a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, as Conferências das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos (UM Habitat), dentre outros, vêm alertando a necessidade de alteração dos padrões de comportamento do setor, cobrando investimentos em tecnologias menos poluentes e sistemas de circulação que reduzam os impactos ambientais associados à mobilidade urbana. Neste sentido, a introdução do conceito de sustentabilidade ao transporte só faz sentido quando se discute as cidades sob essa mesma ótica, mas, ainda assim, essa é uma abordagem com múltiplas interpretações, e nem sempre otimistas (VII SAU, 2018, p. 2).

O presente trabalho tem como objetivo abordar a problemática das condições de transporte e circulação na Região Metropolitana de Porto Príncipe, mas com base nas últimas publicações listadas sobre o assunto e faz parte do quadro geral da Brochura temática GRAHN significa para o Haiti para um Haiti renovador (**pou yon Ayiti tou nèf**), que visa determinar as intervenções a serem realizadas pelo estado haitiano, além da regulamentação, para melhorar o funcionamento do sistema de transporte na Região Metropolitana de Porto Príncipe, onde a oferta de transporte público é quase inteiramente privada.

Transporte e circulação deslocamento na região metropolitana do porto príncipe – ambiente atual

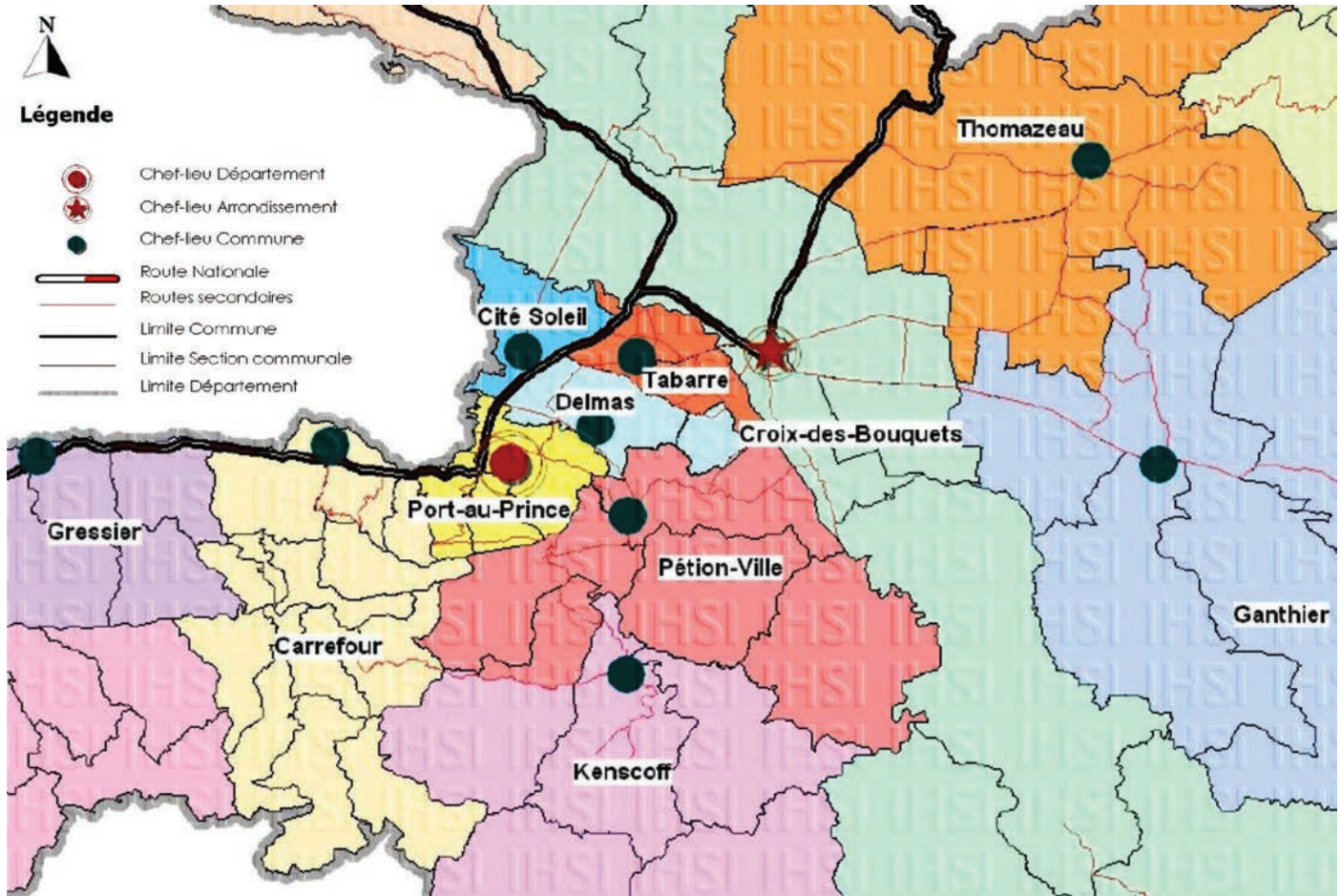
A área metropolitana de Porto Príncipe, a figura 1 geralmente se refere a uma área geográfica em evolução que compreende todos ou parte dos territórios das Munípais¹ de Porto Príncipe, Delmas, Pétion-Ville e Carrefour. Croix-des-Bouquets e Kenscoff. (HENRIQUEZ, 2010, p. 82), a Região Metropolitana de Porto Príncipe é limitada a Oeste pelo mar, ao Norte pelas localidades de Beudet e Bon Repos, a Este pela cidade de Croix-des-Bouquets e localidades de Rota Frères e Méyotte, no Sul pelo distrito de Thomassin e pelo Hospital Morne, no Sudoeste por Mariani.

¹Pluram International, SNC Lavalin, LGL S.A. Plan directeur de circulation de Port-au-Prince, Esquisse de plan directeur, République d'Haïti, 1997, p. 31.

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
 EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
 EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
 EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
 29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

Figura 1: Território no qual é circunscrita a área metropolitana de Porto Príncipe



Fonte: Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (2007)

Há uma grande proximidade entre os locais de atividade e a frequência e os locais de residência na Área Metropolitana de Porto Príncipe. As escolas, todos os tipos combinados, constituem com os mercados os principais locais de frequência. Hospitais e áreas de recreação são menos numerosos e menos lotados de escolas e mercados. Os setores formais e informais primários e secundários coexistem se misturam, se sobrepõem na Região Metropolitana de Porto Príncipe (HENRIQUEZ, 2003. HUGUES, 2014, p. 7). A vária aquisição de centro é um espaço comercial grande, onde praças públicas, calçadas, estradas e galerias, a propriedade privada e propriedade pública estão todos envolvidos na sua dinâmica comercial (THÉRASMÉ, 2011). O crescimento e não regulamentada últimas décadas rápidas transformou Porto Príncipe em uma vasta aglomeração vulnerável violentamente desigual, fornecendo nenhum serviço básico para uma grande parte da população é forçada a se organizar (DEPREZ, 2011; HENRIQUEZ, 2000, p. 62).

Os bolsões de assentamentos espontâneos que cercam os bairros “de altos padrões” distantes do centro parecem ser extensões de áreas residenciais de renda alta e média devido à contiguidade

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

(IHSI, 2007, p. 105). Durante o ano 2000, trezentas e cinquenta e sete (357) áreas de favelas com uma área total de 1.862 Ha foram identificadas. Globalmente, a Região Metropolitana de Porto Príncipe tem sido marcada por um processo de desenvolvimento sem controle de planejamento e uma transformação dos vários municípios que o constituem. Esse duplo fenômeno e o crescimento da população resultaram em um alargamento da tarefa urbana (Tabela 1).

Tabela 1: Três indicadores urbanos da Região Metropolitana de Porto Príncipe².

Indicadores	Anos		
	1976	1988	1996
Tarefa urbana	3 500 Há	6 694 Ha	11 200 Ha
População	640 000	1 566 880	2 260 000
Veículos	16 400	n d	n d

Fontes: Henriquez (2000)

A dificuldade do transporte público na área metropolitana de porto príncipe

Segundo o Institut Haitien de Statistique et d'Informatique e do Ministério dos Transportes de Obras Públicas e Comunicação (2017), cerca aproximadamente 2.000.000 viagens motorizadas de pessoas entrando e saindo do centro de Porto Príncipe, das quais 80% em transporte público foram registradas em 1997. A maior porcentagem de viagens diárias é geralmente feita a pé por causa da baixa renda de residentes (HENRIQUEZ, 2011), a localização das residências em relação às zonas de atividade e atendimento, o alto nível de desemprego e as várias tarifas urbanas relativamente altas para os usuários.

Figura 2: Fragilidade do transporte público no Porto Príncipe



Fonte: MTPTC (2012)

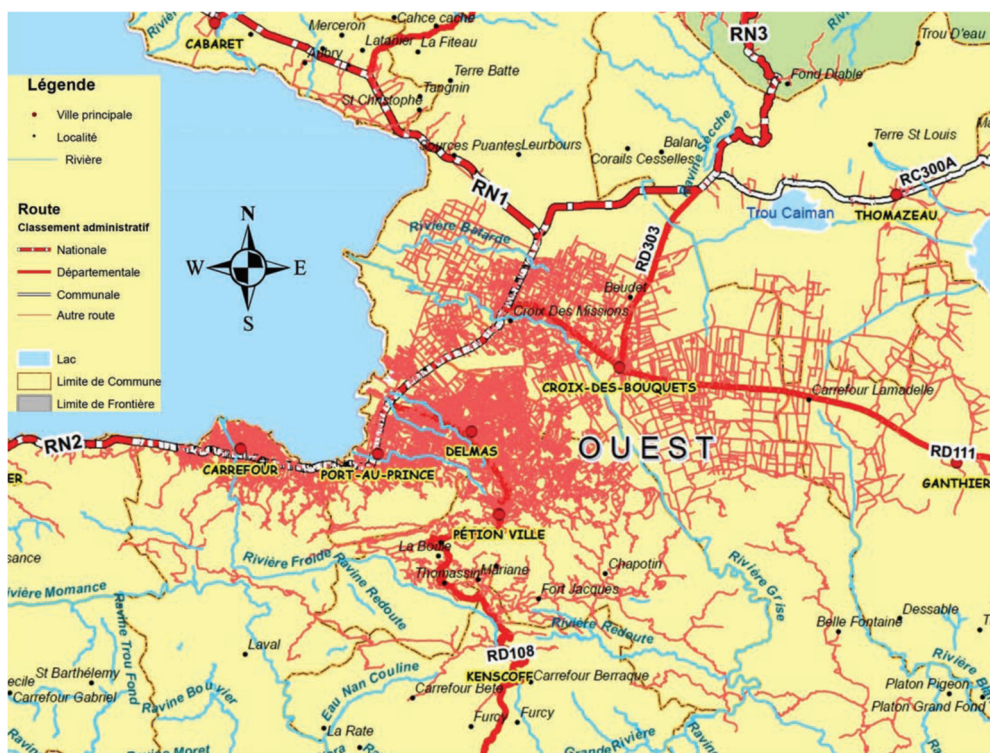
²HENRIQUEZ, L. Plano de Desenvolvimento de Porto Príncipe e sua Região Metropolitana 1976, 1988 e 1996, SNC, Lavalin International, HAI-94-003 (PNUD-UNCHS-HABITAT, 2000).

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

Nos últimos anos, o congestionamento é um problema real para a circulação de veículos nos diferentes municípios da área metropolitana de Porto Príncipe. Esse fenômeno cresce a cada ano com o aumento do número de veículos em circulação sem criar novas estradas na capital. Apesar do agravamento do fenômeno, a Prefeitura³, o MTPTC (Ministério dos Transportes e Obras Públicas e Comunicação) e o departamento de trânsito nem sequer colocam o problema do congestionamento e ver até que ponto pode tente encontrar uma solução para esse problema. Por que as autoridades haitianas não apresentam esse problema? Eles só deploram a situação quando chega um drama. No entanto, não tomam medidas para melhorar as condições de transporte de passageiros nem para evitar tragédias em caso de acidente. Nas linhas seguintes, apresentarei as diferentes causas do congestionamento na área metropolitana e as mais condições do transporte de passageiros. Essa figura explica as dificuldades de sair nas cidades pela precariedade da circulação.

Figura 3: fragmentação da circulação dentro das cidades



Fonte: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (2018).

³As leis haitianas relativas ao planejamento urbano e à circulação fazem da Prefeitura a única entidade responsável pela emissão do “vale de execução”. As ações do dia-a-dia das Prefeituras na área de planejamento operacional foram abandonadas ao longo dos anos, resultando em uma situação urbana catastrófica, apesar da Lei de 1963 do urbanismo de 1937, que estabelece as regras especiais para habitação e o desenvolvimento das cidades e do campo, com vista a desenvolver o urbanismo “e o decreto de 1982 que estabelece” as regras específicas relativas à habitação e desenvolvimento das nossas cidades e zonas rurais além de urbana. O decreto de 1982 também aborda o aspecto da infraestrutura rodoviária urbana.

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

O transporte público na área metropolitana é fornecido por diferentes tipos de veículos sobre vários nomes: vans, micro-ônibus, “bwa-fouye”, “tap-tap”. Estes últimos levam de doze a catorze pessoas sentadas normalmente, mas muitas vezes carregam mais do que esse número. No entanto, eles estão sobrecarregados durante os horários de pico. Os passageiros estão apinhados, de pé dentro e atrás das caminhonetes. Eles também estão nas portas de outros veículos mencionados acima. Eles têm dificuldade em respirar normalmente. O empilhamento impede a ventilação dentro dos veículos. Isso faz com que os passageiros suem excessivamente. Pessoas com mobilidade reduzida têm muita dificuldade em se movimentar nessas condições terríveis.

Além dos ônibus da Sony comumente chamados de “ônibus de Obama”, os outros não são adequados para transportar deficientes físicos. Em horas de ponta, como as manhãs, quando alunos, empregadas e lojistas cuidam de seus negócios, as ruas da capital estão congestionadas. As pessoas não podem chegar a tempo nas instituições e empresas em que trabalham. Eles se empurram para o ônibus. Às vezes algumas pessoas passam pelas janelas para entrar nos ônibus. Em outras palavras, é a força do mais forte. Municípios como Delmas, Pétion-Ville e Tabarre são mais acessíveis que o Carrefour e a Plaine du Cul-de-Sac.

Figura 4: Causas do congestionamento na área metropolitana



Fonte: MAST (2018)

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

O engarrafamento é um grande problema de circulação na área metropolitana. O tempo gasto por ônibus é estimado em dobro ou triplo o que devemos gastar. A distância entre os diferentes municípios da Região Metropolitana é em grande parte inadequada ao tempo de transporte. A distância entre o cruzamento e Port-au-Prince é de 8 km, a de Delmas 73 e o centro da cidade a 3 km e Porto Príncipe e Pétiion-Ville a 6 km (www.tiptopglobe.com: 18/09 /2018). Para sair de uma cidade para ir para outro tempo gasto de ônibus é estimado em uma média de uma hora. O transporte público interurbano em Porto Príncipe não está organizado. Os motoristas não respeitam os preços estabelecidos pelo MAST (Ministério dos Assuntos Sociais e do Trabalho) em determinados circuitos. O preço varia dependendo do tempo em que a temperatura, incluindo o circuito Carrefour. Isso geralmente causa mal-entendidos entre motoristas e passageiros. Além disso, os carros param em qualquer ponto da estrada. Não há parada para veículos que usam transporte público. Além disso, não há estação para ônibus. Os lugares de estacionamento não cumprem as condições da estação. Os estacionamentos são frequentemente nas ruas ou nas bombas de gasolina.

Opções para melhorar o transporte de circulação na região metropolitana de porto príncipe

O principal desafio do transporte motorizado e veículos são alcançar redes que ofereçam ampla acessibilidade e mobilidade em uma perspectiva de mudança contínua na demanda. O gerente da rede de transporte deve, em primeiro lugar, facilitar e garantir a caminhada e aperfeiçoar o transporte público.

A primeira prioridade é, portanto, desenvolver um plano de desenvolvimento para a Região Metropolitana de Porto Príncipe, projetar planos urbanísticos para as várias cidades que o constituem e desenvolver uma política de transporte levando em conta as necessidades de diferentes atores. Essas ferramentas são essenciais para coordenar as ações no local, determinar as prioridades a serem implementadas e gerenciar os riscos. É necessário alcançar uma política de planejamento urbano global coerente e uma política de transportes que, respeitando as liberdades individuais, promova o desenvolvimento de meios de transporte adaptados às necessidades da Região Metropolitana de Porto Príncipe. Os governos devem se esforçar para estabelecer continuamente certa coerência entre espaço, social, econômico, mobilidade e acessibilidade (HUGUES, 2014, p. 22).

A segunda prioridade é estabelecer um clima de segurança real através da livre circulação de bens e pessoas e criar as condições para alcançar uma gestão eficaz das várias redes de transporte da Aérea Metropolitana de Porto Príncipe. É necessário dominar o existente para tomar as medidas necessárias para racionalizar o sistema de transporte e garantir uma evolução controlada que permita reduzir as perturbações e melhorar o nível de serviço. Particular atenção deve ser dada aos pontos já mencionados.

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

A organização de gestão de transporte⁴ e circulação na Região Metropolitana de Porto Príncipe deve ter a responsabilidade primária para dirigir as diversas partes interessadas chegarem a acordo sobre uma visão comum para o transporte a circulação na Região Metropolitana de Porto Príncipe. Essa organização deve então, de acordo com a política⁵ de transporte estabelecido, programar uma exploração ótima das redes de transporte na Região Metropolitana de Porto Príncipe. Sob a supervisão do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MTPTC), esta organização, que deve ser legalmente competente e queda financiamento vai se esforçar para dominar os diferentes critérios que influenciam a decisão do requerente, a saber: taxas as velocidades permitidas, os comprimentos de itinerários, as estações, a segurança, o controle das capacidades, os horários de disponibilidade dos serviços de transporte, os tempos de curso, a frequência, as condições de conforto, etc.

Este órgão será responsável pelo controle da rede, pela manutenção da viabilidade e segurança da rede, pela regulamentação da circulação em coordenação com a Polícia de Trânsito, assistência de viagem e informação dos usuários, bem como do que a gestão da demanda. A organização de transporte e gerenciamento de circulação na Região Metropolitana de Porto Príncipe terá que: 1) organizar o transporte coletivo de pessoas de maneira a atender às necessidades socioeconômicas do Serviço Aéreo Metropolitano 2) racionalizar o transporte de mercadorias através da Região Metropolitana de Porto Príncipe 3) criar as condições para garantir o respeito pela liberdade individual de escolha dos meios de transporte 4) desenvolver um plano para aperfeiçoar as condições de evacuação na Região Metropolitana de Porto Príncipe no caso de um desastre natural.

Considerações finais

Em todas as grandes cidades do mundo, a atividade de transporte urbano, inevitável, sempre teve efeitos negativos sobre a qualidade de vida e o meio ambiente. Em Porto Príncipe, o que mais chama a atenção é especialmente o mau estado dos veículos que fornecem esse serviço. Não só que eles são antigos, mas não cumprem qualquer padrão de transporte público.

Teremos que começar a pensar em poluição do ar, emissões de gases de efeito estufa ou projeto de veículos (ruído), que é a coisa mais séria a ser considerada no momento. Por trinta anos, os fabricantes de automóveis melhoraram significativamente os veículos para reduzir a poluição, o risco de acidentes e reduzir o ruído, mas a frota de veículos que fornecem este tipo de transporte ainda é muito antiga.

⁴Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), REPUBLIQUE D'HAITI. Haiti Demain, Objectifs Et Stratégies Territoriales Pour La Reconstruction, 2010. http://www.oas.org/en/ser/dia/docs/HAITI_DEMAIN.pdf. Acesso 18 de setembro de 2018.

⁵Centre National de l'Information Géo-Spatiale (CNIGS), Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC). Numérotation des Routes Interurbaines du Réseau National, 2012. http://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/Carte_Haiti_Route.pdf. Acesso 18 de setembro de 2018.

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

A questão fundamental do artigo era ver como uma modificação na organização das estruturas e modo de operação do sistema de transporte na Região Metropolitana de Porto Príncipe poderia permitir que a primeira cidade do Haiti projetasse outra imagem. Esta abordagem visa fortalecer a organização do setor para lucrar nesta atividade que tem muita importância na vida da população. Nossa abordagem foi buscar entender as razões para os vários problemas, a fim de encontrar soluções adequadas e sustentáveis para o bem-estar de toda a comunidade.

No decorrer deste artigo, aceitamos que nada estava funcionando no setor de transporte urbano em Porto Príncipe e que em breve seria necessário fornecer as soluções adequadas para essa deficiência organizacional. Entendemos que não é apenas uma reorganização importante, mas também é necessário corrigir a situação. Os elementos essenciais que foram discutidos neste trabalho mostraram-nos os muitos compromissos da atividade de transporte urbano se apenas uma melhor exploração é feita em Porto Príncipe.

Os desafios estratégicos em termos de transporte na Região Metropolitana de Porto Príncipe dizem respeito à organização dos transportes públicos nas redes rodoviárias. É importante tornar o uso do transporte público atrativo e eficiente e desenvolver a intermodalidade. Esta abordagem requer uma visão global e integrada dos sistemas de transporte e atividade na Região Metropolitana de Porto Príncipe e o apoio de todos os atores, se quisermos ser capazes de responder efetivamente às necessidades de mobilidade e acessibilidade.

Um Plano Urbano de Transporte na Região Metropolitana de Porto Príncipe é necessário para tornar eficiente o transporte de pessoas e mercadorias na Região Metropolitana de Porto Príncipe. Para este fim, a obtenção de futuras origens / destinos de pesquisa das famílias é um pré-requisito para a avaliação das necessidades atuais e futuras, a determinação das instalações públicas a serem instaladas e as opções de planejamento urbano a serem consideradas. O sistema de transporte deve satisfazer as necessidades dos usuários em relação aos direitos de todos se movimentarem e à liberdade de escolher os meios fornecidos para arcar com os custos relativos. Certamente, se a tendência atual continuar, no que diz respeito à Peri-urbanização e à extrema perturbação dos serviços de transporte, a expansão urbana e os efeitos negativos também continuará.

Referências

Centre National de l'Information Géo-Spatiale (CNIGS), Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC). **Numérotation des routes interurbaines du réseau national**, 2012. http://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/Carte_Haiti_Route.pdf. Acesso 18 de setembro de 2018.

Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT). *Haiti demain, objectifs et stratégies territoriales pour la reconstruction*, 2010. http://www.oas.org/en/ser/dia/docs/HAITI_DEMAIN.pdf. Acesso 18 setembro de 2018.

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

_____. **Plano de Desenvolvimento de Porto Príncipe e sua Região Metropolitana 1976, 1988 e 1996**, SNC, Lavalin International, HAI-94-003 (PNUD-UNCHS-HABITAT, 2000).

DEPREZ, Simon; LABATTUT, Éléonore. **La Reconstruction de Port-Au-Prince: Analyses et Réflexions sur les Stratégies d'Interventions en Milieu Urbain**, 2011, <http://www.solidarites>. Acesso 18 de setembro de 2018.

HENRIQUEZ, Lionel. **Lettre à un urbaniste haïtien**, Le NOUVELLISTE, 2003.

_____. **Ségrégation socio-spatiale et mobilité dans un système atypique de transport collectif de personnes de la Caraïbe**, Le NOUVELLISTE, 2010.

_____. **Forte croissance non contrôlée des moyens de déplacement payant-faible augmentation du linéaire des infrastructures viaries revêtues à Port-au-Prince entre,,** 2011.

HUGUES, Georges Rameau. **Problématique des transports à Port-au-Prince**, Haïti perspectives, 2014.

Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI). **Population totale, population de 18 ans et plus, ménages et densités estimés en 2012**. www.ihsi.ht/pdf/projection/DOC_POPTLE18_MENEST2012.pdf. Acesso 17 de setembro de 2018.

_____. **Inventaire des Ressources et Potentialités d'Haïti em 2005**, 2007.

_____. **Inventaire des Ressources et Potentialités d'Haïti**, Carte Département de l'Ouest. Données sur CD-R de l'IHSI, 2017.

Pluram International, SNC Lavalin, LGL S.A. **Plan directeur de circulation de Port-au-Prince**, Esquisse de plan directeur, République d'Haïti, 1997, p. 31.

THÉRASMÉ, Kelogue. **Dynamiques sociales et appropriation informelle des espaces publics dans les villes du Sud: Le cas du centre-ville de Port-au-Prince**, Université du Québec à Montréal, 2011. <http://www.archipel.uqam.ca/4906/1/D2188.pdf>. Acesso 17 de setembro de 2018.