

O CONCEITO TOD E O TRANSPORTE EM CURITIBA

Roberto Ghidini (2010).
rocktusb@gmail.com

O termo *Transit Oriented Development* (TOD) implica em vários conceitos respeito à idéia de coordenar o uso do solo próximo às estações de transporte publico com a finalidade de incrementar a eficiência do transporte com o aumento do numero de usuários. Por algum tempo TOD esteve geralmente aplicado entorno a estações ferroviárias, porém também existem casos (como supostamente o de Curitiba) que se faz entorno ao BRT (*Bus Rapid Transit*).



Modernos sistemas de VLT's de algumas cidades como Praga, Vitória, Milao y Grenoble sao exemplos que se pode citar da utilização do transporte como estruturador da mobilidade urbana e de seu entorno imediato.

Figura 1 - Sistemas de VLT en cidades européias.

Seu fundamento é a idéia de que as pessoas que vivem em torno a estas áreas potenciadas pelo TOD tenham uma mobilidade no transporte maior que as que vivem em outros lugares das mesmas áreas urbanas. Isto se torna possível através da adoção de políticas que permitam melhores usos do solo próximo às estações¹ (BOARNET).

¹ BOARNET, MARLON G., and NICHOLAS S. COMPIN. "Transit-Oriented Development in San Diego County: Incrementally Implementing a Comprehensive Idea". Working paper. Irvine, CA: Department of Urban and Regional Planning, School of Ecology, University of California, Irvine, 1996.

Os princípios do TOD (*Transit Oriented Development*) são:

- Organizar o crescimento a nível regional, de maneira compacta e sustentável para a mobilidade.
- Localizar os usos comerciais, habitacionais, laborais, recreativos (parques) e cívicos, a distâncias que se possa ir caminhando das estações do sistema de transporte (*Transit Stops*).
- Criar redes de vias "amistosas" para o pedestre, e que conectem destinos locais e atrativos.
- Prover uma diversidade de moradias quanto à tipologia, densidade e custo.
- Preservar "habitats" ecologicamente frágeis e espaços abertos de grande qualidade ambiental.
- Fazer dos espaços públicos, o foco de orientação de edifícios e das atividades dos bairros.
- Promover a renovação urbana.

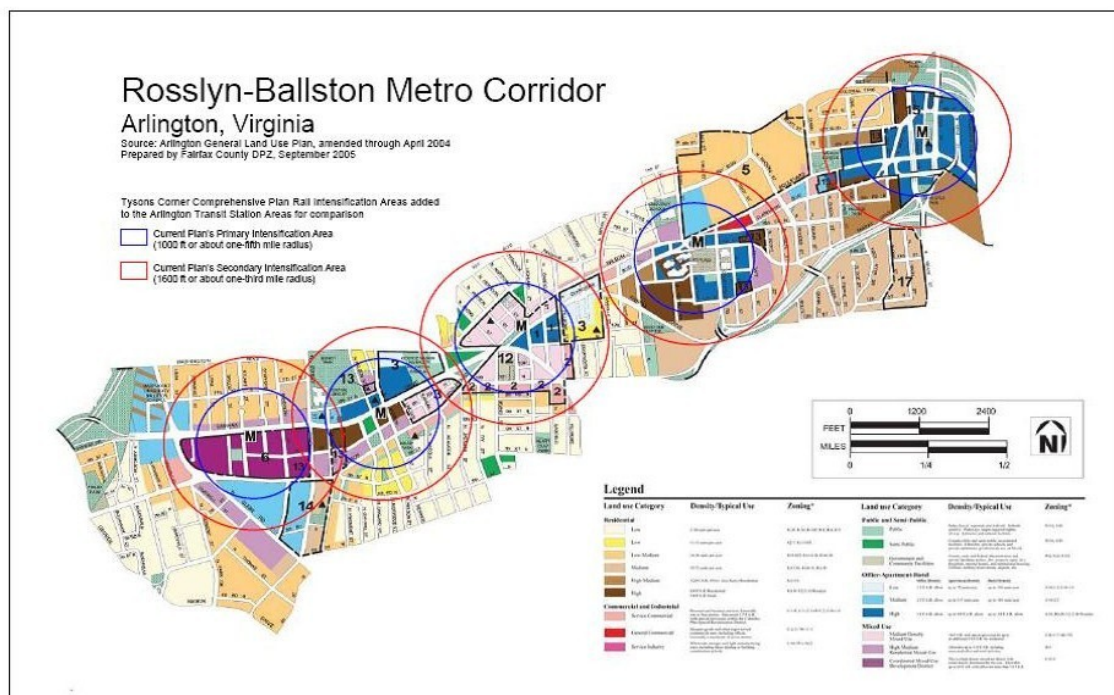


Figura 2 - Mapa Rosslyn-Ballston Metro Corridor - 2004 Fonte: Implementation Strategies for Successful Bus TOD Projects.

A reordenação ou reabilitação de bairros atualmente, em muitos casos, passa pela ordenação em torno ao transporte público e seus principais sistemas urbanos, como o exemplo recente em Paris, onde o projeto do bairro Masséna (Christian de Portzamparc)² inserido no contexto do “Paris Rive Gauche”, que há reabilitado uma antiga zona industrial.



A reabilitação de zonas urbanas degradadas como o caso de Masséna - Paris desenhada pelo arquitecto franco-marroquino Christian de Portzamparc, orientado entorno à biblioteca e à estação de metrô.

Figura 3 - Masséna - Paris: Reabilitação e ordenação territorial em torno ao T.P.

VALORES IMOBILIÁRIOS PROXIMOS A ESTAÇÕES DA RIT EM CURITIBA

Este estudo irá analisar um conjunto de estações, delimitando zonas bastante próximas às mesmas uma primeira a Zona A, distando um máximo de 150 metros caminhando desde a, ou bem as saídas, das estações e uma Zona B, distando dos 150 metros até os 300 metros da saída (ou das saídas). Quer dizer, zonas muito próximas, que se situam a uns 4 ou 5 minutos caminhando da estação.

Foram tomados valores dos imóveis no entorno das seguintes estações, cujas análises serão objeto oportuno neste trabalho.

² Christian de Portzamparc (5 de maio de 1944), arquiteto franco-marroquino - PRITZKER 1994 - responsável pelo Plano Parcial de Masséna -Paris, levado a cabo recentemente (1995-2005).

- Terminal Hauer
- Terminal Sítio Cercado
- Tubo Moyses Marcondes
- Tubo Sebastião Paraná
- Tubo Vital Brasil

Previamente à coleta de preços, se pretende conhecer os critérios de avaliação imobiliária em algumas fontes como:

a) Cadastro da Fazenda Municipal - verificar em que medidas a avaliação imobiliária e como critério geral é considerada para fins de tributação a existência de transporte público próximo ao imóvel.

b) Empresas de Avaliação - se ao valorar um imóvel consideram entre os diversos componentes que possam aportar significação ao preço, a proximidade aos sistemas de transporte.

Desde a SMF-PMC (*Secretaria Municipal de Finanças da Prefeitura Municipal de Curitiba*), pode-se verificar no conteúdo da Lei nº 1.503 de 12 de dezembro de 2006, que trata dos critérios de cálculo do valor dos imóveis do Município de Curitiba, para efeito de emissão cobrança do imposto imobiliário, que não existe nenhuma pontuação com respeito à proximidade ao T.P. como fator componente do valor do imóvel.

Sobre a avaliação, entrevistamos a agentes imobiliários, bem como a taxadores, e contamos com o trabalho de pesquisa realizado por BRAIN CONSULT para ADEMI-PR ³ para obter informações.

O desenvolvimento da pesquisa sobre a variável, hipótese que supõe como uma das influenciadas pela proximidade das paradas dos sistemas massivos de transporte público, está apoiada em valores catalogados de publicações específicas e refletem preços obtidos por meio de ofertas no portal da internet, dedicado a transações imobiliárias, de imóveis novos e usados - "*classificadosgazetadopovo*" para Curitiba.

³ "PERFIL IMOBILIÁRIO - CURITIBA 2009", realizado por uma empresa de consultoria imobiliária (BRAIN CONSULT), contratada pela ADEMI (Associação dos Dirigentes do Mercado Imobiliário de Curitiba) e que foi promovido pelo portal de anúncios classificados da Gazeta do Povo.

Estudos na Estação Tubo Moyses Marcondes

Para as residências da zona da estação tubo Moyses Marcondes, no total de 15 na amostra, os resultados apontaram um diferencial de 3,96% entre as ofertas imobiliárias da zona A (7 ofertas com preço médio de 3.044 R\$/m²), com respeito à zona B (8 ofertas e preço de 2.928 R\$/m²), para valores obtidos em janeiro de 2010.

Estudos no Terminal Hauer

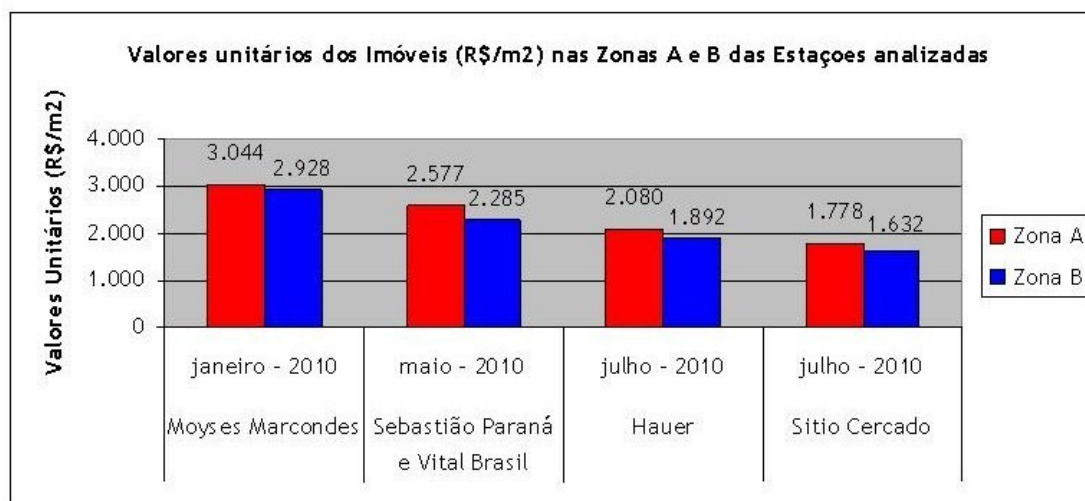
Para as residências da zona do Terminal Hauer, no total de 25 na amostra, os resultados apontaram um diferencial de 9,94% entre as ofertas imobiliárias da zona A (13 ofertas com preço médio de 2.080 R\$/m²), com respeito à zona B (12 ofertas e preço de 1.892 R\$/m²), para valores obtidos em julho de 2010.

Estudos no Terminal Sítio Cercado

Para as residências da zona do Terminal Sítio Cercado, no total de 17 na amostra, os resultados apontaram um diferencial de 8,95% entre as ofertas imobiliárias da zona A (5 ofertas com preço médio de 1.778 R\$/m²), com respeito à zona B (12 ofertas e preço de 1.632 R\$/m²), para valores obtidos em julho de 2010.

Estudos nas Estações Tubos Sebastião Paraná e Vital Brasil

Para as residências da zona das estações tubo Vital Brasil e Sebastião Paraná, no total de 23 na amostra, os resultados apontaram um diferencial de 12,78% entre as ofertas imobiliárias da zona A (5 ofertas na parada de Vital Brasil e 6 na parada de Sebastião Paraná, totalizando 11 ofertas com preço médio de 2.577 R\$/m²), com respeito à zona B (12 ofertas e preço de 2.285 R\$/m²), para valores obtidos em maio de 2010.



Parada - Estação	Época	Zona A (R\$/m ²)	Zona B (R\$/m ²)	A/B
Moyses Marcondes	janeiro - 2010	3.044	2.928	3,96%
Sebastião Paraná e Vital Brasil	maio - 2010	2.577	2.285	12,78%
Hauer	julho - 2010	2.080	1.892	9,94%
Sítio Cercado	julho - 2010	1.778	1.632	8,95%

Figura 4 - Tabela resumo dos preços unitários em diversas imediações de paradas do T.P. nas zonas A e B para Curitiba (R\$/m²).

Respeito aos valores imobiliários, as zonas estudadas, apresentam diferentes comportamentos com relação aos valores e ofertas imobiliárias. Pode-se notar uma relação dos preços proporcionais à renda das pessoas, ou seja, o ambiente está configurado de maneira bastante homogênea; Significa que existe pouca diversidade.

Sobre os mapas do valor imobiliário e renda há que destacar que enquanto o mapa de rendas é um mapa de status que ilustra bem as dimensões urbanísticas da morfologia social, o de preços das residências, representa a imagem coletiva desse mapa de status que têm os próprios cidadãos, uma imagem bem instalada na memória operativa das pessoas (ROCH 2008).⁴

A figura 5 sintetiza o mapa dos preços para as residências nas épocas que foram cotados e mostra a relação existente entre os imóveis das zonas A (localizadas a menos de 150 metros das estações da RIT) e B (localizadas entre 150 e 300 metros das estações da RIT) que variam desde 3,96% para o caso de *Moyses Marcondes* e alcança aos 12,78% em o que são as duas zonas A (A1 e A2) e o âmbito B neste caso comum a ambas estações de (*Sebastião Paraná e Vital Brasil*) da RIT em Curitiba.

⁴ ROCH, F. (2008) La deriva patológica del espacio social en el modelo inmobiliario neoliberal madrileño. - na interpretação dos mapas de distribuição de preços da residência e renda na cidade de Madrid, modelo que se pode estender ao ideário de Curitiba.

Nos mapas, podemos perceber a linearidade quase existente em cada um dos gráficos de preços para cada zona, o que reafirma a homogeneidade da população nas vizinhanças de cada uma das respectivas paradas ou estações da RIT.

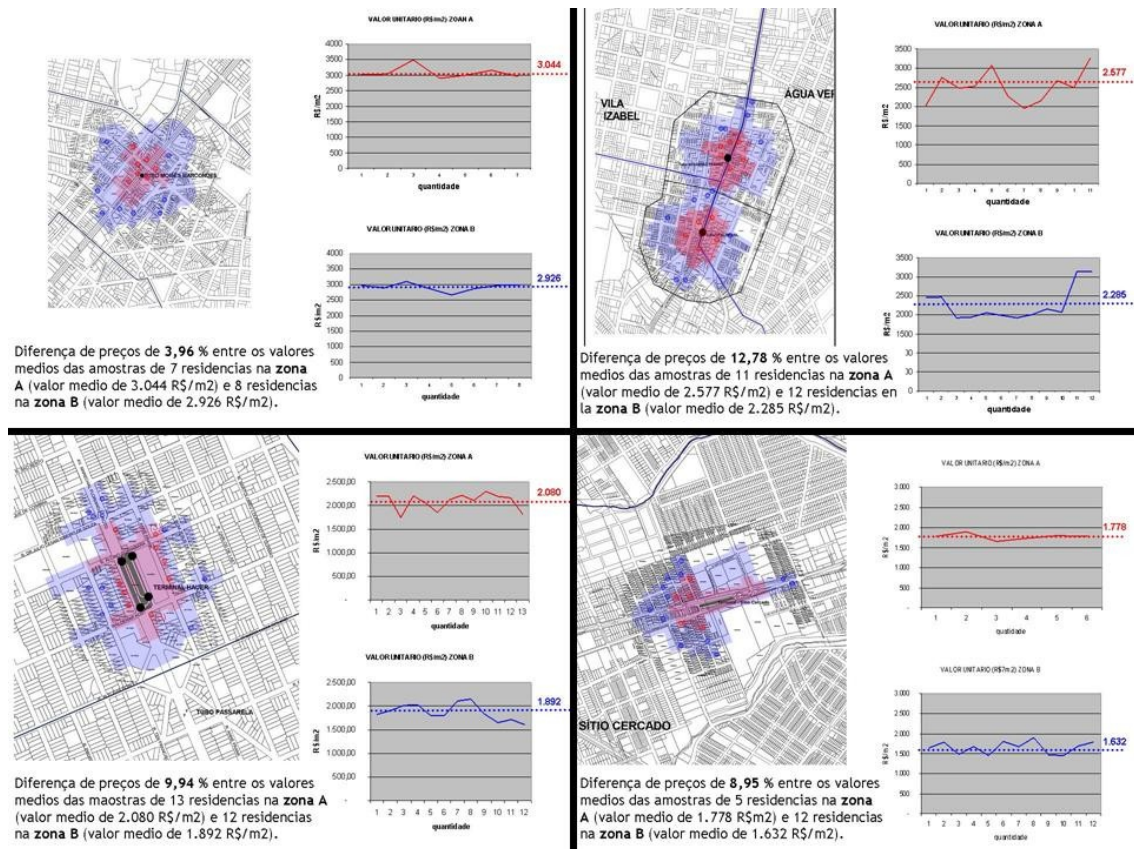


Figura 5 - Mapa síntese da localização dos imóveis nas proximidades de estações da RIT, com seus respectivos valores unitários e médios para a zona A e B.

ANALISE COM RESPEITO AO CONCEITO TOD


Esta análise pretende comprovar se o conceito TOD (*Transit Oriented Development*), atualmente difundido em varias municipalidades, e que parece produzir efeitos positivos com relação à potenciação da dinâmica urbana, uma vez que compatibiliza no planejamento urbano uso de solo e transporte público.

Inicialmente, se pode verificar que embora existam autores como PIGGOTT (2005), CERVERO (2005) e CHANDRA (2005) que consideram Curitiba como adotando o conceito⁵, isso não é algo considerado por todos.

⁵ Op.Cit. MONTEIRO, PRISCILA ZANON (2009) - Os Limites do Planejamento Urbano: Estudo de Caso dos Eixos Estruturais Norte e Sul de Curitiba - Tese de Máster - PPGTU- PUC-PR

O estudo há comprovado sim, que o transporte público de massa é um indutor de desenvolvimento e um motor das dinâmicas territoriais e que por suposto, no caso da RIT, os efeitos do ordenamento territorial no núcleo da metrópole (Curitiba), produziram com o passar do tempo, uma consonância em outros municípios, igualmente servidos pela rede de transporte (RIT) como é o caso de Colombo⁶.

Convém ressaltar, que mesmo em Curitiba, os instrumentos adotados para a valoração dos imóveis para fins de tributação⁷, não aportam na sua composição, nenhum indicador pela eventual proximidade à estações de transporte público nem mesmo aos eixos estruturais do sistema da RIT.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA
PARTE INTEGRANTE DO DECRETO N.º 1.503/2006
ANEXO

PLANILHA 01

SMF - FRI - PLANILHA DE CLASSIFICAÇÃO		PROCESSO N.º
UNIDADES ISOLADAS E CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS		
COM ATÉ 03 PAVIMENTOS		
CONDOMÍNIO: _____		INDICAÇÃO FISCAL: _____
ENDEREÇO: _____		BARRIO: _____
		Inscrição Imobiliária: _____

IMPLANT. ACABAMENTO	REVESTIMENTO DE PAREDES		REVESTIMENTO DE PISOS		REVESTIMENTO DE TETOS		ESQUADRIAS			INSTALAÇÕES HIGIENIZADORAS SANITÁRIAS		COBERTURA	
	FACHADA	INTERNO		INTERNO		INTERNO		PORTAS	JANELAS	FERRAGENS	Sanitário (Cabo e Bacia)		
		Grupo São. Cív. Sanitários	Cozimento Área de Serviço Lavabos	Grupo São. Cív. Sanitários	Cozimento Área de Serviço Lavabos	Grupo São. Cív. Sanitários	Cozimento Área de Serviço Lavabos				Portas e Janelas sanitárias		Outros
A B C	() Paredes () Paredes Coloridas () Cerdas	() Paredes () Paredes Coloridas () Azulejo () Azulejo em Linha Corrida	() Porcelanato () Porcelanato () Cerâmica () Cerâmica () Cerâmica () Cerâmica	() Porcelanato () Porcelanato () Cerâmica () Cerâmica () Cerâmica () Cerâmica	() Gesso () Gesso () Gesso () Gesso () Gesso () Gesso	() Gesso () Gesso () Gesso () Gesso () Gesso () Gesso	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Telha () Telha () Telha () Telha () Telha () Telha
	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa
	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa	() Placa () Placa () Placa () Placa () Placa () Placa

CURITIBA, DE _____ DE _____ DE 20__

Figura 5 - Planilha 01 - Anexo ao decreto nº 1.503/2006 e os itens considerados para valor imobiliário para fins de tributação - SMF-PMC.

Igualmente, estudos de mercado imobiliário recentemente realizados, estabelecem como critérios para valoração das novas promoções, uma lista de 28 atributos que têm influencia direta no seu valor, (1.Garagem, 2. Dormitórios,

⁶ O Plano Diretor de Colombo, - Lei nº 875 de 16 de fevereiro de 2004, criou zonas de uso diversificado (ZUDs), sendo a ZUD 4, uma zona especial que potencia o transporte público em eixos próprios e admite parâmetros construtivos e de uso diferenciados.

⁷ DECRETO N.º 1.503 - Regulamenta a "Lei Complementar n.º 40/2001", estabelecendo os critérios de cálculo do valor dos imóveis de Curitiba, para efeito de cobrança dos impostos imobiliários.

3. Banheiros, 4. Lavabo, 5. Sacada, 6. Aquecimento Piso, 7. Churrasqueira, 8. Aquecimento Churrasqueira, 9. Lareira, 10. Aquecimento, Lareira, 11. Aquecimento Água, 12. Núm. Elevadores, 13. Bosque, 14. Lan House, 15. Salão de Jogos, 16. Espaço Gourmet, 17. Aquecimento Salão Festas, 18. Piscina, 19. Piscina Aquecida, 20. Sauna, 21. Aquecimento, 22. Quadra, 23. Pista para caminhada, 24. Brinquedoteca, 25. Playground, 26. Fitness Center, 27. SPA, 28. Medidor de Gás individualizado) sem sequer considerar o transporte público.

CONCLUSÕES

A cidade sorriso converteu-se na "capital do MERCOSUL", depois de haver sido a "Capital Ecológica" e a "Capital Social" já tem ao redor dois milhões de habitantes e cerca de três milhões na região metropolitana.

Os indicadores demonstram que desde os anos 70s até agora, muitas coisas modificaram. No âmbito físico, as estruturas urbanas e metropolitanas de transporte, em particular, foram as que receberam maiores incrementos. O aeroporto, foi modernizado e internacionalizado, com vôos aos países do MERCOSUL, e em algumas épocas houve vôos para outros países. O trecho de passo da BR 116 por Curitiba foi substituído por um contorno viário e este, agora passou por uma remodelação, embora mantendo a característica de uma rodovia (perdeu-se a oportunidade de fazer transposições com trincheiras ou bem viadutos e a remodelação a características realmente urbanas) em cujos bordos se apreciava, igual que o ocorrido no passado, o surgimento de novas indústrias e a aparição de "favelas", que devido à proximidade ao viário, foram paulatinas e gradualmente estabelecendo-se.

No âmbito formal, assistimos a uma grande ampliação de solo urbano e urbanizado, que, todavia ha produzido uma maior segregação social a ao longo do eixo oeste da cidade, onde os ônibus que circulam nas "canaletas expressas", levam como passageiros a gente que nada mais são que empregadas domésticas dos que ali vivem ou trabalhadores do setor terciário central, que vêm de todas as periferias. O aumento da pobreza e da criminalidade nas áreas periféricas da cidade já é quase incontrolável.

O transporte público da cidade é gerenciado pela URBS, que ademais da gerencia do transporte, administra e gerencia também a cobrança do estacionamento

de veículos em áreas delimitadas, denominado EstaR (*Estacionamento Regulamentado*) e o trânsito, através da DIRETRAN, entre outras funções. A configuração desta empresa é uma autarquia mista, composta por pessoal técnico próprio, que se encarrega da formulação das planilhas de custo e do rateio dos ingressos provenientes das tarifas, uma vez que o sistema é totalmente integrado desde o ponto de vista físico e a fiscalização das linhas dos ônibus (horários, tempo de percurso, etc.) operadas pelas empresas de transporte, que são concessionárias⁸ da URBS.

A integração do sistema proporciona que com uma tarifa simples, a gente possa deslocar-se desde um ponto a outro, com uma tarifa única, podendo fazer mudança de veículo em estações (terminais ou "tubos"). Isto faz com que quase dois milhões de usuários diários se sirvam do transporte público.

O estudo, há posto à luz, o fato de que junto às paradas da RIT, existe uma dinâmica territorial, influenciada pelo efeito da existência destas paradas, sendo notado no âmbito comercial e por uma valorização imobiliária em direção a estes pontos.

Quer dizer que estes pontos da rede de transporte, podem ser considerados como atrativos e concentradores de atividades econômicas e de localização dos imóveis mais valorizados nas suas proximidades imediatas.

Desde estas conclusões, tais influências, deveriam ser mais bem aproveitadas pela cidade, sendo ainda facilitada a ocupação mais adensada e mesclada - seria a potenciação dos 3D (Densidade, Diversidade e Desenho⁹) nas vizinhanças das paradas, bem como pela taxaçaõ diferenciada tendo em vista o maior valor efetivo destes pontos, de maneira a repercutir na cobrança dos impostos imobiliários e subseqüentes possibilidades de financiamentos entre novas zonas urbanizadas e a Rede de Transporte Público e vice-versa.

Para tanto, haveria que reconhecer os dois maiores implicados (a prefeitura municipal e o mercado imobiliário - a través de ADEMI) potenciação existente pelo

⁸ Após a Licitação do Transporte Público 2009-2010, pois até então a concessionárias de serviços de transporte coletivo era a própria URBS e as empresas (28 no total) eram permissionárias. Este novo modelo adjudicado na licitação transformou o instrumento regulador em um contrato de concessão.

⁹ SESKIN e CERVERO, 1996, faz referências aos 3D como sendo as principais variáveis a serem incrementadas e desenvolvidas para obter melhor integração entre uso de solo e transporte público.

transporte público no momento da promoção imobiliária. Quer dizer, a flexibilização de potencialidades e usos do solo e sua respectiva valorização por este fato.

Com isso, poderiam ser criadas políticas de melhorias na qualidade do transporte, que bem seriam financiadas com a elevação da receita pelo incremento dos valores dos preços-base para a cobrança dos impostos imobiliários, além de eventual aumento da alíquota para estas zonas, produzindo com isto, um novo atrativo aos vizinhos, visto que em estudos precedentes¹⁰ parecem não utilizar tanto o transporte público que passa em frente de suas residências e sim veículo privado.

Assim sendo, nos somamos aos autores que não consideram Curitiba, como adotando o conceito TOD, uma vez que se por um lado os eixos estruturais e as conectoras que tem taxas e potenciais construtivos bastante elevados e usos igualmente diversificados, por outro lado, não promovem a mescla de tipologia habitacional em termos de densidade e custos - vimos que os preços imobiliários e as rendas são bastante homogêneas em todas as estações que analisamos, embora heterogêneas entre si - e tão pouco organiza o crescimento a nível regional, de maneira compacta e sustentável para a mobilidade, pois sendo linear e integrado e uma vez que o custo do solo diminui à medida que nos afastamos do núcleo, não existe compacidade na estrutura urbana e sim a dispersão.

Com a execução de uma linha de metro, poderia aproveitar-se do fato para implementar políticas TOD, criando novas potencialidades executivas em áreas não servidas atualmente por transporte de massa e fazer valer a maior valorização imobiliária como forma de financiamento das caras infra-estruturas de uma obra desta envergadura.

Dever-se-ia ainda aprovar um projeto de criação de alíquota diferenciada (maior no caso) para estas áreas próximas às novas centralidades das futuras paradas do metro, além de uma ampla discussão com a sociedade e sobre tudo com “experts” - leia-se IAB, CREA, IEP, CAU, etc. - sobre alternativas, trajeto, etc.

¹⁰ GHIDINI R. Jr., 2009 - Aprendiendo una lección de Curitiba. Efectos perversos de una política orientada al transporte público y al medio ambiente. DuyOT - Cuadernos de Investigación Urbanística - Ci[ur] 67 - Simposio de la Serena 2009 [3/6]. Desarrollo, ciudad y sostenibilidad. Em: http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/publicaciones/ciur67_15.html

ENTREVISTAS REALIZADAS DURANTE OS TRABALHOS:

- URBS - Urbanização de Curitiba S.A. - D. ^a. Anive Alcântara Soares - Assessoria de Comunicação - 08.07.2008.
- COMEC - Coordenadoria Metropolitana de Curitiba - D. Alcidino Bitencour Pereira - Presidente e Joel Ramalho Jr. - Diretor de Transportes Metropolitanos - 16.07.2008.
- IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - Eng. Cléver Ubiratan Teixeira de Almeida - Presidente e Arquiteto Ricardo Antonio de Almeida Bindo - Supervisor de Planejamento 17.07.2008.
- SETRANSP - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Curitiba e RMC - D. Ayrton Ferreira do Amaral Filho - Diretor Executivo - 17.04.2009.
- PPGTU-PUC/PR - Dr. Fábio Duarte - 27.04.2009.
- SMF-PMC - Eng. Sedenir Gomes - Secretaria Municipal da Fazenda - Tributação Imobiliária. 27.04.2009.

BIBLIOGRAFIA

- CADERNOS METRÓPOLE - Desigualdade e governança nº 14, 2005 - A questão metropolitana - Observatório das Metrôpoles - PUC-SP - EDUC.
- CAPEL H., 2005 - La Morfología de las Ciudades. II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios - Ediciones de Serbal - Barcelona
- CAROTI, LUCIANO, 1973 - Pendolarità : Implicazioni Sociali e Pianificazione dei Trasporti - Tipografia Editrice Pisana
- CERVERO, ROBERT, 1998 - The Transit Metropolis: A Global Inquiry - Island Press
- CERVERO, R. y DUNCAN, M., 2002 - Benefits of proximity to rail on housing markets: experiences in Santa Clara County Journal of Public Transportation, 5(1): 1-18.
- CHARLES WORTH E., 2005 - City edge: Cases Studies in Contemporary Urbanism at TANIGUCHI, C. - Curitiba and sustainability - Elscvier.
- CHEN, H; RUFOLLO, A; DUEKER, K., 1998 - Measuring the Impact of Light Rail Systems on Single-Family Home Values - A Hedonic Approach with Geographic Information System Application, Transportation Research Record 1617, Paper No. 98.

- DANIELS P.W. Y WANNES A.M., 2007 - Movement in the cities - Spatial perspectives on urban transport and travel - Routledge.
- DANIELS, P. W., 2007 - Movement In Cities: Spatial Perspectives on Urban Transport and Travel - Routledge
- DUARTE, FÁBIO, 2006 - Redes de Mobilidade Urbana - Curitiba - Revista dos Transportes Públicos Nº111 - ANTP - São Paulo.
- FENIANOS, E. E. (1998) - O Urbanauta: Manual de Sobrevivência na Selva Urbana - Univer -Cidade - Curitiba.
- FITCH, LYLE C., 1964 - Urban Transportation and Public Policy - Chandler
- GARCÍA ALCOLEA, RAFAEL, 1996 - Manual para la Evaluación de Inversiones de Transporte en las Ciudades - Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones
- GARREAU, J., 1991 - Edge City. Life on the New Frontier. Anchor.
- GHIDINI, R. Jr., 2009 - Aprendiendo una lección de Curitiba. Efectos perversos de una política orientada al transporte público y al medio ambiente. DUyOT - Cuadernos de Investigación Urbanística - Ci[ur] 67 - Simposio de la Serena 2009 [3/6]. Desarrollo, ciudad y sostenibilidad.
- GIFFORD, JONATHAN L., 2003 - Flexible Urban Transportation - Elsevier Science
- GNOATO, SALVADOR, 2005 - Curitiba do Amanhã - 40 Anos Depois (1965-2005), Grupo de Pesquisa: Teoría e Historia e Arquitetura e Urbanismo da PUC-PR.
- GOTTDIENER, M., 1997 - A Produção Social do Espaço Urbano - Edusp
- GUTIÉRREZ, J. y GARCÍA-PALOMARES, J.C, 2008 - Distance-measure impacts on the calculation of transport areas using GIS. - Environment and Planning B: Planning and Design 2008, volume 35, pages 480-503
- GUTIÉRREZ, J., CARDOZO, O.D. y GARCÍA-PALOMARES, J.C., 2005 - Transit Ridership Forecasting at Stations Level: An alternative approach based on regression models, distance decay functions and GIS Tools.
- HARVEY, D. (1989) - The Condition of Postmodernity. - Blackwell.
- HOEL, LESTER A., 1968 - Urban Rapid Transit Concepts and Evaluation - Transportation Research Institute
- ILICH, I. D., 1974 - Energy and Equity - Calder & Boyards - London.
- JARDIM, SILVIO TEIXEIRA, 2006 - A Imagem Digital de Curitiba - Publicação do Ciberpesquisa - Centro de Estudos Pesquisas em Cibercultura Editor: André Lemos Editor Assistente: Cláudio Manoel
- KRUCKEMEYER K.E., 2006 Capturing Imaginations: The importance of Style in Public Transportation Decisions Making en el Primero Congreso Internacional sobre el Desarrollo Humanos - Madrid

- LEFEBVRE H., 1983 - La Revolución Urbana - Alianza
- LEFEBVRE H., 2000 - The Production of Space - Blackwell.
- MEJÍA, L. y VASSALLO, J. M., 2007 - Estrategias para utilizar los Beneficios Generados por las Infraestructuras como medio para su Financiación
- MENDONÇA, F., 2002 - Aspectos da Problemática Ambiental Urbana da Cidade de Curitiba e o Mito da "Capital Ecológica". Geosp - Espaço e Tempo, São Paulo.
- MOURA, R. e FIRKOWSKI, O. L. de F., 2009 - Dinâmicas Intrametropolitanas e Produção do Espaço na Região Metropolitana de Curitiba - Observatório das Metrôpoles - Letra Capital.
- OLIVEIRA de ANDRADE, M. y ALVES MAIA, M. L., 2005 - Aplicação do Modelo dos Preços Hedônicos para avaliação da influência da Acessibilidade ao Transporte Público sobre o preço da terra urbana - Universidade Federal de Pernambuco - CTG - Centro de Tecnologia e Geociências - Recife
- OLIVEIRA, ONALDO P. de, 1965 - Plano Preliminar Urbanístico para Curitiba - Boletim Instituto de Engenharia do Paraná
- PEREIRA, GISLENE, 2004 - Novas Perspectivas para a Gestão das Cidades: Estatuto da Cidade e Mercado Imobiliário - Desenvolvimento e Meio Ambiente - Editora da UFPR - Curitiba.
- PEREIRA, M. R. M., 1996 - Semeando iras rumo ao progresso: ordenamento jurídico e econômico da sociedade paranaense, 1829-1889 - UFPR - Curitiba.
- PFAFFENBICHLER, P., 2008 MARS - Metropolitan Activity Relocation Simulator: A Systems Dynamics based Land Use and Transport Interaction Model - Taschenbuch.
- POZUETA ECHEVARRI, JULIO, 2000 - Movilidad Y Planeamiento Sostenible: Hacia Una Consideración Inteligente del Transporte y la Movilidad en el Planeamiento y en el Diseño Urbano - Universidad Politécnica, E.T.S. Arquitectura
- POZUETA, ECHEVARRI, JULIO, 2005 - Situación y perspectivas de la movilidad en las ciudades. Visión general y el caso de Madrid - Ciur - Instituto Juan De Herrera (Nº 45)
- POZUETA, ECHEVARRI, JULIO et al, 2009 - La ciudad paseable - Madrid - CEDEX
- PUTMAN, STEPHEN H., 2007 - Integrated Urban Models : Policy Analysis Of Transportation And Land Use - Routledge
- QUEIROZ RIBEIRO, L. C. de (Coord.), 2006 - Como Andam as Metrôpolis - Região Metropolitana de Curitiba - (Observatório das Metrôpoles) IPARDES.
- QUEIROZ RIBEIRO, L. C. de, 1986 - Notas Sobre a Renda Imobiliária - Cadernos IPPUR/UFRJ.
- RAMÓN, FERNANDO, 1970 - La ideología Urbanística - Madrid.

- RECK, G. y MARCHEZETTI, A.C. - 2004 - Planeación y Gestión del Sistema de Transporte Público de Curitiba, Brasil - Asociación Española de la Carretera Revista Carretera nº 133 (mayo/junio).
- RICHARDS, BRIAN, 1990 -Transport In Cities - Architecture Design And Technology
- SANTOS, M., 1994 - A Urbanização Brasileira - Hucitec.
- SESKIN Y CERVERO, 1996 - Transit and Urban form. Washington DC: Federal
- VILLAÇA, F., 1998 - Espaço Intra-Urbano No Brasil - Studio Nobel.
- WILHEIM, J., 1990 - Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, 1965 - Serete - São Paulo.
- WINGO, L., 1972 - Transporte Y Suelo Urbano - Oikos-Tau