

## **A importância do Planejamento Urbano para garantia da qualidade de vida no espaço construído: um estudo de caso em Curitiba/PR**

**The importance of Urban Planning to guarantee the quality of life in the built space: a case study in Curitiba/PR**

PEREIRA, Tatiane Fernandes Matias<sup>1</sup>  
SANTOS, Bruno Henrique Tadeu Silva<sup>2</sup>  
AMORIM, Deisiane Cristina Tavares<sup>3</sup>  
DE CASTRO, Diego<sup>4</sup>

### **RESUMO**

Atualmente é evidente a constante e crescente preocupação com o desenvolvimento e organização de uma cidade, aliados a garantir a qualidade de vida de seus habitantes. Ainda, buscando minimizar e/ou controlar certos problemas que surgem com o crescimento dos centros urbanos. Neste sentido, este estudo busca compreender e conhecer sobre o planejamento da cidade de Curitiba/PR, que apresenta um reconhecido planejamento urbano, possui diversos avanços com relação a indicadores sociais, econômicos e ambientais. Portanto, a partir de revisões bibliográficas, busca-se compreender o Planejamento Urbano de Curitiba/PR, a fim de realçar como o plano diretor, que preze pela qualidade de vida da cidade, torna o cotidiano mais acessível, com melhores condições urbanas e perspectivas de bons desenvolvimentos.

**Palavras- chave:** Planejamento urbano; Curitiba; Educação Ambiental; Cidade.

### **ABSTRACT**

Currently, the constant and growing concern with the development and organization of a city is evident, allied to guarantee the quality of life of its inhabitants. Still, seeking to minimize and/or control certain problems that arise with the growth of urban centers. In this sense, this study seeks to understand and know about the planning of the city of Curitiba/PR, which presents a recognized urban planning, has several advances in relation to the social, economic and environmental indicators. Therefore, based on bibliographic reviews, we seek to understand the Urban Planning of Curitiba/PR, in order to highlight how the master plan, which

---

<sup>1</sup> Professora no curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Santa Rita (UNIFASAR). Mestrado em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal de Viçosa (UFV). E-mail: [tatiane.pereira@fasar.com.br](mailto:tatiane.pereira@fasar.com.br)

<sup>2</sup> Graduando em Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Santa Rita (UNIFASAR), E-mail: [bruno-henrique150@hotmail.com](mailto:bruno-henrique150@hotmail.com)

<sup>3</sup> Graduando em Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Santa Rita (UNIFASAR). E-mail: [deisi.t.amorim@gmail.com](mailto:deisi.t.amorim@gmail.com)

<sup>4</sup> Graduando em Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Santa Rita (UNIFASAR). E-mail: [dcastro9610@gmail.com](mailto:dcastro9610@gmail.com)

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

values the quality of life in the city, makes everyday life more accessible, with better urban conditions and prospects. of good developments.

**Keywords:** Urban planning; Curitiba; Environmental education; City.

## 1. INTRODUÇÃO

Historicamente, os primeiros vilarejos do Brasil colônia, que já apresentavam uma tendência ao que se conhece por uma formação urbana, receberam dos colonizadores portugueses a cultura do não planejamento. Assim, cresceram de forma espontânea e sem diretrizes para o controle dos seus crescimentos.

A cidade que os portugueses construíram na América não é um produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma previdência, sempre este significativo abandono que exprime a palavra desleixo (DE HOLANDA, 1998, p.110).

É dessa tradição, pela falta de planejamento e políticas públicas, que a maioria dos brasileiros tiveram as mais precárias condições de vida. Algo que ainda no século XXI não é um fato extinto, mas que já se percebe ações na tentativa de mudança. Nesse sentido, depois de muita luta popular, em 2001 teve-se um grande passo na construção do direito à cidade para todos. A Constituição do Brasil passou a prever instrumentos que garantissem o desenvolvimento urbano, que buscassem a melhoria da qualidade de vida coletiva por meio de ações políticas, ambientais, sociais, entre outras.

No Brasil, a luta pela chamada "reforma urbana" nasceu do abismo que divide os espaços (às vezes contíguos!) reservados aos ricos e aos pobres em nossas cidades. Segundo Ermínia Maricato, o Movimento pela Reforma Urbana surgiu "de iniciativas de setores da igreja católica, como a CPT - Comissão Pastoral da Terra", que se dedicava à assessoria da luta dos trabalhadores no campo e passou, a partir de uma primeira reunião realizada no Rio de Janeiro, no final dos anos 1970, a promover encontros destinados a "auxiliar a construção de uma entidade que assessorasse os movimentos

urbanos" (MARICATO, 1997). As entidades e associações que se articularam desde então obtiveram, em meados de 2001, a aprovação de uma lei federal, o Estatuto da Cidade, capaz de municiar a reforma urbana em muitos de seus propósitos.

Aprovado após doze anos de tramitação, o Estatuto da Cidade (Lei Nº .257, de 10 de julho de 2001) oferece aos governos municipais e aos movimentos sociais um conjunto expressivo de instrumentos que, na prática, buscam materializar o "direito à cidade" (LEFEBVRE, 1969), definido na própria lei como "o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações". (BASSUL, 2002)

O Estatuto da Cidade demonstrou a necessidade de se pensar no crescimento e funcionamento das cidades, considerando as características de cada localidade. Ainda, assegurando um desenvolvimento democrático, que contasse com a participação da população nas decisões políticas, a maior interessada nos ambientes que moram, trabalham e socializam.

Um dos mais importantes instrumentos previstos no Estatuto é o Plano Diretor. Ele assegura o processo de planejamento urbano que, de fato, melhora vários aspectos das cidades e com isso, a qualidade de vida das pessoas. "O Plano Diretor é o complexo de normas legais e diretrizes técnicas para o desenvolvimento global, constante do Município, sob os aspectos físico, social, econômico e administrativo, desejado pela comunidade local" (MEIRELLES, 1996, p.42). Ele garante também, a realização de procedimentos de planejamento, organização e diagnósticos urbanos a fim de reestruturá-los. Sendo assegurados assim, os princípios da sustentabilidade urbana.

(...) o conceito de Plano Diretor: "é o instrumento técnico legal definidor dos objetivos de cada Municipalidade e por isso mesmo com supremacia sobre os outros, para orientar toda atividade da Administração e dos Administrados nas realizações públicas e particulares que interessem ou afetem a coletividade". E mais, "na fixação dos objetivos e na orientação do desenvolvimento do Município é a lei suprema e geral que estabelece as prioridades nas realizações do governo local, conduz e ordena o crescimento da cidade, disciplina e controla as atividades urbanísticas em benefício do bem estar social (MEIRELLES, 1996)" (DE BRITO, 2017, p.04).

Assim, com a instituição do plano diretor, surge uma constante e crescente tarefa em se preocupar com o desenvolvimento da cidade, juntamente com a compreensão crítica dos processos de produção social. O que com o tempo passou a demonstrar a importância da gestão para uma boa organização do meio urbano. Tal gestão e organização precisavam apontar soluções para tratamento das questões sociais, econômicas e ambientais.

A partir de então, as administrações públicas brasileiras passaram a entender, ainda que algumas somente pela obrigatoriedade, a importância do planejamento urbano. Em alguns casos, instrumentos da política pública foram aplicados e, ao alcançarem resultados positivos, foram incentivando e demonstrando experiências para serem replicadas em outras cidades, como é o caso da cidade de Curitiba - PR, que será um caso debatido neste artigo.

O objetivo deste estudo, portanto, é analisar alguns aspectos do planejamento urbano da cidade em questão, considerando seu desenvolvimento urbano sob uma perspectiva social, econômica e ambiental. Assim, busca-se compreender como o planejamento urbano dessa cidade contribuiu para o desenvolvimento do município e o porquê o mesmo foi considerado como um caso bem sucedido, em alguns aspectos.

O estudo se deu a partir da pesquisa e sistematização de dados da revisão bibliográfica. Buscou-se analisar aspectos importantes do planejamento de Curitiba, considerando as suas potencialidades e fragilidades apontadas em estudos, desde o seu surgimento até os dias atuais. A importância do estudo é pela busca do entendimento de como foi elaborado o planejamento da capital paranaense. Assim, demonstrar que o planejamento urbano, quando busca por um desenvolvimento sustentável, é eficaz para se organizar uma cidade.

## **2. DEFINIÇÕES A RESPEITO DO PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL**

O conceito de desenvolvimento sustentável propõe uma harmonização entre o socioeconômico e a conservação do meio ambiente. Tal pensamento enfatiza a preservação dos ecossistemas naturais e na diversidade genética, para a posterior utilização racional da população urbana (FRANCO, 2001, p.25). “O Desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade das gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades.” (CMMAD, 1988, p.46).

Mas é bom lembrar que tal desenvolvimento não se restringe apenas a salvar o meio ambiente, mas sim, propõe internalizar estratégias para agregar recursos e permitir o crescimento econômico e social (BARTER e RUSSELL, 2012) referindo-se também a uma série de práticas com foco em aprimorar a qualidade de vida humana. Assim, deve-se reparar que a utilização desse conceito se relaciona com o fato de que a sobrevivência humana não pode ser terceirizada, ou seja, essas estratégias devem vir da própria humanidade.

O desenvolvimento sustentável pode ser conceituado como uma estratégia utilizada em longo prazo para melhorar a qualidade de vida (bem-estar) da sociedade. Essa estratégia deve integrar aspectos ambientais, sociais e econômicos, em especial considerando as limitações ambientais, devido ao acesso aos recursos naturais de forma contínua e perpétua. O conceito de estratégias, ou seja, o ato de gerenciar, é elaborado com base nos resultados das avaliações da sustentabilidade, e tem como foco os aspectos negativos, recuperando ou normalizando até o ponto em que o processo evolutivo do sistema ocorra normalmente (FEIL e SCHREIBER, 2017, p.10).

Dessa forma, a preocupação com a qualidade de um sistema no que diz respeito à integração entre ambiental e humano é denominada sustentabilidade ou desenvolvimento sustentável, que pode avaliar e ponderar sobre as propriedades e características de um determinado espaço, uma cidade, por exemplo. Essa avaliação é realizada por meio de índices ou indicadores que acompanham a evolução natural e resultam em informações quantitativas e qualitativas, como nível de poluição, ruídos,

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), número de empresas instaladas e mobilidade urbana, que possibilitam assim, estabelecer metas a serem alcançadas para o aperfeiçoamento e equilíbrio desse sistema. A harmonia entre os elementos que compõem um espaço, está diretamente relacionada à qualidade de vida dos cidadãos. O que se faz necessária a gestão e desenvolvimento das cidades com revisão de conceitos e fundamentos, incluindo a questão ambiental, econômica e social por meio do planejamento urbano (CANEPA, 2007). Essa articulação tende a minimizar as consequências adversas que costumam surgir ao longo do desenvolvimento das cidades, considerando a relação entre esses fatores (CABRAL; SOUZA, 2002).

Ainda, conforme o que é apresentado por Wheeler (2013), os pilares que norteiam a sustentabilidade são os três E 's: *Environment, Economy, Equity* (FIG. 01). Esses conceitos traduzidos do inglês, apontam assim, que o desenvolvimento sustentável deve prever os quesitos ambientais, quando se pensa no planejamento, considerando distribuição e função de cada espaço, assim como questões relacionadas à preservação do meio ambiente. Ainda, se as ações são econômicas, reduzindo gastos ou trazendo investimentos à cidade e por fim, se todas as classes sociais estão sendo beneficiadas com tal planejamento. A transformação do ambiente urbano só será uma mudança prospectiva se realizar a proteção do meio ambiente, garantindo a qualidade de vida. A qualidade de vida, por sua vez, garante a sustentabilidade econômica e prestação de serviços públicos de forma duradoura e contínua para a população (DIAS, 2005).

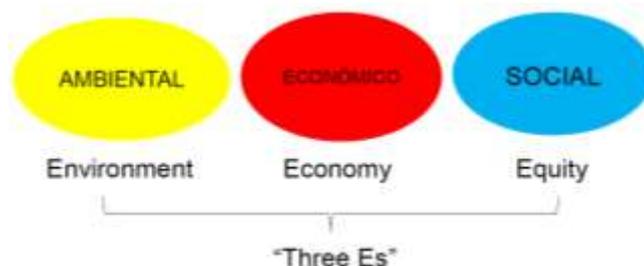


Figura 01. Pilares da sustentabilidade. Fonte: adaptado de WHEELER, 2013.

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

Dessa forma, considerando o conceito de desenvolvimento sustentável, o planejamento da cidade é um importante aliado para ordenar o seu crescimento, em razão do fato de poder considerar previamente, antes de qualquer ação, os aspectos ambientais, sociais e econômicos de cada um dos seus espaços. O planejamento torna-se aplicável a vários tipos e níveis da atividade humana, por meio de ações voltadas à tomada de decisões, a fim de auxiliar na resolução de objetivos específicos, como poluição, melhorias no trânsito e segurança e dentre outros aspectos. (ALMEIDA, 1999).

Portanto, o planejamento urbano tem se tornado uma área do conhecimento essencial para o bem-estar da sociedade atual, ele deve ser visto como uma gama de processos contendo definições e decisões. Ele é um mecanismo eficaz para o crescimento e organização de cidades. A visão de um planejamento urbano bem estruturado, possibilita criar novas soluções de urbanismo para cada local, respeitando suas especificidades e o que seria interessante considerar para o seu próprio desenvolvimento sustentável.

Portanto, é possível visualizar uma definição de desenvolvimento urbano sustentável de uma perspectiva social e econômica, desde que seja bem elaborada. Para ser alcançado, nota-se que ele depende do planejamento e de início, o reconhecimento de que os recursos naturais são finitos. O desenvolvimento urbano sustentável sugere, de fato, qualidade em vez de quantidade, com a redução do uso de matérias-primas e com o aumento da reutilização, valorizando a natureza. Tal procedimento também gera retorno prospectivo na economia local com a redução de custos, geração de renda e campo possível para novos investimentos.

Assim, sobre a qualidade de vida, pode-se afirmar que há uma relação direta com o meio ambiente e que para ocorrer o desenvolvimento social, é necessário total proteção ambiental. Dessa forma, a preocupação com o meio ambiente tem íntimas e diretas relações com as políticas urbanas e qualidade de vida de uma cidade e de seus respectivos habitantes.

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

A cidade de Curitiba, em estudo neste artigo, é um modelo de planejamento urbano com destaque em vários aspectos, principalmente considerando o desenvolvimento sustentável. Percebe-se que o início do seu planejamento, anterior até mesmo a aprovação do Estatuto da cidade, buscou interligar funções presentes na cidade e oferecer novas oportunidades e experiências aos seus habitantes, no uso do transporte, comércio e áreas de lazer, o que de certa forma atraiu o interesse de vários investidores para a cidade.

### **3. O CASO DE CURITIBA-PR**

Na década de 1940, Curitiba tinha aproximadamente 130 mil habitantes e o crescimento da economia na época, graças à produção do café, levou a novos investimentos. A diversificação de capitais promovidos pela cafeicultura causou um processo de transformação e estruturação urbana da cidade (IPEA, USP e IPPUC, 2002). Assim, entre os anos 1941 e 1943, foi elaborado pelo engenheiro francês Alfred Agache um plano de desenvolvimento urbano para a cidade de Curitiba.

A cultura técnica do planejamento em Curitiba ganhou força na década de 1940, com a apresentação do primeiro Plano de Desenvolvimento, elaborado por Alfred Agache, entre os anos de 1941 e 1943. O Plano Agache foi revisto a partir de 1958, com a criação do Departamento de Urbanismo e da Comissão de Planejamento de Curitiba, embrião do IPPUC, resultando no primeiro Plano Diretor, instituído em 1966. (CESTARO e CESTARO, 2021, s.p).

O Plano Diretor de Curitiba se fundamentava em transporte coletivo, sistema viário e uso do solo, buscando a integração estrutural e funcional da cidade, direcionando seu crescimento e desenvolvimento de forma linear e organizada. Ainda, em 1965 foi criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), com a finalidade de monitorar a execução do plano diretor do município. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, s.d).

O PPU foi um plano global cujo objetivo era uma total reordenação da cidade capaz de modernizá-la e prepará-la para o desenvolvimento econômico. Do conjunto dos seus procedimentos destacamos a construção discursiva a propósito dos chamados “eixos estruturais lineares” e sua localização. Os eixos estruturais foram concebidos e posteriormente implantados como linhas que combinam o tripé integrado: sistema viário, transporte de massa e uso do solo, de modo a viabilizar, segundo os urbanistas, o desenvolvimento ordenado da cidade (ver foto abaixo). Esses eixos são dois: o nordeste-sudoeste foi implantado primeiro, é o mais longo; o leste-oeste era, na sua origem, mais curto, sofreu uma interrupção quando encontrava a BR-116 (ambos estão destacados em cinza claro no Mapa 1, “Proposta de esquema viário” do PPU, reproduzido a seguir). (DE SOUZA, 2001, p.110)

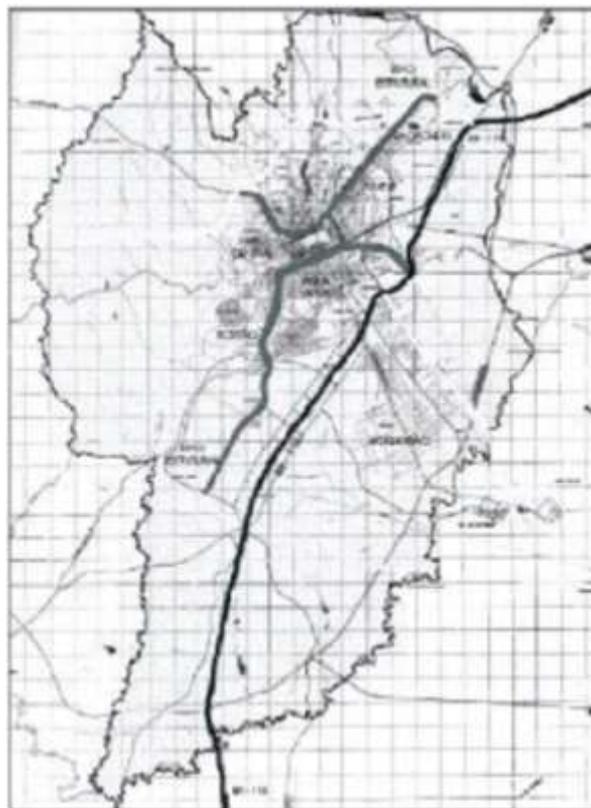


Figura 02. Mapa com esquema viário de Curitiba. Fonte: DE SOUZA, 2011, p.111.

Cabe ressaltar a importância do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC. Criado em 1965, com o objetivo de monitorar, detalhar, implementar e gerenciar a aplicação do então aprovado plano diretor da época, assumiu ao longo

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

dos anos a função estratégica no planejamento urbano da cidade (BICHUETI *et al.*, 2017).

Abaixo, na Tabela 01, foram agrupadas informações em forma de citações sobre o planejamento urbano de Curitiba, considerando que alguns autores destacam algumas potencialidades, mas outros demonstram certas fragilidades sob o mesmo aspecto, seja ambiental, social e/ou econômico.

**TABELA 01: TABELA COM ASPECTOS DO PLANEJAMENTO SUSTENTÁVEL DE CURITIBA-PR**

Aspectos em análise	Potencialidades	Fragilidades
<p>ORGANIZAÇÃO ESPACIAL/ AMBIENTAL</p> <p>(Transporte, Sistema Viário, Uso do Solo)</p>	<p>O planejamento urbano de Curitiba consolidou-se como exemplo de intervenção em grandes centros, articulando questões como espaço público, patrimônio histórico, transporte, meio ambiente e desenvolvimento urbano. Na perspectiva do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, o planejamento foi resultado de um processo técnico criativo, inovador e politicamente neutro, transformando Curitiba em uma cidade “humanizada”, com qualidades funcionais e estéticas indispensáveis ao desenvolvimento harmonioso e ordenado. (BENVENUTTI, 2014, p.03).</p> <p>A amplitude do transporte público é notória, sendo o investimento em infraestrutura e intervenções urbanas também muito bem reconhecidos. Além disso, Curitiba promove a integração entre as diversas funções e serviços urbanos, aproximando a residência do trabalho, dos equipamentos urbanos e sociais, do comércio, dos serviços e do lazer (BICHUETI <i>et al.</i>, 2017, p.11).</p> <p>Por meio da Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba - RIT, é permitido ao usuário a utilização de mais de uma linha de ônibus com o pagamento de apenas uma tarifa. O processo de integração ocorre em Terminais de Integração</p>	<p>Não é difícil perceber a forte influência de alguns princípios do urbanismo modernista no planejamento urbano de Curitiba. A divisão da cidade em zonas funcionais excludentes, a transformação de ruas em avenidas, a hierarquização do sistema viário, a construção da cidade como todo orgânico a ser equilibrado e a consequente classificação da população segundo “necessidades” identificadas pela razão técnica inspirada num conceito de homem universal, são procedimentos típicos do urbanismo modernista adotados pelos planejadores da capital paranaense. Também é característico do traço modernista a aposta no planejamento global como empreendimento capaz de superar as contradições sociais a partir tão-somente da redefinição do espaço. (DE SOUZA, 2001, p.108)</p> <p>Duas décadas depois, o sistema começou a dar sinais de saturação que se tornaram mais visíveis no final dos anos 2000, com a queda acentuada do número de passageiros. A rede se expandiu para a área metropolitana, mas aumentaram as críticas ao sistema, gerando inclusive uma proposta de construção de um metrô que, a rigor, não era justificável. Finalmente, em pesquisa especial feita em 2017, ficou claro que o uso do automóvel havia superado o uso do sistema de ônibus, revertendo a expectativa que nascera quando da implantação original do sistema</p>

	<p>e Estações Tubo, onde o cidadão pode desembarcar de uma linha e embarcar em qualquer outra dentro daquele espaço sem um novo pagamento. Assim, o usuário do transporte público pode compor o seu próprio trajeto entre os bairros de Curitiba e cidades da região metropolitana de maneira ágil e eficaz.</p> <p>Tendo em vista estas características – pagamento antecipado da passagem antes do acesso ao veículo, embarque e desembarque em nível e utilização de vias exclusivas – o sistema de ônibus expresso de Curitiba é conhecido como o precursor do sistema BRT (<i>Bus Rapid Transit</i>). Além disso, o controle operacional do sistema de transportes permite a prioridade semafórica dos ônibus no eixo de transporte, que confere maior agilidade ao transporte público. Ressalta-se que o sistema desenvolvido em Curitiba inspirou o desenvolvimento de projetos semelhantes em outras cidades, a exemplo de Bogotá, na Colômbia.(BICHUETI <i>et al.</i>, 2017, p.11).</p> <p>Destaca-se, ainda, a atuação da URBS junto às empresas operadoras, com o objetivo de controlar as emissões de poluentes e a busca de soluções de sustentabilidade. Nesse sentido, determinadas iniciativas estão em operação no sistema de transportes, tais como o uso do Biodiesel na frota de ônibus (URBS, 2016b). Nos últimos anos, tem se observado, também, incentivos e o desenvolvimento de projetos voltados para a aquisição e a utilização de veículos menos poluentes. Entre os projetos, estão as iniciativas ligadas à eletro-mobilidade, que vêm ao encontro da dimensão ambiental da sustentabilidade. Outras etapas do projeto contam com o aluguel/empréstimo de bicicletas (<i>bik e-</i></p>	<p>(VASCONCELOS, 2019, p.20).</p> <p>Quanto à sua inserção territorial, a região de Curitiba encontra-se num dos vetores de desconcentração da atividade econômica do sudeste brasileiro. O novo padrão que surge nos anos 90 deverá estar dominado pelas montadoras de veículos estrangeiras e fornecedores diretos, cuja concretização está apoiada em fortes estímulos fiscais e no reforço à instalação de infraestrutura. Seu território é visivelmente segmentado: a destacada “qualidade de vida” e os “elementos urbanísticos inovadores” concentram-se nas áreas centrais e nobres em detrimento de extensa periferia carente, interna e externa ao município (GUEVARA <i>et al.</i>, 2019, p.32).</p> <p>Entretanto, Curitiba é hoje uma das cidades com maior índice de motorização e apresenta uma das mais elevadas taxas de acidentes de trânsito do país. No extremo do paradoxo, no que se refere à sustentabilidade, a peça principal da política de atração de investimentos na segunda metade dos anos 90 volta-se para as montadoras de veículos, orientação contraditória com o discurso da racionalidade ambiental. (GUEVARA <i>et al.</i>, 2019, p.33)</p> <p>Dados complementares mostram que, durante os anos 90, a maior parte do aumento das ocupações irregulares e das favelas, em Curitiba e ao redor, ocorreu em áreas de proteção de mananciais e de matas, que, oficialmente, possuem uma</p>
--	---	--

	<p><i>sharing</i>) e carros (<i>car-sharing</i>) elétricos para a população. (BICHUETI <i>et al.</i>, 2017, p.11).</p> <p>Destacam-se, ainda, as iniciativas da Prefeitura Municipal de Curitiba que buscam a promoção de meios de deslocamentos alternativos, como o uso de bicicletas. Foi lançado em 2013 o Plano Cicloviário de Curitiba - PlanCiclo, que traz como meta a implantação de 300 quilômetros de vias cicláveis na cidade. O planejamento urbano em torno da mobilidade considera, também, os investimentos para oferecer melhores condições e segurança para os deslocamentos dos pedestres. Nesse sentido, cita-se o Plano Estratégico de Calçadas – PlanCal, que prevê a implantação de novos passeios públicos no entorno de equipamentos urbanos. Essa medida faz parte do estímulo à criação das ‘novas centralidades’, locais da cidade onde são estimulados o encontro, humanizando espaços públicos distantes do centro da cidade e promovendo o uso misto – residencial, comercial e de serviços. Com isso, pretende -se promover ao cidadão o direito à cidade, permitindo maior ocupação dos espaços públicos com segurança. (BICHUETI <i>et al.</i>, 2017,p.13)</p> <p>Segundo Pereira (1993), o sistema viário seria organizado com base em uma hierarquia de vias, contendo as seguintes categorias: avenidas de acesso, vias rápidas estruturais, vias coletoras, avenidas de ligação entre bairros, mas, avenidas e praças, galerias e alamedas para a circulação de pedestres. A este sistema viário deveria ser atrelado um uso do solo condizente com seu papel de indutor do crescimento da cidade. Segundo SOUZA (1999), as "avenidas seriam</p>	<p>regulação mais restritiva a respeito do uso e da ocupação do solo. Em estudo realizado pela Companhia Municipal de Habitação - COHAB (COMPANHIA, 2007, p.196), mediante solicitação do promotor público do meio ambiente, estimou-se que, em 2005, existiam 62.601 unidades habitacionais em favelas e ocupações irregulares em áreas de preservação ambiental e de proteção de mananciais na própria cidade de Curitiba, o que correspondia a 214.014 moradores (KLINK, 2010, p. 30).</p>
--	--	---

	<p>margeadas por torres isoladas formando monumentos esculturais e se apresentaram mescladas com residências individuais propiciando, dentro dos padrões do urbanismo modernista, uma adequada densidade e salubridade" (CROCCEI, 2014, p.101).</p> <p>O Plano Diretor de Curitiba visa a propiciar melhores condições para o desenvolvimento integrado, harmônico e sustentável de Curitiba com a Região Metropolitana, sendo o instrumento básico, global e estratégico da política de desenvolvimento urbano, determinante para todos os agentes, sejam eles públicos ou privados (IPPUC, 2014).</p> <p>A cidade de Curitiba organizou um sistema de transporte coletivo inovador na década de 1970, chamando a atenção de especialistas de todo o mundo e colocando a cidade no <i>status</i> de "projeto perfeito", a ser imitado por autoridades dos países em desenvolvimento. Após esta implantação o projeto foi elogiado e copiado (com variações) em outras cidades, merecendo o reconhecimento por sua política de mobilidade e por sua multidisciplinaridade na avaliação das decisões, juntando o planejamento urbano e as necessidades do sistema de mobilidade. As ações criaram a expectativa de que afinal existiria uma cidade de grande porte que lograsse romper com o modelo automobilístico, construindo um sistema de mobilidade sustentável e mais equitativo. (VASCONCELOS, 2019, p.20).</p>	
--	--	--

	<p>Além disso, em 1966, o Plano Diretor de Curitiba já evidenciava a orientação para a sustentabilidade urbana da cidade. Em suas principais diretrizes estavam o descongestionamento da área central e preservação do centro tradicional com a finalidade de proporcionar equipamento urbano à totalidade da cidade (PMC, 2002).</p> <p>Dessa forma, após sucessivas administrações, houve sempre o respeito às diretrizes do Plano Diretor e criatividade para encaixar os conceitos à dinâmica da cidade, procurando encontrar soluções de baixo custo em conjunto com as tecnologias e aspectos sociais e culturais, levando em conta de que a cidade deve ser concebida como o lugar de encontro para a população. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, s.d).</p> <p>Segundo BERTUSSI F<sup>o</sup> <i>et al.</i>, (1998) no Município de Curitiba, preocupou-se com a quantidade crescente de resíduos sólidos urbanos e foi criado um programa pioneiro, o “Lixo que não é lixo”, implantado em 1989 e a média de material reciclável coletado foi de 885,47 t./mês de 1989 a 2001. Iniciou-se este programa através de uma campanha de esclarecimento nas escolas municipais, onde os alunos receberam orientações e informações da influência do lixo no contexto ambiental. (TAKEDA, 2002, p.48)</p> <p>O objetivo de uma cidade sustentável é exatamente a ideia de evitar o esgotamento do meio ambiente e garantir sua permanência para gerações futuras. Curitiba tem tradição na conservação do meio ambiente e gestão de resíduos sólidos</p>	
--	---	--

	<p>conhecida também pelos seus parques e unidades de conservação que abrigam flora e fauna nativa, além de preservar os rios que cortam a cidade. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2022)</p> <p>Um ótimo exemplo de educação ambiental, é o da cidade de Curitiba, que compartilha as medidas políticas do município com relação ao meio ambiente, trazendo para perto e tornando o assunto de grande interesse para a população garantindo assim, a qualidade de vida (FERREIRA, 2009).</p> <p>De acordo com os resultados do Índice de Cidades Verdes da América Latina, que analisa as 17 maiores cidades da região por meio de oito diferentes categorias, a cidade de Curitiba/PR é considerada acima da média, sendo a única cidade sul-americana neste patamar (SIEMENS, 2010).</p>	
<p>INDICADORES DE ASPECTOS SOCIAIS</p>	<p>A cidade de Curitiba é reconhecida mundialmente pela sua alta qualidade de vida, comprovada pelo elevado Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM, na ordem de 0,823. Em um <i>ranking</i> composto pelas 26 capitais brasileiras e o Distrito Federal, Curitiba ocupa a quarta colocação na promoção de qualidade de vida aos seus habitantes (IBGE, 2016).</p>	<p>Curitiba convive com problemas típicos das grandes metrópoles: racionamento de água, condições de saneamento inadequadas, trânsito congestionado, violência crescente, favelas e moradias em áreas de risco. A cidade vem crescendo de forma rápida e desordenada. Isto sinaliza para a urgência da revisão do seu plano diretor... O atual plano diretor foi concebido numa época em que Curitiba tinha aproximadamente 400 mil habitantes e a sua malha urbana não está conectada a cidades da região metropolitana (SAMEK, 1996, p. 75).</p>

		<p>A forte atuação do mercado imobiliário aliada à ação planejadora (OLIVEIRA, 1995), bem como a ausência de programas habitacionais intensivos para a população de baixa renda contribuíram expressivamente para a seletividade da ocupação. (GUEVARA <i>et al.</i>, 2019, p.33)</p>
<p>INDICADORES ECONÔMICOS</p>	<p>A história do planejamento urbano de Curitiba é conhecida mundialmente. Isso acontece por conta das inovações implementadas na cidade, tida como modelo de transporte público moderno e eficiente. Essas mudanças na cidade, além de trazer comodidade e qualidade de vida aos moradores, atraíram diversas pessoas e empresas, que passaram a ver Curitiba como um bom nicho de mercado e moradia. A prova disso são os empreendimentos imobiliários, que chegam à cidade em uma velocidade constante desde a década de 1950. Com as construtoras de olho no crescimento urbano e na procura por imóveis em Curitiba, a economia se fortaleceu e a capital começou a se desenvolver ainda mais. (CRUZ, 2019)</p> <p>A concentração do comércio pelos <i>shopping centers</i> começou na década de 1990, com a abertura de sete desses equipamentos até o ano de 2009, todos localizados na parte sul da cidade, de renda média mais alta (PILOTTO, 2010).</p> <p>Foi também a era dos primeiros condomínios de alta renda, a partir da década de 1990, que foram construídos na cidade de</p>	<p>O interesse se completa quando percebemos que no campo do urbanismo estamos vivendo, depois de um declínio do urbanismo de plano, uma revalorização do “planejamento estratégico” com vistas a produção de uma “imagem da cidade” vendável no mercado globalizado (ARANTES, 2000; SÁNCHEZ, 2001). Investigar o discurso técnico articulado às grandes intervenções urbanas da Curitiba dos anos 1970 pode contribuir para as análises sobre as rupturas, continuidades e reviravoltas das recentes políticas urbanas implementadas na cidade. (DE SOUZA, 2001, p.108).</p>

	Curitiba e também em municípios da área metropolitana (PILOTTO, 2010).	
--	--	--

Fonte: Elaborada pelos autores, 2022.

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

Apesar das conquistas e históricos, Curitiba ainda apresenta indicadores a serem melhorados. Em um comparativo feito por OLIVEIRA (2019), a capital caiu duas posições na classificação nacional geral, ficando atrás de Campinas e São Paulo em 2019 em relação a 2018. O que pode-se inferir que o planejamento urbano precisa ser constantemente revisado para atender às reais demandas. As cidades crescem muito rápido e as suas administrações precisam estar atentas aos seus indicadores. Por fim, neste estudo observou-se que existem muitos aspectos a serem interpretados sobre o planejamento de Curitiba. Ainda mais, quando existem muitas pesquisas sobre o assunto e o planejamento da cidade em questão pode ser avaliado como bom ou ruim, dependendo da área, ano de análise e principalmente, por quem está analisando.

A partir dos recortes realizados nos estudos, pode-se concluir sobre os aspectos ambientais da cidade de Curitiba. A cidade apresentou inovações em relação à distribuição das funções na cidade, se preocupando em deixar bem próximos os espaços de lazer, moradia e trabalho e assim, reduzindo gastos com transporte. Ainda, reorganizando a cidade em vias estruturantes, uma forma modernista de planejamento de cidade, como apontado por De Souza (2001), que acaba em alguns pontos, buscando atender uma realidade utópica, onde a funcionalidade sobressai às realidades específicas da cidade. Ainda, segundo o mesmo autor, as vias estruturantes foram pensadas de forma que valorizavam investimentos em algumas regiões mais abastadas da cidade, excluindo uma parcela da população, que viviam no outro lado da cidade. O que acaba gerando, segundo a citação de De Souza (2001), uma “imagem da cidade” vendável no mercado globalizado.

Pode-se ainda concluir sobre a importância do sistema de transporte criado em 1970, ainda que nos anos atuais necessitam de atualizações devido ao crescimento da cidade. Ele foi promissor e inovador para a época que foi criado. Nele era previsto a integração dos modais e valorização do transporte público. É importante destacar também sobre a valorização patrimonial, a educação ambiental, que integra a população nas decisões, e a gestão de resíduos sólidos,

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

prevista no planejamento de Curitiba. Os seus parques e unidades de conservação, por exemplo, abrigam fauna e flora nativa e ainda, garantem espaços de lazer e a purificação do ar citadino.

Sobre o aspecto ambiental, Klink (2010) também aponta que muitas áreas de preservação, onde existe uma regulamentação mais restritiva a respeito do uso e da ocupação do solo, já demonstravam naquele ano o processo de formação de comunidades. O que demonstra que o planejamento inicial não previu formas de conter e regular seu crescimento populacional, acarretando consequências no meio ambiental.

Sobre o aspecto econômico, as citações demonstram que as melhorias na infraestrutura da cidade, atraiu outros investimentos privados. Curitiba se tornou um bom nicho de mercado e moradia, com isso percebeu-se abertura de novos *shoppings*, incorporadoras, condomínios, o que gerou novas fontes de renda para a cidade e empregos. Como consequência, a população ganhou com melhores condições de vida. Ainda, que a distribuição de renda, como se sabe, não foi/é igualitária.

Portanto, entende-se que o planejamento urbano de Curitiba foi desenhado a partir da ideia de desenvolvimento sustentável. Percebe-se como os aspectos ambientais, sociais e econômicos estão interligados e que a harmonia e equilíbrio entre esses elementos, pode garantir uma cidade mais justa.

Por fim, é bom destacar que todas as cidades apresentam problemas e elas são infindáveis. Assim, a busca para resolvê-los é um pouco a cada dia e Curitiba tem passos longos nessa caminhada, visto seus indicadores, que são os melhores do Brasil.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

O planejamento urbano da cidade de Curitiba foi reconhecido mundialmente por suas inovações tidas como modelo de transporte coletivo, economia, participação popular nas decisões públicas, considerando principalmente a sua época de implantação em 1966. Foi bem antes do surgimento do Estatuto da Cidade em 2001, a lei que rege a política urbana no Brasil a fim de nortear o desenvolvimento das cidades e trazer instrumentos de regularização fundiária e de democratização da gestão urbana.

Percebe-se então, que uma política bem elaborada focando o planejamento sustentável urbano (considerando fatores econômicos, sociais e ambientais), como no caso da cidade em estudo, pode sim garantir maiores benefícios e qualidades à população.

As ideias do planejamento de Curitiba trouxeram qualidade de vida aos seus habitantes, atraindo novos moradores e empresas, pois a cidade se tornou atrativa para investimentos no mercado e em moradia. Ademais, as soluções implementadas pelas cidades, quando bem avaliadas servem como exemplo para outros municípios, mesmo que essas apresentam fragilidades. Sendo assim, há a possibilidade de se inovar dentro de uma cidade, levando em consideração algo que já foi criado e/ou utilizado em outra.

## 5. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, J. R. **Planejamento ambiental**: caminho para participação popular e gestão ambiental para nosso futuro comum. Uma necessidade, um desafio. Rio de Janeiro. 2ª ed. Thex editora, 2002.

ARANTES, O. B. F.. **Urbanismo em fim de linha**: e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica. São Paulo: Edusp, 1998.

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

BARTER, N.; RUSSELL, S. **Sustainable Development: 1987 to 2012 – Don't Be Naive, it's not about the Environment.** In: Australasian Conference on Social and Environmental Accounting Research (A-CSEAR), 11, 2012. Anais... Wollongong: University of Wollongong, 2012. p. 1-18.

BASSUL, José Roberto. Reforma urbana e Estatuto da Cidade. **EURE (Santiago)**, Santiago, v. 28, n. 84, p. 133-144, 2002. Disponível em: <[https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008400008](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400008)>. Acesso em 08 de set. de 2022.

BERTUSSI F<sup>o</sup>., L. A.; FERREIRA, M. G. Coleta seletiva e reciclagem: A experiência de Curitiba- “Lixo que não é Lixo”. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE COLETA SELETIVA E RECICLAGEM DE RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS (I: 1995: Marechal Cândido Rondon) **Anais...**Marechal Cândido Rondon, 1995. p. 17 – 64.

BICHUETI, R. S.; GOMES, C. M.; KNEIPP, J. M.; MOTKE, F. D.; DA COSTA, C. R. R.. Cidades Sustentáveis no Contexto Brasileiro: A Importância do Planejamento para o Desenvolvimento Urbano Sustentável. In: Encontro Internacional sobre Gestão Empresarial e Meio Ambiente (ENGEMA), XIX. 2017, São Paulo. **Anais eletrônicos...** São Paulo: USP, 2017, 16p. Disponível em: <[https://engemausp.submissao.com.br/19/anais/resumo.php?cod\\_trabalho=113](https://engemausp.submissao.com.br/19/anais/resumo.php?cod_trabalho=113)>. Acesso em 13 de set. de 2022.

CANEPÀ, C. **Cidades Sustentáveis: o município como lócus da sustentabilidade.** São Paulo: RCS Editora, 2007.

CESTARO, L. R.; CESTARO, L.. Ensaio para a participação popular: o Plano Diretor de Curitiba-PR entre permanências e rupturas. **Revista Bitácora Urbano Territorial**, vol. 31, núm. 3, pp. 67-80, 2021. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/journal/748/74868029002/html/>>. Acesso em 22 de ago. de 2022.

CMMAD. **Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento.** Nosso Futuro Comum (2<sup>a</sup> Ed.). Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991, 430p.

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

COMPANHIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO. **Plano de regularização fundiária em áreas de preservação permanente**. Curitiba: Prefeitura de Curitiba, 2007.

CROCETTE, Z. Urbanização e mobilidade em Curitiba: gênese, desenvolvimento e reflexões. **Geosul**, v.29, Florianópolis, 2014, p.93-116. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/2177-5230.2015v30n60p93/29063>>. Acesso em 13 de set. de 2022.

CRUZ, T.. **Confira a História de Sucesso do Urbanismo em Curitiba**, 2019. Disponível em: <<https://www.vivadecora.com.br/pro/urbanismo-em-curitiba/>>. Acesso em 08 de set. de 2022.

DE BRITO, V. G.. Gestão das Cidades: planejamento urbano sustentável e o papel da municipalidade na gestão dos resíduos sólidos. In: JORNADA INTERNACIONAL POLÍTICAS PÚBLICAS, VIII. **Anais eletrônicos** ... Maranhão, 2017. Disponível em: <<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2017/pdfs/eixo11/gestaodascidadesplanejamentourbanosustentaveleopapeldamunicipalidadenagestaodosresidu.pdf>>. Acesso em 13 de set. de 2022.

DE HOLANDA, Sérgio Buarque. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

DE SOUZA, N. R.. Planejamento Urbano em Curitiba: Saber Técnico, Classificação dos Cidadãos e Partilha da Cidade. **Rev. Sociol. Política Curitiba**, 16, p. 107-122, jun. 2001. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rsocp/a/TQZkqQLHX5sFv49JBv96Sfj/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em 08 de set. de 2022.

DENALDI, R.; KLINK, J.; SOUZA, C. Moradia e governança regional nas metrópoles brasileiras. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL GOVERNANÇA METROPOLITANA COLABORATIVA PARA A INCLUSÃO SOCIAL: Lições do Brasil e do Canadá, S.N. **Anais...** Belo Horizonte, 2009.

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

DIAS, F.. O desafio do espaço público nas cidades do século XXI. **Vitruvius**, 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.061/453>>. Acesso em 08 de set. de 2022.

FRANCO, M. de A. R.. **Planejamento ambiental para a cidade sustentável**. 2 ed. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2001.

FEIL, A. A.; SCHREIBER, D.. **Sustentabilidade e desenvolvimento sustentável: desvendando as sobreposições e alcances de seus significados**. In: **Cadernos EBAPE.BR**, v 15, nº 3, p.667–681, 2017. Disponível em: <<https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/cadernosebape/article/view/57473>>. Acesso em 08 de set. de 2022.

GUEVARA, A. J. de H.; MAULEN, I.; MARINHO, C.; ETEROVIC, R.. **Sustentabilidade: Cidades e Comunidades Sustentáveis**. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em Administração e Economia PUC-SP, 2019. Disponível em: <<https://www.pucsp.br/sites/default/files/download/eventos/bisus/5-cidades-sustentaveis.pdf>>. Acesso em 09 de set. de 2022.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE mostra a nova dinâmica da rede urbana brasileira**, 2007. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia\\_visualiza.php?id\\_noticia=1246&id\\_pagina=1](http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1246&id_pagina=1)>. Acesso em 08 set. de 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA; UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO - USP; INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA - IPPUC. **Gestão do Uso do Solo e Disfunções do Crescimento Urbano: Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana**: Curitiba. Brasília: IPEA, 2002.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Plano Diretor de Curitiba: mobilidade urbana e transporte integrado – Análise de desempenho, 1970 a 2009**. Curitiba, 2010.

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

KLINK, J. Reestruturação, competição e neolocalismo. Um olhar crítico sobre a produção do espaço na Grande Curitiba. **Revista Paranaense de Desenvolvimento-RPD**, n. 119, p.17-40, 2010.

LEFEBVRE, H. . **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

Lei Nº 10.257, de 10/7/2001 (Estatuto da Cidade). Diário Oficial da União, Seção I (Atos do Poder Legislativo). Edição Nº 133, de 11/7/2001.

MARICATO, E.. **Reforma Urbana: Limites e Possibilidades**. Uma Trajetória Incompleta. Ribeiro, Luiz César de Queiroz e Orlando Alves dos Santos Jr. (orgs.). Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997, p.309-325.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito de construir**. 7. ed. São Paulo: Malheiros, 1996.

OLIVEIRA, T.. **Planejamento urbano de Curitiba é o melhor do Brasil, aponta ranking**. Gazeta do povo (On-line), Paraná, 10 de out. de 2019. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/planejamento-urbano-de-curitiba-e-o-melhor-do-brasil-aponta-ranking-2019/>>. Acesso em set. de 2022.

PEREIRA, G. de E. Planejamento urbano e qualidade de vida reflexão a partir de um bairro de Curitiba. Rio de Janeiro 1993. **Dissertação** (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

PILOTTO, Angela Seixas. Área metropolitana de Curitiba: um estudo a partir do espaço intra-urbano. **Dissertação** (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), FAUUSP, São Paulo, 2010.

Ágora – A revista científica do UNIFASAR – Ano IV – nº 1 – Dezembro – 2022

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Plano diretor:** História, s.d. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/historia/1615>>. Acesso em 19 de ago. de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Cidade verde:** O que faz de Curitiba a Capital Ecológica, 2022. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/o-que-faz-de-curitiba-a-capital-ecologica/6318>>. Acesso em 13 de set. de 2022.

SAMEK, Jorge. **A Curitiba do terceiro milênio.** Curitiba: Editora Palavra, 1996.

SIEMENS AG. **Índice de Cidades Verdes da América Latina.** Munique: Siemens. 2010. Disponível em: [http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex\\_international/br/pt/pdf/report\\_lata\\_m\\_pt\\_new.pdf](http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/br/pt/pdf/report_lata_m_pt_new.pdf)

SOUZA, Nelson Rosário de. Planejamento urbano, saber e poder: o governo do espaço e da população em Curitiba. 1999. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999. Disponível em: <<https://repositorio.usp.br/item/001059216>>. Acesso em: 13 set. 2022.

TAKEDA, A. K.. **Análise da Gestão dos Resíduos Sólidos Urbanos da Cidade de Curitiba com Abordagem na Coleta Seletiva e Domiciliar.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental) -Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/83077/191581.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 13 set. 2022.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A. – URBS. **Sustentabilidade.** Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2016. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/sustentabilidade>>. Acesso em 13 set. 2022.

VASCONCELLOS, E. A.. Mobilidade urbana em Curitiba: os limites do sonho. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, ano 41, 2019, p. 7-24. Disponível em: <[https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5282862/mod\\_resource/content/1/Curitiba%20limite%20dos%20sonhos%2011-4-2019%20%281%29.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5282862/mod_resource/content/1/Curitiba%20limite%20dos%20sonhos%2011-4-2019%20%281%29.pdf)>. Acesso em 13 de set. de 2022.

WHEELER, Stephen. **Planning for Sustainability:** Creating Livable, Equitable and Ecological Communities. Londres: Routledge, 2013, 424p.