

AS DIMENSÕES DA INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO NA METRÓPOLE DE CURITIBA

S. A. Polli¹, A. B. Mendes², J. Lourenço³. Universidade Tecnológica Federal do
Paraná- UTFPR

RESUMO

Conhecida como “cidade modelo”, Curitiba é reconhecida internacionalmente pelo sistema de transporte coletivo, estruturador da cidade, que desempenhou, além do próprio transporte, novas geografias espaciais, econômicas, sociais e culturais. A partir dos princípios do direito à cidade, pretende-se neste artigo analisar a integração do transporte coletivo na Metrópole de Curitiba, focando na integração espacial, da perspectiva do usuário. Para tanto, buscou-se compreender a evolução desse sistema de transporte e seu funcionamento, além de sinais de saturação e potencialidades. Ainda que chamado Rede Integrada de Transporte, o sistema avança a passos lentos, com abrangência satisfatória limitada as regiões centrais, não garante o direito de ir e vir da população metropolitana. Observa-se que as dificuldades de avançar nessa integração não são questões puramente técnicas, mas relacionadas à forma de gerenciamento e à tomada decisões sobre o sistema que não contempla a totalidade metropolitana, apesar de avanços na legislação, com o Estatuto da Metrópole.

1 INTRODUÇÃO

A cidade de Curitiba destacou-se no cenário nacional e internacional pelo planejamento urbano aliando sistema viário, transporte coletivo e uso do solo na estruturação do espaço da cidade. Organizada a partir dos eixos estruturais de transporte, Curitiba foi chamada de cidade modelo por mais de 30 anos (RUANO, 1999). No contexto das grandes metrópoles atuais e novos desafios das cidades, o Estatuto da Metrópole traz a necessidade do planejamento urbano articulado e integrado.

A metrópole de Curitiba é formada por 29 municípios, dentre os quais, 13 municípios fazem parte do Núcleo Urbano Central - NUC, cujo transporte é administrado pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC. Curitiba é conhecida pelo sistema de transporte inovador, devido a implementação do sistema Bus Rapid Transit - BRT e da Rede Integrada de Transporte (RIT), que permitiu a integração física e tarifária do sistema. Atualmente a Região Metropolitana de Curitiba - RMC conta com uma população de 3,1 milhões de habitantes e Curitiba com 1, 7 milhões de habitantes (IBGE, 2010). Assim, 47% da população da RMC mora fora dos limites do município de Curitiba.

No entanto, questiona-se: qual é a abrangência desse sistema nas partes periféricas da cidade? Nessa perspectiva, é necessário que as grandes cidades tenham a capacidade de se

¹Professora Simone Aparecida Polli – PPGP/AU - Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

² Bolsista voluntária de Iniciação Científica da Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

³ Bolsista voluntária de Iniciação Científica da Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

relacionar com seu entorno e atender a demanda da população metropolitana, permitindo a mobilidade urbana acessível e o direito à cidade.

A partir dos princípios do direito à cidade, pretende-se neste artigo analisar em que medida ocorre a integração do transporte coletivo entre a capital e os municípios pertencentes ao NUC da Região Metropolitana de Curitiba. Desse modo, o artigo propõe-se a responder as seguintes perguntas: Até que ponto a infraestrutura de transporte da metrópole de Curitiba atende as necessidades da população residente nas regiões periféricas? Em que medida a Rede Integrada de Transporte (RIT) realmente corresponde a um sistema integrado?

Assim, busca-se responder esses questionamentos por meio da análise da evolução da malha urbana da metrópole de Curitiba em paralelo com a implementação do seu sistema de transporte coletivo, buscando compreender o seu funcionamento atual e os sinais de saturação.

Para tanto, será abordado, primeiramente, a relação do direito à cidade e mobilidade urbana no contexto de Curitiba. Em seguida, uma análise da evolução urbana e do sistema de transportes a fim de conhecer a estrutura de transporte coletivo em Curitiba e na RMC, evidenciando como o sistema está organizado, seus entraves e desafios no processo de integração metropolitana do sistema.

2 QUEM TEM DIREITO À MOBILIDADE?

O transporte coletivo de qualidade é um dos principais meios de garantir o direito à cidade, o esperado acesso universal, equânime e democrático ao espaço urbano (BRASIL, 2004). Entende-se como o direito à cidade a garantia de toda a população, independente da renda ou da situação de formal ou informal, aos benefícios culturais, históricos, sociais, econômicos, políticos, legais, ambientais oferecidos pelo dinamismo do modo de viver em cidades e nas aglomerações urbanas. Segundo Lefebvre: "O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade" (2004, p.135).

Ao citar o direito à apropriação, Lefebvre entende que a cidade, como benefício maior de seus moradores, precisa ser apropriada a partir da concepção do direito de uso e não, como vemos atualmente, consumida dentro da lógica da cidade mercadoria (Sanchez, 2010). Para que a apropriação da cidade sobreponha-se à lógica do lucro é preciso que os direitos sociais, dentre eles o direito de ir e vir, sejam percebidos como sendo parte do direito à cidade. Nesse contexto, discutir a questão da mobilidade urbana é também enfrentar as raízes dos problemas urbanos atuais.

Em Curitiba, o crescimento populacional da RMC aponta para o fenômeno da periferização, desde a década de 1970 (NEVES, 2002). Em regiões periféricas, em que há pouca infraestrutura de serviços urbanos, a carência de transporte público se traduz em efeitos como a perda de oportunidades de trabalho, a redução da renda, a imobilidade ou mesmo o isolamento social da vida cotidiana. O direito de ir e vir, vai além da concepção de mobilidade urbana, como aponta Lourenço:

“É o direito de ir e vir que, assumido como uma das mais fortes expressões políticas da experiência urbana, poderá unificar produção

e reprodução, trabalho e consumo e, por fim, a cidade historicamente construída e o urbano como modo de vida. Compreendemos, ainda, que a postulação e a defesa deste direito poderá vir a permitir a afirmação de uma outra escala para a concepção da função social e da gestão democrática da cidade: a escala da metrópole” (LOURENÇO, 2006, p. 143)

O crescimento da metrópole de Curitiba revela as contradições da urbanização capitalista do tipo desigual e periférica. Na década de 70, foi a região que apresentou os maiores índices de crescimento populacional no conjunto das regiões metropolitanas do país, a taxa foi de 5,78% ao ano, enquanto a média no Brasil foi de 2,48% ao ano (NEVES, 2002). Devido as transformações operadas na agricultura no Paraná, com a geada de 1975 que dizimou os cafezais do norte do Estado, o despovoamento rural e a modernização agrícola, além do processo de especulação imobiliária que limita o acesso à terra. Essa tendência provoca o surgimento dos chamados “municípios-dormitório” na periferia externa à Curitiba, com carência de serviços e de formas de acesso à capital, provocando a estagnação das sedes municipais. Na década de 70, as moradias das classes altas ocupavam o centro urbano e a periferia significava a consagração do oposto, o lugar das camadas populares e dos que não tinham acesso às formas de prestígio social. “O processo é sustentado por um sistema viário de ligação ao pólo e por linhas de transporte de passageiros que viabilizaram a ocupação das áreas fronteiriças, as quais se apresentaram à população como opção para permanecer ligada à metrópole, ainda que distante”. (NEVES, 2002)

Diante disso, pode-se observar que o direito a cidade é cerceado por outros atores de formação do espaço urbano, uma vez que o acesso à infraestrutura urbana influencia diretamente no modo de vida da população.

3 O TRANSPORTE COLETIVO E O PLANEJAMENTO URBANO

O processo de desenvolvimento do sistema de transporte coletivo de Curitiba é inerente ao próprio desenvolvimento do Município, uma vez que a cidade deveria ser dividida em zonas residenciais, comerciais e industriais, sendo que a ligação entre elas se daria prioritariamente pelos sistemas de transporte de massa, complementados por vias de rápida ligação, destinadas ao transporte individual. No entanto, nem sempre o transporte coletivo se organizou dessa maneira na cidade. (DIEHL, 2008).

Em 1943, foi adotado o Plano Agache, centrado apenas no sistema viário radial ao redor do centro, ainda não havendo política para o transporte coletivo. Depois do fluxo migratório de europeus do final do século XIX início do século XX, Curitiba recebeu na década de 1950, um grande número de migrantes vindos do interior do Paraná e de outras regiões do Brasil, resultado da industrialização urbana e da modernização agrícola. Muitos desses migrantes ocuparam o bairro do Boqueirão, localizado na porção sudeste da cidade, principalmente nas décadas de 1950 e 1960. Por ser uma região alagadiça, os preços baixos dos lotes atraíram os migrantes de baixa renda, resultando numa ocupação fora dos esquemas do planejamento urbano da cidade. Apesar dos planos preverem uma ocupação centralizada e radiocêntrica, o preço da terra já determinava, nesta época, a forma de ocupação da cidade periférica e descentralizada para os municípios vizinhos.

Em 1966, foi aprovado o plano diretor urbano, conhecido como Plano Serete. O plano priorizava o crescimento linear e não circular, assim como o Plano Agache. Jorge Wilhelm pensou um sistema em que o transporte coletivo orientasse o crescimento, concentrando a

população onde houvesse também o sistema de transporte. Assim, o planejamento urbano e sua aplicação passam a ter base no tripé Uso do Solo, Sistema Viário e Transporte Público, pensados de maneira integrada. Ainda, foram projetadas as linhas exclusivas para ônibus, conhecidas como canaletas, estabelecendo as vias estruturais que serviram como eixos base para movimentação urbana, ladeados por vias de tráfego lento e duas avenidas paralelas de tráfego rápido, também em sentidos opostos.

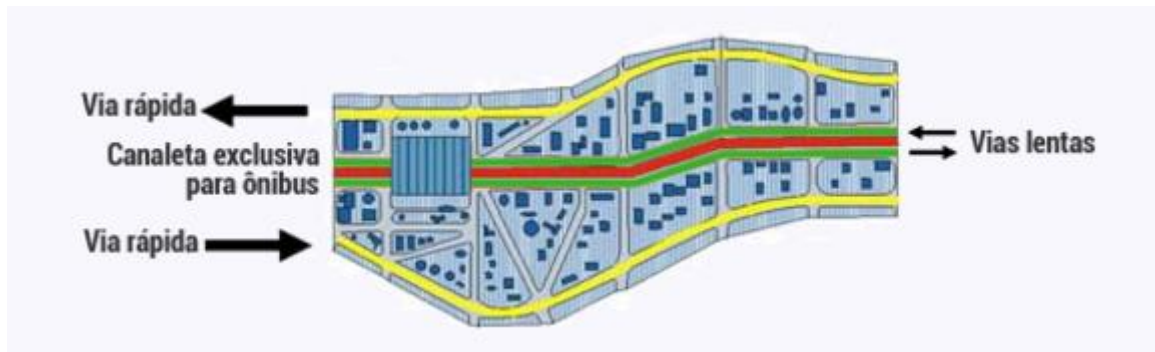


Fig. 1 Sistema Trinário

Fonte: IPPUC (2016).

Em 1974, inicia-se a transformação do sistema de transporte coletivo de Curitiba, como previsto no Plano Serete, com a implantação de um sistema integrado. Nesse ano, houve a implantação de 20km de canaleta exclusiva para ônibus, dando início a operação do ônibus expresso no Eixo Norte-Sul, a fim de induzir a linearização do centro. Esse planejamento orienta o desenvolvimento e tem efeitos multiplicadores. Assim, o transporte coletivo exerce um papel primordial, uma vez que, os eixos estruturais tiveram o papel de direcionamento da estrutura da cidade, desempenhando, além do transporte em si, novas geografias espaciais, econômicas, sociais e culturais.

Outro elemento importante, introduzido no início da década de 1970, foi a tarifa única, que determinou o início da chamada Rede Integrada de Transporte (RIT). A tarifa única permitiu a integração física entre os ônibus nos terminais de integração, com uma única tarifa paga por passageiro. Em 1996, iniciou-se o processo da integração da RIT com a Rede Metropolitana chamada de RIT-M, nos municípios do Núcleo Urbano Central (GAZETA DO POVO, 2008). Neste ano, apenas 6 municípios foram contemplados. A evolução da integração ocorreu gradualmente e, em 2012, 13 municípios da RMC, dentre o total de 29, estavam integrados ao sistema.

No entanto, essa integração nem sempre ocorreu de forma linear. Ao longo do tempo, houveram atritos e embates entre os diferentes órgãos responsáveis pelo sistema. Em 2015, houve a desintegração do gerenciamento, resultando na extinção ou redução de pelo menos 50 linhas do transporte metropolitano (CURITIBA, 2015). Nesses momentos, a demanda da população foi deixada em segundo plano, dando lugar as consequências de um gerenciamento desintegrado.

Atualmente, as linhas do sistema de transporte coletivo de Curitiba são caracterizadas e hierarquizadas de acordo com a sua função, denominadas como Expressas, Alimentadoras, Interbairros, Diretas, Troncais e Intermunicipais compondo a RIT e as demais que não são integradas. Além disso, existem as linhas da RIT-M, que conectam os municípios metropolitanos entre si e Curitiba.

O sistema de transporte é uma concessão da administração municipal e a integração ocorre por meio dos terminais do transporte coletivo fechados, onde o cidadão pode desembarcar de uma linha e embarcar em qualquer outra, por meio de uma integração física, sem um novo pagamento. Os terminais de ônibus são classificados conforme suas funções, realizam o papel de integração do sistema, no entanto nem todos são integrados entre si. Facilitam o acesso às linhas locais, que fazem a distribuição da população nos bairros e municípios vizinhos.

Ele é gerenciado e fiscalizado por uma empresa prestadora de caráter misto, a Urbanização de Curitiba S.A (URBS), responsável pela contratação das empresas de ônibus e garante à população a prestação do serviço público de forma descentralizada. Na esfera metropolitana, a entidade que exerce o mesmo papel de gerenciamento e fiscalização é a COMEC - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. Ela foi criada em 1974, pelo Estado, “com o objetivo de gerenciar e planejar de forma integrada o desenvolvimento de todos os municípios da região metropolitana, sendo atualmente veiculada à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano do Paraná (SEDU)” (COMEC, 2016).

Apesar de inicialmente o transporte ser uma dimensão estrutural do planejamento urbano de Curitiba, nem sempre as ações foram integradas. Essa qualidade do planejamento se perdeu ao longo do tempo e sua efetividade ocorreu apenas em porções do território da capital em detrimento de porções da área metropolitana.

4 A INTEGRAÇÃO DO USUÁRIO NO SISTEMA

Apesar do Plano de 1966 prever uma ocupação linear ao longo dos eixos estruturais, a cidade cresceu de forma radiocêntrica em torno dos bairros centrais e o preço da terra, em conjunto com regulações do zoneamento e a implantação de infraestrutura de circulação, imprimiu a forma de ocupação da cidade periférica e descentralizada para os municípios vizinhos.

Para o caso de Curitiba, por dados do IBGE, entre os anos de 2000 e 2010, bairros centrais, com infraestrutura consolidada, tiveram uma diminuição de até -14% da população, já bairros periféricos, principalmente ao sul, tiveram um aumento de até 260%. O fenômeno está relacionado, entre outros fatores, aos programas de moradia popular incentivados pela prefeitura que ocuparam grande parte da porção sul de Curitiba e da CIC. De acordo com Neves (2002), esse processo de migração dentro da cidade também resulta do processo especulativo da terra, em que o mercado se apropria da infraestrutura ofertada pelo poder público. Indiferente às razões do fluxo da população, conclui-se que há um distanciamento de parcela da população usuária do transporte e dos eixos estruturais da cidade, principalmente aquelas que são levadas a morar, devido ao preço da terra, fora dos limites administrativos da capital.

Como apresentado na Figura 2, a organização do sistema RIT compreende uma variedade de tipos de linhas e terminais, sendo sua estrutura bem organizada, mas com abrangência limitada. Há uma desigualdade no atendimento entre os usuários que fazem parte da poligonal de abrangência dos terminais e os que estão fora dela. Por exemplo, ocupações ao sul da cidade, estão há 14 km do terminal mais próximo.

Caso sejam moradores de Curitiba, esses usuários terão sua mobilidade via transporte coletivo condicionada ao uso dos alimentadores que levam até os terminais de integração, para depois alçar ao sistema de fato integrado. Esses alimentadores possuem horários e

trajetos restritos, com poucos ônibus disponíveis devido ao trajeto curto (terminal- bairro) o que prejudica a qualidade da oferta dos serviços.

Caso sejam moradores de municípios pertencentes a região metropolitana essa complexidade é ainda maior. Para acessar ao sistema integrado, o usuário terá que acessar os alimentadores metropolitanos, que tem número bastante reduzido de linhas. Ou um ônibus da RIT-M que nem sempre é integrado ao sistema RIT, isto é, pode parar fora dos terminais, o que leva a pagar uma nova tarifa.

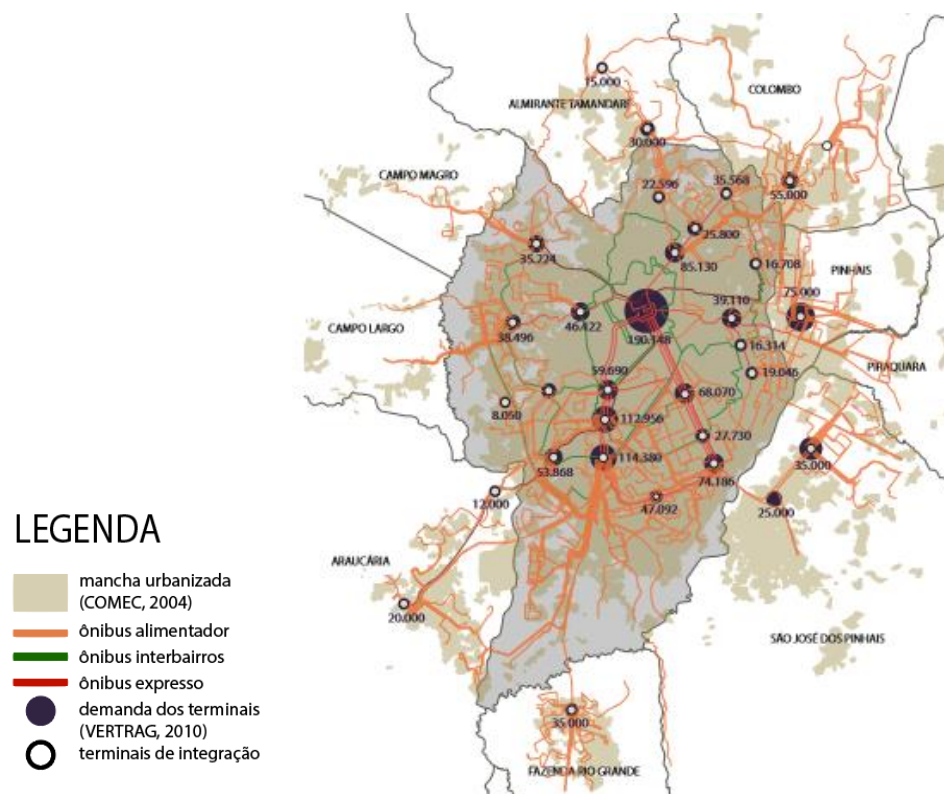


Fig 2 - Mapa de demanda dos terminais da RMC

Fonte: Adaptado de COMEC (2010),URBS (2016), VERTRAG (2010).

Conforme Monteiro (2009) os carregamentos do transporte coletivo de Curitiba não ocorrem em pontos de alta densidade construída dos setores estruturais, como inicialmente previsto no planejamento, mas em pontos específicos como o centro e no final dos eixos, comprovando a periferização do sistema.

A região central da cidade conta com um alto fluxo de pessoas por dia e têm demanda alta por transporte coletivo, é por onde passam mais de 190 mil usuários do transporte, cerca de 11,7% do total de passageiros (VERTRAG, 2010). Nesta região, a integração é inexistente, pois ao desembarcar, não é mais possível fazer a integração com outras linhas ou terminais. A região conta com 56 linhas de ônibus, porém, ainda assim, funciona como ponto final e não de integração.

Na Figura 3, ao avaliar os carregamentos das linhas que circulam por canaletas exclusivas (biarticuladas) e “diretas” em horário de pico do sistema RIT, Fanini⁴ alerta para o problema da saturação do sistema, chegando a apontar de maneira geral, a necessidade por renovação do sistema. Por exemplo, a região norte, possui 130 mil passageiros diários, em horário de pico 20 mil usuários, possui uma capacidade de 11 mil neste mesmo horário, necessitando assim de uma renovação de 85% do sistema para atender a demanda em horário de pico. E essa deficiência repete-se nas demais regiões da cidade de Curitiba em porcentagens que variam de 55% a 85% a necessidade de renovação do sistema, conforme mostra o diagrama abaixo. Lembrando que os biarticulados e as linhas diretas são os pilares do transporte coletivo dito por alguns como parte da “cidade modelo”.

Se fossem incluídas as demais linhas e o sistema RIT-M (Metropolitano) essas porcentagens poderiam ser ainda maiores, apontando a insuficiência do serviço atualmente prestado para atender a demanda de Curitiba e de forma ampliada na área metropolitana que responde por indicadores mais baixos de qualidade nos serviços prestados.

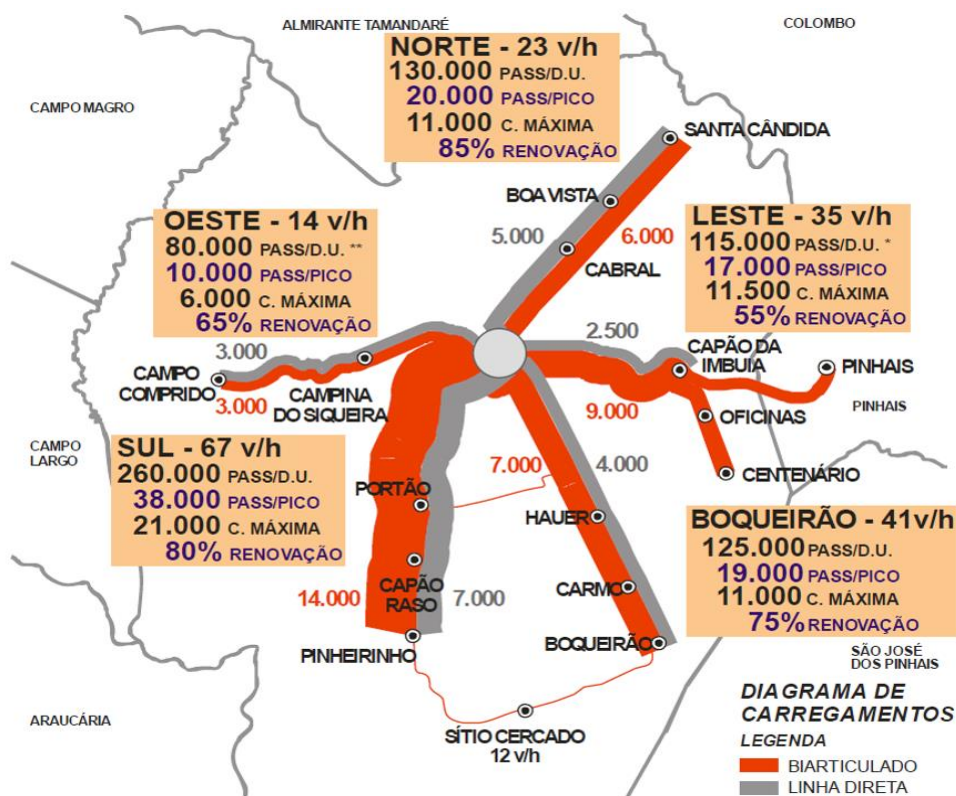


Fig. 3 - Carregamentos das linhas metropolitanas
 Fonte: FANINI (2016).

Os mapas a seguir evidenciam dois agravantes quanto a distribuição espacial do sistema do transporte coletivo. Primeiro, se levarmos em consideração os carros particulares e o perfil da população moradora, temos que: (i) Conforme Figura 4, Curitiba é considerada a capital com maior número de automóveis per capita (EXAME, 2014). O mapa mostra um número maior de carros na região central, no primeiro anel, nos setores estruturais e no eixo em direção ao boqueirão, justamente onde estão localizados os principais corredores e terminais

⁴ Informação Verbal em palestra de “Aula Inaugural da Turma 2016” do Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Governança Pública – PGP-UTFPR realizada em 02/03/2016.

de transporte coletivo do sistema da RIT. (ii) A Figura 5 mostra que os bairros ao norte, próximos ao centro, apresentam renda superior em relação aos demais bairros. E que os bairros da porção sul de Curitiba, as piores rendas, são justamente os bairros que possuem poucos terminais de ônibus e localizados na periferia da cidade.

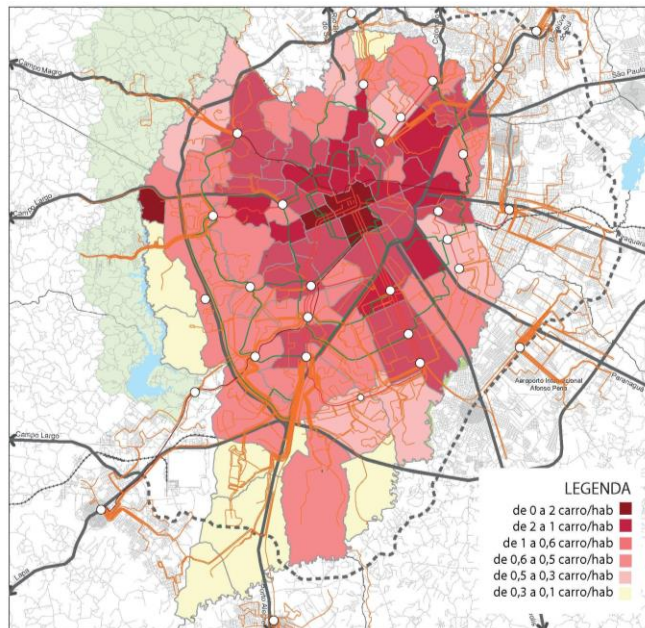


Fig. 4 - Número de carro por habitantes
 Fonte: IPPUC (2016), elaborado pelo autor.

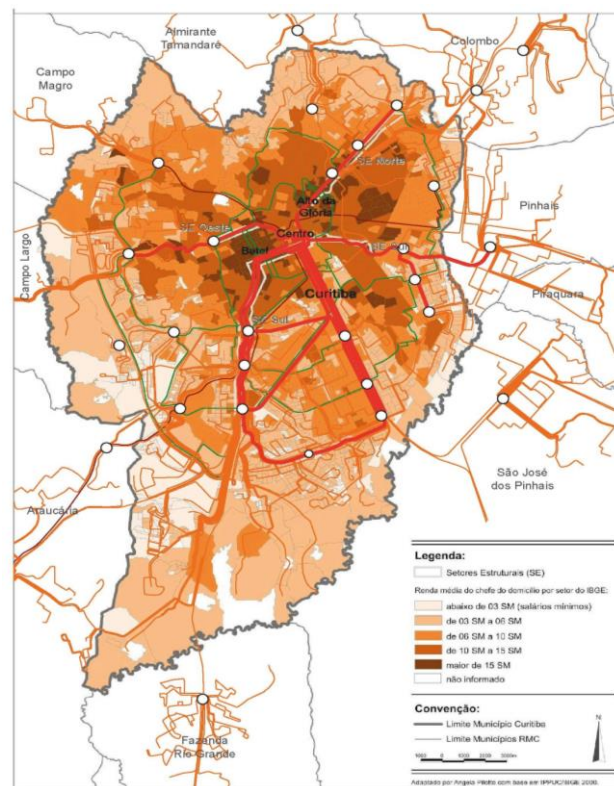


Fig. 5 – Renda média do chefe de domicílio.
 Fonte: IBGE (2000), URBS (2016). Elaborado pelos autores.

Os mapas evidenciam a relação entre a oferta de meios de transporte e o deslocamento da população. Quanto mais distante das regiões de infraestrutura consolidada, menos opções de deslocamento, o que acarreta no cerceamento do direito à cidade, no sentido de não assegurar que a população tenha acesso equitativo à cidade formal.

Ao realizar o cruzamento dos dados do sistema de transporte coletivo, número de carros por habitante e do perfil de renda da população de Curitiba observa-se que as desigualdades se reproduzem com camadas sobrepostas de exclusão nos bairros de Curitiba. As porções da cidade que possuem melhor qualidade urbanística, sistema integrado de transporte, os setores estruturais, possuem o maior nível de renda e o maior número de carros por habitante na cidade. Pelo contrário, as porções da cidade que estão distantes dos principais terminais integradores, geralmente áreas periféricas ou metropolitanas, com menor infraestrutura e qualidade urbanística, possuem o menor número de carros/habitante e as menores renda/per capita, acirrando as desigualdades socioespaciais e produzindo cidades que estão longe de um padrão denominado por alguns como modelo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como mostrado no texto acima, a metrópole de Curitiba possui várias deficiências em termos de articulação, organização, transparência do Sistema de Transporte Coletivo. Em Curitiba, apesar do BRT ser considerado uma inovação nos anos 1970, os mapas mostram que sua localização atualmente não coincide com os lugares onde a demanda por transporte é maior. Se considerarmos o aglomerado metropolitano, observa-se que a infraestrutura de transporte coletivo baseado em terminais metropolitanos, não dá conta em atender a população residente, em termos quantitativos e qualitativos.

A demonstração de Monteiro (2009) ao falar que os carregamentos do transporte coletivo acontecem em pontos específicos, como o centro e a periferia, e não no interior dos eixos estruturais altamente densos. Os eixos estruturais se tornaram regiões valorizadas da cidade, onde mora uma classe social que não é a principal usuária do sistema de transporte público. Além disso, cálculos de Fanini com a saturação das principais linhas representativas do “modelo Curitibano de transporte” colocam em xeque a afirmação amplamente divulgada da cidade de Curitiba como um modelo sustentável em transporte coletivo (RUANO, 1999).

A Rede Integrada de Transportes (RIT) é um sistema estruturado para partes da cidade de Curitiba, justamente onde se localizam os eixos estruturais e terminais de transporte. No restante da cidade, principalmente na zona sul e no CIC esse sistema ainda é bastante precário, pois a integração espacial não é completa, tendo muitas linhas de ônibus saturadas e a inexistência da integração temporal. Se falarmos em termos dos outros sistemas de transporte como o metropolitano, eles são bastante precários em termos de integração espacial. Essa questão é um contrassenso se considerarmos as necessidades da população, uma vez que a abrangência do sistema é insuficiente para atender ao direito de ir e vir dos moradores das regiões periféricas.

O Estatuto da Metrópole, aprovado em 2015 determina que a gestão dos serviços de interesse comum, na escala urbano-regional, deve ser gerenciada de forma compartilhada na metrópole, com instrumentos de financiamento e gestão organizados por uma entidade metropolitana democrática. No entanto, apesar destas determinações o que se percebe é que as regiões metropolitanas continuam ingovernáveis, graças a um municipalismo que só olha para o seu próprio território, desvalorizando o potencial da uma entidade metropolitana já existente há 42 anos, a COMEC.

Avançar na articulação da escala urbano-metropolitana “(...) como um projeto político pautado na função social da terra e, (...) pelo direito à cidade na metrópole” (Klink, 2013, p. 96) mostrou-se neste estudo como uma questão fundamental para o gerenciamento e integração de fato, nas suas diversas acepções, do sistema de transporte coletivo metropolitano de Curitiba.

6 REFERÊNCIAS

COMEC, Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Apresentação**. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=108>> . Acesso em: 12. abr. 2016.

COMEC, Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Núcleo Urbano Central da RMC - NUC**. Disponível em: <http://www.comec.pr.gov.br/arquivos/File/Mapas2013/RMC_2013_NUC.pdf>. Acesso em: 18. mar. 2016.

CURITIBA, Prefeitura de. **Urbs altera operação de Ligeirinhos para que passageiro não pague duas vezes**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/noticiaimpressao.aspx?codigo=35513>>. Acesso em: 20. de jun. 2016.

DIEHL, Diego Augusto. **O programa Tarifa Zero no transporte coletivo de Curitiba**. Curitiba: UFPR, 2008. Monografia para obtenção do grau de bacharel em Direito.

FANINI, Valter. **Entrevista concedida aos autores**. Depoimento: [17 de fev. 2016].

GAZETA DO POVO. **Curitiba 315 anos: Passado, Presente e Futuro**. Curitiba: Gazeta do Povo, 2008. p. 17.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse/sinopse_tab_rm_zip.shtm>. Acesso em 27. jul. 2016.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **De 1960 a 1970: O Plano Diretor - Fatos que marcaram a década**. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/>> Acesso em: 10. mar. 2016.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Nosso bairro**. Disponível em <http://www.ippuc.org.br/nossobairro/nosso_bairro.htm>. Acesso em: 10. mar. 2016.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.. **Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado – PlanMob Curitiba – Anexo III – Diagnóstico Transporte Coletivo e Comercial**. 2008.

KLINK, Jeroen. **Por que as Regiões Metropolitanas continuam tão ingovernáveis?** In: FURTADO, B; KRAUSE, C; FRANÇA, K (ORGS). Território Metropolitano, Políticas Municipais. IPEA, cap3. Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=19461>
. Acesso em: 19. abr. 2016.

LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade**. Editora Centauro, São Paulo, 2004.

LOURENÇO, Alice. **Quem tem direito à cidade? Lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980-2005)**. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 2006.

MONTEIRO, Priscila Zanon. **Os limites do planejamento urbano: estudo de densidades e carregamentos nos eixos estruturais norte e sul de Curitiba-PR**. 2009. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana). Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2009.

NEVES, Lafaiete. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba (1970-1990)**. Revista dos Transportes Públicos - ANTP, 2002.

PRATES, Marco. EXAME, 2014. **Curitiba é capital com mais carros por pessoa – veja ranking**. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/curitiba-e-capital-com-mais-carros-por-pessoa-veja-ranking>>. Acesso em: 18. mar. 2016.

RUANO, Miguel. **Ecourbanismo**, Barcelona, Editora Gustavo Gili 1999, p. 192.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2010. Disponível em: <http://www.isthmus.com.br/argos/dados/MaisDetalhes31854_1.pdf> Acesso em: 22. abr. 2016.

URBS, Urbanização de Curitiba S/A. **Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/32>>. Acesso em: 17. mar. 2016

VERTRAG. **Plano Diretor do Município de Pinhais – Volume I – Revisão Diagnóstico e Diretrizes**. 2010.