

MARINGÁ E A AGENDA 2030

Roberta Mertz RODRIGUES ¹

Regiane da Silva MACUCH²

RESUMO

O planejamento urbano é um instrumento de ordenamento dos espaços urbanos. A Agenda 2030 se constitui como plano de ação que engloba questões ambientais, sociais, econômicas e institucionais do desenvolvimento sustentável, sendo composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs). Este artigo tem por objetivo analisar a evolução do planejamento urbano da cidade de Maringá, Paraná, e sua relação com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU. Destacando políticas públicas, projetos e intervenções urbanísticas que abordam ou dificultam o alcance desses objetivos. A análise é realizada por meio de pesquisa documental, utilizando fontes de domínio público e categorizando os achados em dois eixos principais: (1) o desenvolvimento urbano da cidade e (2) a cidade e os ODS. As cidades precisam assumir a linha de frente do enfrentamento dos desafios emergentes relacionados às crises e mudanças climáticas, pois são as que sofrerão seu impacto direto. Desse modo, por meio de um planejamento urbano cada vez mais focado em atender aos ODSs, é possível garantir princípios de desenvolvimento ambiental, social e econômico de forma sustentável. Maringá já fez isso no início de sua história, de forma que é possível buscar soluções inspiradoras nesse passado recente.

Palavras-chave: Desenvolvimento Sustentável. Mudança Climática. Planejamento Urbano.

¹ Doutoranda em Promoção da Saúde no Centro Universitário de Maringá (UNICESUMAR).

² Docente no Programa de Pós-Graduação em Promoção da Saúde e na Graduação em Psicologia no Centro Universitário de Maringá (UNICESUMAR).

MARINGÁ AND THE 2030 AGENDA

ABSTRACT

Urban planning is an instrument for ordering urban spaces. The United Nations (UN) 2030 Agenda is an action plan that encompasses environmental, social, economic and institutional issues of sustainable development, consisting of 17 Sustainable Development Goals (SDGs), which should guide public policies, legislation, government plans, investment program, among others. This article aims to analyze the evolution of urban planning in Maringá, Paraná, and its relationship with the United Nations' 2030 Agenda SDGs. It highlights public policies, projects, and urban interventions that either support or hinder the achievement of these goals. The analysis is conducted through documentary research, using public domain sources and categorizing findings into two main areas: (1) the city's urban development and (2) the city and the SDGs. Cities must take the lead in addressing emerging challenges related to crises and climate change, as they will experience their direct impacts. Thus, through urban planning increasingly focused on meeting the SDGs, it is possible to ensure sustainable environmental, social, and economic development. Maringá has already demonstrated this in the early stages of its history, offering an opportunity to seek inspiring solutions from its recent past.

Keywords: Sustainable Development. Climate Change. City Planning.

1 INTRODUÇÃO

O planejamento urbano é um instrumento de ordenamento dos espaços urbanos, o qual, por meio da intervenção estatal, busca reduzir problemas que emergiram após o capitalismo industrial (Santos, 2012). No Brasil, com o processo de democratização, a relação entre o Estado e a Sociedade passou por modificações e a participação popular foi incluída no processo de planejamento urbano (Santos, 2012).

O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 - Brasil, 2008), torna obrigatório que o Plano Diretor seja aprovado pela Câmara Municipal para cidades com mais de vinte mil habitantes. É uma política de desenvolvimento e expansão urbana, com objetivo de ordenar o desenvolvimento das funções sociais e garantir o bem-estar dos habitantes, um direito garantido pela Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988).

O planejamento do desenvolvimento das cidades abrange várias especialidades com visão multidisciplinar para superar o grande desafio do contexto global da atualidade, o qual, a partir da primeira década dos anos 2000, passou a ser caracterizado por crises e mudanças climáticas, evidenciando a perda da biodiversidade, a poluição, eventos extremos, como furacões, secas e inundações, destacando a vulnerabilidade das comunidades em todo o mundo (ONU, 2015).

As desigualdades socioeconômicas, caracterizadas pela crescente disparidade entre ricos e pobres, tanto no âmbito interno dos países quanto entre eles, a pobreza extrema, a falta de acesso a serviços básicos de saúde, educação, saneamento básico, segurança, entre outros, contribuem para a exclusão social. A globalização e a interconexão ampliaram os benefícios econômicos, porém, contribuíram com a disseminação rápida de crises financeiras e epidemias, assim como a exploração desenfreada dos recursos naturais (ONU, 2015).

Diante desse cenário, a Organização das Nações Unidas (ONU) lançou, em setembro de 2015, a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, com a finalidade de dar continuidade à Agenda de Desenvolvimento do Milênio, agregando ao documento novos desafios emergentes. Essa agenda resultou de um processo de parceria colaborativa de mais de dois anos entre governos, sociedade civil, iniciativa privada e instituições de pesquisa, os quais contribuíram com discussões e sugestões para uma agenda global, que foi adotada pelos 193 Estados-Membros da ONU (Kronemberger, 2019; ONU, 2015).

A Agenda 2030 se constitui como um plano de ação que engloba questões ambientais, sociais, econômicas e institucionais do desenvolvimento sustentável. Essa Agenda é composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) (Figura 1) e 169 Metas. Abrange 03 dimensões do desenvolvimento sustentável: econômica, social e ambiental, que estão em acordo com a Declaração Universal dos Direitos Humanos sendo que, além das intermediárias, algumas metas devem ser atingidas até 2030 (ONU, 2015):

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e metas são integrados e indivisíveis, globais por natureza e universalmente aplicáveis, levando em conta as diferentes realidades, capacidades e níveis de desenvolvimento nacionais e respeitando as políticas e prioridades nacionais. As metas são definidas como ideais e globais, com cada governo definindo suas próprias metas nacionais, guiados pelo nível global de ambição, mas levando em conta as circunstâncias nacionais. Cada governo também vai decidir como essas metas ideais e globais devem ser incorporadas aos processos, nas políticas e estratégias nacionais de planejamento. É importante reconhecer o vínculo entre o desenvolvimento sustentável e outros processos relevantes em curso nos campos econômico, social e ambiental (ONU, 2015, p. 17).



Figura 1 - 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

Fonte: ONU, 2015, p. 20.

No Brasil, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) coordenou o processo governamental de adequação dos ODSs à realidade brasileira. O documento resultante manteve a abrangência e a ambição da proposta original. Assim, em 2018, o país passou a ser um dos poucos

a dispor de um instrumento adaptado dos ODSs que preservou a amplitude da proposta internacional (IPEA, 2018).

O documento leva em consideração as muitas características e especificidades do território brasileiro. Assim como o documento original, foi elaborado de forma coletiva, reunindo técnicos e gestores para análise e reflexão. Das 169 metas globais, observou-se a necessidade de manter 167. Para a adequação à realidade nacional, o texto foi alterado e outras 8 metas foram criadas, resultando em 175 metas nacionais, as quais passaram por consulta pública para fins de validação, modificação e complementação (IPEA, 2018).

Este material é fundamental para orientar políticas públicas, a legislação, os planos de governo, o programa de investimentos, entre outros. Distribui a responsabilidade entre as três instâncias de governo: federal, estadual e municipal, com a intenção de garantir recursos para a implementação e o cumprimento das metas (IPEA, 2018; ONU, 2015).

Uma dessas políticas é o Plano Diretor, o qual, segundo o Guia para a Elaboração e Revisão de Planos Diretores (Brasil, 2021), orienta que a Agenda 2030 deve ser incorporada na implementação de estratégias de gestão e desenvolvimento urbano sustentável. O qual ocorre “quando a ocupação urbana acontece de forma a privilegiar o bem comum de forma a reduzir as desigualdades” (Brasil, 2021, p. 7).

Assim, diante desse panorama, este artigo tem por objetivo analisar a evolução do planejamento urbano da cidade de Maringá, localizada no norte do Estado do Paraná e sua relação com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU. Destacando políticas públicas, projetos e intervenções urbanísticas que abordam ou dificultam o alcance desses objetivos. A análise é realizada por meio de pesquisa documental, utilizando fontes de domínio público e categorizando os achados em dois eixos principais: (1) o desenvolvimento urbano da cidade e (2) a cidade e os ODS.

2 METODOLOGIA

Este estudo adota uma abordagem qualitativa, baseada na análise documental de fontes de domínio público sobre o planejamento urbano da cidade de Maringá, disponíveis em sites institucionais e históricos, legislação municipal, relatórios técnicos e artigos acadêmicos. A seleção

dos documentos foi feita com base em critérios de relevância e temporalidade, priorizando materiais que tratam da relação entre planejamento urbano e Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Para a análise dos dados, utilizou-se a análise de conteúdo categorial, conforme proposto por Bardin (2016). De acordo com a referida autora, o processo metodológico seguiu três etapas fundamentais:

Pré-análise – seleção e organização do material documental, considerando sua adequação ao tema e a recorrência dos dados;

Exploração do material – leitura criteriosa e categorização do conteúdo, dividindo-o em dois eixos principais: (1) Desenvolvimento urbano da cidade de Maringá e (2) Maringá e os ODS;

Tratamento dos resultados e inferências – interpretação dos dados à luz da literatura sobre planejamento urbano e sustentabilidade, relacionando as políticas municipais aos princípios da Agenda 2030.

A análise buscou identificar padrões e contradições nas políticas e projetos implementados, permitindo uma reflexão crítica sobre as práticas de planejamento urbano e seu alinhamento aos ODS.

3 RESULTADOS

Os resultados encontrados neste estudo se concentram em duas categorias, a saber: desenvolvimento urbano da cidade de Maringá/PR e a cidade e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODSs).

3.1 DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MARINGÁ-PR

A cidade de Maringá/PR está localizada no norte do Estado do Paraná, contando com uma população de 409.657 pessoas, com um rendimento médio de 2,7 salários mínimos. Cerca de 83% dos habitantes do município possuem esgotamento sanitário adequado, 97% das vias públicas são arborizadas e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,8, é de uma pontuação máxima de 1,0 (Brasil, 2022). O IDH é um indicador de progresso a longo prazo, que

engloba três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde (ONU, 2024).

Maringá foi uma cidade planejada desde sua fundação, diferentemente da maioria das cidades da época que cresciam espontaneamente. Para a elaboração do seu projeto, que ocorreu no ano de 1947, o engenheiro civil Jorge Macedo Vieira levou em conta questões ambientais, geográficas, hidrográficas, ecológicas, sanitárias, bem como estéticas. A estação ferroviária foi posicionada em uma região plana, que se transformou na área central da cidade, com a linha férrea dividindo-a em norte e sul (Machado; Miranda Méndes, 2012; Meneguetti; Rego; Beloto, 2009; Rego, 2001).

Assim, desde a implementação do projeto original, levou-se em consideração as características geográficas naturais do local, o que serviu de suporte para o desenho urbano. O formato das quadras foi acomodado conciliando as retas e curvas para gerar um traçado orgânico e irregular em sua maior parte. Porém, o centro da cidade, localizado em uma região plana, resultou de um desenho regular e simétrico (Rego, 2001).

Dessa forma, a atenção à natureza do terreno ocasionou um traçado urbano com personalidade própria, com o escoamento adequado das águas da chuva em direção aos fundos de vale, onde estão localizados o Parque do Ingá e o Parque dos Pioneiros, também conhecido como Bosque II. Ambos mantiveram remanescentes da floresta nativa para proteger a nascente dos principais córregos que cortam a cidade (Meneguetti; Rego; Beloto, 2009; Rego, 2001).

Para articular o traçado orgânico, foram implantadas rotatórias no cruzamento das principais vias, as quais se transformaram em praças com áreas verdes e de lazer. Do mesmo modo que as vias secundárias possuem arborização urbana nas calçadas, as vias principais ainda contam com canteiro central (Meneguetti; Rego; Beloto, 2009).

Em 1949, o engenheiro florestal e especialista em botânica Luiz Teixeira Mendes, chegou à Maringá para implementar uma rápida arborização. O projeto foi elaborado para que a floração de diferentes espécies, em diversas vias, ocorresse durante a maior parte do ano, gerando uma identificação das avenidas pela vegetação característica, proporcionando personalidade e garantindo qualidade estética e de vida urbana, revertendo a paisagem antes marcada pelas queimadas na região (Rego, 2001).

Ainda no projeto inicial, o crescimento da vegetação urbana implantada melhorou as

condições do clima urbano, propiciando maior conforto ambiental para os moradores da cidade. O Parque do Ingá e o Parque dos Pioneiros, com remanescentes da floresta nativa, cumprem a mesma função, além de protegerem as nascentes de possíveis erosões. O próprio autor do projeto declara que os parques tem como objetivo preservar espécies da mata nativa para gerações futuras (Rego, 2001).

Nas décadas de 1960 e 1970, Maringá acompanhou a tendência modernista da época, implantando áreas de lazer ativo na cidade. As praças e os espaços verdes passaram a atender à demanda de lazer e recreação da população. Em 1979, o Plano de Diretrizes Viárias determinou a preservação de corredores verdes ao longo dos córregos, com extensão mínima de 60 metros para cada margem, gerando parques lineares margeados por vias paisagísticas (Meneguetti; Rego; Beloto, 2009).

A verticalização da cidade iniciou-se de forma lenta na década de 1960, como forma de investimento do acúmulo de capital de fazendeiros e comerciantes, que investiram em apartamentos e escritórios em edifícios comerciais concentrados no centro da cidade, os quais, na sequência, não foram mais aprovados devido à falta de galerias pluviais e de rede de esgoto, necessárias para as edificações. Na década de 1970, a verticalização continuou tímida, caracterizada pela substituição de construções em madeira, que foi influenciada pela desaceleração da economia nacional (Machado; Miranda Méndes, 2012).

Com o passar dos anos, e o adensamento populacional que migrava das zonas rurais, houve a comercialização de pequenos lotes para a população de menor poder aquisitivo e muitos loteamentos invadiram as faixas de proteção dos cursos d'água. Em 1967, a legislação municipal priorizou o sistema viário em detrimento da qualidade dos espaços urbanos. Assim, o traçado ortogonal foi adotado para facilitar a execução dos loteamentos, cedendo o projeto às pressões imobiliárias (Meneguetti; Rego; Beloto, 2009).

Na década de 1980, houve a verticalização urbana, o que resultou em infraestrutura inadequada. O adensamento predial diminuiu a insolação natural e aumentou a canalização do vento, prejudicando o conforto urbano e comprometendo a paisagem. Esses fatores contribuíram para a perda da qualidade da cidade, para além do projeto inicial (Meneguetti; Rego; Beloto, 2009).

A década de 1980 foi marcada pela grande verticalização e o adensamento do centro da cidade e da Zona 7. Foram construídos 711 edifícios, em sua maioria, de médio e grande porte,

devido à falta de leis que regulamentassem o uso e a ocupação do solo urbano. Esses edifícios se destacam na paisagem e são destinados à classe de alto padrão aquisitivo, gerando um processo de segregação social (Machado; Miranda Méndes, 2012).

A segunda onda de verticalização ocorreu no centro de Maringá, o chamado Novo Centro, que teve seu loteamento aprovado em 1993. O local, onde inicialmente eram localizados a estação ferroviária, o pátio de manobras, a colônia dos ferroviários e os galpões de armazenamento, transformou-se em um grande vazio urbano após a demolição da estação e da colônia e a transferência do pátio de manobras para a saída da cidade no sentido da cidade de Campo Mourão, em 1987. A justificativa foi o fato de que esta era uma área ociosa, com grande potencial econômico, de modo que deveria ser incorporada à expansão urbana do centro da cidade (Albertin *et al.*, 2020; Ferreira; Cordovil, 2023).

Para a revitalização do espaço, o renomado arquiteto Oscar Niemeyer foi contratado, tendo elaborando duas propostas, uma em 1986 e, outra, readequando o projeto original, em 1991, que ficou conhecida como Projeto Ágora, contendo um conjunto de edifícios públicos e privados dispostos em uma grande praça, um subsolo de dois pavimentos de garagens, assim como o rebaixamento da linha férrea, retomando a ideia de modernizar a paisagem, conceito muito explorado no plano inicial da cidade (Albertin *et al.*, 2020; Ferreira; Cordovil, 2023).

Com a grande valorização do solo, houve pressão por parte dos agentes imobiliários, assim como a disputa política pelo comando do poder local, o que culminou na substituição do Projeto Ágora pelo Projeto do Novo Centro, dando prioridade aos agentes imobiliários e incorporadores. Tal circunstância aumentou o número lotes e resultou no aumento de edificações, no trânsito de veículos e na densidade populacional (Albertin *et al.*, 2020; Ferreira; Cordovil, 2023).

Em 1995, houve o rebaixamento da linha férrea que cruzava a cidade, de leste a oeste, no espaço do Novo Centro, local em que a Estação Ferroviária estava localizada. Isso possibilitou a integração entre as porções norte e sul da cidade, melhorando as condições de mobilidade de pedestres e automóveis (Albertin *et al.*, 2020).

Em cima do túnel, foi projetada uma avenida, a Horácio Raccanello Filho, cruzando todo esse espaço vazio. A legislação aprovada permitiu a construção de edifícios com 21 pavimentos, resultando na verticalização que alterou a paisagem urbana, caracterizada por uma grande área construída e de alto interesse imobiliário. Assim, nas duas extremidades do espaço, foram

permitidas as ocupações comercial (térreo, sobreloja e torre vertical) e residencial (torre vertical), sendo a parte central destinada a ocupações de interesse da comunidade, com edifícios cívicos, culturais ou recreativos (Albertin *et al.*, 2020).

Com o crescimento da cidade, o tecido urbano ocupou o espaço onde estava inserido o aeroporto, o qual ficou sem possibilidade de expansão, o que gerou transtornos para a população aos arredores. Assim, em 2001, aconteceu a desativação do Aeroporto Regional Gastão Vidigal, resultando em mais um vazio urbano, como foi o caso da estação ferroviária. Em 2011, foi lançado o grande empreendimento a ser implantado na cidade: o projeto Eurogarden (Battistam; Silva, 2022; Töws; Mendes, 2016).

A proposta inicial seria uma parceria público-privada, a partir da lógica de responsabilidade compartilhada de produção do espaço urbano, sendo acompanhada de um discurso que prometia aos cidadãos a recuperação da vida local, trazendo aos espaços públicos melhoria na infraestrutura, por meio de projetos envolvendo alta tecnologia, elaborados por escritórios de arquitetura famosos, como meio de propaganda (Töws; Mendes, 2016). Porém, estudos apontam que esse tipo de empreendimento, na prática, intensifica a segregação socioespacial e o processo de gentrificação, caracterizado pela exclusão da população do entorno devido à valorização imobiliária da região e o aumento do custo de vida, em função das melhorias feitas nesses espaços (Battistam; Silva, 2022; Jacobs, 2017).

O projeto do Eurogarden é permeado por grandes polêmicas. Um parecer técnico elaborado pelo Observatório das Metrópoles indica uma série de inconformidades legais, as quais foram denunciadas ao Ministério Público, resultando no pedido de revogação da Lei nº 964/2013 (Maringá, 2013), que regulamentava o empreendimento, pelo próprio agente privado. Porém, o efeito da valorização e a especulação imobiliária da região já haviam começado e beneficiaram o setor privado (Battistam; Silva, 2022).

Atualmente, o espaço Eurogarden está aberto para investimentos vinculados ao *marketing* relacionado às ideias de inovação, *smart cities* e segurança, com selos de sustentabilidade internacional, sendo a frase de impacto do empreendimento: “o lugar que você sempre quis morar e não sabia onde ficava” (Eurogarden, 2024, *online*).

O Plano de Mobilidade Urbana, aprovado em outubro de 2022, está em fase de consolidação e tem como objetivo fazer com que os deslocamentos diários de pessoas e mercadorias sejam mais

inclusivos, seguros, agradáveis e humanizados. Em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587/12 (Brasil, 2012), prioriza as modalidades ativas, a pé, por bicicleta e com o transporte coletivo sobre os demais modos de deslocamento (Maringá, 2022).

Em Maringá, cerca de 400 mil habitantes, ao se deslocarem, chegam a produzir 795.763 viagens diárias para cumprir suas atividades, as quais podem ser categorizadas em motorizadas (68%) e não motorizadas (32%). As motorizadas foram divididas entre: individuais (70%) e coletivas (30%) e as não motorizadas entre a pé (79%) e por bicicleta (21%) (Maringá, 2022).

Os deslocamentos a pé representam um total de 22% dos deslocamentos diários do município, sendo os principais motivos: escola (42%) e trabalho (33%). No referido plano de mobilidade, foram levantadas as condições das calçadas e travessias, de forma que foram analisados 5 critérios: dimensionamento, manutenção da faixa livre de circulação mínima, condições do pavimento, sinalização tátil e rampas de acesso. Apenas 4% das calçadas e travessias atendem aos 5 critérios; 35% estão razoáveis, atendendo de 3 a 4 critérios; e em 61% as condições são ruins, atendendo a menos de 3 critérios. Verifica-se que, quanto mais longe do centro da cidade, pior é o estado de conservação (Maringá, 2022).

Já o deslocamento por bicicleta representa apenas 7%, isso incluindo Sarandi e Paiçandu, que são consideradas cidades dormitórios de Maringá. Os motivos para as trajetórias correspondem, principalmente, para trabalho 52% e escola 34%. Conforme dados levantados pelo Plano de Mobilidade Urbana, de 2022, o principal motivo indicado pelos usuários foi a economia (52%), porém, outros fatores foram citados, como a insatisfação com o sistema de transporte coletivo e o conforto. Maringá conta com 22 ciclovias, totalizando 44,6km de extensão. A maioria foi implantada a partir de 2015, e ainda é muito fragmentada e sem conexões (Figura 2). Os principais problemas apontados foram os cruzamentos perigosos (21%), ausência de ciclovias (21%), muitos carros na rua, falta de respeito dos motoristas e buracos na pista com 13% cada um (Maringá, 2022).



Figura 2 - Mapa da rede cicloviária de Maringá
Fonte: MARINGÁ, 2022.

3.2 MARINGÁ E OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O Governo do Estado do Paraná possui um instrumento intitulado “Portal Boas Práticas ODS”, com o objetivo de cadastro e compartilhamento das iniciativas que visam atingir os ODSs da ONU (Boas Práticas ODS, 2024a). A proposta do portal é incentivar a participação de mais pessoas na troca de experiências para a propagação do que está em andamento. O cadastro no portal é aberto para qualquer pessoa ou instituição, a partir de informações sobre a descrição do projeto, dos ODSs relacionados, das formas de quantificar a iniciativa, bem como fotos, vídeos, documentos e o local onde ocorre a ação.

A cidade de Maringá está cadastrada no “Maringá em Dados”, que apresenta uma série de indicadores mapeados e organizados pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá (IPPLAM), por eixos temáticos. O fácil acesso ao histórico de evolução e a visualização dinâmica das informações garantem maior transparência. É possível acessar mapas interativos com informações sobre o patrimônio cultural, o turismo, o caminho dos Ipês, os equipamentos de saúde, os pontos de descarte regular, as áreas de esporte e lazer e os projetos de educação ambiental.

Também podem ser acessados dados sobre a economia, os *rankings* e indicadores da cidade, o Radar ODS, dados de energia e saneamento, da população e as condições sociais e o Programa Cidades Sustentáveis (Boas Práticas ODS, 2024b; IPPLAM, 2024).

O Radar ODS contém a lista completa dos ODSs e, ao acessar cada um, as informações estão apresentadas a partir do objetivo, da meta, do indicador que pode ser selecionado, da descrição do indicador, da fórmula de cálculo do indicador, do gráfico evolutivo e da fonte dos dados (Figura 3). A maioria das informações dos gráficos é referente aos anos de 2010 a 2023, com exceção do ODS10 (Redução das Desigualdades), com informações de 1991 a 2010, e ODS13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima), com dados de 1970 a 2023. A última atualização dos dados indicada ocorreu em 08/11/2023. O ODS11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) e o ODS13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima) possuem a opção de fazer a consulta em inglês (Figura 3).

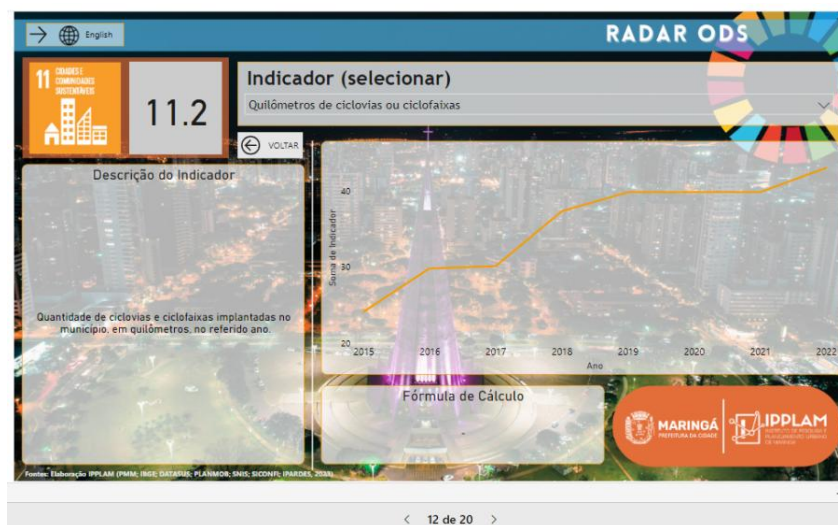


Figura 3 - Radar ODS
Fonte: Radar ODS, 2023.

No Portal Boas Práticas ODS, estão cadastradas 24 iniciativas, as quais estão relacionadas com diversas áreas e setores de atuação, apresentando o título do projeto, a instituição responsável, o resumo, a descrição e os objetivos da iniciativa, os ODSs correspondentes, entre outras informações (Boas Práticas ODS, 2024c) (Figura 4).



Figura 4 - Portal Boas Práticas

Fonte: Boas Práticas ODS, 2024d.

Há projetos cadastrados que estão diretamente vinculados ao ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), é o caso do Planejamento nos Bairros, com o objetivo de aproximar o poder público e a comunidade e que visa fortalecer a participação popular no desenvolvimento urbano para atender de forma mais adequada a população local, contribuindo para o exercício da cidadania (Boas Práticas ODS, 2024c).

O Projeto “Criança Consciente para um Mundo Diferente” engloba também o ODS 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima), que busca ampliar a conscientização sustentável, envolvendo alunos, professores e comunidade, por meio de ações educativas para a mitigação do impacto das mudanças climáticas (Boas Práticas ODS, 2024c).

O Projeto “Selo Ipê” é direcionado para empresas, instituições e edificações que adotem boas práticas ambientais e sociais, as quais colaboram para a construção de uma cidade sustentável, agregando valor às empresas. A Política para Bicicletas estrutura a política pública contida no Plano de Mobilidade Urbana de Maringá (PlanMob), aprovado por meio da Lei Municipal nº 11.518/2022 (Maringá, 2022). Conta com o “Caderno de Políticas para Bicicletas”, elaborado de forma participativa, cujo escopo é a redução da emissão dos gases do efeito estufa (GEE) pela diminuição do uso de automóveis, promovendo, assim, a saúde da população devido ao incentivo ao pedal (Boas Práticas ODS, 2024c).

Existem outros projetos municipais que estão diretamente relacionados com o espaço

urbano, porém que não estão vinculados ao ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis). Dentre eles as Hortas Comunitárias, o qual, no portal, consta como relacionado aos ODSs 1 (Erradicação da Pobreza), 2 (Fome Zero e Agricultura Sustentável), 12 (Consumo e Produção Responsáveis) e 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima) e disponibiliza espaços públicos nas áreas urbanas para o cultivo de hortas de alimentos orgânicos, mantidas pelos moradores locais (Boas Práticas ODS, 2024c).

Outros projetos interessantes de serem mencionados, porém que não estão cadastrado no Portal de Boas Práticas são o Pomar Urbano, lançado em março de 2023, e que tem por objetivo plantar árvores frutíferas em espaços vazios na área urbana, envolvendo a comunidade local (Saldanha, 2023). O Bosque Sensorial Ana Domingues, desenvolvido pela ONG Funverde, desde 2019 plantou mais de 2 mil árvores de mais de 100 espécies frutíferas, sendo 90% delas de espécies nativas em risco de extinção (FunVerde, 2024).

O Projeto “Rio Limpo” atende ao ODS 14 (Vida na Água) e faz a limpeza das galerias de águas pluviais, com a recuperação de fundo de vale para a diminuição da erosão dos cursos d’água e o monitoramento dos corpos hídricos e das áreas de preservação permanente. O Programa Áreas Verdes, corresponde aos ODSs 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima) e 15 (Vida Terrestre) e objetiva a manutenção e a preservação das áreas verdes, a criação de novas unidades de conservação, a recuperação de áreas de proteção permanente, o controle de descarte irregular de resíduos para a preservação das áreas e a educação ambiental da população (Boas Práticas ODS, 2024c).

O Projeto “RIAP: Galerias Limpas”, corresponde ao ODS 6 (Água Potável e Saneamento) e consiste na instalação de retentores de impurezas de águas pluviais (RIAP) nas bocas de lobo. A fim de evitar o entupimento da tubulação pluvial, facilitando a limpeza das bocas de lobo, diminuindo os impactos sociais e ambientais e contribuindo para o desenvolvimento sustentável da cidade (Boas Práticas ODS, 2024c).

Maringá também faz parte do Instituto Cidades Sustentáveis (2024), o qual tem o objetivo de desenvolvimento justo e sustentável das cidades no Brasil, e do Programa Cidades Sustentáveis. O qual busca melhorar a qualidade de vida das pessoas e combater a desigualdade, promovendo os direitos humanos, a participação social, a transparência e em prol do meio ambiente. Os projetos mencionados também estão cadastrados no Programa Cidades Sustentáveis (Cidades Sustentáveis,

2024).

Como já mencionado, os ODSs possuem metas integradas e interdependentes sendo aplicadas de forma global e universal. Verifica-se que cada projeto desenvolvido está relacionado a mais de um ODS. Dessa forma, a seguir será apresentado como a forma com que a cidade vai se constituindo e se desenvolvendo afeta diretamente a vida de sua população. Na próxima sessão, será abordado como as escolhas para a ordenação do espaço urbano adotadas na cidade de Maringá podem ou não contribuir para que sejam atingidos os ODSs propostos pela ONU.

4 DISCUSSÃO

É possível dizer que as escolhas projetuais da cidade de Maringá, implantadas a partir de 1947, estão em acordo com vários ODSs, que foram elaborados 68 anos mais tarde. Pode-se dizer que o traçado urbano, acomodado com as curvas de nível, direcionando as águas pluviais para os fundos de vale e as bacias hidrográficas, onde estão localizados os Parques do Ingá e Pioneiros, bem como a arborização urbana e os corredores verdes estipulados na Lei Municipal de nº 621/1968 (Maringá, 1968) atendem ao ODS 6 (Água Potável e Saneamento), ao ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), ao ODS 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima) e ao ODS 15 (Vida Terrestre) (ONU, 2015).

Ao proteger e salvaguardar o patrimônio natural da região, a proteção da vegetação nas nascentes e nos cursos hídricos mitiga catástrofes e perdas econômicas e humanas relacionadas a desastres envolvendo a água. Também contribuem para a redução do impacto ambiental negativo, gerando espaços públicos mais verdes, adaptados à mudanças climáticas e mais resilientes a desastres (ONU, 2015).

A vegetação urbana contribui para a qualidade ambiental da região. Influenciando na qualidade do ar por aumento da umidade, na retenção de material particulado suspenso no ar e na absorção dos raios solares pela fotossíntese, diminuindo significativamente a temperatura local. Contribui para a absorção de água da chuva tanto pelas folhas, quanto pela absorção lenta do solo em áreas permeáveis, possibilitando a alimentação do lençol freático e diminuindo as enxurradas, assim como melhorias quanto à poluição sonora, pois as folhas retêm parte das vibrações (Lamberts; Dutra; Pereira, 2014).

Os corredores verdes auxiliam na conexão entre os remanescentes de mata nativa, possibilitando a migração de animais silvestres e contribuindo para o aumento da biodiversidade. Também asseguram a conservação de ecossistemas terrestres e de água doce em florestas, garantindo a biodiversidade e reduzindo a degradação de habitats naturais, valorizando, assim, ecossistemas e a biodiversidade nos planejamentos locais, propiciando o manejo florestal sustentável (ONU, 2015).

Ao inserir espaços de lazer ativo a partir da década de 1960, bem como diante da implantação de ciclovias a partir de 2015, a cidade de Maringá está em consonância com o ODS 3 (Saúde e Bem-Estar). A atividade física é importante para o pleno desenvolvimento do ser humano, sendo recomendado em todas as fases de desenvolvimento. Os exercícios físicos auxiliam a manter ou melhorar as habilidades físicas e contribuem para o controle do peso, de modo que devem ser inseridos na rotina diária das pessoas para que se tornem um hábito, devido aos muitos benefícios para a saúde. Sendo alguns deles, a diminuição de chances de desenvolvimento de certos tipos de câncer, de desenvolvimento de diabetes, pressão alta e outras doenças cardiovasculares, assim como a melhora na disposição e na interação social (Brasil, Ministério da Saúde, 2021).

Ao ocupar e transformar os vazios urbanos gerados pela relocação das antigas estações ferroviária, da rodoviária e do aeroporto da cidade, Maringá se aproxima do ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis). Assegurando a mobilidade e garantindo o acesso seguro de pedestres e automóveis; a segurança, em razão da ocupação de pessoas nesses espaços; e a otimização da infraestrutura urbana existente que estava subutilizada (Gehl, 2015; Jacobs, 2017; Mascaró, 2005).

A ocupação de espaços urbanos vazios com projetos como o Hortas Comunitárias, o Pomar Urbano e o Bosque Sensorial Ana Domingues contribui para otimizar a infraestrutura, que estava sendo subutilizada (Mascaró, 2005) e para a ocupação das pessoas nesses espaços, tornando-os mais seguros para permanência (Gehl, 2015; Jacobs, 2017). A inserção de vegetação própria para consumo humano contribui para a mitigação da insegurança alimentar, que tende a se agravar com a crise climática, além de diminuir a emissão dos GEE gerados pelo transporte. As árvores frutíferas são chamarizes para animais, contribuindo para o aumento da diversidade da fauna, e também da flora, por meio da polinização (Branco; Alcântara, 2011; Silva, 2019).

O Plano de Mobilidade Urbana (Maringá, 2022), que está em fase de consolidação, ao construir ciclovias e priorizar o transporte público, contribui para o ODS 3 (Saúde e Bem-Estar),

facilitando o transporte por bicicleta, o que traz benefícios para a saúde (Brasil, Ministério da Saúde, 2021), e o ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), melhorando a qualidade do ar, pela diminuição da emissão dos GEE (ONU, 2015). No entanto, ainda encontra grandes desafios para gerar a integração entre as frações de ciclovias implantadas e melhorias no transporte público para reduzir o tempo de deslocamento e o valor das tarifas (Maringá, 2022).

Porém, nem todas as decisões das gestões administrativas contribuem para que a cidade atinja os ODSs propostos pela ONU. A verticalização excessiva gera adensamento populacional, sobrecarregando a infraestrutura. Assim, implica redução da qualidade de conforto ambiental, devido à concentração de prédios, à luminosidade natural reduzida, à falta de espaço, à saturação da infraestrutura, ao adensamento excessivo, a problemas estéticos, entre outros (Machado; Miranda Méndes, 2012).

A demolição de edifícios públicos que fazem parte da história da cidade, como as estações ferroviária e rodoviária e o abandono do prédio do antigo aeroporto, que são parte do patrimônio cultural e histórico da cidade e da história pessoal de tantos moradores que chegaram e partiram do local. Há um apagamento da memória contida na presença desses espaços antigos, que contribuem para o entendimento acerca do ambiente urbano atual (Jacobs, 2017).

Os vazios urbanos fazem parte da história de Maringá, e isso encarece o custo de vida na cidade, uma vez que a reserva de terras gera especulação urbana. Toda a infraestrutura fica subutilizada. Os vazios também contribuem para a insegurança dos pedestres na região, sendo locais de descarte irregular de lixo e outros dejetos que contribuem para a existência de focos de mosquito da dengue, a proliferação de escorpiões e aranhas e o rompimento da conexão de áreas na cidade (Jacobs, 2017; Mascaró, 2005).

Os grandes vazios urbanos são focos de especulação imobiliária, utilizados para lançamento de empreendimentos que transformam as cidades em mercadoria, agregando uma etiqueta e, ou uma marca. O que na prática, são estratégias de marketing, utilizando imagens de arquitetura espetaculares e narrativas midiáticas que aumentam o valor do solo e diminuem cada vez mais a possibilidade de acesso à moradia de uma população economicamente vulnerável (Battistam; Silva, 2022; Machado; Miranda Méndes, 2012).

Os vazios urbanos, conforme abordado por Menegello (2009), são áreas dentro das cidades que perderam sua função original e permanecem sem uso significativo. Esse fenômeno está ligado

à desindustrialização, que resultou no abandono de antigas fábricas, moinhos, ferrovias, portos e galpões. Segundo a referida autora, além disso, inclui terrenos desocupados, infraestruturas obsoletas e edificações degradadas.

O espaço urbano reflete e reforça relações de poder, influenciando comportamentos e hierarquias sociais. Assim como a etiqueta nas sociedades de corte impunha gestos de reverência, a arquitetura orienta interações de forma simbólica, consolidando desigualdades. Essa organização espacial, muitas vezes naturalizada, mascara dinâmicas de dominação e reforça distâncias sociais, tornando-se um elemento essencial na reprodução das hierarquias urbanas (Meneghelli, 2009, apud Bourdieu, 1993).

Os grandes terrenos desocupados dentro da malha urbana e locais estratégicos permite o desenvolvimento desse tipo de empreendimento. Esse processo aumenta significativamente o preço do metro quadrado do solo e o valor do custo de vida nos arredores, resultando na expulsão da população local para áreas mais afastadas, com menos infraestrutura e mais baratas, fenômeno amplamente conhecido como gentrificação (Battistam; Silva, 2022; Jacobs, 2017), exemplificado com os Projetos Ágora e Eurogarden são apresentados como renovação para a cidade.

Tais posicionamentos da gestão urbana distanciam a cidade de atingir o ODS 1 (Erradicação da Pobreza), aumentando a segregação social. Diante da necessidade de buscar moradias com custo de vida mais acessível, os mais pobres precisam morar cada vez mais distantes do trabalho, fator que aumenta o tempo de deslocamento, o que interfere diretamente no ODS 3 (Saúde em Bem-Estar), diminuindo o tempo destinado a atividades de lazer e esporte. Quanto ao ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), tal circunstância contribui para o aumento da poluição, em razão do descolamento do automóveis, o que aumenta a emissão de GEE (ONU, 2015).

Embora a elevada densidade urbana seja frequentemente criticada por seus impactos na qualidade de vida, é importante destacar que áreas de baixa densidade também estão sujeitas à valorização do metro quadrado e ao fenômeno da gentrificação. A manutenção de grandes terrenos e a implantação de empreendimentos de alto padrão, como nas regiões da Zona 02, Zona 04 e Zona 05 de Maringá contribuem com a exclusão socioespacial, elevando o custo da terra e tornando inviável a permanência de moradores de baixa renda.

Diante do exposto, é possível identificar que as decisões da gestão municipal sobre o ordenamento e a ocupação do espaço urbano impactam diretamente a qualidade ambiental, o bem-

estar da população e a equidade socioespacial. Tanto o alto adensamento quanto o baixo adensamento apresentam desafios, podendo gerar valorização excessiva do solo e processos de gentrificação que acentuam a segregação social. Nesse sentido, é importante que a gestão municipal adote políticas equilibradas, conciliando a necessidade de adensamento sustentável com a preservação da acessibilidade à moradia. A implementação de projetos urbanos deve ser acompanhada de avaliações criteriosas sobre suas potencialidades e limitações, garantindo que as ações promovam inclusão social, mobilidade eficiente e sustentabilidade ambiental, ao invés de aprofundar desigualdades e impactos negativos no território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo fez um levantamento histórico quanto ao planejamento urbano da cidade de Maringá/PR e de como este contribui ou não para atingir os Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODSs) estipulados na Agenda 2030 da ONU. A análise revelou que o planejamento urbano da cidade de Maringá passou por diferentes enfoques e prioridades.

Inicialmente, o planejamento urbano de Maringá focou na implantação de projetos adaptados ao terreno. Esse planejamento levou em consideração questões ambientais, proporcionando características exclusivas para a cidade, com amplos lotes, avenidas arborizadas, praças e parques, mantendo reservas florestas nativas nos fundos de vale, assim como parques lineares de integração desses espaços.

No entanto, ao longo do tempo, o processo de urbanização de Maringá resultou em uma valorização crescente do solo como ativo financeiro, favorecendo a especulação imobiliária. Esse fenômeno, embora não necessariamente intencional, contribuiu para a intensificação das desigualdades sociais e a dificuldade de acesso à moradia para a população de baixa renda.

Embora o planejamento urbano de Maringá tenha evoluído ao longo do tempo, com uma maior valorização do solo e aumento da especulação imobiliária, é possível observar que, em algumas iniciativas recentes, ainda se busca integrar aspectos ambientais e sociais, especialmente por meio de projetos pontuais que visam melhorar a qualidade de vida e atender a objetivos como ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) e ODS 1 (Erradicação da Pobreza). Mesmo que a lógica de mercado tenha ganhado força, algumas dessas iniciativas têm se alinhado com os

princípios estabelecidos no início do desenvolvimento da cidade, como a criação de espaços verdes, acessibilidade e infraestrutura, promovendo ainda benefícios sociais e ambientais.

Além disso, o adensamento populacional decorrente da verticalização trouxe desafios à infraestrutura urbana, impactando a qualidade ambiental e a distribuição equilibrada dos serviços públicos. As cidades precisam assumir a linha de frente do enfrentamento dos desafios emergentes relacionados às crises e mudanças climáticas, pois são as que sofrerão seu impacto direto. Desse modo, por meio de um planejamento urbano cada vez mais focado em atender aos ODSs, é possível garantir os princípios de desenvolvimento ambiental, social e econômico de forma sustentável.

Embora as iniciativas recentes mostrem uma tentativa de integrar os ODSs ao planejamento urbano, a abordagem adotada é distinta daquela dos primeiros projetos, quando a cidade focava em questões ambientais e de bem-estar social. A diferença de tipo e magnitude entre as ações fundacionais e as mais recentes pode ser observada, por exemplo, nos projetos de gentrificação que, em muitos casos, priorizam o interesse privado e mercadológico em detrimento do atendimento às necessidades da população de baixa renda. A valorização do solo e a intensificação da especulação imobiliária são fatores que acabam dificultando a implementação de uma política urbana verdadeiramente inclusiva e sustentável.

Maringá já fez isso no início de sua história, talvez seja possível buscar soluções inspiradoras nesse passado recente.

Futuras pesquisas devem analisar as diferenças de magnitude e impacto entre as políticas fundacionais e as atuais, investigando como as políticas urbanas podem ser melhor implementadas no contexto atual de Maringá. Avaliar a integração das políticas iniciais de ordenamento territorial com as necessidades locais pode oferecer insights para melhorar as práticas contemporâneas, promovendo um equilíbrio entre desenvolvimento urbano e equidade social. É essencial também que as iniciativas urbanas recentes se alinhem mais eficazmente aos ODS, superando os desafios impostos pela especulação imobiliária. Novas políticas públicas devem buscar conciliar crescimento urbano, sustentabilidade e justiça social, com base em indicadores que garantam um espaço urbano mais inclusivo e equilibrado.

8 REFERÊNCIAS

da; ANGELIS, Bruno Luiz Domingos de. Pelas ruas de Maringá: planejamento urbano e arborização viária no novo centro de Maringá, Pr, Brasil. **Terr Plural**, v. 14, p. 1-28, 2020. Disponível em: <https://revistas.uepg.br/index.php/tp/article/view/13087>. Acesso em: 4 ago. 2024.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BATTISTAM, Maysa Pinhata; SILVA, Beatriz Fleury e. Operação urbana consorciada em Maringá: um hiato entre teoria e realidade / Consortiated urban operation in Maringá: a gap between theory and reality. **Brazilian Journal of Development**, v. 8, n. 5, p. 38809-38825, 2022. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/48244>. Acesso em: 4 jun. 2024.

BOSQUE Sensorial Ana Domingues. **FunVerde**, 2024. Disponível em: <https://www.funverde.org.br/blog/bosque-sensorial/>. Acesso em: 5 jun. 2024.

BRANCO, Marina Castelo; ALCÂNTARA, Flávia A de. Hortas urbanas e periurbanas: o que nos diz a literatura brasileira? **Horticultura brasileira**, v. 29, n. 3, p. 421-428, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/hb/a/BBhZ9hvsDdRCbwd9mQF87ZQ/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 4 jun. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: STF, 1988. Disponível em: <https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/legislacaoCons->. Acesso em: 4 jun. 2024.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei nº 10.257/2001. Brasília, DF: Senado Federal, 2008.

BRASIL. **Guia para elaboração e revisão dos planos diretores**. 2021. Disponível em: <https://polis.org.br/wp-content/uploads/2021/02/GUIA-PD-GIZ-Versão-Teste-1.pdf>. Acesso em: 4 jun. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 4 jul. 2024.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Guia de atividade física para a população brasileira**. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_atividade_fisica_populacao_brasileira.pdf. Acesso em: 4 jun. 2024.

EUROGARDEN Maringá. **Eurogarden**, 2024. Disponível em: <https://www.eurogarden.com.br/>. Acesso em: 4 jun. 2024.

FERREIRA, Jeanne Christine Versari; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **As desventuras do planejamento urbano**: o novo centro de Maringá (PR), do Projeto Ágora de Oscar Niemeyer à produção imobiliária do século XXI. São Paulo: FAUUSP, 2023. Disponível em: <https://www.livrosabertos.abcd.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/1021/932/3456>. Acesso em: 4 jun. 2024.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HORTAS comunitárias. **Boas Práticas ODS**, 2024d. Disponível em: <https://www.boaspraticasods.pr.gov.br/Iniciativa/HORTAS-COMUNITARIAS>. Acesso em: 5 jun. 2024.

INSTITUTO Cidades Sustentáveis. **Instituto Cidades Sustentáveis**, 2024. Disponível em: <https://icidadessustentaveis.org.br/instituto-cidades-sustentaveis/>. Acesso em: 5 jun. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Agenda 2030**: ODS - Metas Nacionais dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Rio de Janeiro: IPEA, 2018. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8855%0Ahttps://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&id=33895. Acesso em: 4 jun. 2024.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2017.

KRONEMBERGER, Denise Maria Penna. Os desafios da construção dos indicadores ODS globais. **Ciência e Cultura**, v. 71, n. 1, p. 40-45, 2019. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252019000100012. Acesso em: 4 jun. 2024.

LAMBERTS, Roberto; DUTRA, Luciano; PEREIRA, Fernando Oscar Ruttkay. **Eficiência Energética na Arquitetura**. 3. ed. São Paulo: PW, 2014. Disponível em: https://labeee.ufsc.br/sites/default/files/apostilas/eficiencia_energetica_na_arquitetura.pdf. Acesso em: 4 jun. 2024.

MACHADO, José Roberto; MIRANDA MÉNDES, César. O processo de verticalização do centro de Maringá-PR, Brasil. **Investigaciones Geográficas**, n. 52, p. 53-71, 2012. Disponível em: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112003000300004. Acesso em: 4 jun. 2024.

MARINGÁ. **PlanMob Maringá**: resumo executivo. Maringá: Secretaria de Mobilidade Urbana, 2022.

MARINGÁ em dados. **Boas Práticas ODS**, 2024b. Disponível em: <https://www.boaspraticasods.pr.gov.br/Iniciativa/MARINGA-EM-DADOS>. Acesso em: 5 jun. 2024.

MARINGÁ em dados. **Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá (IPPLAM)**, 2024. Disponível em: <https://www.ipplam.com/maringa-em-dados>. Acesso em: 5 jun. 2024.

MARINGÁ. **Lei Complementar nº 964, 29 de novembro de 2013**. Altera o artigo 80 da Lei Complementar nº 910/2011, que dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos em edificações no município de Maringá. Maringá: Câmara Municipal de Maringá, [2013]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/maringa/lei-complementar/2013/97/964/lei-complementar-n-964-2013-altera-o-artigo-80-da-lei-complementar-n-910-2011-que-dispoe-sobre-as-vagas-de-estacionamento-de-veiculos-em-edificacoes-no-municipio-de-maringa>. Acesso em: 4 jun. 2024.

MARINGÁ. **Lei nº 621, de 9 de outubro de 1968**. Institui o plano diretor de desenvolvimento de Maringá e fixa suas diretrizes básicas. Maringá: Câmara Municipal de Maringá, [1968]. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/maringa/lei-ordinaria/1968/62/621/lei-ordinaria-n-621-1968-institui-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-de-maringa-e-fixa-suas-diretrizes-basicas?__cf_chl_rt_tk=DpXhNmIJ.I3WkjNbCWzB8Lw8DS8ABaZLRTXFcU3_y6M-1742932659-1.0.1.1-FBLBsHiJPknOGQlDRVebItAXJfH7jZ8fyANHEetFLYw. Acesso em: 5 jun. 2024.

MARINGÁ. **Lei nº 11.518, de 14 de setembro de 2022**. Dispõe sobre a Política de Mobilidade para o Município de Maringá, aprova o Plano de Mobilidade Urbana do Município e dá outras providências. Maringá: Câmara Municipal de Maringá, [2022]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/maringa/lei-ordinaria/2022/1152/11518/lei-ordinaria-n-11518-2022-dispoe-sobre-a-politica-de-mobilidade-para-o-municipio-de-maringa-aprova-o-plano-de-mobilidade-urbana-do-municipio-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 4 jun. 2024.

MASCARÓ, Juan Luis. **Infra-estrutura urbana**. Porto Alegre: Masquatro, 2005.

MENEGUETTI, Karin Schwabe; REGO, Renato Leão; BELOTO, Gislaine Elizete. Maringá - A Paisagem Urbana e o Sistema de Espaços Livres. **Paisagem e Ambiente**, n. 26, p. 29-50, 2009. Disponível em: <https://revistas.usp.br/paam/article/view/77344>. Acesso em: 4 jun. 2024.

DESENVOLVIMENTO humano e IDH. **ONU Brasil**, 2024. Disponível em: <https://www.undp.org/pt/brazil/desenvolvimento-humano>. Acesso em: 4 jun. 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Assembleia Geral da ONU. **Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 2015. Disponível em: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E. Acesso em: 4 jun. 2024.

REGO, Renato Leão. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. **Acta Scientiarum Technology**, v. 23, n. 6, p. 1569-1577, 2001. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciTechnol/article/view/2801/1853>. Acesso em: 4 jun. 2024.

SALDANHA, Murillo. Prefeitura lança projeto 'Pomar Urbano' nesta terça-feira, 7, com implantação da primeira unidade e uma composteira em escola municipal. **Prefeitura de Maringá**, 6 mar. 2023. Disponível em: <https://www3.maringa.pr.gov.br/site/noticias/2023/03/06/prefeitura-lanca-projeto-pomar-urbano-nesta-terca-feira-7-com-implantacao-da-primeira-unidade-e-uma-composteira-em-escola-municipal/41183>. Acesso em: 4 jun. 2024.

SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. Planejamento urbano: para quê e para quem? / Urban Planning: for what and for whom?. **Revista de Direito da Cidade**, v. 4, n. 1, p. 91–119, 2012. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/9699>. Acesso em: 4 jun. 2024.

SILVA, Sara Oliveira da. **Hortas urbanas e abelhas nativas**: um estudo de caso em Foz do Iguaçu -Pr. 2019. 42 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Ciências Biológicas – Ecologia e Biodiversidade) – Universidade Federal da Integração LatinoAmericana, Foz do Iguaçu, 2019. Disponível em: <https://dspace.unila.edu.br/server/api/core/bitstreams/1e4fc21c-7abe-476f-8b30-bddb52e5da82/content>. Acesso em: 4 jun. 2024.

TÖWS, Ricardo Luiz; MENDES, Cesar Miranda. Reflexões sobre o planejamento estratégico na cidade de Maringá (Pr): o caso do Projeto Eurogarden. **Boletim de Geografia**, v. 33, p. 122, 2016. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/31931>. Acesso em: 4 jun. 2024.

Data de recebimento: 25 de junho de 2024.

Data de aceite: 12 de março de 2025.