

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL E AS DINÂMICAS SÓCIO TERRITORIAIS DECORRENTES DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA URBANA NO MUNICÍPIO DE MATINHOS

ESPINOLA, Andrea M.¹; TUMELERO, Silvana M.²; JACON, Thais P.³
RODRIGUES, Alyssander C.⁴

GT: Conflitos Socioambientais

Resumo

Este trabalho tem por objetivo analisar as dinâmicas socioterritoriais em Matinhos decorrentes das obras de infraestrutura urbana no Litoral do Paraná. Com isso será possível também compreender os fenômenos de diferenciação espacial e fazer provocações acerca da influência das grandes corporações no processo de (re)ordenamento do território brasileiro e enfatizar o papel das políticas públicas nesse processo. A presente pesquisa, de cunho exploratório e descritivo, teve como base a análise documental e bibliográfica em uma perspectiva crítica. O percurso metodológico para o desenvolvimento da pesquisa deu-se por etapas e possui uma abrangência escalar, com objetivos centrados no foco regional no litoral do Paraná e, complementarmente, com enfoque local no Município de Matinhos. Visando discutir tais provocações, é analisado o caso da zona costeira do Estado do Paraná, mais especificamente as políticas públicas de ordenamento territorial incidentes na região litorânea, em especial as normativas, instrumentos e proposições contidas nos documentos de revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Matinhos. O artigo sinaliza efeitos das grandes obras e da gestão territorial de Matinhos sobre a morfologia urbana, impacto no uso do solo, desigualdades no acesso e uso do espaço urbano e segregação socioespacial e ambiental.

Palavras-chave: planejamento urbano e regional; dinâmicas sócio territoriais; infraestrutura urbana; diferenciação espacial, litoral do Paraná.

¹ Doutora em Planejamento Urbano e Regional; Setor Litoral UFPR; Matinhos, PR, BR. E-mail: andreaespinola@ufpr.br;

² Doutora em Serviço Social; Setor Litoral UFPR; Matinhos, PR, BR. E-mail: siltumelero@ufpr.br; ORCID: 0000-0001-9104-4276

³ Estudante de Serviço Social; UFPR Setor Litoral; Matinhos, PR, BR. E-mail: thais.jacon@gmail.com

⁴ Estudante de Serviço Social; UFPR Setor Litoral; Matinhos, PR, BR. E-mail: cassiorodrigues@ufpr.br

1 - INTRODUÇÃO

1.1 AS POLÍTICAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL: DO PLANEJAMENTO REGIONAL DO LITORAL DO PARANÁ AO PLANEJAMENTO URBANO MUNICIPAL

A dimensão multiescalar das políticas de ordenamento territorial refere-se à abordagem que considera diferentes escalas de atuação e decisão em processos de planejamento e gestão do território. No contexto do planejamento regional do Litoral do Paraná, isso envolve a integração de ações que se desenvolvem em várias escalas geográficas, seja ela local, regional ou nacional, levando em conta as especificidades de cada área, mas buscando uma ação coordenada que favoreça o desenvolvimento sustentável e a ordenação do espaço.

A escala local diz respeito aos Municípios e às ações específicas de ordenamento dentro de áreas como bairros, vilas ou cidades. Em Matinhos, cidade balneária do Litoral do Paraná, isso se reflete nas políticas urbanas de ocupação, preservação ambiental e uso do solo, como o controle de áreas de expansão urbana e de preservação de ecossistemas sensíveis, como manguezais, dunas e restingas.

Em uma escala mais ampla, as políticas nacionais influenciam o ordenamento territorial do Litoral do Paraná, como as diretrizes do Sistema Nacional de Unidades de Conservação, as diretrizes do Estatuto das Cidades, as políticas de desenvolvimento sustentável e as Leis Federais de uso do solo. Além disso, o planejamento nacional pode orientar o financiamento de grandes obras de infraestrutura ou projetos de preservação ambiental.

O planejamento que engloba vários Municípios (ou uma região como um todo) são atribuições dos processos em escala regional. No caso do Litoral Paranaense, o planejamento regional busca integrar as diferentes especificidades de cada Município, considerando a unidade da região costeira e os impactos que um Município pode ter sobre o outro, especialmente em questões como turismo, infraestrutura e conservação ambiental. O planejamento regional, portanto, busca um equilíbrio entre os interesses locais e a conservação dos recursos naturais que são comuns a toda a Região.

A multiescalaridade das políticas de ordenamento territorial, no caso do Litoral Paranaense, envolve a interação entre essas escalas, sem que uma sobreponha a outra. Isso implica um processo dinâmico e flexível que considera a coordenação entre os Municípios, suas particularidades e desafios, contudo, é fundamental que haja uma coordenação intermunicipal para garantir que as ações de ordenamento não criem disparidades, como a descontinuidade na proteção ambiental ou na oferta de serviços públicos. Pode-se caracterizar também pelos conflitos de interesse, onde a interação entre diferentes escalas pode gerar conflitos como, por exemplo, quando a busca por desenvolvimento econômico local entra em choque com as necessidades de preservação ambiental.

No caso supramencionado, é necessário um processo de negociação para chegar a soluções que atendam a diferentes demandas, levando em consideração os objetivos de longo prazo para a região. Por fim a multiescalaridade pressupõe um Planejamento integrado, onde o ordenamento (ou reordenamento) territorial precisa ser planejado levando em consideração tanto as políticas locais, regionais e nacionais. Isso pode ser feito através de instrumentos como planos diretores, planos regionais de desenvolvimento e políticas públicas específicas para a região costeira.

O Litoral do Paraná, possui um grande potencial turístico e ambiental, e necessita de políticas de ordenamento que integrem a proteção de ecossistemas sensíveis e o desenvolvimento econômico sustentável. Entre as ações típicas pode-se destacar:

1. Parques e Unidades de Conservação: Como o Parque Nacional de Superagüi e o Parque Estadual Ilha do Cardoso, que são áreas protegidas que exigem um planejamento coordenado entre o nível local, regional e nacional, com regras objetivas de acesso e uso do território;
2. Infraestrutura e Turismo: O desenvolvimento de infraestrutura turística, como a criação de novos acessos e a implementação de sistemas de transporte público entre as cidades do Litoral, deve ser planejado considerando as demandas regionais e nacionais, além de uma avaliação dos impactos ambientais;
3. Programas de Educação Ambiental e Participação Comunitária: Ações que envolvem a conscientização e a participação da população local também são fundamentais no planejamento multiescalar, visto que é necessário garantir que

os atores locais estejam envolvidos no processo e compreendam a importância do ordenamento territorial para o desenvolvimento sustentável.

Nesse sentido o Plano de Desenvolvimento Sustentável (Paraná, 2019) traça projeções de cenários a partir de um amplo diagnóstico realizado para a região. Uma de suas projeções considerou o crescimento populacional influenciado pela instalação de dezesseis Grandes Projetos. De acordo com os dados, com a implementação desses empreendimentos, a região que registrava uma população de aproximadamente 299.285 mil habitantes em 2020 chegará a 393 mil habitantes em 2035.

O crescimento deverá ser mais expressivo, especialmente nos Municípios de Paranaguá e Pontal do Paraná, sendo este último com estimativas de que sua população chegue ao dobro até 2025. Sem a instalação a projeção é de 333 mil habitantes em 2035, 60 mil habitantes a menos que o estimado (Paraná, 2019). Nesse cenário, as ampliações e instalação de novos empreendimentos podem causar um crescimento desordenado caso não haja o acompanhamento de medidas assertivas ligadas ao ordenamento territorial e a expansão de serviços públicos essenciais.

Há também indicativo de que, a longo prazo, os investimentos externos e as ampliações de empreendimentos que ocorrerem de “forma desorganizada e irresponsável, geram impactos diretos na qualidade das águas e áreas de Mata Atlântica, além de comprometer os modos de vida e produção de diversas comunidades tradicionais que vivem ao redor das baías” (Paraná, 2019, p. 306).

Paula et al. (2018) relatam que apesar do número expressivo de UCs existentes na região, a maioria delas não são implementadas de fato. Isso se dá pela ausência ou precariedade dos conselhos consultivos, de regularização fundiária, planos de manejo e de estabelecimento de Zonas de Amortecimento (ZAs) relacionados a elas, além sobretudo do desinteresse do Estado e ausência de investimentos. Impactos que afetam negativamente essas áreas protegidas podem desfavorecer o provimento de serviços ecossistêmicos importantes, como a regulação do clima, proteção de mananciais e conservação da biodiversidade.

Conforme reforça o PDS Litoral (Paraná, 2019), em um cenário de desperdícios de oportunidades a médio prazo, a concentração intramunicipal de dividendos dos recursos e investimentos externos reforçarão situações de desigualdades intrarregionais. Na região norte, seguida da região sul, nota-se um investimento público desproporcional

ao que se destina para a região central do Litoral, tanto em valor de investimento quanto em número de projetos (Onofre, 2021).

As políticas de investimento acabam sendo decididas previamente em torno de intervenções econômicas “feita para e pelo negócio”, geralmente aliadas a macro políticas setoriais a nível nacional e estadual (Garzon, 2014). Para Guzmão (2010, p. 34), isso gera uma retórica “como se o desenvolvimento local/regional fosse uma consequência inevitável dessas iniciativas e que as oportunidades geradas se mostrassem acessíveis a todos os agentes presentes ou difusamente ligados à região”.

Garzon (2014, p. 32), tem destacado que, corriqueiramente, a “presença do Estado” só se faz efetiva, quando em consonância com a atuação das grandes empresas privadas e de seus projetos na região”. Dada a quantidade de obras de infraestrutura urbana finalizadas e em execução não só envolvendo o Município de Matinhos, mas em outras porções no centro-sul da região litorânea, nota-se a formação de uma grande zona caracterizada por um cinturão portuário-industrial, cuja apropriação do espaço é voltada para acumulação e expansão capitalista, tendo a presença do Estado como promotor-otimizador dessas grandes corporações.

Em estudo recente Érica Onofre faz uma análise crítica do panorama dos Grandes Projetos de Desenvolvimento (GPDs) em processo de licenciamento ambiental e previstos no Litoral do Paraná. O panorama naquele momento demonstrou que 23 GPDs estavam em licenciamento ou com previsão no Litoral Paranaense, sendo que destes, 19 eram projetos de infraestrutura de transporte (09 rodoviários, 08 marítimos, 01 ferrovia e 01 aeroporto). Além disso, 04 outros projetos, sendo 01 poliduto ligando Sarandi a Paranaguá, 02 empreendimentos da Indústria Metalúrgica vinculados à exploração do pré-sal em Pontal do Paraná e a Engorda da Orla de Matinhos. (Onofre, 2021)

A fragmentação territorial e a incidência de possíveis desigualdades intrarregionais (Vainer, 2007), podem ser notadas a partir da concentração de investimentos públicos-privados em torno do Município de Paranaguá. Nesse sentido Onofre enfatiza:

O panorama dos 23 Grandes Projetos de Desenvolvimento identificados estão em sua maioria inseridos em um paradigma de compreensão do capitalismo contemporâneo (MALHEIRO e CRUZ, 2019). Essas propostas, indicam ter relação direta com a expansão das atividades de escoamento logístico e portuário. A formação do território de escoamento tem como nó central a rede portuária de

Paranaguá e Antonina que são orientados a partir de enclaves políticos contraditórios ao exercício do planejamento regional democrático.

Apesar de não ser objeto central de análise, os conflitos entre diferentes instrumentos de planejamento e ordenamento territorial existentes na região permeiam o tema da pesquisa. De um lado, temos a elaboração do Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE Litoral) publicado no ano de 2016, o qual vem sendo amplamente questionado pela ausência de participação popular e pela criação de uma zona intitulada “Zona de Desenvolvimento Diferenciado” (ZDD), a qual legitima o uso e ocupação do solo para instalação do Complexo Industrial e Portuário previsto para Pontal do Paraná em detrimento da presença de localidades de comunidades tradicionais e áreas protegidas por legislação ambiental (Cunha, 2018; Onofre, 2021).

O Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná (Paraná, 2019), apresentou novos projetos de infraestrutura previstos para a Região Litorânea e essas novas áreas de tensão por meio de cercamento de terras e das águas de uso comum chamam atenção para formação de “*zonas de sacrifício*” que são estabelecidas através da lógica capitalista extrativista e da dinâmica de acumulação por espoliação através dos grandes projetos (Malheiro e Cruz, 2019).

1.2 A INFLUÊNCIA DAS GRANDES CORPORAÇÕES NO PROCESSO DE ORDENAMENTO TERRITORIAL

O ordenamento do território constitui um instrumento essencial para o desenvolvimento equilibrado das regiões, visando harmonizar as atividades humanas com a preservação ambiental e o bem-estar coletivo. No entanto, observa-se que, nas últimas décadas, as grandes corporações têm exercido crescente influência sobre esse processo, moldando políticas públicas e decisões espaciais em função de interesses econômicos. Esta influência suscita debates sobre justiça territorial, soberania do planejamento e sustentabilidade.

Por sua vez o ordenamento do território é o conjunto de ações e políticas públicas voltadas para organizar o uso do espaço geográfico de forma equilibrada, sustentável e funcional, considerando fatores como: distribuição da população; localização de atividades econômicas; conservação ambiental e infraestruturas (transportes, energia, saneamento).

O ordenamento do território é definido como o conjunto de ações, políticas e instrumentos destinados à organização racional do espaço geográfico, de modo a promover a eficiência econômica, a equidade social e a proteção ambiental (Santos, 2000). Este instrumento envolve decisões sobre o uso e ocupação do solo, localização de infraestruturas, planejamento urbano e rural, entre outros aspectos.

A influência das grandes corporações nesse processo é um fenômeno crescente e multifacetado, envolvendo aspectos econômicos, políticos, sociais e ambientais. As grandes corporações influenciam nesse processo através do seu poder econômico e lobby em que grandes empresas, especialmente das áreas de construção civil, mineração, agronegócio, energia, tecnologia, transporte e logística, que possuem recursos financeiros e influência política para pressionar a adaptação de legislações urbanísticas ou ambientais, como o exemplo das flexibilizações para expansão de áreas urbanas em regiões antes protegidas.

No meio rural corporações ligadas ao agronegócio influenciam o uso do solo promovendo monoculturas em larga escala e a expulsão de pequenos agricultores e comunidades tradicionais. Além disso elas detêm um poder de barganha significativo sobre os governos locais, regionais e nacionais. Esse poder é exercido por meio de lobbies, financiamento de campanhas políticas e participação em conselhos e fóruns de planejamento. Como resultado, o planejamento territorial regional e local através das leis de ordenamento do uso do solo em diferentes escalas são frequentemente moldados para atender a interesses empresariais, em detrimento das necessidades da população.

Estas empresas podem influenciar planos diretores e políticas públicas por meio de parcerias público-privadas ou financiando estudos técnicos. Muitas vezes, o objetivo é tornar certas áreas mais atrativas para investimentos, mesmo que isso implique a gentrificação ou a remoção de populações em situação de vulnerabilidade social. Projetos de reurbanização em cidades litorâneas com foco no turismo e no setor imobiliário de alto padrão, tem sido comum nos últimos anos.

Ademais a concentração de infraestrutura e serviços em determinadas regiões, contribui para o aumento da desigualdade territorial, uma vez que marginaliza, abandona e invisibiliza tantas outras. Como no caso da instalação de polos industriais ou tecnológicos que impulsionam o desenvolvimento local, mas deixam comunidades vizinhas sem acesso a benefícios.

Também decorrente dessa concentração, os impactos ambientais gerados sinergicamente são significativos pois, em geral, grandes empreendimentos têm forte atuação nos setores de extração e energia (como mineradoras, petrolíferas e hidrelétricas) e frequentemente obtêm autorização para explorar territórios sensíveis, alterando o uso do solo e afetando ecossistemas e populações tradicionais, muitas vezes deslocando comunidades indígenas ou quilombolas em função de grandes obras. Sem contar com o corporativismo presentes dos projetos de grande porte, como barragens, mineração, infraestrutura logística viária e portuária, que mesmo diante de impactos socioambientais significativos são aprovados com rapidez. Isso compromete ecossistemas e modos de vida locais.

Obviamente nos processos de ordenamento territorial os conflitos sofrem com tensões entre o interesse público e o interesse privado e muitas vezes, as decisões tomadas priorizam a rentabilidade em detrimento da sustentabilidade ou da justiça social. Porém as consequências territoriais e sociais onde se percebe a predominância do capital corporativo na organização do território acentuam desigualdades socioespaciais.

Sendo assim, geralmente, áreas privilegiadas recebem mais investimentos em infraestrutura, enquanto periferias urbanas e zonas rurais sofrem com abandono estatal. Além disso, o crescimento urbano direcionado por tais interesses, compromete a resiliência ambiental e agrava as condições de vida de segmentos sociais vulnerabilizados, com impactos sobre a mobilidade, o saneamento e habitação nas cidades.

2 - PERCURSO METODOLÓGICO

O desenvolvimento da pesquisa deu-se por etapas que se relacionam aos objetivos específicos e tem uma abrangência de escalas, sendo, o primeiro objetivo com foco regional no litoral do Paraná e o segundo com enfoque local no Município de Matinhos. De maneira geral, os procedimentos metodológicos orientam-se por (1) apresentação da área de estudo, compreensão dos GPDs discutidos na região litorânea e análise das obras de infraestrutura urbana; (2) apresentação do contexto de conflitos territoriais envolvendo os grandes projetos de infraestrutura urbana previstos e ou já finalizados em Matinhos como as obras de Engorda da Orla , as duplicações das Avenidas Juscelino Kubitschek (PR-412) e Paranaguá e construção da Ponte Matinhos-Guaratuba. A seleção dos documentos foi realizada em bases acadêmicas (SciELO,

Google Scholar), em repositórios institucionais (sites da Prefeitura de Matinhos, Governo do Paraná, e IAT) e em meios de comunicação locais e regionais. A definição do universo e escopo considerou diversos tipos de documentos como os institucionais/oficiais (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Matinhos - PDDI, leis, relatórios de órgãos públicos, pareceres técnicos), acadêmicos (artigos, teses, dissertações, e relatórios de pesquisa) e documentos técnicos e jornalísticos (relatórios de impacto, notícias, registros de audiências públicas) relacionados a referenciais da gestão territorial e planejamento urbano com categorias de análise nas obras de infraestrutura urbana, nas mudanças de uso do solo e zoneamento urbano assim como impactos sócio econômicos e ambientais sobretudo para a população local. Os procedimentos de análise perpassaram primeiramente por uma leitura exploratória para identificar os pontos principais de cada documento, seguidos de codificação para marcar os trechos conforme categorias analíticas pré definidas. A análise dos documentos foi realizada a partir da técnica de análise de conteúdo (Bardin, 2011), que compreendeu três etapas: (i) pré-análise, com leitura exploratória; (ii) exploração do material, mediante codificação e categorização em eixos temáticos; e (iii) tratamento dos resultados, com elaboração de elementos comparativos e interpretação crítica, buscando evidenciar convergências, contradições e lacunas nos discursos oficiais e acadêmicos.

3 – RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 O LITORAL DO PARANÁ: POTENCIALIDADES E VULNERABILIDADES SOCIOAMBIENTAIS

O Litoral do Paraná é composto por 07 Municípios, sendo eles: Guaratuba, Matinhos, Pontal do Paraná, Guaraqueçaba, Antonina, Paranaguá e Morretes, localizados entre os Estados de São Paulo, ao norte, e Santa Catarina, ao sul. Estima-se que 297.029 habitantes vivem na região, sendo o de Paranaguá o mais expressivo, pois concentra cerca de 138.995 pessoas (IBGE, 2019).

O território contempla 02 Baías, ao sul a de Guaratuba e ao norte e porção central a de Paranaguá, também conhecida como Complexo Estuarino de Paranaguá (CEP). A Baía de Paranaguá e seus setores formam o CEP, que recebe drenagem de 70% da BHL, sendo que, as sub-bacias do setor estuarino de Paranaguá e Antonina localizados na porção centro sul do CEP, correspondem a 54% destes (Noernberg et al.,

2006; 2008). Angulo e Araújo (1996), ao tratarem da costa litorânea paranaense pontuam que ela possui 105 km de extensão norte-sul, contudo, ao considerar as baías e as ilhas, sua linha de costa ultrapassa 1675 km.

As Unidades de Conservação (UCs), distribuídas entre as tipologias de Parques, Estações Ecológicas, Áreas de Proteção Ambiental (APA) e Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPNs) dos âmbitos Federal, Estadual e Municipal representam 82,6% da cobertura do litoral, onde das 44 UCs, 34,9% pertencem à modalidade de Proteção Integral (PI) e 65,1% são de Uso Sustentável.

O Município com menor representatividade no quesito de áreas protegidas é o de Pontal do Paraná com apenas 2,4% de seu território protegido por UCs. Guaratuba se destaca com relação às UCs de proteção integral (41,9%), depois Paranaguá (29,6%), Morretes (28,5%), Guaraqueçaba (27,4%), Matinhos (25,5%) e Antonina (16,2%).

Na categoria de Uso Sustentável, o Município de Guaraqueçaba se destaca (72,6%), Antonina (68,4%), Guaratuba (56,4%), Morretes (31,4%), Paranaguá (28,8%), Matinhos (5,3%) e Pontal do Paraná (0%), em sua maioria representam a tipologia de Área de Proteção Ambiental (APA) (Paula, et al. 2018).

O Litoral não é apenas caracterizado por sua diversidade ambiental, pois em seus 07 Municípios identifica-se 155 localidades habitadas por povos e comunidades tradicionais (pescadores artesanais, caiçaras, indígenas, ilhéus, quilombolas e pequenos produtores rurais) que vivem à luz da ancestralidade de sociedades que habitaram a região nos períodos pré-colonial e colonial (Paraná, 2019).

O patrimônio cultural, histórico e arqueológico também ganha destaque, pois existem 46 bens materiais tombados pelo Estado, destes, 09 são também tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

A atividade pesqueira no Litoral do Paraná é caracterizada como artesanal, ou seja, de pequena escala (Andriguetto, 2002). Apesar de sua importância sociocultural, a pesca artesanal tem sido subestimada e marginalizada enquanto atividade econômica. Até metade do Séc. XIX a atividade era destinada majoritariamente para autoconsumo com menos influência de venda.

Para Pierri et al. (2006, p. 138), os principais usos do solo específicos da zona costeira Paranaense são o “portuário, o pesqueiro, o turístico e a conservação de ecossistemas presentes e de sua biodiversidade”. Nesse conjunto uma gama de tendências, potencialidades e conflitos permeiam as realidades socioeconômicas em um

contexto marcado pela coexistência de significativa riqueza natural e significativa pobreza social (Pierri, 2003).

A pobreza social, destacada por Pierri em 2003, foi evidenciada treze anos depois por Azevedo (2016), ao analisar o cenário de vulnerabilidade social na zona costeira litorânea. Segundo a autora, nas áreas rurais evidencia-se um quadro de vulnerabilidade social muito alta das quais se sobressai o Município de Guaraqueçaba, situado ao norte da região.

Nas áreas urbanas se confirma a reprodução capitalista no processo de segregação socioespacial. Em Municípios praiano-turísticos como Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná, vê-se acontecer a partir do processo de divisão territorial das segundas residências de veranistas comparados à população local.

A cidade de Paranaguá, confere uma situação a parte dos outros Municípios devido a sua complexa relação porto cidade. Nesse caso, a vulnerabilidade social foi notada na “relação entre o eixo da zona portuária, com suas duas vias de acesso, e o local de moradia de pessoas com alta vulnerabilidade social” (Azevedo, 2016, p. 119).

3.2 DINÂMICAS SOCIOTERRITORIAIS DECORRENTES DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA URBANA NO MUNICÍPIO DE MATINHOS

Matinhos soma R\$ 411 milhões de investimento público, sendo a maioria destinado para a engorda da orla e melhorias na PR-412 (Onofre, 2022). Obras de infraestrutura podem favorecer a mobilidade e acessibilidade urbana, porém, rodovias que cortam cidades costeiras muitas vezes atuam como um divisor de territórios, tanto no sentido físico quanto no socioeconômico. Isso pode ocorrer de várias maneiras, sendo as principais:

3.2.1 - Divisão física do espaço urbano

Rodovias podem dividir uma cidade em duas partes, dificultando a mobilidade entre bairros ou áreas turísticas. Isso é especialmente comum em cidades costeiras, onde a rodovia pode seguir paralela à orla, separando a zona urbana da praia, ou ainda atravessar áreas de grande valor paisagístico e ambiental. A presença de rodovias pode limitar o tipo de desenvolvimento que ocorre de um lado ou de outro da estrada. Por

exemplo, áreas mais próximas à rodovia podem ser ocupadas por indústrias e comércios que dependem do transporte rápido, enquanto áreas mais distantes podem ser ocupadas por residências ou zonas de lazer. O fator econômico e o acesso facilitado podem gerar disparidades no crescimento urbano entre os dois lados. Em alguns casos, a rodovia pode ser um ponto de separação entre bairros de diferentes classes sociais. Por exemplo, em cidades costeiras, os bairros mais próximos à praia (e, portanto, à rodovia) podem ser áreas turísticas ou de classe alta, enquanto os bairros mais distantes ou atravessados pela rodovia podem ser áreas de classe baixa ou com menos infraestrutura.

3.2.2 - Impacto no uso do solo e no desenvolvimento urbano

O Uso e Ocupação do Solo Urbano ou Zoneamento Urbano é o dispositivo legal que divide a área urbana em diferentes zonas e determina onde são permitidas atividades ou construções específicas por meio do controle do uso do solo (residencial, comercial, industrial), da forma das edificações (tamanho, altura, posição etc.) e, com menor preponderância, do parcelamento do solo (testada e área mínima do lote). A proposta apresentada de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano de Matinhos, contempla mudanças significativas no coeficiente de aproveitamento e consequente verticalização na faixa da Orla Marítima, ao longo de toda a extensão do município, assim como ao longo da Avenida Juscelino Kubitschek, não explicita, entretanto, cálculos de densidade habitacional e populacional imprescindíveis para o planejamento da manutenção e ampliação de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos assim como os possíveis impactos de vizinhança, no sistema viário e no meio ambiente.

3.2.3 - Segregação socioeconômica

Como consequências do processo de expansão da orla, das mudanças no potencial construtivo na faixa da orla até a Avenida JK, com vistas às moradias de classe média alta e centralmente destinadas a residências de veraneio ou de fins turísticos, tal território se configura em localização de alto custo, induzindo populações locais de renda média baixa a morarem em territórios periféricos. Considerando a morfologia urbana de Matinhos com proximidade a áreas de conservação ambiental e de preservação permanente, a tendência é a expansão urbana residencial local avançar para

tais áreas de relevância ambiental, impactando diretamente a cobertura vegetal, provocando instabilidade dos solos e de serviços ecossistêmicos. Essas ocupações informais em área de risco e zonas de interesse ambiental, nos extremos da cidade se traduzem como inevitáveis para aqueles que não podem residir em outras áreas. A segregação é então, forçosa, onde se expressam na malha urbana, unidades de espaços diferenciados, coesos, apresentando em comum a singularidade das condições de vida estabelecidas de forma precarizada.

No caso de áreas localizadas próximo a cursos d'água, a retirada da vegetação, somada à impermeabilização do solo (inerente a área urbana), diminui a absorção da água da chuva, aumentando a velocidade do escoamento superficial, o que resulta em processos erosivos mais abruptos e severos. Vale destacar que os cursos d'água possuem uma calha naturalmente variável, o que significa que, em períodos de intensa precipitação, é natural o aumento de seu nível, por vezes, de forma significativa, para um leito maior. Quando ocorre ocupação dessa calha, as enchentes e inundações são comuns em períodos mais chuvosos, causando prejuízos sociais e econômicos.

A regularização fundiária e a política pública de habitação de interesse social acompanhadas de investimentos em infraestrutura, saneamento básico, transporte e equipamentos públicos, são demandas que se colocam ao Estado concomitantemente aos processos de implementação das grandes obras urbanísticas na cidade, como processo que tensiona os interesses de agentes urbanos que já possuem acesso ao mercado de terras, como toda a rede de serviços da construção civil, turistas e veranistas, exacerbando o desafio de corrigir os desequilíbrios do espaço já produzido historicamente.

3.2.4 - Acesso ao Litoral e ao turismo

Em muitas cidades costeiras, rodovias que cortam ou margeiam o Litoral podem ser essenciais para o acesso às praias e atrações turísticas. No entanto, esse mesmo acesso pode gerar uma espécie de "territorialização" do Litoral, onde algumas áreas ficam saturadas de turistas e outras, mais afastadas da rodovia, acabam sendo menos visitadas ou desenvolvidas.

Em Matinhos, a PR 412 corta o Município e faz a divisão entre duas áreas urbanas: uma delas predominantemente residencial de bairros mais populares e outra de

uso misto mais próxima a praia, dificultando o acesso direto de algumas áreas da cidade até a orla. Os moradores permanentes que necessitam acesso a praia para trabalho ou recreação e lazer muitas vezes precisam atravessar essa rodovia, o que pode apresentar perigo, especialmente no verão, quando o tráfego é mais intenso.

A rodovia, por ser uma via de grande movimento, é dotada de infraestrutura voltada para o transporte e o comércio, direcionado a motoristas e turistas. Já as áreas mais distantes da rodovia, que incluem bairros periféricos, não possuem a mesma estrutura de calçamento, acesso a serviços e atenção em termos de planejamento urbano revelando desigualdade de infraestrutura.

Dentre os grandes projetos de desenvolvimento a obra de duplicação da Rodovia Estadual PR-412, denominada como Avenida Juscelino Kubitschek, no trecho urbano de Matinhos-PR, faz parte de um investimento do Governo do Estado do Paraná (PARANÁ, 2023, p.01). A rodovia liga os Municípios da planície costeira Paranaense, integrando Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná, e apresenta características urbanas na maior parte do seu percurso, com congestionamentos significativos na temporada de verão (Paraná, 2019, p. 08).

Aparentemente, a obra em pauta possui sinergia com os demais projetos do Estado para o Litoral, principalmente quando conecta em eixo: A duplicação da estrada do Município de Garuva/SC (que conecta Paraná a Santa Catarina); a ponte que liga Guaratuba a Matinhos; a própria Av. JK/PR 412 duplicada e a duplicação da Avenida Paranaguá que liga Matinhos-PR à Praia de Leste-PR (PR 407). Estes quatro projetos trarão mais mobilidade para o modal viário de cargas, pois ligam portos de Santa Catarina com o complexo portuário do Paraná (Paraná, 2023, p 01).

A duplicação da rodovia PR-412, nomeada localmente como Avenida Juscelino Kubitschek tem gerado um grande impacto na diferenciação espacial do Município de Matinhos, reforçando desigualdades e cria divisões novas no espaço urbano, tanto no sentido socioeconômico, morfológico, tipológico e, sobretudo, ambiental. No projeto executado de duplicação, a obra incluiu a construção de uma mureta dividindo a nova área viária, modificando o acesso de uma borda a outra.

As alterações viárias também induziram efeitos sobre o meio ambiente visto que o projeto envolveu concretagem de canal de rio. Assim, modificações dessa natureza são indutoras da mudança de hábitos, afetando diretamente a atividade comercial. Além disso, ampliam a distância entre consumidores e comerciantes o que pode mudar a

relação de consumo e afetar diretamente a atividade comercial ali existente, além de acesso a serviços como polícia, justiça, igrejas, templos e saúde (Vicente, 2024).

A desigualdade de uso do espaço urbano transformou a mobilidade e a acessibilidade urbana e o acesso a oportunidades de emprego, educação, saúde e lazer para a população permanente. As mudanças nos fluxos de circulação ficaram evidentes já no processo de execução da obra de duplicação criando fluxos rápidos de tráfego, mas também modificando o planejamento de ruas, avenidas e acessos, forçando uma reorganização do espaço urbano para integrar zonas distantes com as áreas de maior fluxo de turistas ou comerciantes.

Surgem então, ao longo das principais vias de acesso como a PR 412 em Matinhos, novas tipologias comerciais (como shopping centers e grandes redes de supermercados) além dos edifícios residenciais e turísticos. A cidade se transforma em um local de fluxo constante de pessoas e veículos, e os edifícios comerciais começam a se adaptar a esse fluxo, com transformações nos estoques imobiliários disponíveis, onde pequenos estabelecimentos dão lugar a construção de grandes empreendimentos comerciais

Aliado a estas transformações o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Matinhos-PR, revisado em 2024 em via de aprovação na Câmara de Vereadores, propõe mudanças na ordenação e uso do solo indicando aumentos significativos no potencial construtivo sobretudo nas áreas de maior valor econômico aliadas a já presente concentração de infraestrutura urbana, de comércio e serviços ao longo do eixo de mobilidade regional. Estas propostas orientam a densificação da ocupação sobretudo residencial e promovem mudanças na morfologia urbana e nas tipologias edilícias e podem ocorrer de maneiras muito específicas, alterando tanto o tecido urbano, a distribuição espacial e as diferenciações territoriais.

As mudanças na Morfologia Urbana incluem tanto a expansão horizontal (*urban spraw*) quanto a vertical. A proposta do Plano Diretor de densificação através da introdução de novos parâmetros construtivos propicia a expansão vertical em um espaço urbano limitado e que sofre pressão por um uso mais eficiente da terra. Edifícios de múltiplos andares (residenciais, comerciais e turísticos) podem começar a surgir, especialmente nas zonas mais próximas da praia e da infraestrutura urbano turística já existente. A verticalização contribui para aumentar a densidade populacional sem ocupar mais espaço horizontal.

Em contrapartida, concomitante a verticalização, ocorre também uma expansão horizontal com ocupações em áreas anteriormente não urbanizadas, seja através da atividade turística de segunda residência com fins de veraneio, que produz espaços urbanos segregados, seja através da indução dos moradores para ocuparem terras próximas à mata atlântica, em áreas de preservação permanente e unidades de conservação, processos estes resultados de maior demanda por produção de moradias populares. Estas “novas” construções tendem a se espalhar para a periferia, mas também podem ocupar áreas que não foram ocupadas anteriormente como terrenos alagadiços, mangues, áreas próximas a matas e dunas.

A duplicação da Avenida Paranaguá, em processo de execução, conecta Matinhos a Pontal do Paraná e surge como uma extensão do eixo de mobilidade representado pela construção da Ponte que liga Guaratuba a Matinhos e estende-se ao longo da Avenida JK, contribuindo com os efeitos cumulativos e sinérgicos entre elas. No entanto, essa conexão parece não contemplar apenas o fomento do turismo, visto que as obras conectam dois portos, os portos de Itapoá SC e Paranaguá-PR, podendo trazer algumas externalidades locais como um fluxo intenso de caminhões para região.

A duplicação dessa Avenida tem o objetivo de melhorar o fluxo de trânsito, promover acesso mais rápido ao embarque de turistas ao terminal da Ilha do Mel, reduzir congestionamentos e aumentar a segurança, especialmente durante a alta temporada turística, quando o fluxo de carros é intenso. A obra, no entanto, pode trazer consigo mudanças tanto no que diz respeito à permeabilidade quanto à vitalidade urbana.

Permeabilidade urbana refere-se à capacidade do solo de absorver água, mas também pode ser compreendida quanto ao nível de acesso e integração das diferentes partes da cidade. A duplicação dessa avenida constitui-se como uma barreira física e social pois exacerba a divisão da cidade em duas porções: da rodovia em direção à praia e da rodovia em direção a área rural. Em cidades litorâneas, onde a vida social e econômica está frequentemente conectada à proximidade com a praia e com a natureza, essa divisão pode ter um impacto significativo na permeabilidade social, isto é, na capacidade das pessoas de se moverem livremente pela cidade pela dificuldade de acesso, pois, embora a duplicação possa facilitar o tráfego de veículos, pode tornar mais difícil o acesso a pedestres e ciclistas, especialmente se não forem projetadas

alternativas de mobilidade, como passarelas ou ciclovias seguras. Isso reduz a permeabilidade da cidade para aqueles que não usam carro.

Alterações na circulação e mobilidade podem ocorrer por conta do aumento do e do transporte, uma vez que a duplicação da Avenida pode resultar em um fluxo mais eficiente de veículos, mas também pode aumentar o número de veículos em circulação, criando mais congestionamentos em outros pontos da cidade ou afetando a qualidade do transporte público, se ele não for adequadamente integrado a este novo fluxo.

A obra de duplicação também pode alterar a vitalidade urbana, processo que se refere a capacidade dinâmica de uma cidade, com exemplos de uma vida urbana ativa e rica, caracterizada por fluxos constantes de pessoas, interação social, atividades comerciais e culturais. Pode ocorrer ainda uma perda de vitalidade nas áreas ao redor da via, com alterações nos fluxos de pedestres sem o devido acompanhamento de melhorias como calçadas mais largas, passagens subterrâneas e ciclovias.

A criação de vias de tráfego rápido pode resultar no impacto do comércio local com a diminuição da acessibilidade para pedestres e, conseqüentemente, afetar negativamente os comércios locais que dependem do fluxo de pedestres. Isso pode levar ao fechamento de lojas e restaurantes que antes eram ativos na área pois a mobilidade peatonal é essencial para que a cidade tenha uma vida urbana vibrante, em detrimento da priorização do tráfego de veículos que cria espaços impessoais e fragmentados.

A conseqüência prevista é a desvalorização das áreas situadas para além da avenida em direção aos limites Municipais, uma vez que o fluxo de veículos se concentra ao longo da via resultando em desvalorização de espaços comerciais e residenciais que estão mais afastados, contribuindo para a segregação do espaço urbano.

A duplicação da Avenida Paranaguá pode afetar também a permeabilidade urbana através do aumento da impermeabilização do solo pela pavimentação de maiores áreas e utilização de materiais de construção como asfalto e concreto. É possível ainda que ocorra uma redução de espaços verdes com a substituição de áreas antes utilizadas para vegetação ou áreas permeáveis (como jardins e calçadas verdes) por estruturas rígidas e impermeáveis reduzindo a qualidade ambiental da cidade.

A pavimentação e a maior presença de superfícies duras, tendem a aumentar o efeito de ilha de calor. A falta de áreas verdes e a impermeabilização do solo podem aumentar a temperatura local, afetando o microclima da cidade e o conforto térmico dos moradores. Estes processos reduzem também a capacidade natural da área de absorver

água da chuva agravando os riscos de enchentes e alagamentos, desafios constantes decorrentes das alterações climáticas globais e das obras de microdrenagem do Município de Matinhos.

A terceira obra a ser analisada como componente da estratégia de desenvolvimento do Litoral do Paraná é a Engorda da Orla de Matinhos que pretende viabilizar o alargamento da faixa de areia a partir de obras de aterramento, utilizando areia dragada de outra localidade. Além disso, se propõe a instalar blocos de rocha compactados por 8 km da Avenida Atlântica e Av. Beira Mar, três pares de guia de correntes (um no canal da Avenida Paraná, um na foz do Rio Matinhos e um na foz do canal artificial a ser construído no Balneário Saint Etienne), um espigão ao norte da Praia Brava e dois *headlands* nos balneários Saint Etienne e Riviera e obras de micro e macrodrenagem.

Dada a complexidade e inconsistências técnicas envolvendo este empreendimento, inúmeras críticas e evidências contrárias à sua eficácia vêm sendo apontadas por especialistas. Dentre elas, a incompletude das informações referentes ao local de extração da areia para aterramento, a modificação das ondas e seus impactos na prática de surf, intervenção paisagística em uma área tombada, risco de aumento de erosão a longo prazo, embasamento em um estudo de impacto realizado em 2009 (JB Litoral, 2021; OJC, 2021, Onofre, 2022)

4 - CONCLUSÃO

As obras de infraestrutura urbana no Litoral, como as que envolvem rodovias, avenidas, saneamento básico, urbanização de áreas de lazer, entre outras, têm um grande impacto na diferenciação espacial das cidades costeiras. Esses projetos podem reforçar desigualdades ou até criar divisões no espaço urbano que antes não existiam, tanto no sentido econômico quanto social. Conclusivamente pode-se elencar as 5 principais características de diferenciação espacial em Matinhos na implantação de obras de infraestrutura urbana:

4.1 - Desigualdade no acesso e uso do espaço urbano

As obras de infraestrutura urbanas no Litoral são mais concentradas nas áreas de maior valor econômico, como as praias e zonas centrais e turísticas. Isso leva a um

desenvolvimento desigual, onde áreas mais periféricas ou de menor demanda (como bairros distantes da praia) ficam com menos investimentos em infraestrutura. As propostas de Zoneamento e Uso do solo na revisão do Plano Diretor de Matinhos preveem adensamentos verticalizados enquanto ignora a gradativa expansão urbana nas áreas próximas aos limites urbanos.

O planejamento de Matinhos priorizou a urbanização da orla e das áreas centrais, focado no turismo predatório de massa em detrimento de um turismo de experiência como o exemplo do turismo de base comunitária.

Quando obras de infraestrutura se concentram em regiões turísticas ou em áreas de maior circulação de veículos, podem resultar em um acesso desigual às praias. Em Matinhos, por exemplo, a rodovia PR-412 corta a cidade e pode dificultar o acesso direto de algumas áreas à orla. A infraestrutura ao redor da rodovia (ou sua falta) pode criar um fator de exclusão para quem vive em bairros mais distantes ou menos providos de infraestrutura significando menos oportunidade de acesso ao espaço público, à praia ou até mesmo ao comércio local.

4.2 - Aprimoramento de áreas de lazer e de turismo

Nas Regiões Litorâneas a importância atribuída a proximidade física da natureza assim como a possibilidade de contemplação da paisagem, definem o valor de uso e o valor de troca da terra. Com isso ocorre a valorização de certas zonas como a orla marítima em especial quando o planejamento urbano é focado em obras com calçadões, ciclovias, parques e espaços de lazer.

Estas transformações urbanas modificam o preço da terra e elevam o valor venal dos imóveis, e conseqüentemente alteram toda a rede de estrutura de comércio e serviços da região através da abertura de um nicho específico de consumo pela inserção de novos moradores sazonais, na maioria das vezes mais bem remunerados que a maioria da média dos moradores permanentes.

Este é motivo dos processos de gentrificação definido como “o poder de expulsar moradores de classes mais baixas para locais mais distantes”. Sendo assim, tais obras de infraestrutura, voltadas para o turismo (como hotéis e restaurantes de alto padrão), podem criar um processo de transformação urbana que favorece quem tem mais poder de compra e consumo.

As obras de infraestrutura urbana, voltadas para o turismo, como a revitalização da Orla Marítima de Matinhos, são lançadas com a promessa de criar mais empregos e aumentar a renda local, mas o que ocorre é a paralização dos comércios e serviços durante a execução.

O espaço da praia antes com uma morfodinâmica dissipativa e de leve inclinação dá lugar a uma praia de tombo pelo acúmulo de areia da engorda e modificação da linha de costa porque ocupa a mesma porção de área, acarretando a diminuição das oportunidades de comércio para os vendedores ambulantes.

4.3 - Saneamento básico e qualidade de vida

Em cidades litorâneas, a falta de infraestrutura de saneamento e redes de drenagem pode se tornar um grande desafio, especialmente em bairros periféricos ou mais distantes da praia. Quando as obras de infraestrutura se concentram nessas áreas, a melhoria nas condições de vida da população local tende a ser mais significativa. No entanto, se esses investimentos não forem proporcionais em todas as zonas da cidade pode gerar uma disparidade de qualidade de vida.

A obra de duplicação da JK em Matinhos exacerbou os riscos ambientais e de inundação com o aumento da urbanização e a impermeabilização do solo, causando enchentes recorrentes na área delimitada entre a rodovia e o limite do Município em direção as áreas de preservação permanente impactando áreas residenciais mais vulneráveis, que não receberam os mesmos investimentos em infraestrutura de drenagem.

4.4 - Transformação de usos do solo e especulação imobiliária

A urbanização das praias e áreas turísticas pode resultar em uma transformação do perfil econômico da cidade. Em lugar de um perfil de Município voltado para o uso residencial de baixa densidade e para a pesca, como em cidades costeiras mais tradicionais, as obras de infraestrutura podem transformar a cidade em um destino turístico de massa, atraindo investimentos privados e provocando valorização imobiliária. O preço da terra nas áreas mais próximas a praia já se verificou em

Matinhos e com a tendência de aumento, pode provocar uma desigualdade ainda maior entre os moradores locais e os turistas ou investidores.

Essa disparidade verificada pode contribuir para o fenômeno da gentrificação, no qual as pessoas de classes sociais mais baixas são deslocadas para áreas mais periféricas, pois a infraestrutura melhorada torna as áreas centrais mais caras e inacessíveis. Como mencionado anteriormente, a obra de infraestrutura da faixa da orla marítima de Matinhos oportuniza o surgimento de novos empreendimentos (hotéis, bares e restaurantes), enquanto as áreas mais distantes da praia permanecem menos desenvolvidas.

4.5 - Segregação socioespacial e turismo

O crescimento de uma infraestrutura, voltada principalmente para o turismo, pode gerar uma segregação maior entre os turistas e os moradores, evidenciando o Turismo de massa como um vetor de desigualdade. A construção de edifícios de segundas residências e a “modernização da orla” acaba por beneficiar mais os turistas e moradores sazonais do que os moradores permanentes, criando “clusters” turísticos e uma cidade com duas realidades: a porção turística, bem estruturada, com vitalidade e outra periférica e afastada da praia, deficiente e marginalizada em diversos aspectos ligados à qualidade de vida.

Em resumo, as obras de infraestrutura no Litoral têm um papel crucial no desenvolvimento das cidades, mas, se mal planejadas ou direcionadas apenas para áreas específicas, podem criar diferenciações espaciais significativas. Em Matinhos, isso poderia ser visto na diferença de acesso às praias, na disparidade de infraestrutura entre áreas turísticas e periféricas, e na transformação de usos do solo que impactam a população local.

Há de se considerar também que estas obras representam um desafio multiescalar nos processos de Ordenamento do Litoral do Paraná e enfrentam desafios, como a falta de articulação entre os diferentes níveis de governo, pois, a integração entre as esferas Municipal, Estadual e Federal nem sempre é fluida, o que pode levar a desarticulações na implementação de políticas públicas.

Destaca-se também a desigualdade entre os Municípios, enquanto alguns, como Paranaguá têm uma infraestrutura mais complexa, outros enfrentam dificuldades

econômicas e sociais, que dificultam a implementação de políticas de ordenamento territorial que atendam de maneira igualitária a todos. E por fim, mas não menos importante a devastadora pressão econômica sobre regiões litorâneas que se dá através do avanço do setor imobiliário e do aumento da pressão por investimentos turísticos que geram disputas entre as necessidades de preservação ambiental e os interesses econômicos.

A integração multiescalar no planejamento do Litoral do Paraná é um aspecto fundamental para garantir que o uso do território seja sustentável e equilibrado. Considerando as especificidades locais, as interações regionais e as influências nacionais, é possível criar políticas de ordenamento que atendam tanto aos objetivos de desenvolvimento econômico quanto à conservação dos ecossistemas costeiros, promovendo uma gestão integrada e participativa do território. Essa abordagem demanda esforços de articulação entre diferentes esferas do Governo e a participação ativa das comunidades locais, buscando sempre soluções que considerem as particularidades de cada escala e a complexidade do território.

Ainda assim, há evidências de que os interesses do setor privado-público se sobrepõem aos direitos difusos. Essa premissa está alinhada com casos confirmados de expropriação de comunidades tradicionais de seus territórios historicamente habitados e da atuação questionável de instrumentos de ordenamento do território em detrimento dos direitos territoriais, conforme evidenciado em Matinhos.

Neste último ponto, a ausência de cartografias sociais do território tradicional dos povos e comunidades foram fatores limitantes para compreensão acerca de áreas sobrepostas e outros possíveis conflitos territoriais e/ou espaciais decorrentes da implementação das obras de infraestrutura urbana. Esse tipo de mapeamento poderia ser o nó inicial das reflexões para políticas de ordenamento territorial, pois está imbuído de representatividade e pertencimento.

A influência das grandes corporações no ordenamento do território evidencia uma assimetria de poder entre interesses econômicos e direitos coletivos. Embora o investimento privado seja importante para o desenvolvimento, ele não pode se sobrepor aos princípios de equidade, sustentabilidade e participação democrática. Um ordenamento territorial efetivo deve buscar o equilíbrio entre esses elementos, garantindo que o território atenda ao bem comum e não apenas ao lucro.

Para reverter esse cenário, é fundamental adotar mecanismos que garantam a democratização do planejamento territorial, com participação ativa da sociedade civil; a transparência na tomada de decisões e na atuação de grupos econômicos junto ao poder público; o fortalecimento das legislações urbanísticas e ambientais; e, a regulação do lobby empresarial nas instâncias de planejamento.

Sendo assim, é inaceitável uma visão de crescimento socioeconômico pautado na urbanização predatória em que, aproximadamente, 70 % das moradias de uma cidade sejam destinadas a moradores sazonais. É essencial repensar os paradigmas de desenvolvimento territorial, priorizando modelos sustentáveis, inclusivos e socialmente justos.

Referências

ANDRIGUETTO-FILHO, J. M.; MARCHIORO, N. P. X. **Diagnóstico e problemática para a pesquisa.** Curitiba [BR]. In: RAYNAUT, C. et al. (Eds). *Desenvolvimento e Meio Ambiente: em busca da interdisciplinaridade.* Capítulo 2. Curitiba (BR) Universidade Federal do Paraná. 2002, p. 159-194.

AZEVEDO, N. T. de. **A vulnerabilidade social dos municípios do litoral do Paraná: construção do Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) com base nos dados dos setores censitários IBGE 2010.** Revista Guaju: Matinhos, v.2, n.2, p. 89-124, 2016.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo.** Lisboa: Edições 70, 2011.

BARROS, A. B., & ALMEIDA, S. C. **Políticas Públicas para o Ordenamento do Território e Sustentabilidade: Experiências no Brasil.** Revista de Políticas Públicas, 12(1), 56-72, 2007.

BRANDÃO, A. R., & FARIAS, C. T. **Multiescalaridade e a Construção de Políticas Públicas no Brasil: O Caso do Planejamento Urbano e Regional.** Revista Brasileira de Planejamento Urbano, 22(3), 54-76, 2019 .

BITTENCOURT, J. M., & Souza, A. L. **Gestão de Territórios e Sustentabilidade: Enfoques Multiescalares.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

CASTRO, E. **Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana.** Salvador: Caderno CRH, v. 25, n. 64, p. 45-61, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano.* São Paulo: Ática, 1997.

FARIA, M. A. F. **Planejamento Regional e Ordenamento Territorial no Brasil: A Construção de Novos Paradigmas.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

GARZON, L. F. N. **Grandes projetos do PAC: fato consumado ou futuro leiloado?**. In: PINHO, V. A., OLIVEIRA, A. da. C. (orgs). Direitos infanto-juvenis e violência sexual no contexto de Grandes Obras: reflexões e perspectivas. Belém: GTR, 2014, p. 21-34.

GUSMÃO, P. **Apropriação e ordenamento territorial na zona costeira no Estado do Rio de Janeiro. Grandes Corporações ou as políticas públicas?**. Recife: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 12, n. 2, p. 23-37, 2010.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). IBGE Cidades: Paranaguá. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/paranagua/historico>> Acesso em: jun, 2025.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

MALHEIRO, B. C.; CRUZ, V. C. do. **Geo-grafias dos Grandes Projetos de Desenvolvimento: Territorialização de exceção e governo bio/necropolítico do território**. Niterói: GEOgraphia, v. 21, n.46, p. 18-31, 2019.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MOREIRA, M. E. & TAVARES, L. L. **Desafios no Ordenamento do Litoral Paranaense: Entre o Desenvolvimento e a Preservação**. Revista de Geografia e Ordenamento do Território, 18(2), 87-103, 2016.

NOERNBERG, M. A.; LAUTERT, L. F. C.; ARAÚJO, A. D.; MARONE, E.; ANGELOTTI, R.; NETTO JR, J. P. B.; KRUG, L. A. **Remote Sensing and GIS Integration for Modelling the Paranaguá Estuarine Complex -Brazil**. Journal of Coastal Research Special Issue 39, 2006, p. 1627 - 1631.

OLIVEIRA, L. C., & Cavalcanti, M. A. **Ordenamento Territorial do Litoral: A Experiência do Paraná**. In: H. M. P. Costa (Ed.), Território e Desenvolvimento: Políticas Regionais e Locais no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2012 .

ONOFRE, E. V. **Necessidades, possibilidades e desafios: uma investigação sobre grandes projetos de desenvolvimento e impactos cumulativos no Litoral do Paraná**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná - Setor Litoral, Matinhos/PR, 2021.

PARANÁ. Governo do Estado do Paraná. **Plano de Desenvolvimento Territorial Sustentável (PDS Litoral)**: Produto Final. Litoral do Paraná, 2019.

PAULA, E. V. de.; PIGOSSO, Ariane Maria Basilio.; WROBLEWSKI, Carlos Augusto. **Unidades de Conservação no Litoral do Paraná: evolução territorial e grau de implementação**. In: SULZBACH, Mayra Taiza.; ARCANJO, Daniela Resende.; QUADROS, Juliana (orgs). **Litoral do Paraná: território e perspectivas**,

Volume III: Dimensões de Desenvolvimento. Rio de Janeiro: Editora Autografia, 1 ed., 2018.

PIERRI, N. **O litoral do Paraná: entre a riqueza natural e a pobreza social.** Editora UFPR: Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente, n. 8, 2003, p. 25-41.

PIERRI, N., ANGULO, R. J., SOUZA, M. C. de., KIM, M. K. **A ocupação e o uso do solo no litoral paranaense: condicionantes, conflitos e tendências.** UFPR: Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente, n. 13, p. 137-167, 2006.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço.** São Paulo: Hucitec, 2000.

SILVA, E. M., & Silva, M. F. **O Ordenamento Territorial no Brasil: Uma Análise de Políticas Públicas no Contexto de Dinâmicas Regionais.** Revista Brasileira de Política Internacional, 60(1), 123-145, 2017.

VAINER, C. B. **Planejamento Territorial e Projeto Nacional: os desafios da fragmentação.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, n. 9, v.1, 2007, p. 9-23.

VICENTE, M. C. G. **Reestruturação viária e comércio local: uma análise da duplicação da Avenida JK (PR 412) em Matinhos sob a perspectiva dos empresários locais.** Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná - Setor Litoral, Matinhos/PR, 2024.