



A REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DA CIDADE DE CORBÉLIA, PARANÁ¹.

BLANCO, Luana Endlich.²
DIAS, Solange Irene Smolarek.³

RESUMO

A presente pesquisa visa dar continuidade a outras cinco já publicadas no 10º Simpósio de Sustentabilidade do Centro Universitário Assis Gurgacz. Este trabalho tem como tema e pesquisa master “O Acompanhamento da Revisão do Plano Diretor Municipal no Município de Corbélia, no Estado do Paraná” e os temas foram respectivamente: O Plano Diretor Municipal no Brasil e no Paraná; A Obrigatoriedade Brasileira de Participação Popular na Elaboração de Planos Diretores Municipais; A Melhor Compreensão, pela comunidade, de Políticas Públicas Municipais apresentadas através de cartilhas; A História do Município de Corbélia, Paraná, de sua origem ao século XXI e por fim, O Relato Sobre o Planejamento Urbano Municipal no Município de Corbélia, Paraná. A presente publicação compartilha, com outras demais cinco, conteúdos que formatarão, no coletivo, a Revisão Bibliográfica da temática da pesquisa denominada de Revisão do Plano Diretor Municipal no Município de Corbélia, no Estado do Paraná. Este, portanto, é o objetivo geral da mesma. Os resultados ora apresentados fundamentarão, teoricamente, a pesquisa máster acima indicada.

PALAVRAS-CHAVE: Plano Diretor Municipal, Leis Urbanísticas, Sustentabilidade, Corbélia-PR.

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa dá continuidade a publicações já ocorridas (BLANCO; DIAS, 2023a; 2023b; 2023c; 2023d; 2023e). O assunto foi o Plano Diretor Municipal e o presente tema é A Revisão do Plano Diretor Municipal da Cidade de Corbélia, Paraná.

Considerando que esta publicação é parte da pesquisa master “O Acompanhamento da Revisão do Plano Diretor Municipal no Município de Corbélia, no Estado do Paraná” apresenta-se, brevemente, revisão bibliográfica de publicações anteriores. A primeira das publicações (BLANCO; DIAS, 2023a) relatou:

¹ A presente publicação dá continuidade à pesquisa iniciada e já socializadas no evento 10º Simpósio de Sustentabilidade e Contemporaneidade do Centro Universitário FAG. Consultar (Blanco, Dias, 2023a; Blanco, Dias, 2023b; Blanco, Dias, 2023c; Blanco, Dias, 2023d; Blanco, Dias, 2023e).

²Discente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG – Cascavel/PR. Elaborado em Projeto de Iniciação Científica. E-mail:leblanco@minha.fag.edu.br

³Professora orientadora da presente pesquisa. Docente e Coordenadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG – Cascavel/PR. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR. Mestre em Letras pela UNIOESTE – Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Cascavel. Doutora em Engenharia de Produção pela UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis. E-mail:solange@fag.edu.br



O Brasil é um dos países que se urbanizou mais rapidamente em todo o mundo. Junto com este processo de transformação da sociedade brasileira produziu-se uma urbanização que beneficia apenas alguns poucos habitantes da cidade, fato esse que deveria atender a zona urbana de forma geral e sem distinções (BLANCO; DIAS, 2023a, p. 3).

Foi ao longo do século XX que a maior parte das cidades foram criadas, cresceram e se desenvolveram, porém com esse processo rápido de urbanização, como já citado acima, trouxeram consigo muitas consequências, sendo a principal delas o processo de gentrificação (BLANCO; DIAS, 2023a, p. 3).

Somente a partir dos anos 1970 houve a iniciativa através de instrumentos legislativos e normativos, com a principal missão de promover o desenvolvimento e o equilíbrio entre as funções urbanas, da criação do Plano Diretor Municipal (PDM), que veio a ser o principal instrumento de controle urbano (BLANCO; DIAS, 2023a, p. 3).

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Considerando a obrigatoriedade de ser feito o Plano Diretor Municipal definida no Artigo 182 da Constituição Federal de 1988, para os municípios com mais de 20 mil habitantes (BRASIL, 2001), e também em Lei Estadual nº 15.229/2006, para os municípios com menos de 20 mil habitantes (PARANÁ, 2006). Vale ainda ressaltar parte do texto retirado da primeira das publicações (BLANCO; DIAS, 2023a) que relatou:

Para tornar o PDM mais acessível e compreensivo criou-se a lei número 10.257 de 10 de julho de 2001, composta por diretrizes, chamada de Estatuto da Cidade. Tal lei impõe não apenas o que deve buscar com esse instrumento, mas também avança para determinações de ordem metodológica e operacional (BLANCO; DIAS, 2023a, p. 4).

O Estatuto da Cidade, lei que regulamentava os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, reúne importantes instrumentos urbanísticos, tributários e jurídicos que podem garantir efetividade ao PDM. Ele afirma a necessidade da integração entre as áreas urbanas e rurais, uma vez que a prefeitura deve contemplar o município como um todo, podendo incluir também os distritos e não apenas a sede (BLANCO; DIAS, 2023a, p. 4).

A Lei federal 10.257/2001 ressalta que a propriedade urbana desempenhe sua função social na sociedade de forma eficaz somente quando atende aos princípios essenciais de planejamento urbano delimitados no Plano Diretor, isso implica garantir o atendimento das necessidades básicas dos cidadãos quanto à qualidade de vida, equidade social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, garantindo que essas ações estejam em consonância com as diretrizes previstas no Artigo 2º da respectiva lei (BRASIL, 2022).

Segundo o Guia para Elaboração e Revisão de Planos Diretores (BRASIL, 2022), são elencadas uma série de diretrizes da política urbana a serem atendidas pelo município. Dentre estas diretrizes, destacam-se:



- A Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações (inciso I).
- Gestão democrática da cidade, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, na execução e no acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (inciso II).
- Planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente (inciso IV).
- Ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização (inciso VI, alínea e).
- Integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do município e do território sob sua área de influência (inciso VII).
- Proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico (inciso XII).

A Organização das Nações Unidas é uma organização internacional criada em 1945. Atualmente conta com 193 Estados-membros, onde compartilham em um único lugar onde todas as nações podem juntas discutir problemas em comum, e achar soluções compartilhadas que beneficiem toda a humanidade (UNITED NATIONS, s/d).

Resultado de um processo iniciado em 1976, a Nova Agenda Urbana (NAU) é o principal documento das Nações Unidas (ONU) no qual se estabelece um plano de ações global em busca de assentamentos humanos sustentáveis (BRASIL, 2022).

Esta Agenda é um plano de ação para as pessoas, para o planeta e para a prosperidade. Ela também busca fortalecer a paz universal com mais liberdade. Todos os países e partes interessadas, atuando em parceria colaborativa, implementarão este plano (NAÇÕES UNIDAS BRASIL, 2015).

Assim como a NAU, há os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), são 17 objetivos compostos de 169 metas, que devem orientar as ações dos Estados-membros para serem atingidas até 2030, essas sendo integradas e indivisíveis, e equilibram as três dimensões do



desenvolvimento sustentável: a econômica, a social e a ambiental (NAÇÕES UNIDAS BRASIL 2015; BRASIL, 2022).

Os 17 objetivos representam o eixo central da Agenda 2030, enquanto as metas indicam os caminhos a serem trilhados e as medidas a serem adotadas para promover seu alcance. Um monitoramento global é feito anualmente no Encontro do Alto Fórum Político dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, momento em que os países apresentam seus relatórios de progresso, que são de caráter voluntário e baseados nos indicadores globais dos ODS (BRASIL, 2022).

Imagem 01 – Os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável



Fonte: Nações Unidas Brasil, 2015.

No intuito de facilitar e melhorar a criação e revisão dos Plano Diretores Municipais, este que deverá ser revisado pelo menos a cada 10 anos, segundo o Governo Federal, criou-se o Guia para Elaboração e Revisão de Planos Diretores. Este guia faz parte de um processo de construção de uma nova abordagem, no âmbito do projeto de cooperação técnica intitulado Apoio à Agenda Nacional de Desenvolvimento Urbano Sustentável no Brasil (ANDUS). O principal objetivo é trazer para os responsáveis nos níveis federal, estadual e municipal a implementação de estratégias de gestão e de desenvolvimento urbano sustentável. Para isso, incorporam-se a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ODS) e a Nova Agenda Urbana (NAU) citadas anteriormente (BRASIL, 2022).



O Guia para Elaboração e Revisão de Planos Diretores (BRASIL, 2022), é dividido em três partes, sendo essas na seguinte ordem: a primeira parte detalha sobre os planos diretores e agendas internacionais, citando a importância e a fundamentação teórica básica para a elaboração do guia e das leis presentes no nosso País, Estado e Cidade, além da apresentação do mesmo.

Na segunda parte ele define a metodologia de elaboração do plano diretor do presente guia que pode ser seguida para melhor embasamento. Este propõe que o Plano Diretor seja elaborado em 3 etapas, precedidas da etapa preparatória: leitura, proposta e consolidação. A primeira trata da leitura do território, com vistas a auxiliar na identificação de temas e problemáticas a serem priorizadas, além de desafios a serem enfrentados ou potenciais a serem explorados. A segunda etapa trata da proposta de ação, frente ao identificado na etapa anterior de leitura do território, tornando possível explorar as estratégias mais adequadas a cada problemática pré-identificada. Por fim, a terceira etapa sugerida é a consolidação por meio da definição de instrumentos e de ferramentas complementares sistematizando um quadro sumário do Plano Diretor (BRASIL, 2022).

Na terceira e última parte do guia ele traz o conteúdo para o desenvolvimento do plano diretor, ou seja, como planejar e como navegar no guia nos seguintes títulos: temas, estratégias, instrumentos e por fim ferramentas complementares (BRASIL, 2022).

Há ainda o Guia elaborado pela Docente e Coordenadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo Solange Irene Smolarek Dias (DIAS; DIAS, 2008). Esse diz que o partido inicial para elaboração e/ou revisão de um Plano Diretor é a Avaliação Temática Integrada, compreendeu a compilação, processamento, análise e espacialização de dados referentes ao município em questão. Após isso, procede-se à análise Inter setorial, está com objetivo de compreender os eventos significativos para a elaboração das estratégias para alavancar o município ao desenvolvimento, assim como os fatores de potencialização municipais (DIAS; DIAS, 2008).

A partir disso, segundo o projeto de pesquisa intitulado Criação de método e definição de indicadores de desempenho de ações municipais planejadas (DIAS; DIAS, 2008), proponha-se a 2ª fase, intitulada de: diretrizes e estratégias como definirmos que município desejamos? Como a vigência do Plano Diretor Municipal é de 10 anos (OLIVEIRA, 2001) precisamos pensar no futuro da cidade e não apenas no seu presente, juntamente com a ATI, Avaliação Temática Integrada, analisa-se com seus dados obtidos para onde provavelmente a cidade cresça e desenvolva-se.

Já na 3ª fase, e última, intitulada de: método e indicadores de desempenho de ações municipais, traz o processo de implantação das diretrizes definidas na 2ª fase, essas serão as



condições básicas para o Sistema de Planejamento do Plano Diretor se tornar eficaz (DIAS; DIAS, 2008).

2.1 LEIS URBANÍSTICAS

Segundo o Paraná (s/d.), a Legislação Urbana é constituída basicamente dos seguintes instrumentos legais:

- Lei do Plano Diretor;
- Lei de Parcelamento do Solo para Fins Urbanos;
- Lei do Perímetro Urbano, e da Expansão Urbana;
- Lei do Sistema Viário;
- Lei do Código de Obras;
- Lei do Código de Posturas.

A Constituição do Estado do Paraná de 1989, em seu Capítulo da Política Urbana, prevê que o Plano Diretor disporá sobre as seguintes funções: Normas relativas ao desenvolvimento urbano; políticas de orientação da formulação de planos setoriais; critérios de parcelamento, uso e ocupação do solo e zoneamento, prevendo áreas destinadas a moradias populares, com garantias de acesso aos locais de trabalho, serviço e lazer; proteção ambiental; ordenação de usos, atividades e funções de interesse zonal (PARANÁ, 1989).

A seguir serão apresentadas e discriminadas as Leis Urbanísticas que juntamente com o Plano Diretor, além da administração pública e gestão democrática tem o objetivo de garantir sua efetividade, está de suma importância para a atual e futura cidade.

A Lei do Perímetro Urbano é aquela que promove a divisão do município em zonas rurais e urbanas, de forma a auxiliar o direcionamento das políticas públicas. Muitas vezes, os limites oficiais entre zona urbana e zona rural são em grande parte instrumentos definidos segundo objetivos fiscais que enquadram os domicílios sem considerar necessariamente as características territoriais e sociais do município e de seu entorno (BRASIL, 2022). O perímetro urbano deve ser definido pois o controle principal de uma cidade se dá pelo meio urbano, não esquecendo do meio rural, porém com o enfoque na moradia dos habitantes para que estas sejam dotadas de normativas onde serão apresentadas nas Leis posteriores.



A Lei do Sistema Viário deve compreender todos os meios de mobilidade dentro de uma cidade, é um dos principais componentes do direito à cidade e da formação de cidades mais sustentáveis, inclusivas, humanas, justas e economicamente eficientes. Uma cidade não é uma cidade sem poder transitar por ela, por isso a importância dessa Lei de estabelecer critérios voltado ao desenvolvimento de uma cidade mais inclusiva e segura, capaz de favorecer a livre circulação de todos os habitantes independente de sua idade, gênero, classe social ou restrições físicas, também como para o uso de instrumentos urbanísticos que controle impactos de grandes empreendimentos, através do Estudo de Impacto de Vizinhança e Estudo de Impacto Ambiental definidos pelo Estatuto da Cidade, no sistema de mobilidade, levando em conta também os impactos ambientais causados pelos meios de transporte, como por exemplo a emissão de poluentes e sua influência nas mudanças climáticas (BRASIL, 2022).

Lei do Código de Posturas, é uma legislação municipal que regula o uso do espaço urbano, estabelecendo normas para direcionar, restringir ou impedir usos e atividades de direito individual em benefício da coletividade. Pode abordar aspectos ligados à ordem pública, ao funcionamento de estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços, ao comércio ambulante, à convivência e incomodidade em vizinhanças, à publicidade e comunicação visual urbana, ao mobiliário urbano e à manutenção do espaço público como praças e calçadas, entre outros (BRASIL, 2022).

Lei do Código de Obras, também chamada de Edificações é um dos instrumentos que integra o conjunto de leis urbanísticas municipais, com o objetivo de orientar e controlar atividades de execução de edifícios no município, de forma a aumentar a qualidade ambiental, social e econômica urbana. Ou seja, ele disciplina as regras e os parâmetros gerais para a aprovação de projetos, o licenciamento dos edifícios e a fiscalização, além de relacionar outras normas técnicas pertinentes. Trata de temas ligados a estrutura, função, segurança, forma, vizinhança e salubridade das edificações públicas e privadas em áreas rurais e urbanas, tendo como princípio norteador a garantia do cumprimento da função social da propriedade (BRASIL, 2022).

Lei do Uso e Ocupação e Zoneamento do Solo, o principal instrumento de regulação urbanística e ambiental é o Zoneamento, que atualmente vem sendo definido no Plano Diretor. O Zoneamento municipal deve tratar o território do município em sua totalidade, urbana e rural, e incorporar as limitações e restrições ambientais definidas por legislação federal ou estadual existente. Também devem ser incorporadas as questões relativas à segurança, à geologia, à



morfologia, patrimônio histórico, volumetria e padrão de parcelamento e de ocupação do solo, e à infraestrutura instalada (BRASIL, 2022).

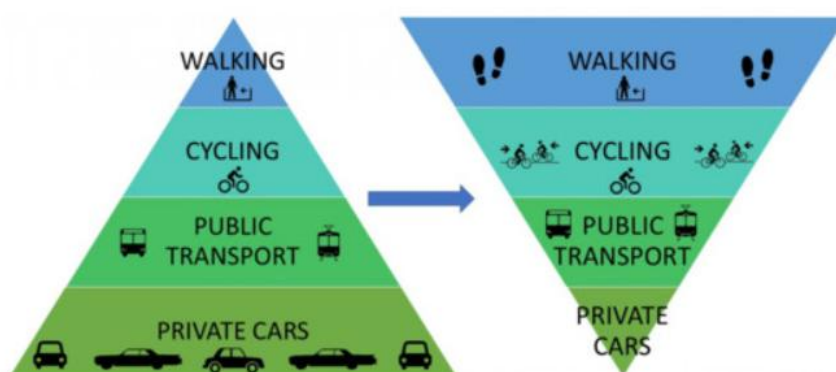
E pôr fim a Lei de Parcelamento do Solo, a atividade de Parcelamento do Solo para fins urbanos é regulada pela Lei Federal Nº 6.766/79, norma geral de direito urbanístico que estabelece os parâmetros mínimos para a aprovação de empreendimentos de Parcelamento do Solo. Todavia, os municípios podem e devem editar normas legais locais para disciplinar a matéria de acordo com suas peculiaridades (BRASIL, 2022).

2.1.1. Soluções Sustentáveis

Cabe citar a cidade de 15 minutos, proposta por Carlos Moreno, um professor da Sorbonne que visava melhorar a qualidade de vida urbana, parcialmente inspirado no trabalho de Jane Jacobs, que via os bairros como conectores sociais, é um conceito de planejamento urbano onde a moradia, trabalho, lazer, comércio, áreas verdes e serviços são dispostos há uma distância que pode ser percorrida a pé, pedalando e/ou de alguma outra forma a fim de diminuir o automobilismo. Esse planejamento ganhou mais visibilidade depois que Paris, capital da França, adotou esse sistema (OVERSTREET, 2021; SOMOS CIDADES, 2022).

Outros municípios vêm se direcionando nessa mesma linha de planejamento para reformular os espaços urbanos e contar com essa vantagem de realizar atividades diárias caminhando ou pedalando curtas distâncias, como Copenhague, na Dinamarca, e Melbourne, na Austrália (SOMOS CIDADES, 2022).

Imagem 02 – Pirâmide de Prioridade da Mobilidade



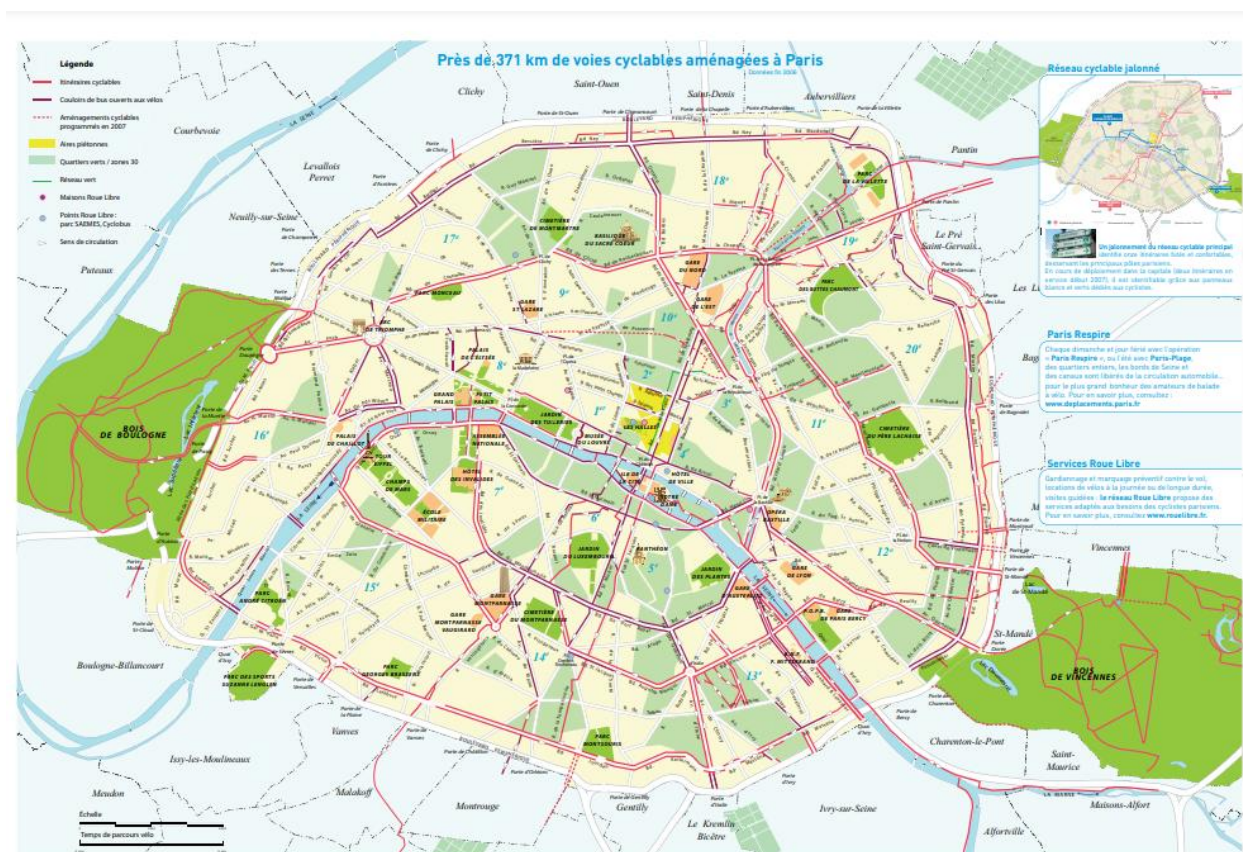
Fonte: Overstreet, Archdaily, 2021.



Embora pareça apenas uma ideia distante de ser realidade, muitos gestores públicos ao redor do mundo estão começando a aplicar esse tipo de planejamento nos seus núcleos urbanos, a partir do planejamento, ou seja, a descentralização dos serviços, bens e novas leis de zoneamento, fazendo com que os carros não sejam prioridades nas ruas tirando-os e abrindo espaço para pedestres e ciclistas. A prefeita de Paris Anne Hidalgo foi quem decidiu começar a aplicar essa estratégia, seu intuito é incentivar o desenvolvimento de comunidades autossuficientes em cada distrito de Paris, o principal objetivo é transformar a capital em bairros eficientes para assim podem reduzir a poluição e criar áreas social e economicamente diversas (STOUHI, 2021).

Hidalgo também investiu em uma força policial desarmada de cinco mil pessoas, com o compromisso de plantar árvores e multas pesadas por comportamento não civis, como jogar lixo em locais inadequados. Ela ainda afirmou que deseja continuar com essa política pública promovendo a circulação de pedestres, estabelecendo uma ciclovia em todas as ruas, nos próximos três anos, e assim, ao mesmo tempo retirará sessenta mil vagas de estacionamento para veículos (STOUHI, 2021).

Imagem 03 – Mapa das Rotas de Ciclovias de Paris





Fonte: Parismap360, s/d.

A rede de bicicleta presente em Paris conta com 371km de ciclovia. A cidade é atravessada por uma extensa e crescente rede de ciclovias. (PARISMAP360, s/d.). A prefeitura de Paris anunciou que irá investir cerca de duzentos e cinquenta milhões de euros em infraestrutura para bicicletas ao longo dos próximos anos. Chamado de Bike Plan, o programa será implantado nos próximos cinco anos, qualificando a infraestrutura já existente e expandindo o alcance de suas rotas e novos percursos (STOUHI, 2021).

Estima-se que será adicionado mais de cento e oitenta quilômetros de novas ciclovias permanentes. Os ciclistas também terão acesso a novas vagas de estacionamento para bicicletas, somando cerca de noventa mil novas vagas que serão adicionadas nas trinta mil atualmente disponíveis na cidade (STOUHI, 2021).

Imagem 04 – Plano de Bicicleta 2021-2026



Fonte: Stouhi, 2021.

Há ainda as estações Vélib, que é um sistema de autosserviço de bicicletas em Paris, disponível desde 2007. Essa rede dispõe de uma frota de quatorze mil bicicletas distribuídas por mil duzentas e trinta estações e são utilizadas por oitenta e seis mil usuários por dia, em média (Parismap360, s/d.).



No Brasil, mais especificamente na Instituição de Ciência e Tecnologia com Inovação da Itaipu. É dedicada ao desenvolvimento do biogás como recurso energético limpo e competitivo, com o objetivo de promover o mercado de energias renováveis (CIBIOGÁS, s/d.).

Idealizada a partir do Projeto de Mobilidade a Biometano e implantada em 2017, a UD Itaipu está localizada no complexo Itaipu Binacional, em Foz do Iguaçu, Paraná. O projeto contempla o tratamento local de Resíduos Sólidos Orgânicos (RSO) produzidos nos três restaurantes do complexo Itaipu, utilizando-os para a produção de biometano como combustível na frota de veículos e biofertilizantes para a fertirrigação de gramas ou áreas degradadas. Além disso, os substratos utilizados também incluem materiais de apreensão da Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal, Receita Federal e Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Tudo isso já formou um total de 362,5 toneladas de resíduos tratados, 40.530 mil m³ de biometano produzidos, ou seja, 481 mil km já rodados (CIBIOGÁS, s/d.).

“Integração e conforto para o usuário. Precisamos disseminar a mobilidade elétrica para permitir a integração de áreas como o Sul e o Sudeste com o restante do país, permitindo expansão de outras regiões”, afirma o engenheiro eletricitista Zeno Nadal, da superintendência de Smartgrid e projetos especiais SSG da COPEL.

Um dos livros mais importantes da atualidade para o desenvolvimento sustentável das cidades é o denominado “Cidade Para Pessoas” escrito por Jan Gehl, seu livro é um protesto contra algumas ideias dominantes de planejamento urbano na segunda metade do século XX, ou seja, o modernismo. Uma dessas ideias modernistas de planejamento urbano entre outras, é que cidades são ruins e edifícios independentes são bons, não se deve colocar residências, trabalho, recreação e transporte perto um do outro, sempre os separar e colocá-los longe, como por exemplo Brasília (GEHL, 2018).

O principal manifesto dessa época é a Carta de Atenas, escrito por Le Corbusier, o modernismo na arquitetura é um movimento iniciado na segunda metade do século XIX, que foi muito influenciado pela Revolução Industrial, pela tecnologia, pelo crescimento das cidades e pelo racionalista. O planejamento urbano modernista considerava o homem igual uma máquina, desempenhando funções objetivas. Le Corbusier desenvolveu longos tratados de urbanismo, marcados por construções de escala gigantesca, circulação exclusiva por autoestradas largas, e vastas áreas verdes sem funcionalidade. Suas ideias, surgidas por volta dos anos 20, ecoaram por décadas, chegando no seu ápice com a construção de Brasília em 1960. Foi exatamente quando Jane



Jacobs escreveu o livro que viria a se tornar o principal instrumento do urbanismo do fim do século XX (SALLES, 2020).

Tudo que Jane Jacobs escreveu sobre as cidades se origina nas suas próprias observações, em seu próprio bairro, e o ponto de partida está justamente nessa visão bastante poética da vida urbana. A mulher sai com o bebê no carrinho e cruza com o senhor que lê o jornal no banco em frente à barbearia. Um grupo de jovens com mochilas passa fazendo barulho, e um vendedor de balas tenta chamar a atenção deles. Uma velhinha tropeça e por pouco não é atropelada pelo entregador de bicicleta que desvia na última hora. E assim gente de idades, classes sociais e culturas interagem em instantes que vão se sobrepondo infinitamente e construindo esse balé urbano. A cidade vibra com vida, dia após dia. Essa é a cidade ideal de Jacobs (SALLES, 2020).

Segundo Choay (1992), Jacobs é uma partidária convencida do modo de existência autenticamente urbano, uma apologista das megalópoles, em detrimento dos subúrbios e das cidadezinhas provincianas. Suas pesquisas contêm informações sociológicas profundas.

Porém as cidades que vinham vindo a ser construídas eram grandes conjuntos habitacionais, isolados, cheio de muros, ligados entre si por grandes avenidas cheias de carros e vazias de gente. Bairros comerciais cheios durante o dia e vazios à noite. A vida ficando restrita ao espaço privado, e a cidade morre (SALLES, 2020).

A evolução das cidades nos 60 anos seguintes ainda trouxe vários problemas, como a desigualdade social, as questões de sustentabilidade e a gentrificação. Porém, no seu livro, denominado ‘Morte e Vida nas Grandes Cidades’, Jacobs abriu um caminho de pensamento que norteia todo o urbanismo contemporâneo: a ideia de que projetar uma cidade tem que partir da menor escala, da pessoa, para o todo (SALLES, 2020).

Pensando nisso e como o próprio nome já diz, Cidade para Pessoas, Gehl publicou seu livro. Ele defende seu ponto de vista de que o modernismo não funciona mais em lugar nenhum, buscamos agora cidades habitáveis, sustentáveis e saudáveis. Demoramos 50 anos para perceber tudo que há de ruim nesse período, porque todo o conhecimento sobre as pessoas nas cidades foi descartado pelos modernistas, eles diziam que todas as coisas velhas não valem mais (GEHL, 2018).

Segundo estudos se as pessoas fizerem um pouco de exercício, todos os dias, por uma hora podem viver sete anos a mais e ter uma qualidade de vida muito melhor além é claro de custar muito menos aos hospitais. Em Copenhagen descobrimos que toda vez que alguém anda 1km de



bicicleta a sociedade economiza 35 centavos e se andar 1km de carro, a sociedade perde 14 centavos, ou seja, quanto mais bicicletas, maior economia para a sociedade, e uma cidade melhor. Esse é o objetivo que devemos buscar para as cidades atuais, diz Gehl em entrevista.

Gehl (2018) afirma que a arquitetura atual é uma coisa mais abrangente não é apenas forma, é forma e vida, a forma faz nos vivermos como máquinas, a vida faz cidades que tenham alma.

No livro anterior ao de Cidade para Pessoas, Gehl (2018) escreveu bastante sobre Curitiba, e, na série de “Grandes Cidade ao Redor do Mundo” considera o que foi feito em Curitiba foi incrível. Também esteve em Brasília e escreveu um livro sobre a capital em especial. Porém, a cidade não agradou o autor quanto a capital do Paraná, Curitiba.

Geralmente, a qualidade das cidades brasileiras não é tão boa quanto de cidades na Suécia ou lugares assim (GEHL, 2018). Porém, Curitiba investe cada vez mais em alternativas sustentáveis, sua última grande mudança foi a aquisição de ônibus elétricos através da URBS, Urbanização de Curitiba S.A, órgão gestor do transporte coletivo (URBS, 2023).

“Com os ônibus elétricos elevamos o transporte público de patamar e fortalecemos a vocação de Curitiba como uma cidade humana e sustentável”, afirma Greca, prefeito de Curitiba, a cidade comprou 70 ônibus elétricos para a Rede Integrada de Transporte de Curitiba investindo 200 milhões, em recursos próprios, na aquisição desse primeiro lote de veículos elétricos para operar no transporte público. A previsão é que os ônibus entrem em operação na rede em 2024 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2023).

Curitiba conta com o Plano Municipal de Controle Ambiental e Desenvolvimento Sustentável, ele é baseado no Plano Diretor Municipal. Dentre as novas diretrizes e instrumentos de política urbana trazidos pelo Estatuto da Cidade, está a necessidade da elaboração de Planos Setoriais para áreas específicas como o Plano Setorial de Mobilidade e o de Habitação. No caso de Curitiba, a Lei 11.266/04, trouxe a necessidade de se ampliar os Planos Setoriais, estabelecendo que seriam elaborados Planos Setoriais de Desenvolvimento Econômico, Desenvolvimento Social e o de Controle Ambiental e Desenvolvimento Sustentável (SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE, 2008).

O objetivo geral do plano é a construção de uma sociedade sustentável, entendida como aquela que determina o seu modo de organização, produção e consumo a partir da sua história, sua cultura e seus recursos naturais, estimulando e fortalecendo uma consciência crítica sobre a problemática ambiental, onde o desenvolvimento da cidade se dará através de um processo



equilibrado e de respeito com o meio ambiente (SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE, 2008).

Além disso, Curitiba ainda conta com a Pirâmide Solar do Caximba, a usina solar foi instalada sobre o aterro sanitário do Caximba, desativado em 2010 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2023).

Em 2007 o aterro era a alternativa para a região metropolitana da cidade. Existiam cerca de 8 milhões de toneladas de lixo depositadas no aterro desde sua fundação. Segundo dados da Secretaria Municipal do Meio Ambiente, o aterro sanitário recebia diariamente 1,2 mil toneladas de lixo, sendo, 55% de lixo orgânico, 30% de resíduo reciclável e 15% de rejeitos (SILVA; RABELO; RAMAZOTTE, ROSSI E BOLLAMANN, 2009).

Com quase 8,6 mil painéis, a Pirâmide Solar do Caximba foi inaugurada em março do ano de 2023 em comemoração aos 330 anos da cidade. É a primeira usina solar em aterro sanitário da América Latina e faz parte do programa Curitiba Mais Energia, uma das estratégias da cidade para combater e mitigar as mudanças climáticas, por meio da produção de energia renovável, mas que também resulta em economia aos cofres públicos. A economia estimada mensalmente é de 30% sobre o valor da conta de energia dos prédios públicos do município, o que pode representar, por ano, 2.650.000 reais, que poderão ser revertidos como bônus para a população, seja em infraestrutura urbana, mobilidade, equipamentos públicos e/ou lazer (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2023).

A energia solar é conhecida como a matriz energética que menos emite gases do efeito estufa durante a sua geração, colaborando para as ações da cidade contra as mudanças climáticas. Além disso, é renovável e não esgota recursos naturais para a sua geração (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2023, p. 3).

Smart City, segundo a União Europeia são sistemas e pessoas interagindo e usando energia, materiais, serviços e financiamento para catalisar o desenvolvimento econômico e a melhoria da qualidade de vida (SECRETARIA DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO, 2019).



Imagem 05 – Pirâmide Solar do Caximba



Fonte: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2023.

3. METODOLOGIA

A metodologia aplicada na presente publicação, considerando que se trata de pesquisa em andamento, é a da pesquisa bibliográfica que, segundo Gil (2008, p. 50): “é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

O último Plano Diretor de Corbélia foi desenvolvido em 2012, ou seja, sua previsão de validade é de 10 anos, assim sendo necessária a sua revisão. No segundo semestre de 2022, mais especificamente em setembro, foi quando o trabalho de coleta de dados para posterior revisão começou.

Como mencionado na pesquisa anterior (BLANCO; DIAS, 2023d) intitulada de: A história do Município de Corbélia/PR: de sua origem ao século XXI, onde diz:

A origem da ocupação territorial de Corbélia está ligada à de Cascavel, por conta do deslocamento da população da região de Guarapuava para o Oeste do Paraná. A partir da década de 1930, no Governo de Getúlio Vargas, houve um incentivo no processo denominado de “Marcha para Oeste”, onde o objetivo principal era a colonização dessa região (BLANCO; DIAS, 2023d).



Inicialmente Cascavel era distrito de Foz do Iguaçu, porém em 14 de novembro de 1951, por meio da Lei N° 790, Cascavel tornou-se um município emancipado. Em 1957, Corbélia foi distrito de Cascavel (BLANCO; DIAS, 2023d).

A partir de 1948, com a instalação de grandes serrarias e a produção de café foi iniciado o ciclo econômico madeireiro, o que trouxe famílias catarinenses e gaúchas.

O nome Corbélia teve origem do termo francês “corbeille”, que significa pequeno cesto de flores. Segundo a história, esta designação foi sugerida pela senhora Iracema Zanato, florista e esposa de Armando Zanato, um dos pioneiros colonizadores e fundadores da cidade de Corbélia. Armando Zanato, então, propôs como padroeiro da cidade São Judas Tadeu, o que foi aceito pelos demais moradores, tanto que a Lei n° 11 de 27 de maio de 1972, de autoria do Vereador José Rubin, estabeleceu que o dia 28 de outubro, dia de São Judas Tadeu, seria feriado municipal (BLANCO; DIAS, 2023d).

Então, depois de inúmeros colonos vindos para Corbélia e outros fatores que contribuíram para sua emancipação. Em 1961 Corbélia tornou-se independente, sendo que o primeiro prefeito a tomar posse do município foi Julio Tozzo (BLANCO; DIAS, 2023d).

Com o passar do tempo os distritos anexados à cidade em 1977, Anahy, Braganey, Iguatu e Ouro Verde do Piquiri foram tornando-se independentes. A partir da década de 1990, Corbélia tinha apenas Ouro Verde do Piquiri e Nossa Senhora da Penha como distritos (BLANCO; DIAS, 2023d).

A partir de uma análise do censo demográfico do IBGE de 1960-2010, verifica-se que o ápice populacional do município ocorreu nos anos de 1970, totalizando 39.824 habitantes. Nessa época, grande parte da população era de zona rural, sendo 92,4%, enquanto a zona urbana concentrava apenas 7,6% da população. Desde então, houve uma inversão na ordem desses fatores, pois o Censo de 2000 indicou que 90,5% da população já residia na zona urbana e somente 9,5% na zona rural. Já no Censo de 2010, houve uma pequena diminuição da população urbana, compreendendo 85,6% dos municípios, e a ocupação da zona rural passou a representar 14,4% da população total (BLANCO; DIAS, 2023d).

Atualmente Corbélia tem uma área territorial de 529.137 km² e uma população estimada segundo o IBGE (2021) de 17.162 habitantes. A economia da cidade vem principalmente da agropecuária, sendo aproximadamente 53,6%, 31,1% participações dos serviços, 9,2% administração pública e por fim 6,1% da indústria. O PIB da cidade é de cerca de 1 bilhão de reais (BLANCO; DIAS, 2023d).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implementação de um Plano Diretor Municipal é uma etapa crucial na gestão e desenvolvimento do município, que visa direcionar o crescimento e a transformação das cidades de forma ordenada e sustentável. Neste contexto, o presente artigo explorou a importância de considerar soluções sustentáveis, como a promoção de combustíveis renováveis e a adoção de uma mobilidade urbana no conceito das cidades de 15 minutos, como elementos-chave na construção de cidades inteligentes e sustentáveis.

A preocupação com o meio ambiente e a qualidade de vida nas cidades é cada vez mais evidente. Nesse sentido, a promoção de combustíveis sustentáveis, como biocombustíveis e eletricidade, desempenha um papel fundamental na redução das emissões de gases de efeito estufa e na diminuição da dependência de combustíveis fósseis. Além disso, a transição para formas mais



limpas de energia no setor de transporte é essencial para mitigar os impactos das mudanças climáticas e melhorar a qualidade do ar nas áreas urbanas.

A ideia das cidades de 15 minutos também merece destaque. Esse conceito propõe a criação de comunidades compactas, onde os serviços essenciais, locais de trabalho e áreas de lazer estão a uma curta distância a pé, de bicicleta ou por meio de transporte público eficiente. Isso não apenas reduz a necessidade de deslocamentos longos, diminuindo o tráfego e as emissões de carbono, como também contribui para uma maior coesão social e qualidade de vida, ao promover um ambiente urbano mais humano e acessível.

A convergência dessas ideias em um Plano Diretor Municipal pode proporcionar uma transformação significativa nas cidades, promovendo um desenvolvimento sustentável, inclusivo e resiliente, conforme a agenda 2030. No entanto, é importante lembrar que a implementação efetiva de tais medidas requer uma colaboração estreita entre o governo, a sociedade civil e o setor privado, bem como uma consideração cuidadosa das condições locais e das necessidades da população.

Em resumo, o Plano Diretor Municipal desempenha um papel crucial na orientação do crescimento urbano, e a incorporação de soluções sustentáveis, como combustíveis limpos e a promoção das cidades de 15 minutos, oferece uma visão promissora para o futuro das cidades. Ao adotar essas abordagens, as cidades podem se tornar mais habitáveis, eficientes e ecologicamente responsáveis, beneficiando não apenas as gerações atuais, mas também as futuras.

A presente pesquisa foi desenvolvida no Grupo Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional, na Linha de Pesquisa Planejamento Urbano e Regional, vinculados ao Curso de Graduação de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Assis Gurgacz. Teve como assunto o Planejamento Urbano Regional. Esta terá continuidade.

REFERÊNCIAS

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **O Plano Diretor Municipal no Brasil e no Paraná.** Cascavel: Simpósio de Sustentabilidade, 2023a. Disponível em: https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2023/O_PLANO_DIRETOR_MUNICIPAL_NO_BRASIL_NO_PARANA.pdf. Acesso em: 20 set. 2023.

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **A Obrigatoriedade Brasileira de Participação Popular na Elaboração de Planos Diretores Municipais.** Cascavel: Simpósio de Sustentabilidade, 2023b. Disponível em:



<https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2023/Arquitetura%20-%20Luana%20Endlich%20Blanco1.pdf>. Acesso em: 20 set. 2023.

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **Melhor Compreensão, pela Comunidade, de Políticas Públicas Municipais Apresentadas Através de Cartilhas**. Cascavel: Simpósio de Sustentabilidade, 2023c. Disponível em: <https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2023/Arquitetura%20-%20Luana%20Endlich%20Blanco2.pdf>. Acesso em: 20 set. 2023.

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **A História do Município de Corbélia/PR: de sua Origem ao Século XXI**. Cascavel: Simpósio de Sustentabilidade, 2023d. Disponível em: <https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2023/Arquitetura%20-%20Luana%20Endlich%20Blanco3.pdf>. Acesso em: 20 set. 2023.

BLANCO, Luana Endlich; DIAS, Solange Irene Smolarek. **Relato sobre o Planejamento Urbano Municipal no Município de Corbélia/PR**. Cascavel: Simpósio de Sustentabilidade, 2023d. Disponível em: <https://www.fag.edu.br/novo/arquivos/anais/2023/Arquitetura%20-%20Luana%20Endlich%20Blanco4.pdf>. Acesso em: 20 set. 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Artigo 182 da Constituição Federal de 1988**. Brasília, DF: Assembleia Legislativa do Brasil, 1988. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10657746/artigo-182-da-constituicao-federal-de-1988>. Acesso em: 28 abr. 2023.

BRASIL. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 28 abr. 2023.

BRASIL; MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO; SECRETARIA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO. **Guia para elaboração e revisão de planos diretores**. Brasília, DF. São Paulo: INSTITUTO PÓLIS, 2022. Disponível em: <https://polis.org.br/wp-content/uploads/2021/02/GUIA-PD-GIZ-Versão-Teste-1.pdf>. Acesso em: 05 ago. 2023.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1992.

CIBIOGÁS. O cibiogás. Foz do Iguaçu, s/d. Disponível em: <https://cibiogas.org/o-cibiogas/>. Acesso em: 30 set. 2023.

DIAS, Solange Irene Smolarek; DIAS, Caio Smolarek. **Criação de método e definição de indicadores de desempenho de ações municipais planejadas**. Cascavel: Smolarek Arquitetura Ltda., 2008. Não publicado

FERNANDES, Edésio. **20 anos do estatuto da cidade: experiências e reflexões**. 2021. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1B8cX2YfQQLCikdtYpjZwKlnG8CGcbKSq/view>>. Acesso em: 04 mai. 2023.



GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 3ª Edição. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 2018.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

IBGE. **Corbélia**. 2021. Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/corbelia.html>>. Acesso em: 08 mai. 2023.

OVERSTREET, Kaley. **Uma utopia para pedestres: a "cidades de 15 minutos"** [Creating a Pedestrian-Friendly Utopia Through the Design of 15-Minute Cities] 23 Jan 2021. ArchDaily: Brasil (Trad. Bisineli, Rafaella). Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/955271/uma-utopia-para-pedestres-a-cidades-de-15-minutos>. Acesso em: 28 set. 2023.

UNITED NATIONS. **Sobre nós**. Tradução: Luana E. Blanco. Estados Unidos: UN. Título original: About Us.

ONU. **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. Brasília: Nações Unidas Brasil, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em: 20 ago. 2023.

PARANÁ. Lei Nº 15.229, de 25 de julho de 2006. **Dispõe sobre normas para execução do sistema das diretrizes e bases do planejamento e desenvolvimento estadual, nos termos do art. 141, da Constituição Estadual**. Curitiba, PR: Diário Oficial nº. 7276, 2006. Disponível em: <<https://www.paranacidade.org.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=65#:~:text=Lei%2015.229%20-%2025%20de%20Julho%20de%202006&text=Súmula%3A%20Dispõe%20sobre%20normas%20para,141%2C%20da%20Constituição%20Estadual>>. Acesso em: 10 set. 2023.

PARANÁ. [Constituição (1989)]. **Artigo 152 da Constituição Estadual de 1989**. Curitiba, PR: Diário Oficial no. 3116, 1989. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=9779&codItemAto=97592>. Acesso em: 23 set. 2023.

PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal: Fundamentação Constitucional e Legal**. Curitiba, PR: s/d. Disponível em: <https://www.paranacidade.org.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=77>. Acesso em: 31 ago. 2023.

PARISMAP360. **Ciclovia e estações Velib de Paris**. s/d. Disponível em: <https://pt.parismap360.com/ciclovia-paris>. Acesso em: 25 set. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Pirâmide Solar do Caximba transforma antigo aterro sanitário em gerador de energia limpa em Curitiba**. Curitiba, 2023. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/piramide-solar-do-caximba-transforma-antigo-aterro-sanitario-em-gerador-de-energia-limpa-em-curitiba/67889>. Acesso em: 30 set. 2023.

REZENDE, Denis Alcides. **Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual**. São Paulo: SciELO, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-76122007000200005>. Acesso em: 03 mai. 2023.



SALLES, Renato. **Jane Jacobs: quem foi e porque ela é a urbanista mais influente do mundo.** Chiken or Pasta? 2020. Disponível em: <https://chickenorpasta.com.br/2020/jane-jacobs-quem-foi-e-porque-ela-e-a-urbanista-mais-influente-do-mundo>. Acesso em: 27 set. 2023.

SECRETARIA DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO. **Entenda o que é uma Smart City.** Distrito Federal, 2019. Disponível em: <https://www.secti.df.gov.br/entenda-o-que-e-uma-smart-city/#:~:text=Segundo%20a%20união%20Européia%2C%20Smart,melhoria%20da%20qualidade%20de%20vida>. Acesso em: 30 set. 2023.

SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE. **Plano Municipal De Controle Ambiental e Desenvolvimento Sustentável.** Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2008. Disponível em: http://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D312/D312_016_BR.pdf. Acesso em: 30 set. 2023.

SILVA, Christian Luiz da; RABELO, Josélia Maria de Oliveira; RAMAZOTTE, Vládio das Chagas Bezerra; ROSSI, Luciano Fernando dos Santos; BOLLAMANN, Harry Alberto. **A cadeia de biogás e a sustentabilidade local: uma análise socioeconômica ambiental da energia de resíduos sólidos urbanos do aterro da Caximba em Curitiba.** Rev. Innovar Vol. 19, 2009. Disponível em: <https://cibiogas.eadplataforma.app/lesson/detail/57/536>. Acesso em: 29 set. 2023.

SOMOS CIDADES. **O que é a Cidade de 15 minutos e como ela funciona?** Santa Editora, 2022. Disponível em: <https://somoscidade.com.br/2022/08/o-que-e-a-cidade-de-15-minutos-e-como-ela-funciona/>. Acesso em: 30 ago. 2023.

STOUHI, Dima. **Paris pretende se tornar a “cidade mais amigável do mundo para bicicletas” até 2026** [Paris to Become "One of the Most Bike Friendly Cities in the World" By 2026] 05 Dez 2021. ArchDaily Brasil. (Trad. Libardoni, Vinicius). Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/971722/paris-pretende-se-tonar-a-cidade-mais-amigavel-do-mundo-para-bicicletas-ate-2026>. Acesso em: 31 ago. 2023.

URBS. **A mobilidade transforma.** Curitiba, 2023. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br>. Acesso em: 30 set. 2023.