



FASE 2
Análise Temática Integrada

REVISÃO 2022
PLANO DIRETOR DE MORRETES



PRODUTO 2F (versão final)

Análise Temática – Diagnóstico

TOMO IV – ASPECTOS SOCIOESPACIAIS 17/05/2022





REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE MORRETES

Contrato Nº 119/2021

REALIZAÇÃO:



MORRETES
PREFEITURA DA CIDADE

ELABORAÇÃO:





EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL

COORDENAÇÃO

Jandaira dos Santos Moscal, Secretária Municipal de Meio Ambiente, Turismo, Cultura e Urbanismo

Lucas Daniel da Silva Galdino, Superintendente de Gestão Socioambiental, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Turismo, Cultura e Urbanismo

Luiza Fernandes Dittert, Diretora de Urbanismo, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Turismo, Cultura e Urbanismo

EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL

Albino Cezar Turbay Grandi, Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento

Allana Cristina Araújo, Diretora de Turismo, Secretaria de Meio Ambiente, Cultura, Turismo e Urbanismo

Ana Julia Madalozo Molinari Gonçalves, Diretora de Infraestrutura, Secretaria Municipal de Infraestrutura

André Lucas Santiago, Diretor de Meio Ambiente, Secretaria de Meio Ambiente, Cultura, Turismo e Urbanismo

Diogo Dornelles Bueno, Diretor de Patrimônio, Secretaria Municipal de Administração

Gean Carlos Bosi, Secretário Municipal de Infraestrutura

Maíra Beatriz Pereira da Silva, Superintendente do Contencioso Administrativo, Procuradoria-Geral do Município

Mariana Tomé Pedroso, Procuradora-Geral do Município,

Marilene de Paula Santana, Diretora de Proteção Fiscalização, Secretaria Municipal de Fazenda

Mirielen da Cunha, Chefe de Gabinete, Secretaria Municipal de Governo

Renata Arantes Reis, Diretora de Proteção Humana, Secretaria Municipal de Assistência Social

Tiago Tischer Coelho, Diretor de Desenvolvimento Sustentável, Secretaria de Meio Ambiente, Cultura, Turismo e Urbanismo

EQUIPE CONSULTORA

FUNPAR – Fundação da Universidade Federal do Paraná

Luís Henrique Fragomeni, Diretor de Programas da FUNPAR

Aderlene Lara, Gerente de Gestão de Programas da FUNPAR

Adair Anholetto, Gestor do Contrato

COORDENAÇÃO

Maria Fernanda Incote Montanha Teixeira, arquiteta e urbanista

EQUIPE TÉCNICA

Anna Carolina Vargas de Faria, turismóloga

Eduardo Sinegaglia, arquiteto e urbanista

Guilherme Kircher Fragomeni, advogado

Leandro Martins e Silva, sociólogo

Marcelo Zolet, engenheiro ambiental

Wilhelm Eduard Milward de Azevedo Meiners, economista

APOIO

Willian Ferreira Alves, estagiário

APRESENTAÇÃO

A revisão do Plano Diretor de Morretes encontra-se na Fase 2, denominada “Análise Temática Integrada”, que abrange o diagnóstico da situação atual do município, sendo sua elaboração dividida em duas partes:

- A primeira parte (Produto 2) consiste no levantamento de informações e na elaboração da Análise Temática,
- A segunda parte (Produto 3) realiza a integração das análises de cada tema, proporcionando uma visão sistêmica da realidade a partir da matriz *Condicionantes, Potencialidades e Deficiências*, incluindo também os resultados do processo participativo da 2ª Audiência Pública.



O presente documento refere-se ao **TOMO IV do Produto 2F (Produto 2 na versão final)**, que contempla a análise temática dos **Aspectos Socioespaciais** referentes à **revisão do Plano Diretor de Morretes**.

Os demais tomos integrantes do Produto 2F são:

- TOMO I – ASPECTOS REGIONAIS;
- TOMO II – ASPECTOS AMBIENTAIS;
- TOMO III – ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS;
- TOMO VI – ASPECTOS INSTITUCIONAIS;
- TOMO V – INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS;
- TOMO VII – RELATÓRIO DE EVENTOS PARTICIPATIVOS E TÉCNICOS;
- ANEXOS.

Esta versão final do Produto 2 é resultado da interlocução entre a equipe de consultoria da FUNPAR e a Equipe Técnica Municipal (ETM), que atuaram na qualificação, correção e complementação conjunta do Produto 2A (versão para análise).

SUMÁRIO

IV.	ASPECTOS SOCIOESPACIAIS	15
1.	ESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL – BREVE HISTÓRICO	15
2.	MORRETES NO CONTEXTO DO LITORAL	16
3.	SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE URBANA	21
3.1.	TRÁFEGO RODOVIÁRIO	23
3.2.	TRÁFEGO FERROVIÁRIO	36
3.3.	TRÁFEGO HIDROVIÁRIO	45
3.4.	ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA DA SEDE MUNICIPAL	47
3.4.1.	HIERARQUIA VIÁRIA	47
3.4.2.	QUALIFICAÇÃO DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA	49
3.4.3.	CIRCULAÇÃO E TRÁFEGO	59
3.5.	SISTEMA CICLOVIÁRIO	64
3.6.	FROTA DE VEÍCULOS	68
3.7.	TRANSPORTE PÚBLICO	70
3.7.1.	TRANSPORTE MUNICIPAL	71
3.7.2.	TRANSPORTE INTERMUNICIPAL	73
3.8.	TRANSPORTE ESCOLAR	74
3.9.	PESQUISA ORIGEM-DESTINO	76
4.	USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	80
4.1.	ÁREA RURAL	83
4.1.1.	MÓDULO RURAL, FRAÇÃO MÍNIMA DE PARCELAMENTO E MÓDULO FISCAL	84
4.1.2.	A “URBANIZAÇÃO DO RURAL”	84
4.1.3.	MACROZONEAMENTO VIGENTE	86
4.2.	ÁREA URBANA	91
4.2.1.	SEDE MUNICIPAL	96
4.2.2.	ZONEAMENTO DA SEDE MUNICIPAL	98
4.2.3.	PORTO DE CIMA	114
4.2.4.	SÃO JOÃO DA GRACIOSA	117
4.2.5.	SAMBAQUI	120
5.	EVOLUÇÃO RECENTE DA OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO	123
6.	VAZIOS URBANOS	126
7.	CONDIÇÕES GERAIS DE MORADIA E FUNDIÁRIAS	129
7.1.	ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL	129
7.2.	DÉFICIT HABITACIONAL EM MORRETES	131
7.3.	ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS E CONDIÇÕES DE MORADIA	133
7.4.	HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL	137
7.5.	REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA	138
7.5.1.	REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA NA ÁREA RURAL	138
7.5.2.	REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA NA ÁREA URBANA	140
8.	BENS SOCIOAMBIENTAIS: CULTURA E NATUREZA	142
8.1.	BENS SOCIOCULTURAIS	142

8.1.1.	SERRA DO MAR	142
8.1.2.	CENTRO HISTÓRICO E BENS TOMBADOS	143
8.1.3.	ANÁLISE DO ZONEAMENTO VIGENTE X TOMBAMENTO DO CENTRO HISTÓRICO.....	148
8.1.4.	O BARREADO, A FARINHA, A CACHAÇA E O RURAL	151
8.1.5.	A SOCIEDADE E A NATUREZA	156
9.	TURISMO EM MORRETES.....	158
9.1.	ATRATIVOS E RECURSOS CULTURAIS E RURAIS	161
9.1.1.	O CENTRO HISTÓRICO E AS ATIVIDADES TURÍSTICAS	161
9.1.2.	TURISMO NA ÁREA RURAL.....	163
9.2.	ATRATIVOS E RECURSOS NATURAIS.....	167
9.2.1.	RIOS E CACHOEIRAS NO CONTEXTO DA SERRA DO MAR E DA MATA ATLÂNTICA.....	169
9.2.2.	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO E O USO TURÍSTICO	174
9.2.3.	ECOTURISMO E TURISMO NA NATUREZA.....	176
10.	ALDEIA INDÍGENA	179
	REFERÊNCIAS.....	182

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Gráfico do grau de urbanização dos municípios do Litoral.	16
Figura 2 – Mapa Comparativo Perímetro e Malha Urbana.....	17
Figura 3 – Gráfico Comparativo População x Área – Municípios do Litoral.....	18
Figura 4 – Gráfico do Crescimento Populacional nos períodos 2000-2010 e 2010-2021 (estimado)...	18
Figura 5 – Gráfico da Situação de uso dos domicílios – Litoral Norte.....	19
Figura 6 – Gráfico da Situação de uso dos domicílios por Área Urbana x Rural – Morretes.	20
Figura 7 – MAPA: HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL ATUAL.	22
Figura 8 – Mapa de rodovias e ferrovias da Região do Litoral do Paraná.....	24
Figura 9 – Mapa de tempo de acesso desde Paranaguá – Região do Litoral do Paraná.....	25
Figura 10 – Mapa de volume médio diário nas rodovias da Região do Litoral do Paraná.....	26
Figura 11 – Registro fotográfico do tráfego de cargas, ciclistas e veículos na Rodovia PR-408, centro histórico.....	27
Figura 12 – Registro fotográfico da Rodovia PR-408 atravessando o centro histórico de Morretes....	27
Figura 13 – Registro fotográfico de Morretes, vista aérea.	29
Figura 14 – Imagem de satélite atual, em posição equivalente à imagem histórica.	29
Figura 15 – Localização do traçado proposto para o trecho da PR-340 em Morretes e Antonina.....	31
Figura 16 – Traçado proposto pelo DER-PR para o trecho da PR-340 em Morretes e Antonina.....	32
Figura 17 – Outras alternativas de traçados estudadas pelo DER-PR.	32
Figura 18 – Projeto “Contornos Urbanos em Morretes e Antonina” do PDS_Litoral (2019).....	35
Figura 19 – Recorte de mapa do ano de 1892 que mostra a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, o Ramal Morretes-Antonina, a Estrada da Graciosa e os polígonos numerados de zonas colonizadas..	36
Figura 20 – Registro fotográfico da linha férrea em Morretes.	38
Figura 21 – Linha férrea passando pela Sede de Morretes.....	39
Figura 22 – Linha férrea entrando na porção leste do perímetro urbano da Sede.	39
Figura 23 – Linha férrea ao longo de área urbana adensada na Sede.	40
Figura 24 – Linha férrea e cruzamento com a Estrada do Anhaia.....	40
Figura 25 – Linha férrea e cruzamento com a Estrada do Anhaia.....	41
Figura 26 – Linha férrea e cruzamento com a Estrada do Areal.	41
Figura 27 – Linha férrea e cruzamento com a Estrada do Santa Fé.....	42
Figura 28 – Linha férrea após bifurcação e cruzamento com Estrada do Central.	42
Figura 29 – Linha férrea ao longo da Rodovia Miguel Bufara.	43
Figura 30 – Linha férrea ao longo da Rodovia Miguel Bufara.	43
Figura 31 – Linha férrea ao longo da Rodovia Miguel Bufara.	44
Figura 32 – Mapa de pedras e baixios do Rio Nundiaquara, trecho late Clube – Moleque.....	45

Figura 33 – Fotografias do late Clube Morretes e Rio Nhundiaquara.....	45
Figura 34 – Mapa de localização do late Clube Morretes no contexto da região do Litoral do Paraná.	46
Figura 35 – Diretrizes viárias não executadas.	47
Figura 36 – MAPA: HIERARQUIA VIÁRIA – SEDE MUNICIPAL.	48
Figura 37 – Ficha utilizada no levantamento de campo.....	50
Figura 38 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – LARGURA DO PASSEIO.	51
Figura 39 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – REGULARIDADE DO PASSEIO.....	52
Figura 40 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – TIPOLOGIA DO LEITO CARROÇAVEL.	53
Figura 41 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – CONSERVAÇÃO DO LEITO CARROÇAVEL.	54
Figura 42 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – DRENAGEM URBANA.	55
Figura 43 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – ARBORIZAÇÃO.....	56
Figura 44 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – ILUMINAÇÃO PÚBLICA E ENERGIA.....	57
Figura 45 – MAPA: HIERARQUIA VIÁRIA ATUAL - CENTRO DA SEDE.....	60
Figura 46 – MAPA: SENTIDO DE FLUXO DAS VIAS - LEI N° 40/2018.	61
Figura 47 – MAPA: RESTRIÇÕES DE ESTACIONAMENTOS - LEI N° 40/2018.	62
Figura 48 – MAPA: INTENSIDADE DE FLUXO (OFICINA TÉCNICA 09/05/2022).	63
Figura 49 – Projeto de integração cicloviária Morretes-Antonina encomendado pela APPA.	65
Figura 50 – Trecho de projeto geométrico de ciclovia em Morretes.....	66
Figura 51 – MAPA: PROJETOS DE EIXOS CICLOVIÁRIOS PROPOSTOS.	67
Figura 52 – Frota total de veículos 2012, 2017, 2022 – Litoral Norte.....	69
Figura 53 – Rodoviária de Morretes – Localização e vista externa.	70
Figura 54 – Número de passageiros/mês no Sistema de Transporte Municipal de Morretes.	71
Figura 55 – Frota total de veículos 2012, 2017, 2022 – Litoral Norte.....	73
Figura 56 – Transporte Escolar no Colégio Estadual Rocha Pombo.....	74
Figura 57 – MAPA: ROTAS DO TRANSPORTE ESCOLAR MUNICIPAL.	75
Figura 58 – Pesquisa OD Morretes 2021 – Perfil dos respondentes.....	76
Figura 59 – Pesquisa OD Morretes 2021 – Padrões de deslocamento.	77
Figura 60 – Pesquisa OD Morretes 2021 – Deficiências e Oportunidades.....	78
Figura 61 – Inserção geográfica do município de Morretes.....	80
Figura 62 – MAPA: ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO MUNICIPAL.	81
Figura 63 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO MUNICIPAL.	82
Figura 64 – Macrozoneamento Municipal de Morretes – PDM vigente.....	87
Figura 65 – MAPA: PERÍMETRO URBANO.	92
Figura 66 – Mapa de Densidade Demográfica da Malha Urbana de Morretes - Censo 2010.	93

Figura 67 – Mapa de Densidade Habitacional da Malha Urbana de Morretes - Censo 2010.....	94
Figura 68 – Mapa do Número de Habitantes por Domicílios Ocupado na Malha Urbana de Morretes - Censo 2010.	95
Figura 69 – Relevo e ocupação do solo na Sede Municipal e do Centro Histórico.	96
Figura 70 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO – SEDE MUNICIPAL.	97
Figura 71 – MAPA: ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO ATUAL (2016).....	99
Figura 72 – Relevo e ocupação do solo no Distrito de Porto de Cima.	114
Figura 73 – Levantamento de Campo – Fotografias do Distrito de Porto de Cima.....	115
Figura 74 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO – PORTO DE CIMA.....	116
Figura 75 – Relevo e ocupação do solo no Distrito de São João da Graciosa.	117
Figura 76 – Levantamento de Campo – Fotografias do Distrito de São João da Graciosa.....	118
Figura 77 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO – SÃO JOÃO DA GRACIOSA.	119
Figura 78 – Relevo e ocupação do solo no Distrito Sambaqui	120
Figura 79 – Levantamento de Campo – Fotografias do Distrito de Sambaqui.....	121
Figura 80 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO - SAMBAQUI.....	122
Figura 81 – Imagens de satélite analisadas.	123
Figura 82 – Mapa de Vetores de Crescimento da Malha Urbana entre 2005 e 2021.....	124
Figura 83 – Espreadimento da Malha Urbana em Barreiros– Evolução imagens de satélite (2005, 2014, 2021).....	125
Figura 84 – MAPA: VAZIOS URBANOS NA SEDE MUNICIPAL.....	127
Figura 85 – Diferentes tipologias de vazios urbanos identificadas em Morretes	128
Figura 86 – Áreas demarcadas como ZEIS I no Zonamento de Uso e Ocupação do Solo do PDM 2011	130
Figura 87 – Áreas com ocupações irregulares e indicadas para integrar o Plano de Regularização Fundiária Sustentável da ZEIS	130
Figura 88 – Gráfico do déficit habitacional em Morretes por tipologia.....	132
Figura 89 – Gráfico do déficit Habitacional em Morretes – Estimativa 2040.	132
Figura 90 – Gráfico de domicílios particulares permanentes, por adequação de moradia.	134
Figura 91 – Loteamentos aprovados pela PMM até o ano de 2019.	136
Figura 92 – Localização dos Projetos de Assentamento em Morretes.	139
Figura 93 – Poligonais do Programa Moradia Legal em Morretes.....	141
Figura 94 – Serra do Mar vista a partir de Morretes.....	142
Figura 95 – Igreja Matriz Nossa Senhora do Porto e vista do Rio Nhundiaquara.	143
Figura 96 – Algumas das edificações históricas de Morretes: Casa Rocha Pombo, Igreja de São Benedito, Igreja de São Sebastião do Porto de Cima, Pousada Dona Siroba e Escola Municipal Miguel Schleder.	145
Figura 97 – Mapa do Centro Histórico de Morretes – Perímetro de Tombamento.	146

Figura 98 – Mapa do Centro Histórico de Morretes – Grau de Proteção dos Imóveis Inventariados.	147
Figura 99 – Mapa do Centro Histórico de Morretes – Proposta de Requalificação Viária.	147
Figura 100 – Perímetros de Tombamento sobrepostos ao Zoneamento de UOC Municipal	149
Figura 101 – Esquema com normas para projetos nas áreas tombadas do Centro Histórico	150
Figura 102 – Barreado.	152
Figura 103 – Fábrica Artesanal de Farinha de Mandioca, na América de Cima, Morretes.	153
Figura 104 – Engenho Central – Patrimônio da História da Cachaça de Morretes.	154
Figura 105 – Cachaça Porto de Morretes, Região da América - Morretes, PR.	155
Figura 106 – Centro Histórico de Morretes.	163
Figura 107 – MAPA: ÁREAS E UNIDADES DE INTERESSE TURÍSTICO CULTURAL NA ÁREA CENTRAL. .	165
Figura 108 – Casa Poletto, Estrada do Anhaia – Morretes, PR.	167
Figura 109 – Natureza em Morretes, Salto do Sagrado.	168
Figura 110 – Mapa da Grande Reserva da Mata Atlântica.	169
Figura 111 – Rio Nhundiaquara, registro fotográfico histórico da região central e foto recente da prainha.	170
Figura 112 – Fotos do Salto do Sagrado, sinalização interativa e de segurança, paisagem e salto.	172
Figura 113 – MAPA: EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS DE INTERESSE TURÍSTICO NA ÁREA RURAL.	179
Figura 114 – Localização da Aldeia Indígena Tupã Nhe'é Kretã.	180

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Déficit habitacional no Litoral Norte do Paraná.	131
Tabela 2 – Abastecimento de água segundo as categorias (2020)	133
Tabela 3 – Atendimento de esgoto segundo as categorias (2020).	133

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Situação de uso dos domicílios, por área Rural e Urbana no Litoral.	19
Quadro 2 – Frota de veículos em Morretes.	70
Quadro 3 – Linhas de ônibus municipais de Morretes e tabela de horários.	72
Quadro 4 – Síntese do Formulário de Pesquisa do SISPEHIS preenchido pela Prefeitura de Morretes.	135
Quadro 5 – Empreendimentos de Habitação de Interesse Social já realizados e Morretes.	137
Quadro 6 – Síntese dos Programas de Regularização Fundiária em Morretes.	138
Quadro 7 – Ações de regularização fundiária em terras públicas pelo IAT no Litoral.	140
Quadro 8 – Parâmetros de uso e ocupação do solo dos perímetros de tombamento e de entorno do centro histórico de Morretes.	148

Quadro 10 – Cenário atual das UCs com uso turístico no município de Morretes.....	174
Quadro 11 – Produtos Turísticos em Operação que utilizam os ativos naturais destacados neste estudo.....	177

IV. ASPECTOS SOCIOESPACIAIS

1. ESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL – BREVE HISTÓRICO

A atual região do município de Morretes, até o século XVI, era território dos índios Carijós. A gênese da sua colonização remonta ao século XVII, com o processo de exploração empenhado pelos primeiros mineradores – provenientes de Cananéia (litoral de São Paulo), e de várias das principais famílias de Paranaguá se estabelecendo no município, aos pés da Serra do Mar, entre os rios Jacarehy e Sagrado (SETUR, 2006). Na sequência, no século XVIII, iniciou-se lentamente o povoamento da localidade, às margens do Rio Nhundiaquara, onde conhecemos hoje. Já no século XIX, as atividades comerciais na região começaram a prosperar, até que, com a riqueza gerada pelo cultivo da erva-mate paranaense, Morretes tornou-se o principal centro industrial do Paraná. Nesse contexto, o distrito de Porto de Cima cresceu a ponto de possuir 23 fábricas de beneficiamento de erva-mate e, inclusive, ser elevado à categoria de município por algumas décadas (PDM, 2011).

O processo de ocupação deste território foi marcado pela abertura de diversas rotas e ligações denominadas Caminhos Coloniais, os quais faziam a conexão do litoral com o planalto paranaense. A noroeste, estão os Caminhos do Itupava, que ligavam Curitiba a Morretes pela localidade Porto de Cima; a sudoeste, o Caminho do Arraial (atual Estrada do Anhaia) conectava Morretes a São José dos Pinhais; e o Caminho da Graciosa conectava Curitiba a Antonina. Cada um destes com suas histórias e particularidades, todos visavam transpor a Serra do Mar (PDM, 2011).

Na segunda metade do século XIX, a ocupação da região por diversos povos imigrantes promoveu o surgimento de boa parte das localidades rurais existentes hoje. Em 1967, um grupo de colonos e capitalistas norte-americanos se instalou em um sítio denominado Nova América, o qual foi abandonado mais tarde, mas deu origem às atuais localidades de América de Cima e América de Baixo. Já a Colônia Nova Itália (hoje localidade do Central), foi fundada em 1877 por imigrantes italianos retirantes da Colônia Alexandra de Paranaguá e evoluiu para o assentamento de diversos outros núcleos rurais, como Rio do Pinto, Anhaia, Rio Sagrado, Sesmária, Sítio Grande, Turvo, Zulmira, Ipiranga e o próprio América. Além disso, antigas famílias sírias, japonesas e portuguesas também fazem parte da história local (SETUR, 2006).

Conforme já mencionado, Morretes se beneficiou de muitos ciclos econômicos, como do ouro, da cana-de-açúcar e da erva mate. Em todos, o papel do Rio Nhundiaquara foi fundamental, uma vez que, à época, era navegável. Este curso d'água mostrou-se atrativo tanto aos primeiros mineradores e exploradores, quanto ao transporte de mercadorias proveniente do Porto de Paranaguá, viabilizado pela pavimentação da Estrada da Graciosa, entre 1848 e 1850 – sob mão de obra escravizada (MORRETES, 2005). Já a construção da Estrada de ferro Curitiba-Morretes-Paranaguá representou para o município um período de declínio econômico, uma vez que as atividades industriais ligadas à erva-mate se deslocaram para a capital, acarretando um esvaziamento de pessoas e riquezas. Mais recentemente, no final da década de 1960, foi implantada a BR-277, cruzando Morretes no sentido leste-oeste e ao sul da sede municipal, a fim de encurtar as distâncias entre Curitiba, Paranaguá e as praias. O novo eixo rodoviário foi impactante pois provocou a diminuição dos fluxos no centro histórico – prejudicando o comércio local, mas também possibilitando que a cidade conservasse boa parte da sua sensível arquitetura urbana (PDM, 2011).

2. MORRETES NO CONTEXTO DO LITORAL

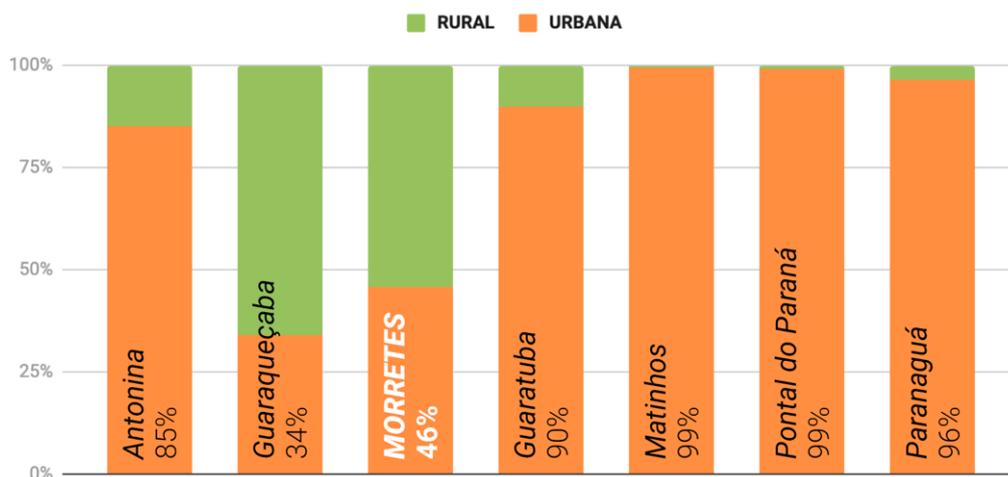
Antes de nos aproximarmos especificamente sobre o território do município de Morretes, é fundamental entender o contexto em que se insere. De acordo com o Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná (2019), esta microrregião é composta por “uma diversidade de elementos que se apresentam sobre este território de forma desigual ou heterogênea” (PDS Litoral, 2019, p. 20). Como citado ao longo de vários Tomos do Produto 2, os municípios do Litoral do Paraná são habitualmente agrupados segundo características sociais, ambientais e econômicas em comum, sendo:

- Litoral Norte: Antonina, Guaraqueçaba e Morretes;
- Município polo: Paranaguá;
- Litoral Sul: Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná.

Os dados apresentados na sequência priorizam a comparação das características de Morretes ora com a região litorânea de forma abrangente, ora com a dos demais municípios do Litoral Norte – com os quais possui maior semelhança, a fim de balizar melhor a análise.

Primeiramente, uma particularidade que distingue o Litoral Norte dos demais municípios é o **grau de urbanização**. Neste quesito, Morretes e Guaraqueçaba destacam-se por serem os únicos municípios do Litoral com população rural maior do que a urbana. Já Antonina, apesar de não ser majoritariamente rural, também apresenta expressiva porcentagem dessa população. Por outro lado, Litoral Sul e Paranaguá caracterizam-se pela alta taxa de urbanização.

Figura 1 – Gráfico do grau de urbanização dos municípios do Litoral.

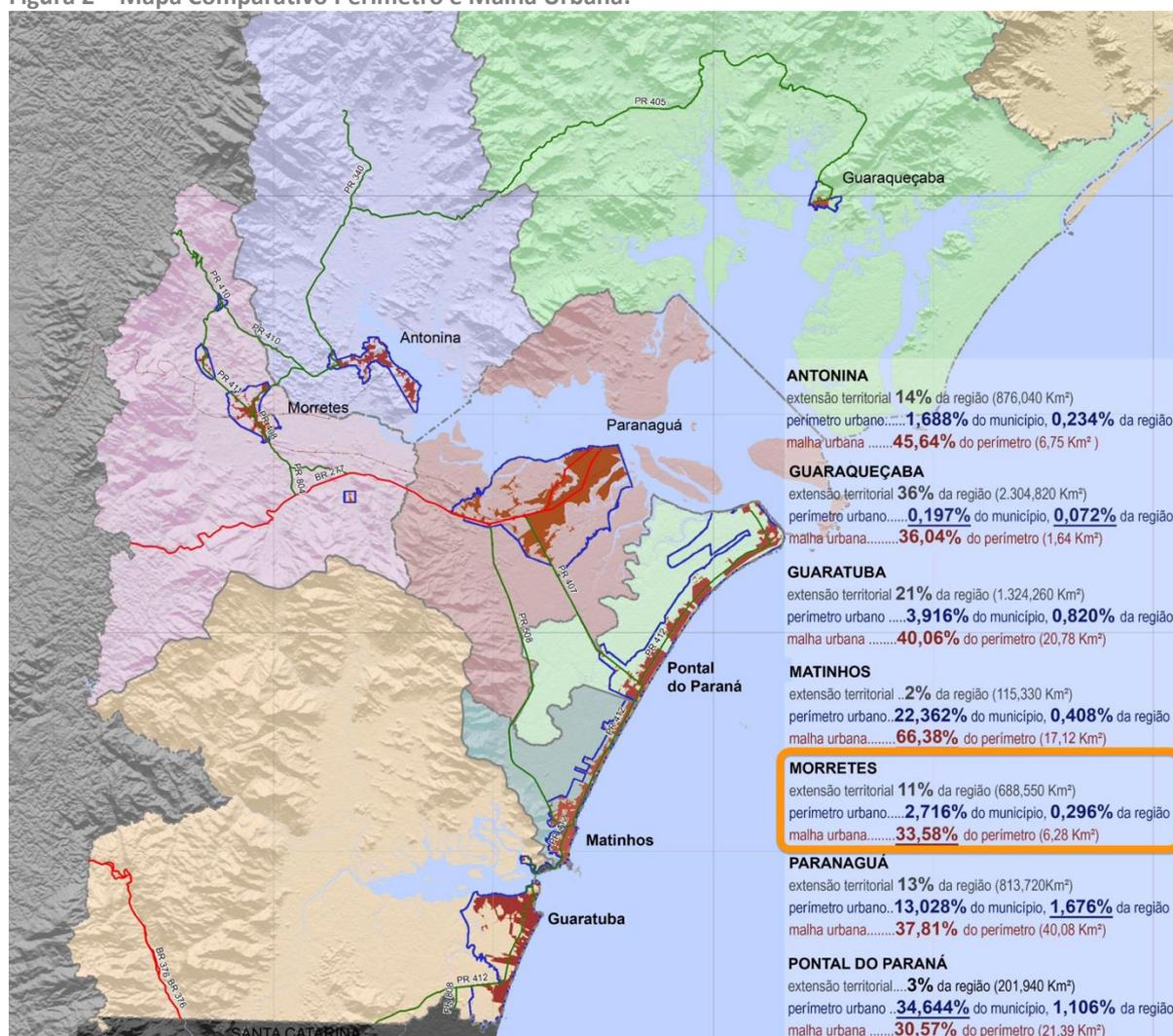


Fonte: IBGE, 2010.

Já quanto à **distribuição populacional no território**, percebe-se que mais da metade dos habitantes do Litoral reside no Município-Polo (53%) – atraídos pelas oportunidades geradas pelo Porto de Paranaguá – enquanto este município ocupa apenas 13% da área total. Já no Litoral Sul, caracterizado principalmente pela conurbação urbana na faixa marítima – habitam 31% da população do Litoral, concentrada em 21% do território. Por fim, enquanto possui apenas 16% dos habitantes, o Litoral Norte ocupa a ampla extensão de 61% da região (Figura 3).

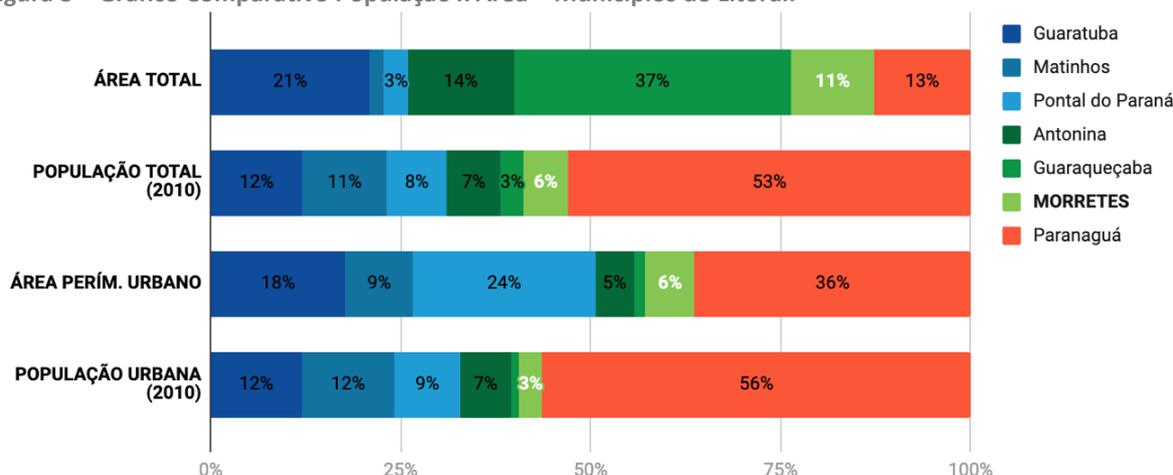
Outro fator importante para destacar é a configuração dos perímetros urbanos dos municípios do Litoral e as suas respectivas populações. O território de Morretes ocupa 11% do Litoral, enquanto possui 6% da população total da região. Já o seu perímetro urbano representa 6% das áreas urbanas dos sete municípios, enquanto sua população urbana caracteriza-se por apenas 3% (Figura 3). Assim como evidencia o PDS Litoral (2019, V2, pág. 76), os “perímetros urbanos estabelecidos por legislação municipal não são representativos das ocupações urbanas de fato, visto que os sete municípios do Litoral do Paraná possuem perímetros urbanos significativamente mais amplos que a malha urbana consolidada sobre o território”. Isso resulta em uma ocupação espalhada no território e pouco densa. Em Morretes a situação não é diferente – sua malha urbana ocupa apenas 34% do perímetro urbano, a segunda menor taxa de todo o Litoral, atrás de Pontal do Paraná (Figura 2).

Figura 2 – Mapa Comparativo Perímetro e Malha Urbana.



Fonte: PDS Litoral, 2019.

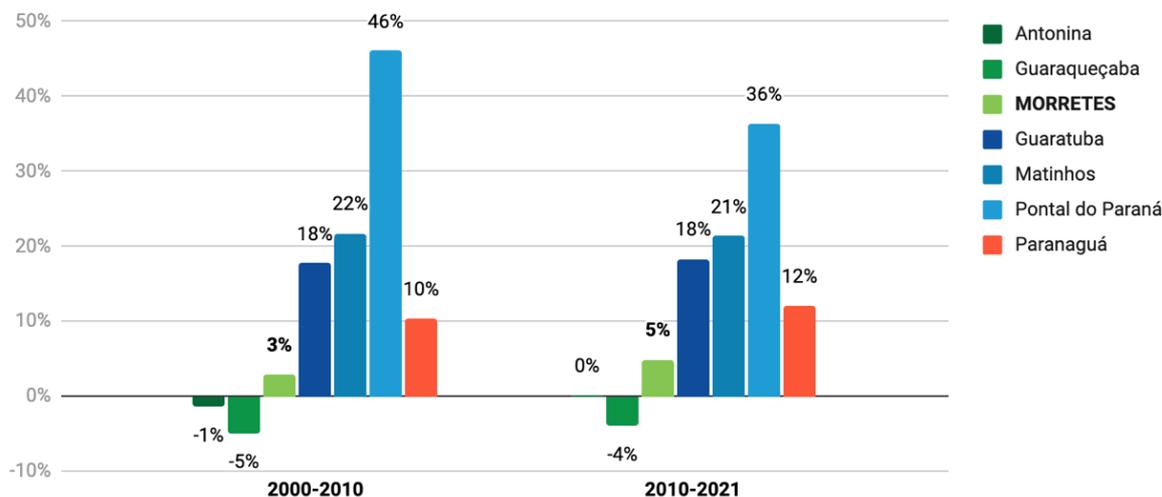
Figura 3 – Gráfico Comparativo População x Área – Municípios do Litoral.



Fonte: IBGE, 2010.

Ainda relacionado à questão demográfica, observa-se que o no Litoral Norte tem ocorrido um fenômeno de decréscimo populacional. Em Guaraqueçaba isso aconteceu nas últimas duas décadas, e em Antonina entre 2000 e 2010, sendo que, entre 2010 e 2021 (índice estimado pelo IBGE), a população manteve-se praticamente estagnada. Morretes, apesar de não ter perdido habitantes, expressou um **crescimento populacional muito baixo** nos dois períodos, de 3 e 5%, respectivamente. Enquanto isso, Litoral Sul e Paranaguá apresentaram taxa significativamente alta, principalmente Pontal do Paraná.

Figura 4 – Gráfico do Crescimento Populacional nos períodos 2000-2010 e 2010-2021 (estimado).



Fonte: IBGE, 2010; 2021.

Outro indicador que caracteriza bem cada sub-região do Litoral é a proporção de domicílios de uso ocasional (Quadro 1). Em todo o Litoral Sul, o número de residências de veraneio se sobressai aos ocupados e vagos – o que indica que a maior parte da população que se apropria desse território não reside no Litoral. Morretes possui um número absoluto baixo de domicílios de uso ocasional, mas mesmo assim se expressa como o mais elevado do Litoral Norte (PDS Litoral, 2019), como ilustra a Figura 5. Além disso, a partir de observações feitas por técnicos da Prefeitura, acredita-se que diversas residências desse tipo têm sido construídas nos últimos anos na cidade, especialmente no período da

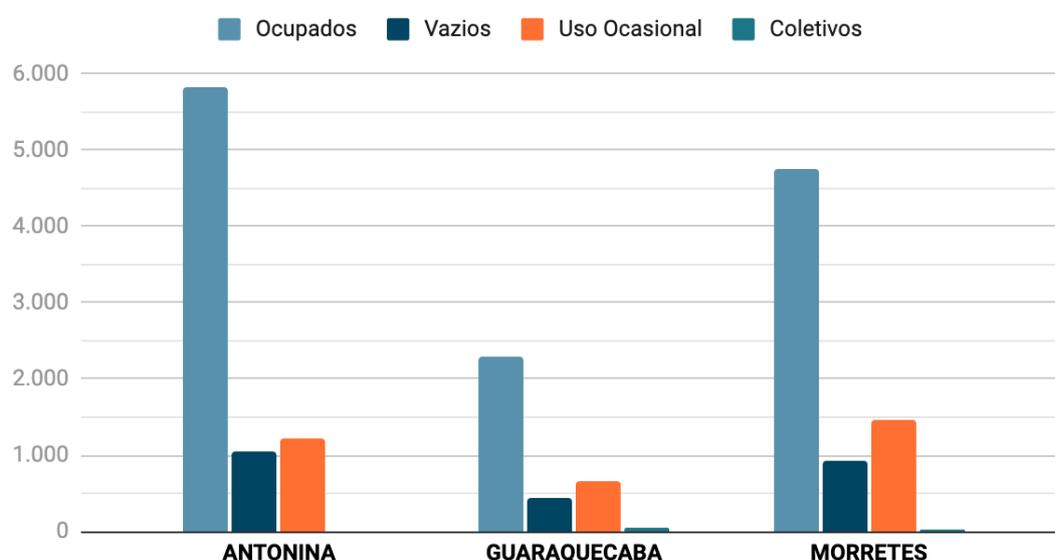
pandemia de Covid-19, no qual as pessoas buscaram ainda mais alternativas para escapar do caos urbano. Tal questão carece de um levantamento mais apurado, porém merece atenção.

Quadro 1 – Situação de uso dos domicílios, por área Rural e Urbana no Litoral.

DOMICÍLIOS	ANTONINA	GUARA-QUEÇABA	MORRETES	GUARATUBA	MATINHOS	PONTAL DO PARANÁ	PARANAGUÁ
URBANOS	6.556	1.053	3.160	22.264	33.022	27.180	43.727
<i>Ocupados</i>	4.957	794	2.169	9.106	9.720	7.050	39.024
<i>Vazios</i>	843	148	569	1.598	1.917	2.458	3.928
<i>Uso Ocasional</i>	766	111	422	11.560	21.385	17.672	775
<i>Coletivos</i>	12	13	10	68	64	72	68
RURAIS	1.529	2.360	3.960	1.709	78	84	2.643
<i>Ocupados</i>	868	1.509	2.578	955	41	49	1.537
<i>Vazios</i>	216	292	352	136	11	12	171
<i>Uso Ocasional</i>	445	559	1.030	618	26	23	935
<i>Coletivos</i>	2	34	19	6	1	0	140
PARTICULARES	8.095	3.413	7.120	23.973	33.100	27.264	46.370
PERMANENTES	5.814	2.299	4.733	9.994	9.685	7.075	40.492

Fonte: IBGE, 2010.

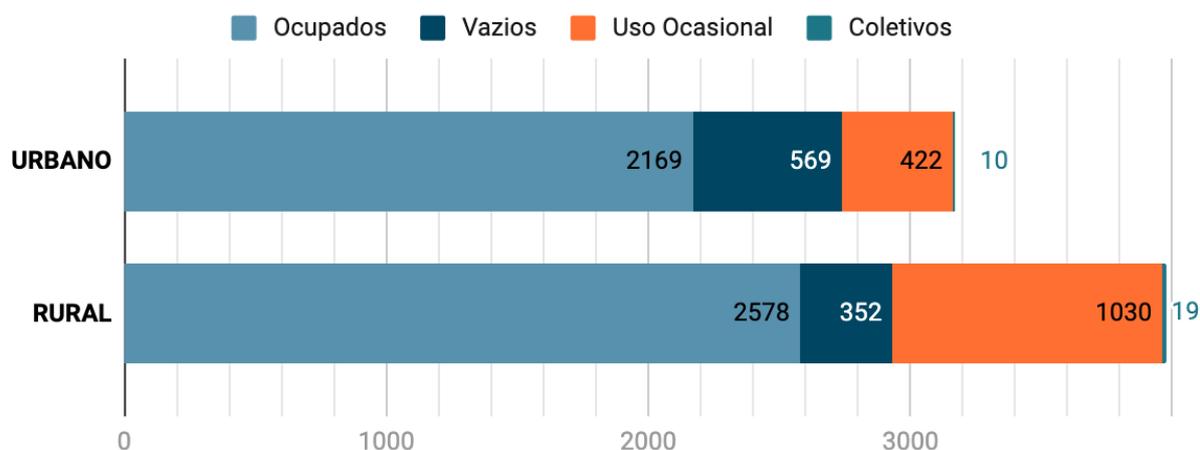
Figura 5 – Gráfico da Situação de uso dos domicílios – Litoral Norte



Fonte: IBGE, 2010.

Também é pertinente analisar especificamente os domicílios de Morretes quanto às suas situações de uso e distribuição no território (Figura 6). À primeira vista, chama atenção o total absoluto de domicílios permanentes rurais frente aos urbanos (3960 e 3160, respectivamente, se considerarmos apenas os de uso permanente – ou seja, excluindo os coletivos). Entretanto, tal índice é compatível com a taxa de urbanização de 46%, já apresentada. A seguir, percebe-se claramente que a maior parte dos imóveis de uso ocasional encontra-se na área rural – tanto em números absolutos, quanto proporcionalmente (1030 domicílios, ou 71%). Isso reforça a hipótese de que há uma demanda por imóveis de uso ocasional em Morretes, e que esta se concentra na área rural – ou seja, com foco no turismo de campo e ligado à natureza.

Figura 6 – Gráfico da Situação de uso dos domicílios por Área Urbana x Rural – Morretes.



Fonte: IBGE, 2010.

3. SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE URBANA

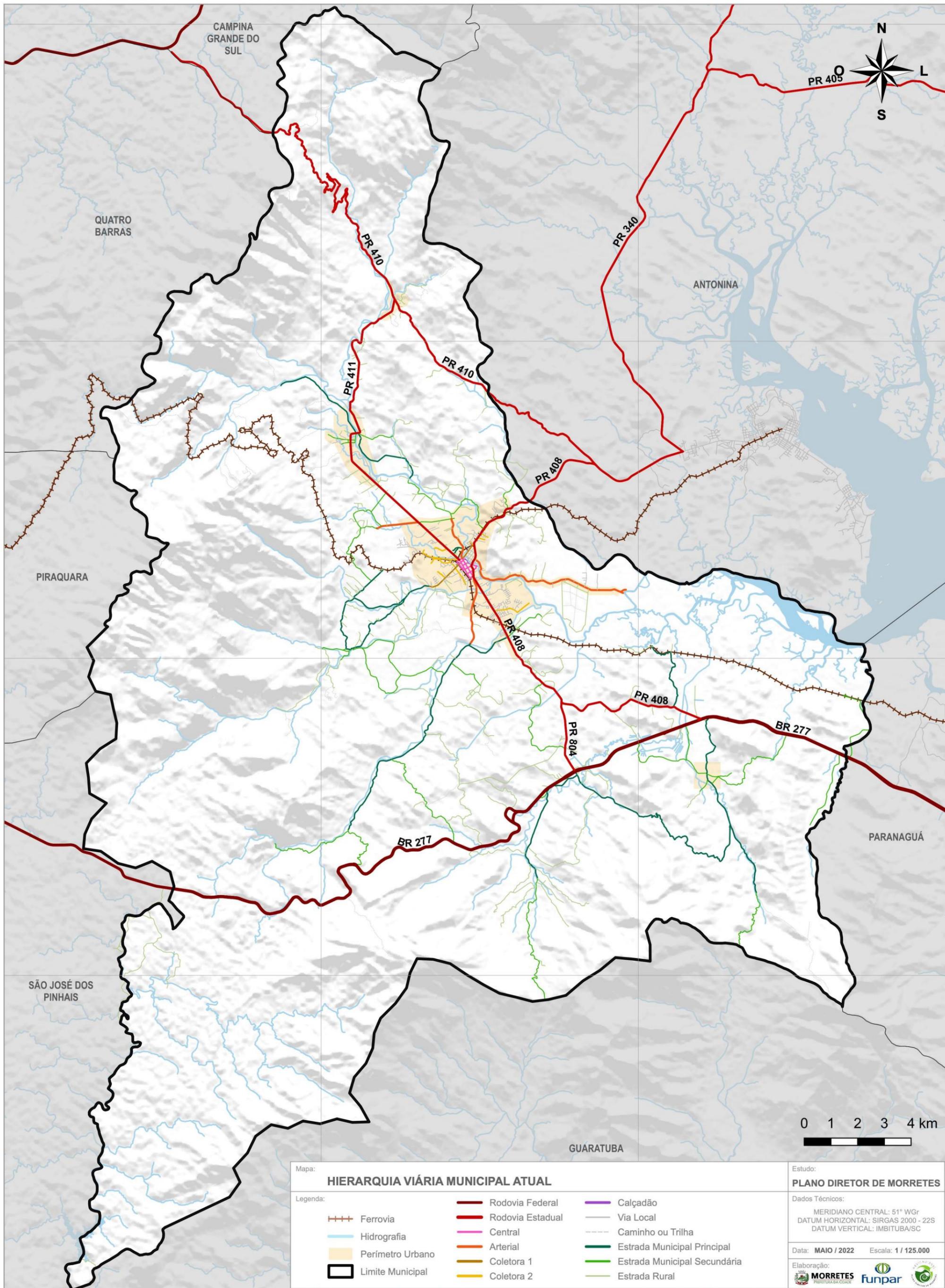
Na escala do Município, o sistema viário de Morretes é composto por rodovias federais, estaduais e estradas municipais. Dentre os eixos rodoviários, destacam-se:

- **BR 277:** principal eixo viário presente no município, corta este de leste a oeste na porção sul do território, faz a ligação de Paranaguá com Foz do Iguaçu e possui pista dupla e pavimentação asfáltica.
- **PR 410 / Estrada da Graciosa:** conecta a porção norte de Morretes e oeste de Antonina à região norte de Curitiba, via BR 116, passando também pelos municípios de Colombo, Campina Grande do Sul e Quatro Barras. A estrada por si só se destaca pela beleza cênica da sua paisagem no trecho da Serra do Mar, além de possuir diversos recantos e áreas de lazer dotadas de infraestrutura, como quiosques, banheiros e mirantes. A pavimentação é em asfalto, com trechos no pavimento original de paralelepípedos;
- **PR 411 / Rodovia Mario Marcondes Lobo:** liga a localidade de São João da Graciosa (no cruzamento com a PR 410) à Sede. Passa pelo Porto de Cima e serve a diversas localidades situadas na área central do município, ligando-se, por fim, à PR 408;
- **PR 408 / Rodovia Deputado Miguel Bufara:** estende-se entre Antonina, a Sede de Morretes e a BR 277 – na localidade conhecida como Marta;
- **PR 804:** liga a PR 408, na localidade Passa Sete, à BR 277, no início da Estrada da Pitinga, seguindo a direção norte/sul.

Além destas rodovias de alto fluxo, Morretes também possui uma **rede de ESTRADAS RURAIS MUNICIPAIS**, vias e caminhos, que conectam a Sede, os distritos urbanos e as diversas localidades rurais. Destas vias, a maioria é constituída por saibro, cascalho ou revestimento primário, sendo uma pequena parte asfaltada. Contudo, percebe-se que boa parte destas estradas rurais se encontra em boas condições de tráfego, uma vez que a prefeitura realiza periodicamente um serviço de manutenção das rotas por onde passam os ônibus escolares municipais, como será melhor abordado no capítulo 3.8. Transporte Escolar.

O mapa a seguir apresenta um panorama do sistema viário atual do município:

Figura 7 – MAPA: HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL ATUAL



<p>Mapa: HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL ATUAL</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p>		
<p>—+—+— Ferrovias</p> <p>— Hydrografia</p> <p>— Perímetro Urbano</p> <p>— Limite Municipal</p>	<p>— Rodovia Federal</p> <p>— Rodovia Estadual</p> <p>— Central</p> <p>— Arterial</p> <p>— Coletora 1</p> <p>— Coletora 2</p>	<p>— Calçadão</p> <p>— Via Local</p> <p>— Caminho ou Trilha</p> <p>— Estrada Municipal Principal</p> <p>— Estrada Municipal Secundária</p> <p>— Estrada Rural</p>
<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr</p> <p>DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S</p> <p>DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p>		<p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1 / 125.000</p>
<p>Elaboração:</p> <p>MORRETES PREFEITURA DA CIDADE</p>		<p>funpar</p>

3.1. TRÁFEGO RODOVIÁRIO

Tanto o tráfego rodoviário quanto o tráfego ferroviário e suas infraestruturas são importantes condicionantes à ocupação territorial de Morretes. As decisões e definições sobre tais elementos, contudo, provêm de processos exógenos e sobre elas o Município tem limitado poder de ação. Destaca-se, portanto, que a Revisão do Plano Diretor analisa esse tema em profundidade, porém não se basta, pois depende que decisões e definições relativas às esferas federal e estadual sejam tomadas, e tomadas adequadamente.

Conforme ilustra a Figura 8, o tráfego rodoviário na região do Litoral do Paraná acontece pela BR-277, rodovia federal duplicada, e distribui-se pelas rodovias estaduais, todas pavimentadas em pista simples, à exceção da estrada para Guaraqueçaba (PR-405). Por sua posição geográfica e pela infraestrutura rodoviária existente, como comentado no TOMO I (Aspectos Regionais), Morretes tem fácil acesso rodoviário tanto aos polos de Curitiba quanto de Paranaguá (como ilustrado na Figura 9).

Recentemente, em 28 de novembro de 2021, as cobranças das tarifas de pedágio foram suspensas na praça de pedágio em São José dos Pinhais, com o fim do contrato de concessão à empresa Ecovia, relativo à conservação e operação das rodovias BR-277, PR-508 e PR-407. As estradas de Morretes e Antonina (PR-408, PR-804, PR-411) são conservadas pela Ecovia, nas quais “trafegam 6,6 milhões de veículos por ano, sendo que 35% deste movimento está relacionado ao srte de cargas” (ECOVIA, data não informada).

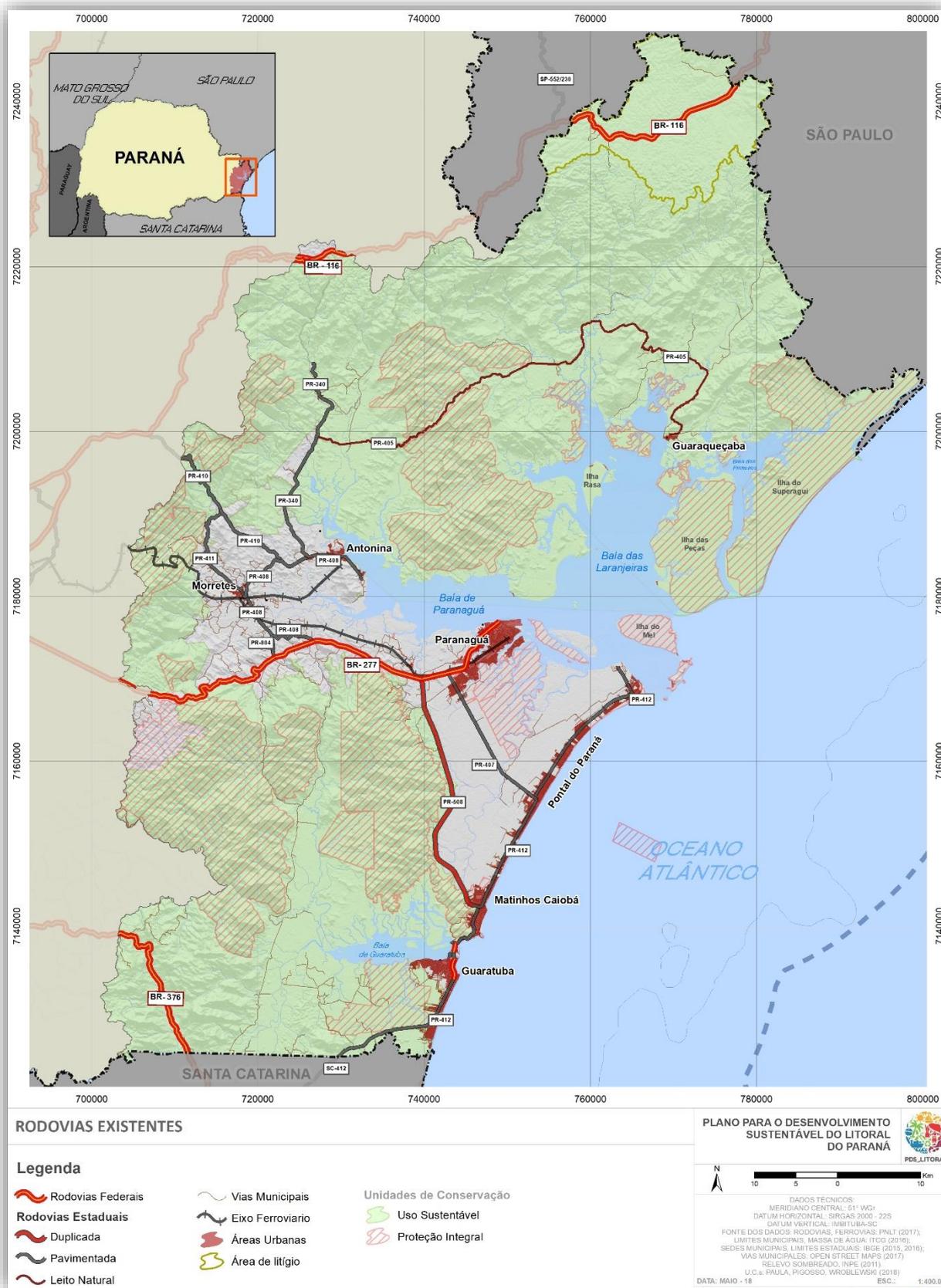
Além da economia garantida aos motoristas, os efeitos imediatos da interrupção foram: perda de arrecadação do ISS pelo município (conforme detalhado no TOMO – Aspectos Socioeconômicos), suspensão dos serviços privados de manutenção das rodovias e assistência no caso de acidentes e panes mecânicas – redirecionados aos órgãos públicos competentes como Polícia Rodoviária Federal, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros.

Para o caso de remoções de veículos da pista, o DER-PR lançou um edital para contratação dos serviços de guincho leve e pesado, pelo período de um ano. Nesse caso não estão previstos atendimentos em situações de pane mecânica, pneu furado, falta de gasolina ou falha elétrica do veículo, sendo a responsabilidade pela remoção do usuário. Em relação à manutenção das estradas, o DER-PR publicou:

“O Governo do Estado e o governo federal abriram licitações para os serviços rotineiros de conservação do pavimento (remendos superficiais e profundos, reperfilagem e microrrevestimento) e serviços de conservação da faixa de domínio (controle da vegetação próxima ao pavimento, limpeza e recomposição de elementos de drenagem, limpeza e recomposição da sinalização e dispositivos de segurança viária). O resultado final da licitação promovida para as rodovias estaduais foi divulgado no dia 18 de novembro. O valor total dos cinco lotes ficou em R\$ 93,5 milhões para a execução de serviços ao longo de 730 dias (dois anos), com a possibilidade de rescisão contratual, sem penalidade para as partes envolvidas, para os casos em que a conservação não será mais necessária com o início das novas concessões, devido à supressão dos serviços” (DER, 2021).

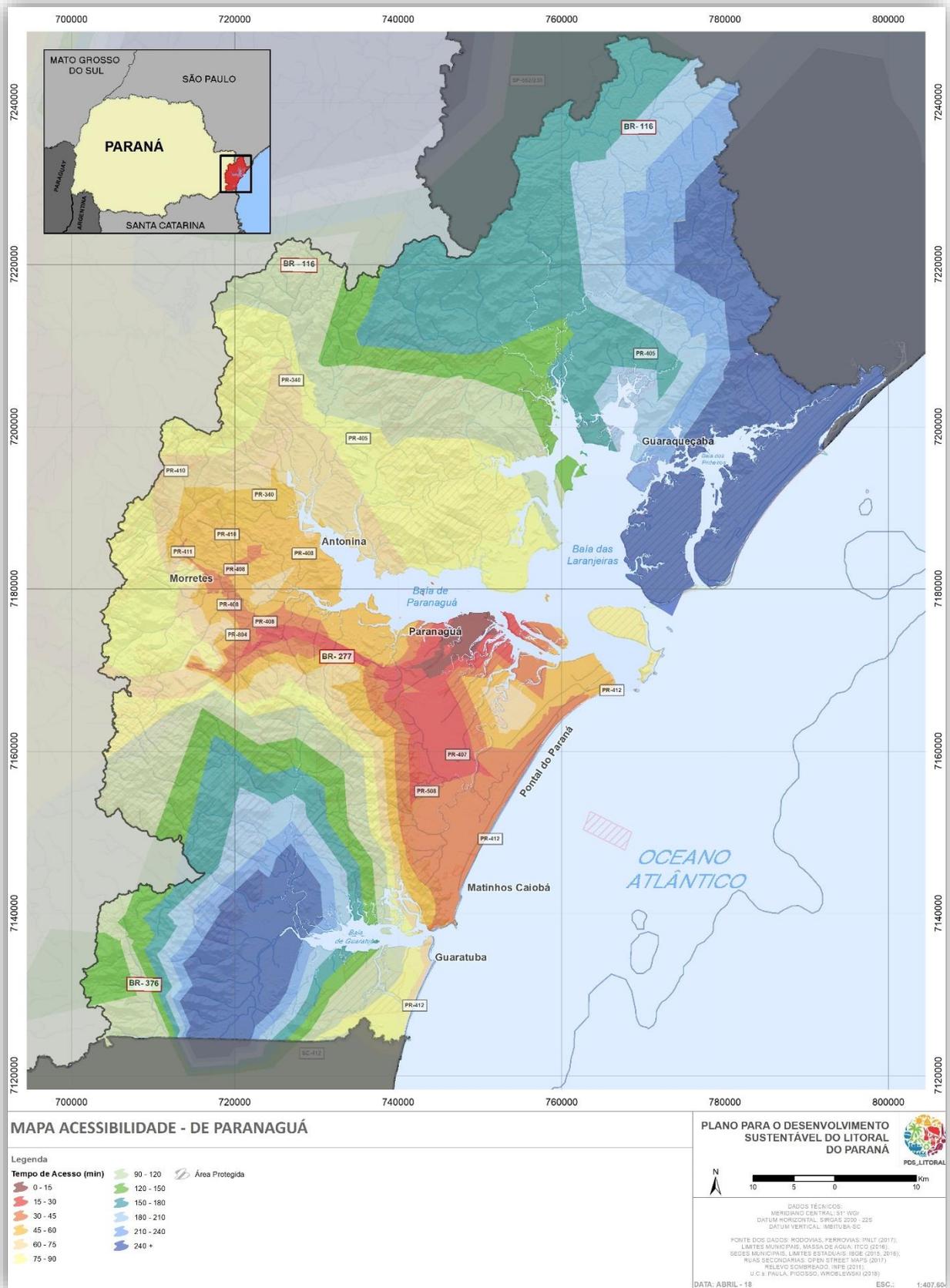
As tarifas praticadas pela Ecovia eram consideradas altas: R\$ 11,70 para motocicletas, R\$ 23,30 para automóveis, R\$ 19,50 para veículos comerciais (por eixo) e R\$ 23,30 para ônibus (por eixo) em 2021. O custo da tarifa ocasionava a procura pela Estrada da Graciosa como alternativa não pedagiada de acesso à Morretes e demais municípios do Litoral. A promessa do DER-PR é que a partir da nova concessão, que iniciará possivelmente no ano de 2023, as tarifas sejam “muito mais baixas”.

Figura 8 – Mapa de rodovias e ferrovias da Região do Litoral do Paraná.



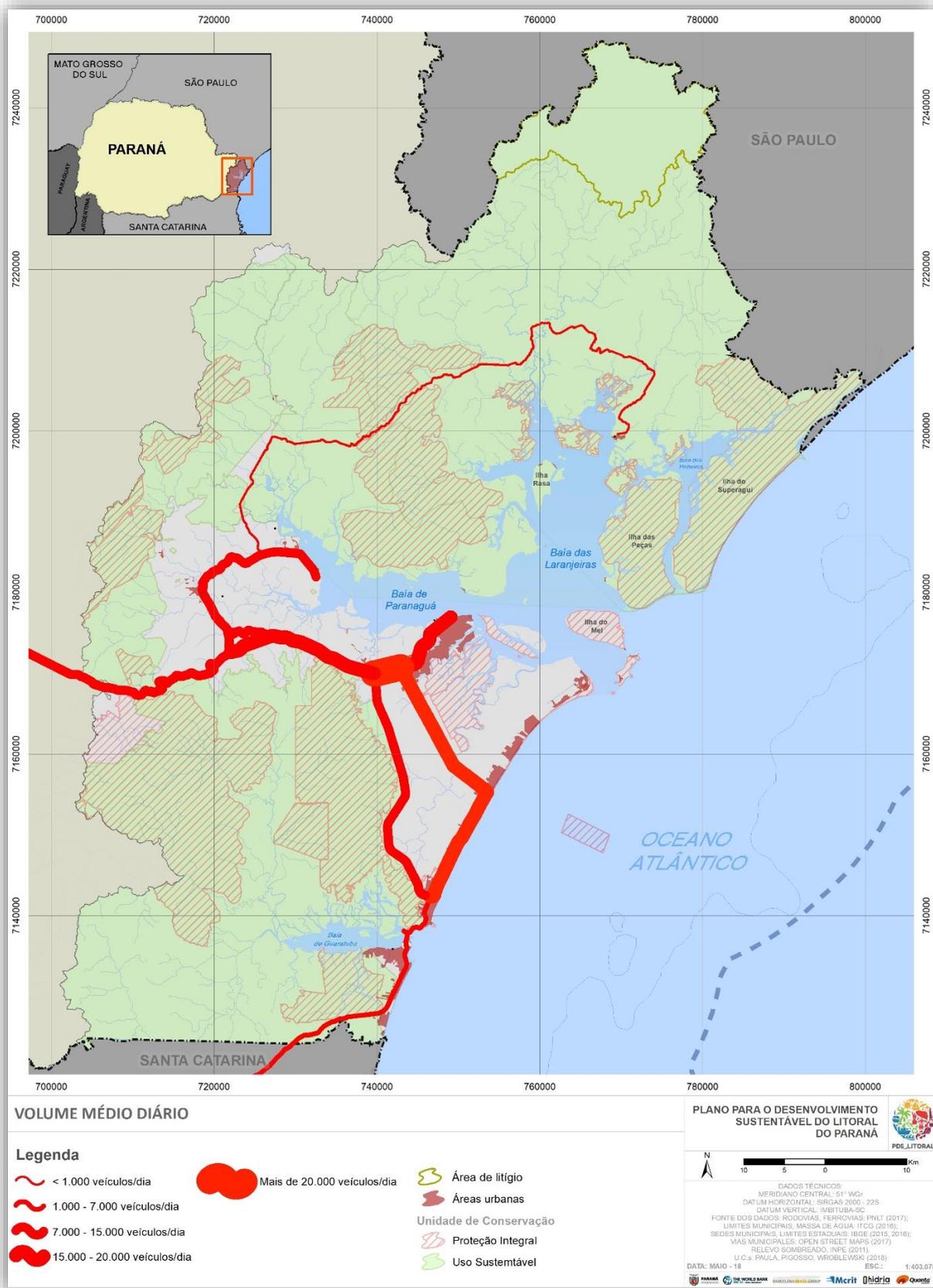
Fonte: PDS (2019, p.46).

Figura 9 – Mapa de tempo de acesso desde Paranaguá – Região do Litoral do Paraná.



Fonte: PDS (2019, p.78).

Figura 10 – Mapa de volume médio diário nas rodovias da Região do Litoral do Paraná.



Fonte: PDS (2019, p.70).

A circulação de cargas pesadas ao longo da PR-408 é o ponto central de discussão sobre o tráfego rodoviário no contexto de Morretes. Como mostra a Figura 10, o volume médio diário desta rodovia é de 7.000 a 15.000 veículos (PDS_Litoral, 2019A, p.68). O conflito entre as necessidades de mobilidade urbana cotidianas e o tráfego de cargas pesadas, que atravessa o centro de Morretes com destino ao Porto de Antonina, é uma queixa recorrente da população. A convivência de caminhões, ciclistas, pedestres e veículos em uma via sem as segregações adequadas resulta em riscos a acidentes, às estruturas das edificações históricas, congestionamentos, necessidade de manutenção constante das vias, bem como o desconforto pelos ruídos e poluição – fatores desfavoráveis também à atividade turística.

Figura 11 – Registro fotográfico do tráfego de cargas, ciclistas e veículos na Rodovia PR-408, centro histórico.



Fonte: GRMA (2021, p.2).

A Rodovia PR-408 cruza o centro histórico de Morretes, passando sobre o Rio Nhundiaquara junto à Igreja Matriz Nossa Senhora do Porto. Este patrimônio histórico, datado do ano de 1850, foi construído em um dos pontos mais elevados da Sede Municipal e em seu interior encontram-se pinturas sacras do ilustre Morretense Theodoro De Bona. Não foram encontrados registros sobre a época exata de construção da PR-408, entretanto a denominação “Rodovia Deputado Miguel Bufara”, deu-se a partir da Lei Estadual 7.198 datada de 13/09/1979.

Figura 12 – Registro fotográfico da Rodovia PR-408 atravessando o centro histórico de Morretes.



Fonte: Google (2022).

Observa-se, por meio da comparação entre as fotografias a seguir que, antes da construção da PR-408, o acesso sul à Morretes se dava pela Estrada do Anhaia, à qual se conectavam às ruas dos fundos e da lateral da Igreja Matriz, sendo o percurso interrompido no Rio Nhundiaquara. A Rodovia foi adaptada, dentro da área urbana de Morretes, sobre esse sistema viário original. À leste, a rodovia foi construída em área rural, no prolongamento da Rua XV de Novembro, tornando-se, assim, um vetor indutor de crescimento urbano e expansão da ocupação do solo nesta direção.

Outro ponto interessante a se notar na imagem histórica é que a transposição do Rio Nhundiaquara era realizada apenas por meio da Ponte Metálica. Construída em 1912, a ponte foi interditada por condições precárias em 1944, causando mobilização pública, em jornal da época, solicitando seu reestabelecimento:

“A ponte em questão faz a ligação da cidade com o porto fluvial de Barreiros, por onde é feita a exportação de banana do município, quando há escassez de vagões. Serve ainda à riquíssima zona de Barro Branco e Sapitanduva de onde vêm 80% da lenha que abastece não só a indústria, como também a própria Estrada de Ferro que vem lutando com a falta de combustível.

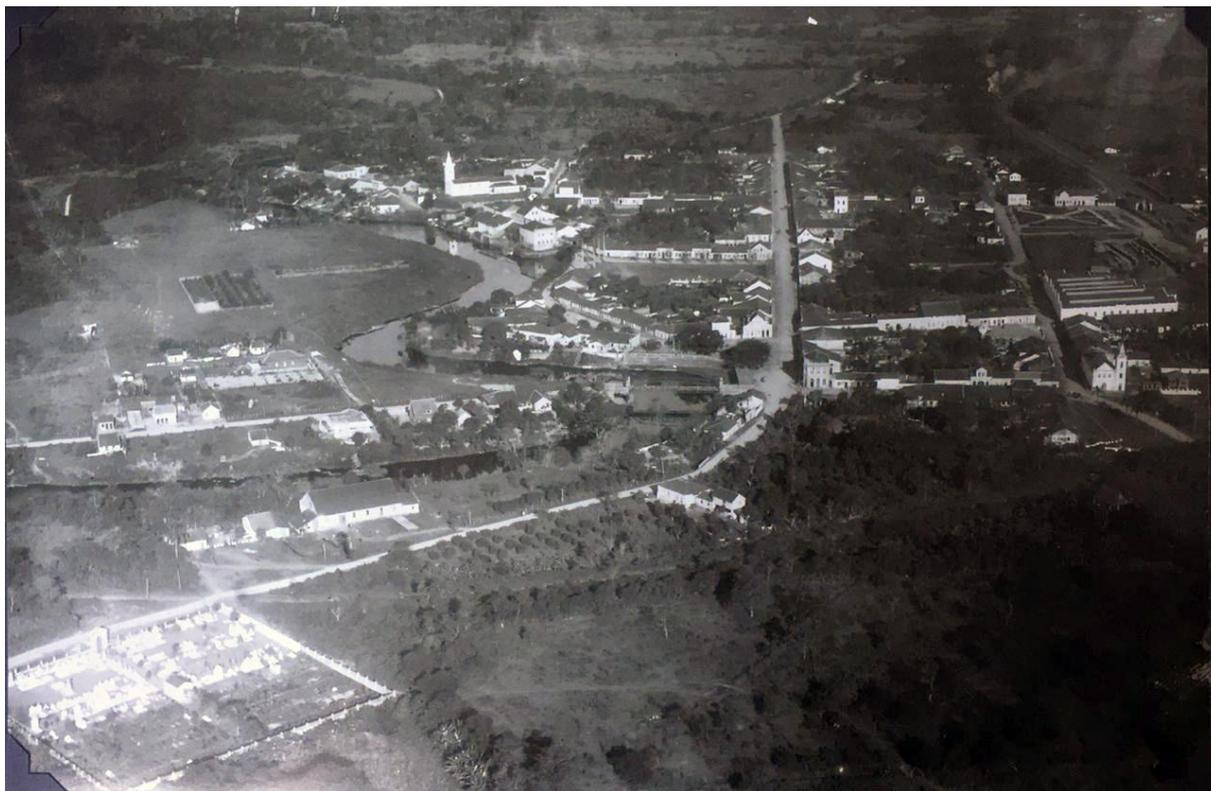
A ponte ainda serve para rápida ligação com a cidade de Antonina por onde é feito um regular intercâmbio comercial, pois atravessando a ponte e seguindo a estrada pela Figueira de Braço, a distância entre uma e outra cidade é apenas de 15 quilômetros, ao passo que seguindo pela Graciosa – via São João a distância se prolonga para 38 quilômetros, o que contribui para encarecer os produtos de troca entre os dois municípios. (...)

A pedido do povo, lavoura e indústria de Morretes, fazemos um apelo a quem de direito para que seja reconstruída a referida ponte metálica, para que sobre ela continue sendo feito o transporte da imensa riqueza que está ao abandono do outro lado do rio por falta de transporte, provocando o desânimo que já vem dominando aquele laborioso povo” (CARVALHO, 2012)

A Ponte Metálica foi recuperada pelo DER-PR em 1975. Quanto à ponte construída ao lado da Igreja Matriz não foi possível obter a data de sua construção, porém é evidente que ela veio suprir uma necessidade de transposição do Rio Nhundiaquara com objetivo de facilitar o acesso à outras localidades. Além disso, a malha urbana de Morretes pode expandir-se sentido norte e a rodovia PR-408 tornou-se também um vetor de crescimento urbano e expansão da ocupação do solo nesse sentido.

Ao longo das décadas posteriores à implantação da Rodovia PR-408, a ocupação urbana consolidou-se integrando a estrada como um eixo arterial de mobilidade urbana, cujas necessidades de faixas de pedestres, redutores de velocidade, faixa adequada para ciclistas e áreas de estacionamento não são compatíveis com o trânsito de caminhões de carga portuária e a velocidade adequada à uma rodovia. Além de desfavorável ao cotidiano morretense, esse conflito tem impacto sobre o desenvolvimento da atividade turística relacionada aos atrativos histórico-culturais.

Figura 13 – Registro fotográfico de Morretes, vista aérea.



Fonte: Google (2022).

Figura 14 – Imagem de satélite atual, em posição equivalente à imagem histórica.



Fonte: Google (2022).

Diversos documentos técnicos de órgãos estaduais e federais relatam os conflitos entre escalas de mobilidade, uso e ocupação do solo:

“A Rodovia PR-408 liga áreas urbanas das cidades de Morretes e de Antonina e, por esse motivo, apresenta interferência do comércio local e do grande número de pedestres e ciclistas que transitam no acostamento. Diante disso, a via é dotada de redutores de velocidade, como quebra-molas, fazendo com que a velocidade máxima permitida de 80 km/h, muitas vezes, seja reduzida para 60 km/h ou até 40 km/h” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2018, p.62).

*“Registram-se também estabelecimentos comerciais e residências dentro da faixa de domínio da rodovia, o que ocasiona uma série de cruzamentos em nível, retardando o tráfego (...) De acordo com o estudo de desempenho, com os níveis de serviço apresentados no Plano Mestre de 2013 do Porto de Antonina (...) a rodovia apresenta um nível de serviço muito ruim (E). **Para melhorar o nível de serviço para D, uma das medidas necessárias é a readequação da velocidade máxima da via para 80 km/h” (APPA, 2018, p.138).***

“Atualmente, o acesso até a região portuária de Antonina a partir da rodovia BR-277 é feito pelas rodovias estaduais PR-408 e PR-410 e pela Avenida Conde Matarazzo, atravessando as áreas urbanas de Morretes e Antonina. O intenso fluxo de caminhões pesados que levam produtos aos terminais portuários de Antonina traz alguns inconvenientes para essas cidades históricas e seus habitantes, como emissões de poluentes, ruídos, vibrações, que podem ainda afetar o patrimônio histórico local e elevar o risco de acidentes de trânsito. O fluxo intenso afeta também a própria atividade portuária, com a limitação operacional do transporte de cargas. Porém, hoje, essa é a única alternativa viária de acesso aos portos e aos municípios de Antonina e Morretes, incluindo suas áreas históricas e turísticas” (DER, 2016, p.9).

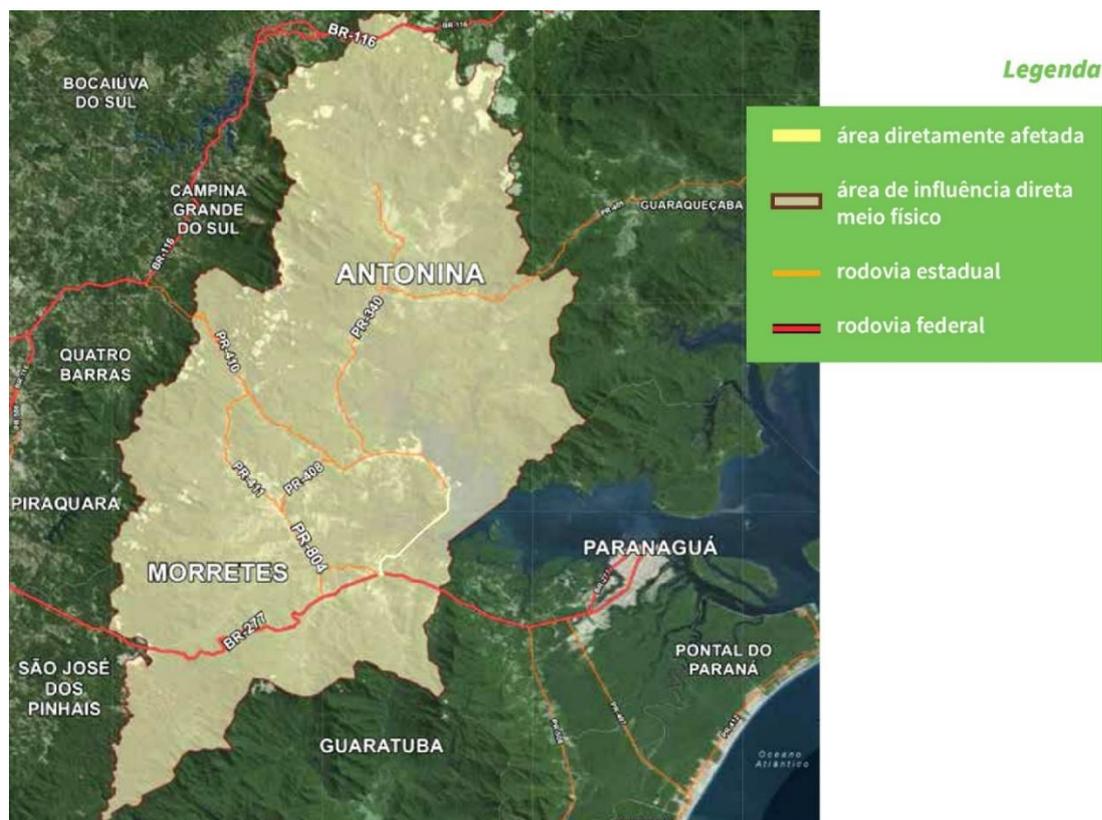
Desde o ano de 1995 o DER-PR estuda possibilidades para implantação de uma rodovia que ligue a BR-277 ao Porto de Antonina. Em 2000, o DER-PR apresentou o primeiro EIA-RIMA ao Instituto Ambiental do Paraná, com objetivo de iniciar o processo de licenciamento ambiental da estrada. No mesmo ano o MP Federal, MP-PR e IBAMA judicializaram ação civil pública (n.2000.70.08.001184-8) referente ao projeto Corredor Rodoviário Porto de Antonina, “em razão da magnitude dos impactos ambientais envolvidos”.

“Com a ação, objetivava-se: (a) impedir a implementação do projeto ou de quaisquer outros nos mesmos moldes; (b) condenar os réus solidariamente pelos danos ambientais eventualmente causados e à recuperação das áreas afetadas; (c) proibir o IAP de fornecer qualquer licença ambiental para a construção de nova rodovia entre a BR277 e os Municípios de Morretes e Antonina, assim como declarar a nulidade de eventual licença ambiental já emitida pelo órgão ambiental em favor de sua implantação”.

Em 2010, houve o julgamento desta ação, na qual o STJ acolheu o pedido dos órgãos ministeriais, considerando “inviabilidade ambiental do projeto e o fato de que o empreendimento não era indispensável para o desenvolvimento da região”.

Em 2014 o DER-PR deu início à elaboração do EVTEA, que se seguiu da elaboração de um segundo EIA-RIMA – sendo este apresentado ao IAP no início de 2016. O traçado do prolongamento da PR-340, então apresentado pelo DER-PR neste segundo momento, é ilustrado na Figura 15 e na Figura 16.

Figura 15 – Localização do traçado proposto para o trecho da PR-340 em Morretes e Antonina.



Fonte: DER (2016, p.31).

Dentre os objetivos para a implantação desse trecho da rodovia, mencionados no Relatório de Impacto Ambiental (2016), destacam-se:

“Promover a redução do número de acidentes de trânsito nas vias urbanizadas, reordenando o trânsito dos veículos pesados para a nova rodovia, melhorando a mobilidade urbana nos municípios afetados.

Proporcionar acesso eficiente, seguro e rápido aos usuários e moradores de Antonina em seus deslocamentos para Curitiba e Paranaguá.

Proporcionar condições de desenvolvimento aos portos de Antonina, com o aumento do volume de cargas movimentado em adequadas condições de segurança e eficiência.

Contribuir com a consolidação das estratégias e diretrizes do Plano Mestre do Porto de Antonina.

Fomentar o turismo e o comércio da região.

Contribuir com a adequação do ordenamento territorial e planejamento urbano dos municípios de Morretes e Antonina, assim como para o ordenamento da ocupação portuária preconizada no PDZPO.

Facilitar a integração e a complementariedade entre os portos de Antonina e Paranaguá.

Facilitar o acesso de veículos leves e pesados que se deslocam de Antonina para a BR-277, e vice-versa, desviando o tráfego de veículos de carga que atendem as demandas dos portos de Antonina dos perímetros urbanos de Antonina e Morretes.

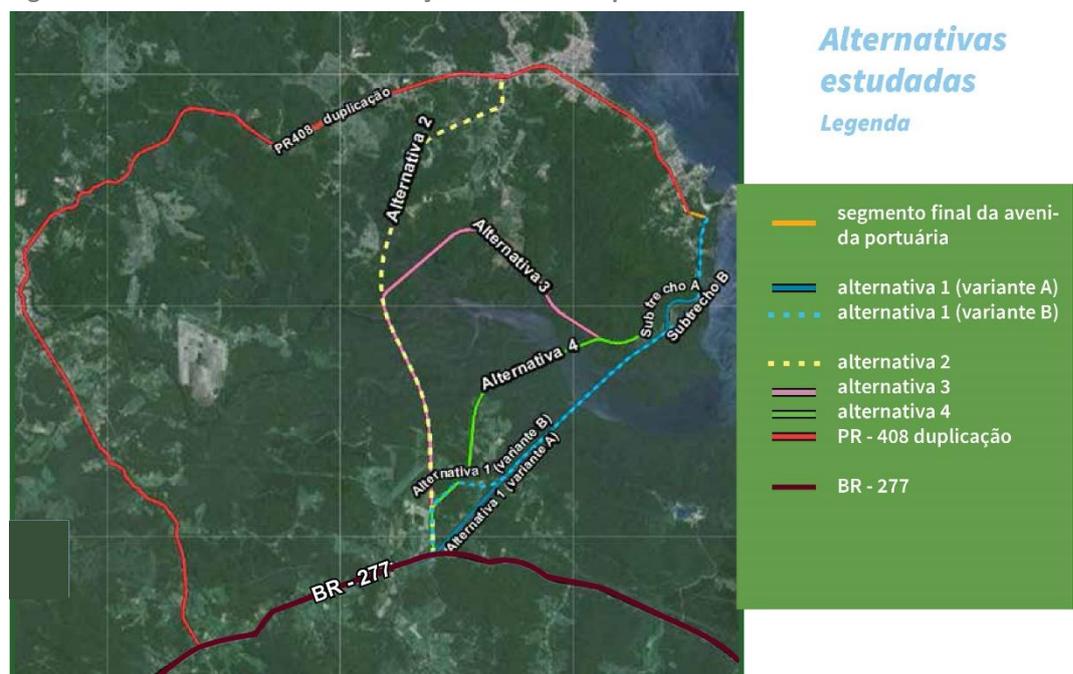
Contribuir com a preservação e valorização do patrimônio histórico e cultural da região” (DER, 2016, p.10).

Figura 16 – Traçado proposto pelo DER-PR para o trecho da PR-340 em Morretes e Antonina.



Fonte: DER (2016, p.29).

Figura 17 – Outras alternativas de traçados estudadas pelo DER-PR.



Fonte: DER (2016, p.26).

Após a apresentação do segundo EIA-RIMA, em 2016, ocorreu novamente a judicialização da questão¹, sendo mantido o veto à execução da obra pelo Superior Tribunal de Justiça, que considerou o conteúdo do EIA/RIMA de 2016 materialmente idêntico ao EIA/RIMA de 2000, naquela ocasião vedado por

¹ Recurso Especial 1.852.284-PR (2019/0365674-1).

acórdão transitado em julgado. O Ministro Herman Benjamim, na citada decisão, analisou os objetivos mencionados no Relatório de Impacto Ambiental (2016), nos seguintes termos:

“O efeito de reduzir os acidentes de trânsito, como bem afirma o Ministério Público do Estado do Paraná, não se justifica, pois no ano de 2015 foram registrados 03 acidentes envolvendo caminhão no perímetro urbano de Morretes e nenhum acidente envolvendo caminhão no perímetro urbano de Antonina, enquanto no primeiro semestre de 2016 foi registrado apenas 01 acidente envolvendo caminhão no perímetro urbano de Morretes e 01 acidente no perímetro urbano de Antonina, fatos comprovados pela parte agravada (evento 12, ANEXO5). Não houve, em nenhum momento, por parte dos agravantes, demonstração concreta de que o número de acidentes nas áreas urbanas justificaria a realização de obra pública de tamanha monta.

Os demais argumentos organizam-se em dois aspectos principais: a vantagem de fomentar o turismo e valorizar o patrimônio histórico das duas cidades, e o desenvolvimento econômico advindo da possibilidade de expansão das atividades do porto de Antonina.

Quanto ao primeiro, não restou comprovada a correlação entre a feitura de nova rodovia e o aumento do turismo local. Por outro lado, é evidente que afastar o trânsito de veículos pesados nas proximidades dos centros históricos de Antonina e Morretes para outras áreas constituiria melhoria para o dia a dia dos habitantes dos dois municípios.

No entanto, dois pontos não permitem o acolhimento de tal alegação.

Primeiramente, sopesando-se o impacto positivo da obra e seu ônus, não é possível entender-se pela adequação da execução da obra. Em segundo lugar, resta claro que não foram esgotados de forma satisfatória os estudos sobre alternativas para a resolução de tal problema.

A alternativa proposta pelo órgão ministerial - junção da reativação do ramal ferroviário com duplicação das rodovias existentes e desvio do centro histórico - foi descartada no documento apresentado pela parte agravante (evento 02, OUT18). No entanto, até que tenha sido satisfatoriamente comprovada a inadequação das soluções propostas pelo Ministério Público do Estado do Paraná, percebe-se a inviabilidade da autorização de obra de tamanho impacto ambiental e financeiro que, até este momento, não se propõe a resolver problemas tão urgentes ou relevantes a ponto de justificar suas consequências nocivas ao interesse público, exatamente nos limites em que restou decidido no acórdão transitado em julgado.

O último argumento que resta ser analisado é o de desenvolvimento da economia dos municípios, por influência do aumento da capacidade das operações do Porto de Antonina. No ponto, não foi demonstrado, assim como nos aspectos supramencionados, que, por um lado, tenha havido grande diferença de contexto em relação ao acórdão que julgou procedente a ação civil pública, e, por outro lado, que o interesse público na consecução dos interesses privados possa justificar a apreciação do atual projeto como independente do EIA/RIMA/2000.

Ressai evidentemente o interesse privado da empreitada, que constitui diretamente nada menos do que 5 dos 9 motivos elencados para a construção da nova rodovia (Proporcionar condições de desenvolvimento aos portos de Antonina, com o aumento do volume de cargas movimentado em adequadas condições de segurança e eficiência; Contribuir com a consolidação das estratégias e diretrizes do Plano Mestre do Porto de Antonina; Contribuir com a adequação do ordenamento territorial e planejamento urbano dos municípios de Morretes e Antonina, assim como para o ordenamento da ocupação portuária preconizada no PDZPO; Facilitar a integração e complementariedade entre os portos de Antonina e Paranaguá; Facilitar o acesso de veículos leves e pesados, que se deslocam de Antonina para a BR-277 e vice-versa, desviando o tráfego de veículos de carga que atendem as demandas dos portos de Antonina, dos perímetros urbanos de Antonina e Morretes).

Diante de todas as razões acima, concluo que tampouco houve incremento, relativamente ao contexto do EIA/RIMA/2000 vedado em acórdão transitado em julgado, do interesse público por trás da execução da obra” (STJ, 2020).

Destaca-se, também, a notícia veiculada naquele momento por periódico de grande circulação:

“O Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve as decisões judiciais de instâncias inferiores e vetou a construção de um prolongamento da PR-340, ligando Antonina à BR-277, no Litoral do Paraná. Prevaleceu o entendimento que os danos ambientais na área de Mata Atlântica são evidentes, sem que a necessidade da obra tenha sido comprovada.

A rodovia foi imaginada em 1995 como uma alternativa para que a população de Antonina não precisasse passar por Morretes para chegar à BR-277. Também serviria de rota para os caminhões que descarregam no porto de Antonina e hoje precisam usar a estrada sinuosa que liga as duas cidades. O governo do Paraná tentou fazer a rodovia de 10 quilômetros em 2010, mas o estudo de impacto ambiental foi considerado inadequado.

Em 2016, foi realizado um novo levantamento, com propostas alternativas de traçado, ciclovia em todo o trecho e uma tecnologia construtiva. Mas as além de ser uma obra cara, orçada em mais de R\$ 170 milhões, a estrada cortaria uma área conservada de Mata Atlântica, sendo que parte do terreno é alagado.

O Ministério Público questionou a obra no Judiciário, que acatou o pedido. O Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR) recorreu da decisão e o STJ considerou que “no aspecto de interesse público (benefícios aos municípios de Antonina e Morretes e aos seus habitantes), não foi demonstrada a necessidade tão urgente e imprescindível de obra de tamanho porte em oposição às suas consequências nocivas ao meio ambiente” (GAZETA DO POVO, 2020).

Além dos limites à eficiência da operação portuária decorrente do acesso rodoviário, o Porto de Antonina possui questões relacionadas à viabilidade econômica e sustentabilidade ambiental. O intenso assoreamento do canal resulta em um calado pequeno, o que inviabiliza o acesso dos navios mais modernos. O Porto, originalmente composto por três terminais – Barão de Teffé (público), Mattarazzo (privado) e Ponta do Félix (arrendado) – atualmente opera apenas este último terminal. Para sua modernização, seria necessária uma dragagem de aprofundamento para o canal de acesso e berços de atracação, que permitiria o acesso de navios maiores, com outros tipos de carga (DER, 2016, p.9-16). A principal carga movimentada no Porto de Antonina é de fertilizantes, majoritariamente importados da Rússia.

O PDS_Litoral analisa os impactos relacionados ao excessivo carregamento de material sedimentar na Bacia do Rio Cachoeira e sua contribuição para o assoreamento da baía de Antonina (PDS_LITORAL, 2019B, p. 389), além dos grandes investimentos em obras de infraestrutura rodoviária, ferroviária e portuária necessárias para a modernização do Porto. Diante desse cenário desfavorável, propõe:

“que não sejam feitas ampliações ou outras ações que promovam o crescimento do Porto de Antonina, que se busquem alternativas econômicas para Antonina no médio e longo prazo e que se estude a possibilidade da reconversão dos espaços e estruturas portuárias para outros usos. Uma alternativa é o fortalecimento de atividades náuticas, marinas, escolas de vela e canoagem, entre outros. Nesse caso, a construção da PR-340 deixaria de ser prioritária, podendo ser substituído por contornos rodoviários em Morretes e Antonina, como propõe o Plano” (PDS_LITORAL, 2019B, p. 95).

O projeto “Contornos Urbanos em Morretes e Antonina”, proposto pelo PDS, é ilustrado na Figura 18.

Conclui-se, a partir das informações apresentadas, que há décadas o conflito gerado pelo tráfego rodoviário inserido na malha urbana de Morretes (aliás, também na malha urbana de Antonina) vem sendo motivo de discussões, propostas, estudos e reivindicações por diversos atores sociais públicos e privados. O Plano Diretor de Morretes, em seus limites, será uma ferramenta que oportunizará o avanço das discussões públicas no que se refere aos desejos da população local e às questões técnicas relacionadas às competências do Município relativas à essa pauta, que é regional.

Figura 18 – Projeto “Contornos Urbanos em Morretes e Antonina” do PDS_Litoral (2019).

CL07 CONTORNOS URBANOS EM MORRETES E ANTONINA

ficha técnica do projeto

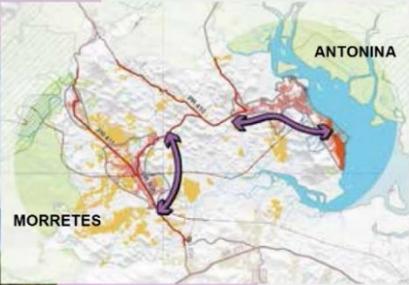
QUESTÃO A SER RESOLVIDA	Conflito nas vias dos centros urbanos de Morretes e Antonina que recebem de forma compartilhada caminhões (com origem/destino o Porto de Antonina), veículos menores, ciclistas e pedestres. Alto risco de acidentes e impactos ambientais e sociais sobre os moradores (poluição, ruído, acidentes, entre outros).	
ESTRATÉGIAS DO PROJETO	Definir contornos urbanos em Morretes e Antonina que melhorem a segurança viária, para separar os tráfegos interurbanos de médio porte das necessidades de mobilidade urbana local e reduzir as externalidades geradas. Os contornos urbanos irão melhorar a segurança viária nos centros urbanos pois, ao separar o tráfego viário interurbano de médio porte das necessidades de mobilidade local, facilitam a circulação de cargas e geram um entorno urbano mais calmo e que permite o desenvolvimento de mais atividades econômicas, inclusive vinculadas ao turismo.	
ATORES ENVOLVIDOS	SEIL, DER-PR, DNIT, empresas responsáveis pelo desenho e implementação, APPA e associações de moradores e comerciantes para acompanhar o processo de desenho e implementação.	
ASPECTOS RELEVANTES	Custo estimado de R\$ 70,6 milhões.	

PORTFOLIO DE INSPIRAÇÕES



Projeto “Ciclovía Morretes e Antonina” previsto pela Secretaria de Planejamento de Morretes

Localização dos contornos urbanos sugerida pelo PDS Litoral



Fonte: PDS_Litoral (2019, p.626).

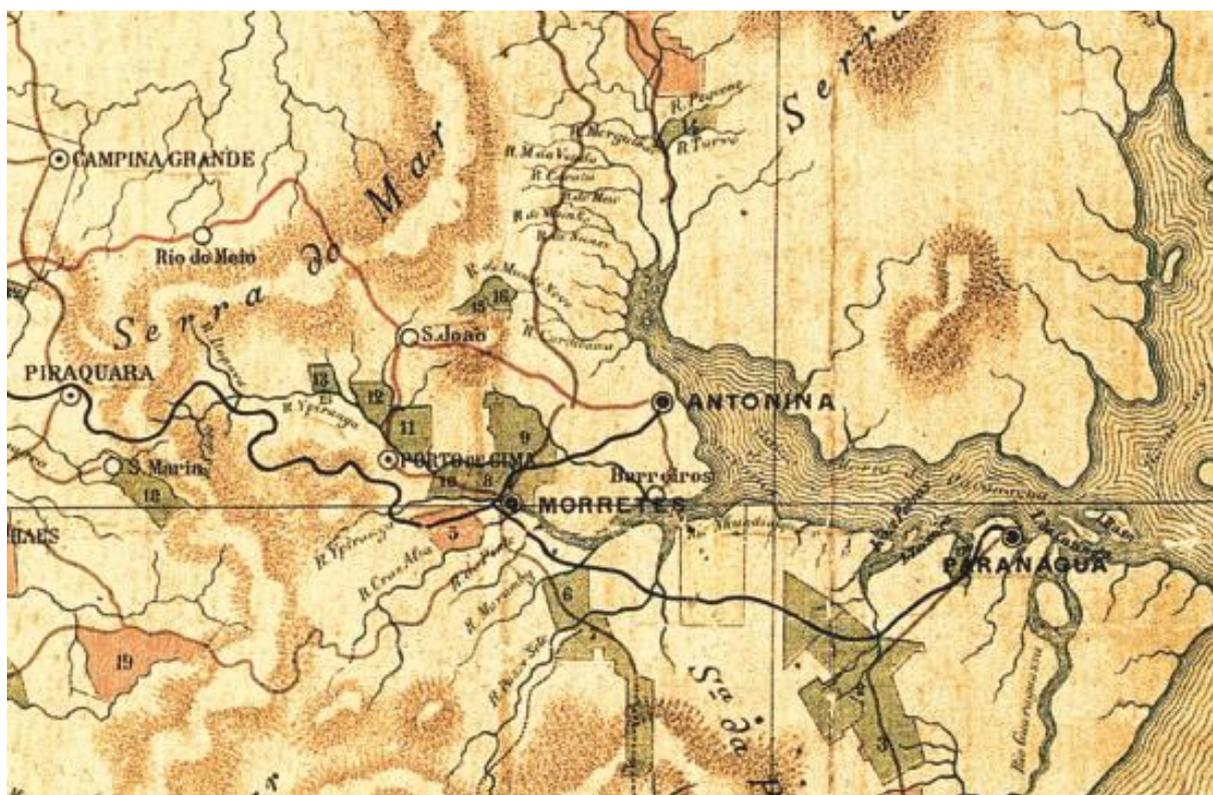
3.2. TRÁFEGO FERROVIÁRIO

Considerada uma obra da engenharia ousada, a construção da estrada de ferro Curitiba-Paranaguá teve início em 5 de junho de 1880, na presença do Imperador Dom Pedro II, que lançou a pedra fundamental da obra em Paranaguá.

Morretes foi um ponto estratégico para as obras, que se dividiram em três trechos executados simultaneamente: 42 km entre Morretes e Paranaguá (trecho inaugurado em 1983), 38 km entre Morretes e Roça Nova, e 30 km entre Roça Nova e Curitiba. Em fevereiro de 1885 a Estrada de Ferro foi inaugurada integralmente, iniciando o tráfego ferroviário que, à época, tornou-se o principal meio de escoamento de cargas e mercadorias do Paraná.

O ramal ferroviário até Antonina, aberto em 1892, foi uma obra construída posteriormente e em caráter de compensação, visto que em 1875 a disputa local entre as duas cidades portuárias para a definição do ponto inicial da Estrada de Ferro foi vencida por Paranaguá, por meio de Decreto Imperial determinando assim sua construção.

Figura 19 – Recorte de mapa do ano de 1892 que mostra a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, o Ramal Morretes-Antonina, a Estrada da Graciosa e os polígonos numerados de zonas colonizadas.



Fonte: IAT (2022).

A linha Morretes-Antonina, com apenas 16 km nunca teve movimento expressivo, e os trens de passageiros eram sempre mistos. A linha fechou em 1976, tendo sido reativada em 1980 apenas para cargas. Fechada novamente, reabriu e fechou pela terceira vez em 1986. Em 2003, foi reaberta ao transporte de cargas pela ALL e em novembro de 2020 foi inaugurada a atração turística Trem Caiçara, que opera neste ramal ferroviário a circulação de uma Maria Fumaça Mogul 11, a mais antiga locomotiva a vapor em operação regular no Brasil.

“Para viabilizar o projeto, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) investiu mais de R\$ 500 mil no restauro da maria-fumaça e R\$ 200 mil nos carros de passageiros, que contam com 120 lugares cada um. Mais de R\$ 700 mil foram destinados pela Rumo, responsável pela administração da ferrovia, para a revitalização do trecho, viabilizado após assinatura do protocolo de intenções com o Governo” (AEN, 2020).

A história da linha férrea que passa por Morretes faz parte da equação dicotômica de causa e efeito relativa à perda de relevância regional do Porto de Antonina ao longo do tempo, enquanto o Porto de Paranaguá ganha relevância nacional. Sendo Paranaguá o polo logístico e portuário, atualmente, o tráfego ferroviário não é mais discutido, nas esferas federal e estadual, em termos de requalificação da Estrada de Ferro centenária, mas em termos de implantação de uma moderna linha férrea com traçado completamente novo – projeto denominado Nova Ferroeste, analisado em detalhe no TOMO I – Aspectos Regionais.

Assim, há a possibilidade à longo prazo (em tempo que excede os 10 anos desta revisão do PDM) de uma tendência à redução do tráfego de trens de carga na Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, como também fatores desfavoráveis à manutenção deste tráfego no ramal Morretes-Antonina – tendendo a permanecer apenas a operação do Trem Caiçara, caso esse se consolide neste período pós-pandemia. A próxima revisão do PDM (em 2032) deverá considerar estratégias para lidar com este cenário hipotético, caso ele venha a se consolidar.

A atual revisão do PDM trata a linha férrea como um eixo modal operante em estagnação ou declínio inicial no horizonte temporal do Plano – 2032. Nessa perspectiva, a linha férrea, sob a ótica do planejamento urbano, é um elemento condicionante, ou seja, um elemento que não pode ser alterado, que demanda manutenção e está ligado à restrições, limites e impedimentos relativos à malha urbana.

Neste sentido, os trilhos são compreendidos na paisagem urbana e rural como elemento de um fenômeno conhecido como “efeito barreira”. Nas áreas urbanas, o efeito barreira favorece a segregação socioespacial e conflitos em cruzamentos entre sistema viário e linha férrea. Já nas áreas rurais, o efeito barreira impacta, principalmente, a fauna, podendo causar isolamento de grupos e prejuízos à biodiversidade.

As fotografias a seguir ilustram diferentes situações da linha férrea que perpassa Morretes.

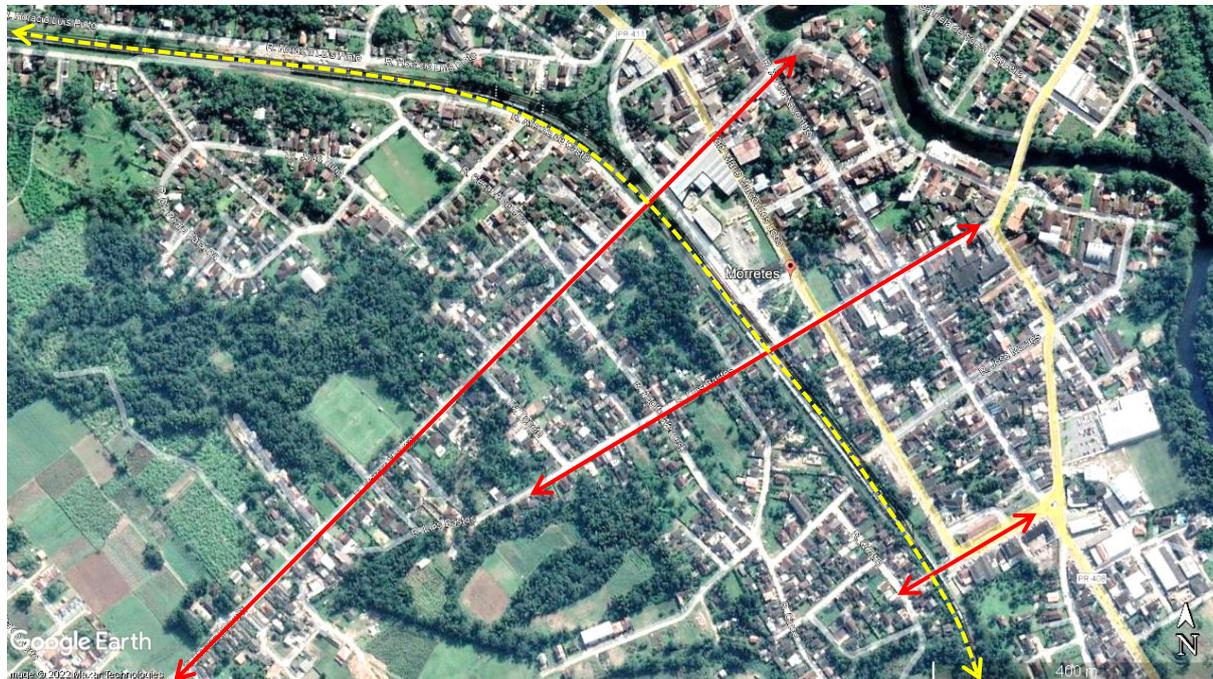
Figura 20 – Registro fotográfico da linha férrea em Morretes.



Fonte: FUNPAR (2022).

O primeiro cruzamento viário com a linha férrea acontece na Rua Marcos Maluceli. Conforme ilustrado na Figura 23, além deste, outros dois cruzamentos conectam a malha urbana, que é adensada neste local: Rua Luís Bastos e Rua Odilon Negrão.

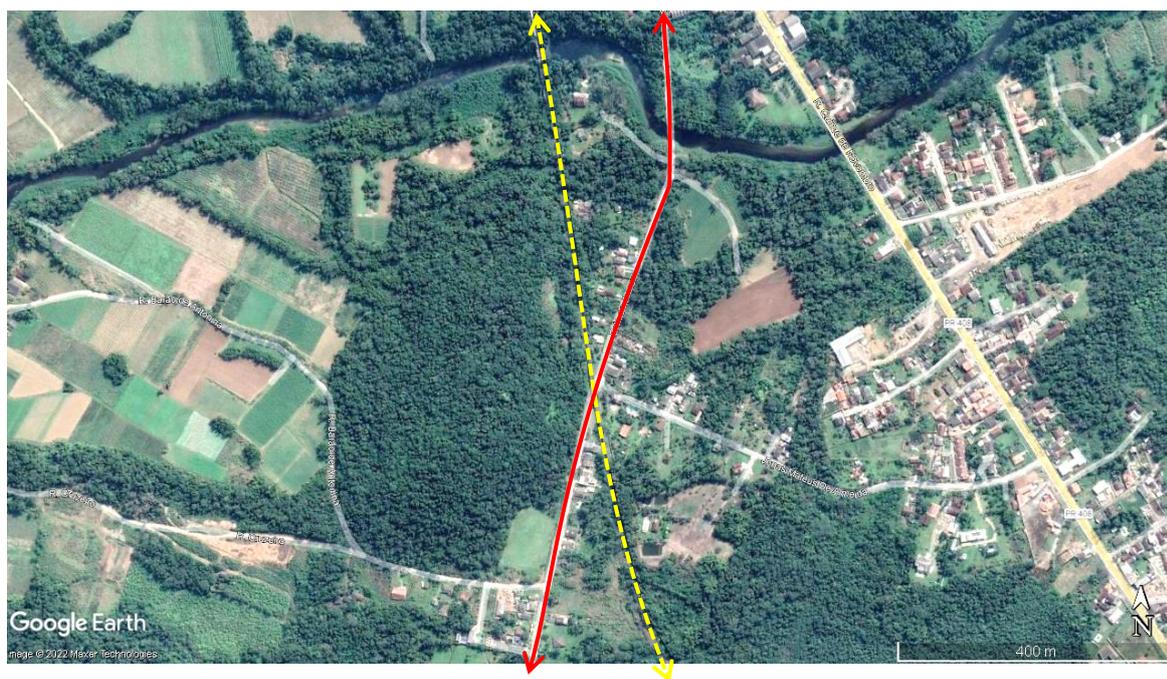
Figura 23 – Linha férrea ao longo de área urbana adensada na Sede.



Fonte: FUNPAR (2022).

Fora da malha urbana adensada, a linha férrea cruza com a Estrada do Anhaia, gerando estrangulamento das ocupações em formato de X, conforme ilustrado na Figura 24.

Figura 24 – Linha férrea e cruzamento com a Estrada do Anhaia.



Fonte: FUNPAR (2022).

Seguindo sentido sul, a linha férrea passa próximo a loteamento adensado e cruza a Rodovia PR-408, conforme ilustrado na Figura 25.

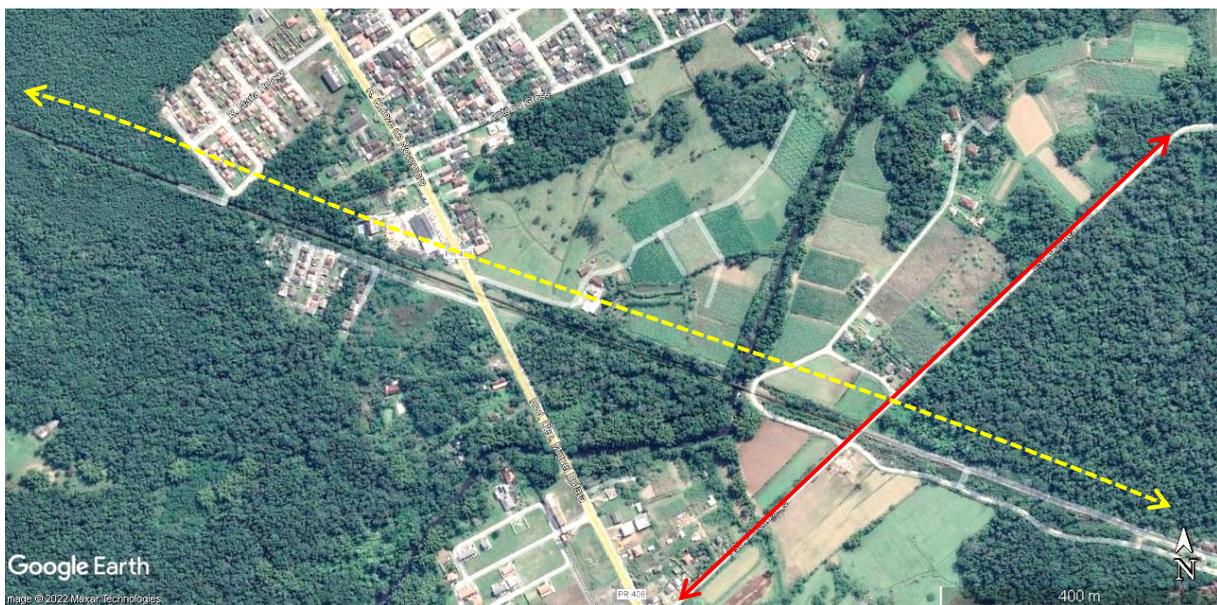
Figura 25 – Linha férrea e cruzamento com a Estrada do Anhaia.



Fonte: FUNPAR (2022).

O próximo cruzamento acontece com a Estrada do Areal, popularmente conhecida como Estrada da Ponte Seca, em área sem ocupação urbana (Figura 26).

Figura 26 – Linha férrea e cruzamento com a Estrada do Areal.



Fonte: FUNPAR (2022).

A partir desse ponto a linha férrea constitui um efeito barreira às ocupações ao longo da Estrada do Santa Fé (Figura 27).

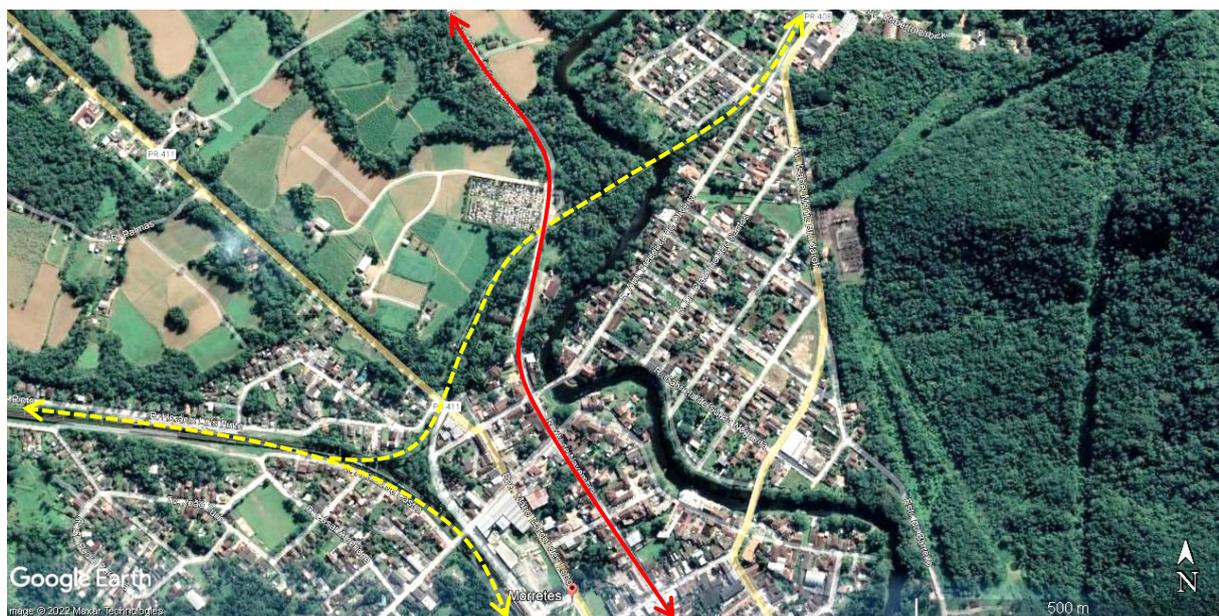
Figura 27 – Linha férrea e cruzamento com a Estrada do Santa Fé.



Fonte: FUNPAR (2022).

A partir da bifurcação entre a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá e o ramal ferroviário Morretes-Antonina, ocorre o cruzamento com a Rua Antônio Gonçalves do Nascimento/Estrada do Central, próximo ao cemitério histórico de Morretes (Figura 28).

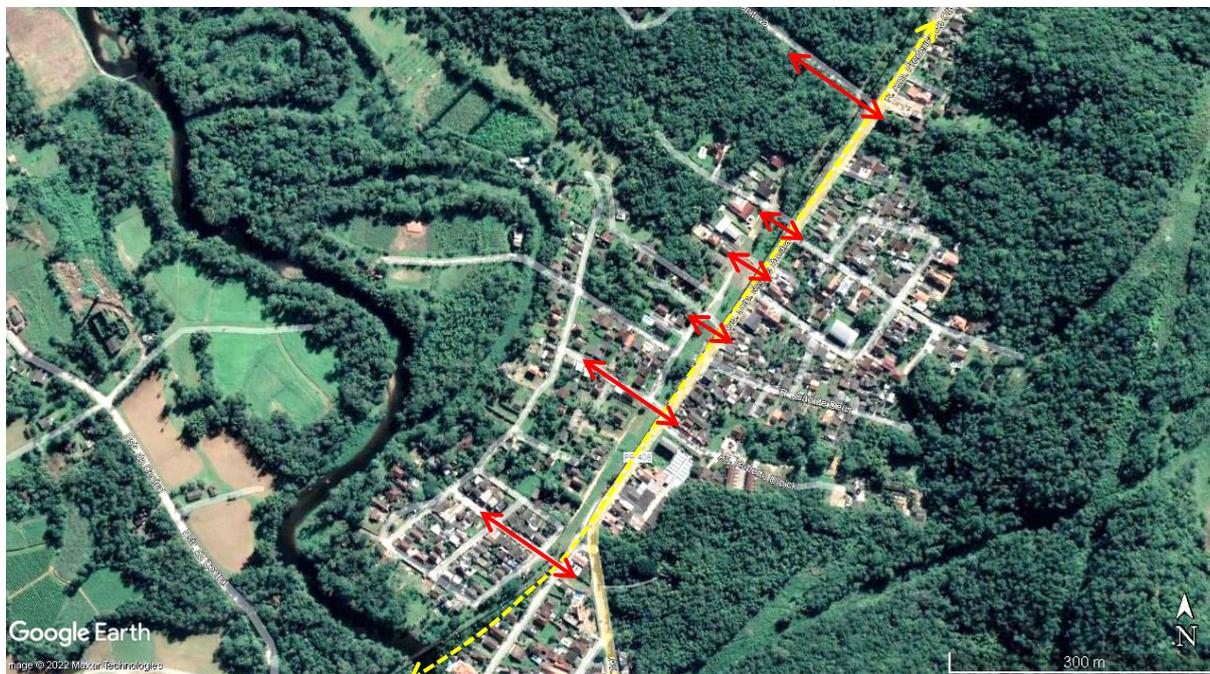
Figura 28 – Linha férrea após bifurcação e cruzamento com Estrada do Central.



Fonte: FUNPAR (2022).

Ao longo da Rodovia Miguel Bufara há 6 cruzamentos que dão acesso à ocupação entre a linha férrea e o Rio Nhundiaquara, conhecida como Vila Meduna (Figura 29).

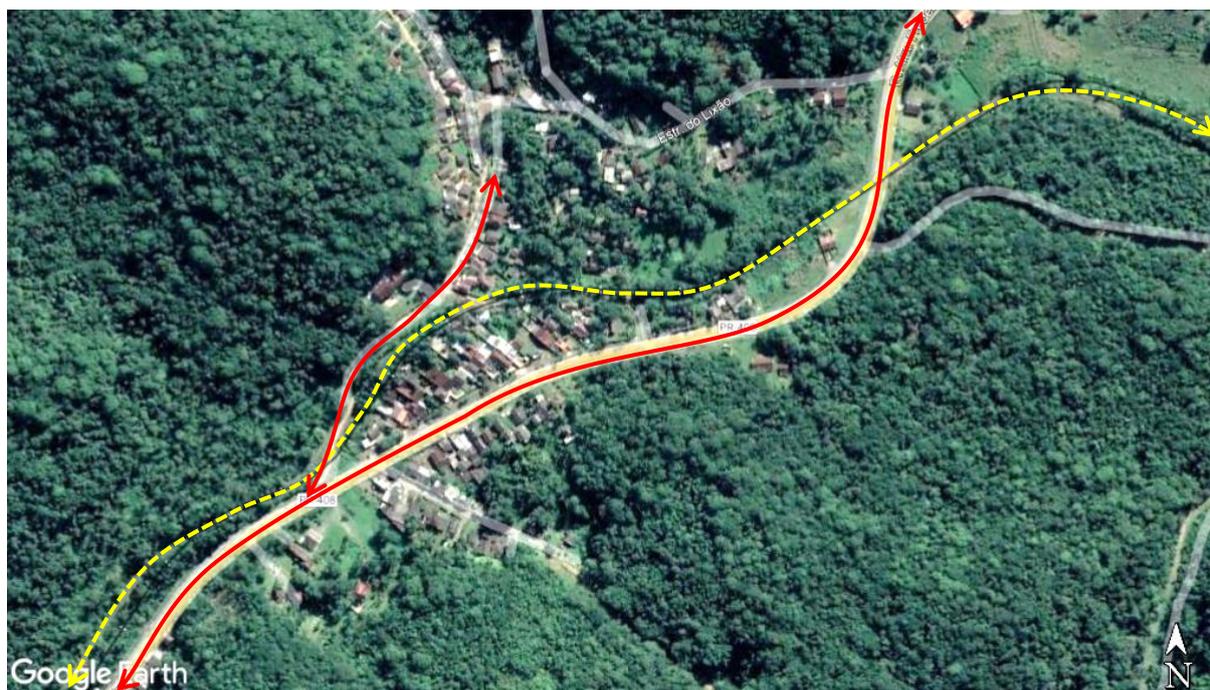
Figura 29 – Linha férrea ao longo da Rodovia Miguel Bufara.



Fonte: FUNPAR (2022).

Ainda ao longo da Rodovia Miguel Bufara há 1 cruzamento com a Rua 10 de Março e na sequência a linha férrea cruza esta Rodovia seguindo em área não ocupada até a divisa com Antonina (Figura 30).

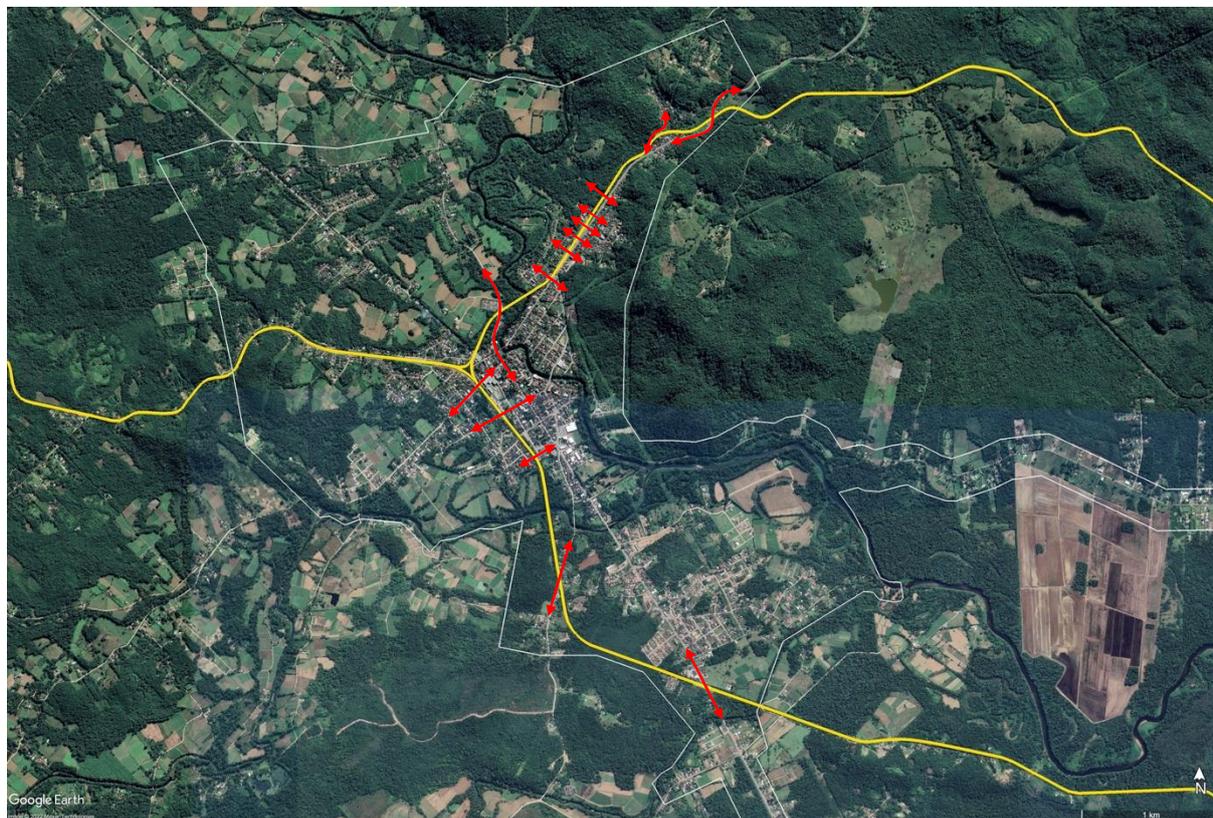
Figura 30 – Linha férrea ao longo da Rodovia Miguel Bufara.



Fonte: FUNPAR (2022).

A seguir, estão destacados todos os 14 pontos onde o traçado viário cruza a ferrovia dentro da Sede Municipal, mencionados acima (Figura 30). Se considerarmos os 8,61 km de estrada de ferro dentro deste perímetro, isto representa, na média, 1 possibilidade de transposição a cada 615 metros, aproximadamente.

Figura 31 – Linha férrea ao longo da Rodovia Miguel Bufara.



Fonte: FUNPAR (2022).

3.3. TRÁFEGO HIDROVIÁRIO

O Iate Clube de Morretes encontra-se na localidade de Porto de Barreiros, ligada à Sede Municipal por estrada asfaltada de 7 Km de extensão. O Clube está implantado às margens do Rio Nhundiaquara – 10 Km à montante da Ponte de Ferro, na Sede Municipal, e 14 Km à jusante da foz junto à Ilha do Teixeira, situada entre as Baías de Paranaguá e Antonina. O percurso, com embarcação de médio porte, gira em torno de quinze a vinte minutos até alcançar o mar na baía de Paranaguá.

O tamanho máximo das embarcações que conseguem navegar até o Iate Clube é de 36 pés (equivalente a lanchas para até 12 passageiros, aproximadamente). A navegação acima do Iate Clube não é possível, dadas as condições avançadas de sedimentação no leito do rio.

Figura 32 – Mapa de pedras e baixios do Rio Nundiaquara, trecho Iate Clube – Moleque.



Fonte: IATE CLUBE MORRETES (2022).

Figura 33 – Fotografias do Iate Clube Morretes e Rio Nhundiaquara.



Fonte: Disponível em: <triaquimalucelli.blogspot.com/2013/08/historia-do-iate-clube-de-morretes.html> acesso em 20 fev. 2022.

Figura 34 – Mapa de localização do Iate Clube Morretes no contexto da região do Litoral do Paraná.



Fonte: Baseado em GERCO (2004).

Destinado unicamente ao uso recreativo, o tráfego hidroviário em Morretes difere do contexto de outros municípios do Litoral – como Paranaguá, Antonina e Guaraqueçaba – onde é mais relevante o transporte de passageiros e cargas entre as baías, ilhas e portos, assim como a pesca artesanal e industrial. Não obstante, destaca-se o potencial que Morretes possui para o desenvolvimento da atividade turística ligada à passeios e pescarias pelo Rio Nhundiaquara, baías, canais, afluentes e manguezais do Litoral do Paraná.

3.4. ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA DA SEDE MUNICIPAL

3.4.1. Hierarquia Viária

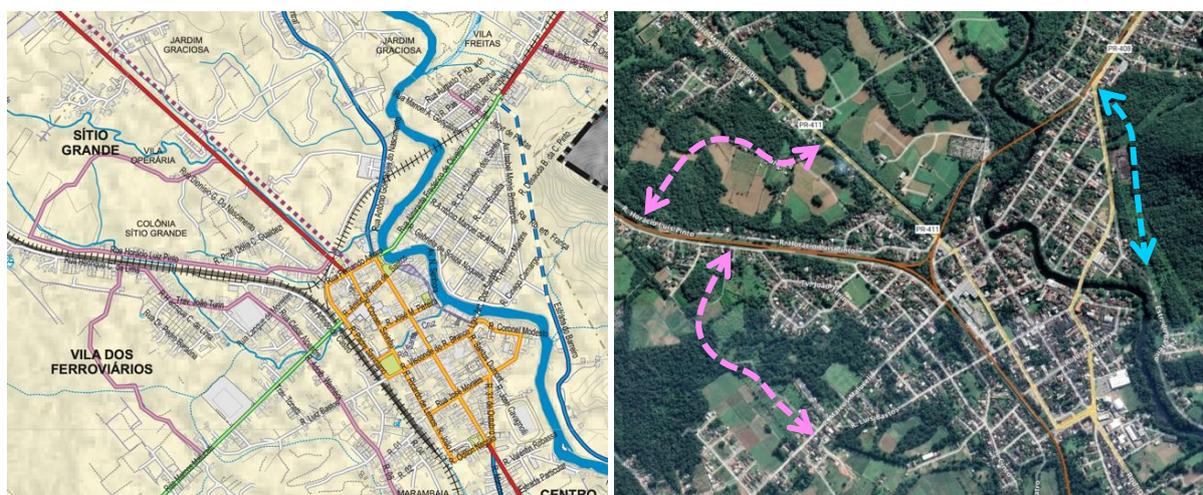
A topografia das bacias hidrográficas – principalmente a do Rio Nhundiaquara e seus afluentes Rio do Pinto e Marumbi – condiciona a malha viária da Sede municipal, juntamente com o traçado da ferrovia que, em algumas áreas, configura-se como uma barreira urbana – como já abordado anteriormente.

A hierarquia viária atual classifica as vias dos perímetros urbanos nas seguintes tipologias: Eixo Rodoviário, Via Central, Via Arterial, Via Coletora I, Via Coletora II, Calçadão e Via Local. A seguir, apresenta-se uma descrição da estruturação viária dentro da Sede Municipal:

- **Eixo Rodoviário:** Rodovias estaduais PR-408 e PR-411.
- **Via Central:** Rua Fernando Amaro, Rua Antônio Vieira dos Santos, Rua Coronel Rômulo José Pereira, Rua Visconde do Rio Branco, Rua José Moraes, Rua Odilon Negrão, Rua Padre Saviniano, Rua Conselheiro Sinimbu, Rua Ricardo Lemos, Rua João Foltran, Rua Quinze de Novembro, Rua Coronel Modesto.
- **Via Arterial:** Rua Marcos Luis de Bona, Estrada do Anhaia, Rua Antônio Gonçalves do Nascimento, Estrada do Central e Estrada do Barreiro.
- **Via Coletora I:** Rua Almirante Frederico de Oliveira e Rua Marcos Malucelli.
- **Via Coletora II:** Rua Adolfo Werneck, Rua César Alpendre, Travessa João Turin, Rua Horácio Luiz Pinto, Av. Japyr de Freitas, Rua João de Deus, Rua Marcos Foltran, Rua Adalberto Latuf.
- **Calçadão:** vias que conectam o Largo Lamenha Lins, Largo Dr. José dos Santos Pereira Andrade e Rua General Carneiro.
- **Via Local:** As demais vias.

Faz parte da hierarquização trazida pelo Plano Diretor de 2011, uma série de diretrizes viárias para guiar a futura ocupação e organizar a circulação viária, contudo, como explicitam as imagens a seguir, percebe-se que tais diretrizes não foram concretizadas na última década.

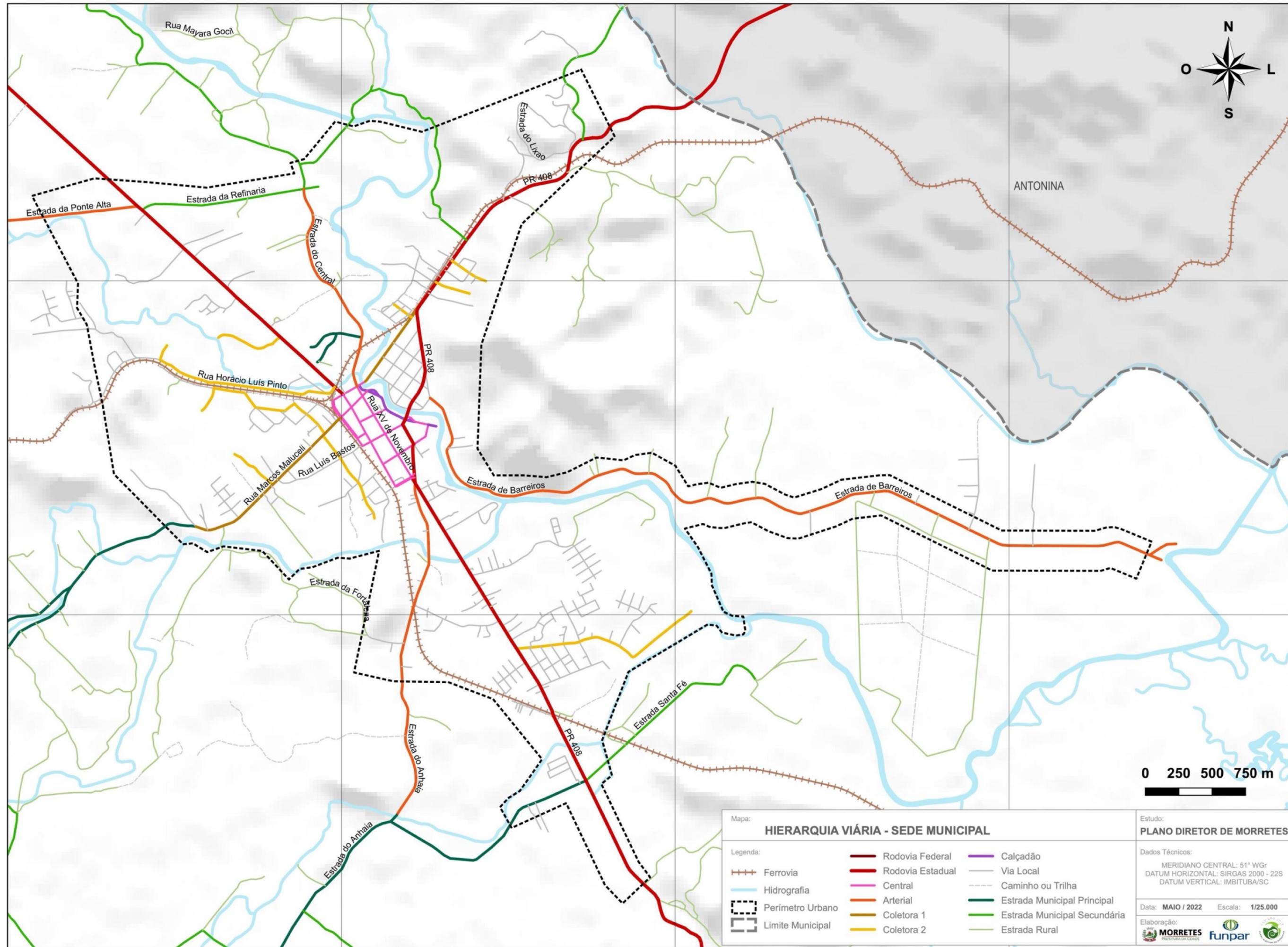
Figura 35 – Diretrizes viárias não executadas.



Fonte: PDM (2011) e Google Earth (2021).

O mapa da página seguinte detalha a Hierarquia Viária da Sede.

Figura 36 – MAPA: HIERARQUIA VIÁRIA – SEDE MUNICIPAL.



<p>Mapa: HIERARQUIA VIÁRIA - SEDE MUNICIPAL</p>			<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferrovias Hidrografia Perímetro Urbano Limite Municipal 	<ul style="list-style-type: none"> Rodovia Federal Rodovia Estadual Central Arterial Coletora 1 Coletora 2 	<ul style="list-style-type: none"> Calçadão Via Local Caminho ou Trilha Estrada Municipal Principal Estrada Municipal Secundária Estrada Rural 	<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p> <p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1/25.000</p> <p>Elaboração:</p> <p> </p>

3.4.2. Qualificação da Infraestrutura Viária

Diversos aspectos podem influenciar na qualidade do caminhar ou circular pelas vias e espaços públicos de uma cidade. A dimensão das calçadas pode dificultar ou até impedir a circulação de pessoas idosas e cadeirantes, assim como qualquer tipo de irregularidade no calçamento pode prejudicar a circulação de pessoas com mobilidade reduzida – além de oferecer riscos, como torção ou queda (Mobilize Brasil, 2013). Da mesma forma, vias arborizadas e bem iluminadas à noite influenciam na qualidade do ambiente, trazendo conforto térmico e sensação de segurança.

A fim de compreender estes e outros aspectos mais qualitativos do espaço urbano de Morretes, foi lançado mão de um levantamento de campo que coletasse dados primários a partir da observação das características gerais e situação de conservação da infraestrutura dos eixos viários. A pesquisa, nomeada como **Inventário Viário**, restringiu-se ao perímetro urbano da Sede, utilizou como base a metodologia desenvolvida por Mobilize Brasil (2013) e levantou os seguintes aspectos:

- **Classificação da Via:** *Eixo Rodoviário, Via Central, Via Arterial, Via Coletora I, Via Coletora II, Via Local e Calçada.*
- **Zoneamento:** A fim de avaliar a distribuição da qualidade da infraestrutura urbana pelo território, foram consideradas as zonas em que predominantemente se inserem as vias. São elas: *Zona de Baixa Densidade (ZBD), Zona Residencial 1 (ZR1), Zona Residencial 2 (ZR2), Zona do Centro Histórico I (ZCH1), Zona do Centro Histórico II (ZCH2), Zona de Controle de Enchentes (ZCE), Zona de Uso Controlado (ZUC), Zona de Proteção da Paisagem (ZPP), Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), Eixo de Comércio e Serviços I (ECS1), Eixo de Comércio e Serviços II (ECS2), Eixo de Comércio e Serviços III (ECS3), Setor Especial de Parque (SEPA), Setor Especial de Preservação Permanente (SEPP).*
- **Passeio – Largura:** Notas atribuídas: *0 – calçada inexistente ou com menos de 30cm / 5 – calçada estreita, faixa livre menor que 1,20m / 10 – calçada de largura razoável, maior que 1,20m.*
- **Passeio – Regularidade:** Notas atribuídas: *0 – quando não há calçada, ou apenas meio-fio / 5 – calçada com buracos, pedras soltas ou desníveis / 10 – calçada em boas condições.*
- **Leito Carroçável – Tipo:** Tipologia da pavimentação do leito carroçável. Categorias: *A – Concreto / B – Asfalto / C – Paver / D – Paralelepípedo / E – Sem pavimentação, leito natural.*
- **Leito Carroçável – Conservação:** Notas atribuídas: *0 – Sem pavimentação, totalmente esburacado / 5 – Alguns buracos / 10 – Boas condições.*
- **Drenagem:** Notas atribuídas: *0 – Nenhum sistema de drenagem / 5 – Apenas meio-fio ou calhas, ou presença de bueiros obstruídos / 10 – Drenagem em boas condições, bueiros aparentemente eficientes.*
- **Arborização:** Notas atribuídas: *0 – Nenhuma arborização / 5 – Poucas árvores espaçadas / 10 – Árvores pelo menos a cada 10m ou bom sombreamento / Não se aplica – para vias rurais, onde a vegetação das áreas públicas ou privadas já é naturalmente abundante.*
- **Luz / Energia:** Notas atribuídas: *0 – Nenhum poste de luz / 5 – Postes nas casas apenas / 10 – Postes nas casas e iluminação pública.*

A seguir apresenta-se um trecho da ficha utilizada no levantamento de campo, com o gabarito das possíveis categorias e notas a serem atribuídas.

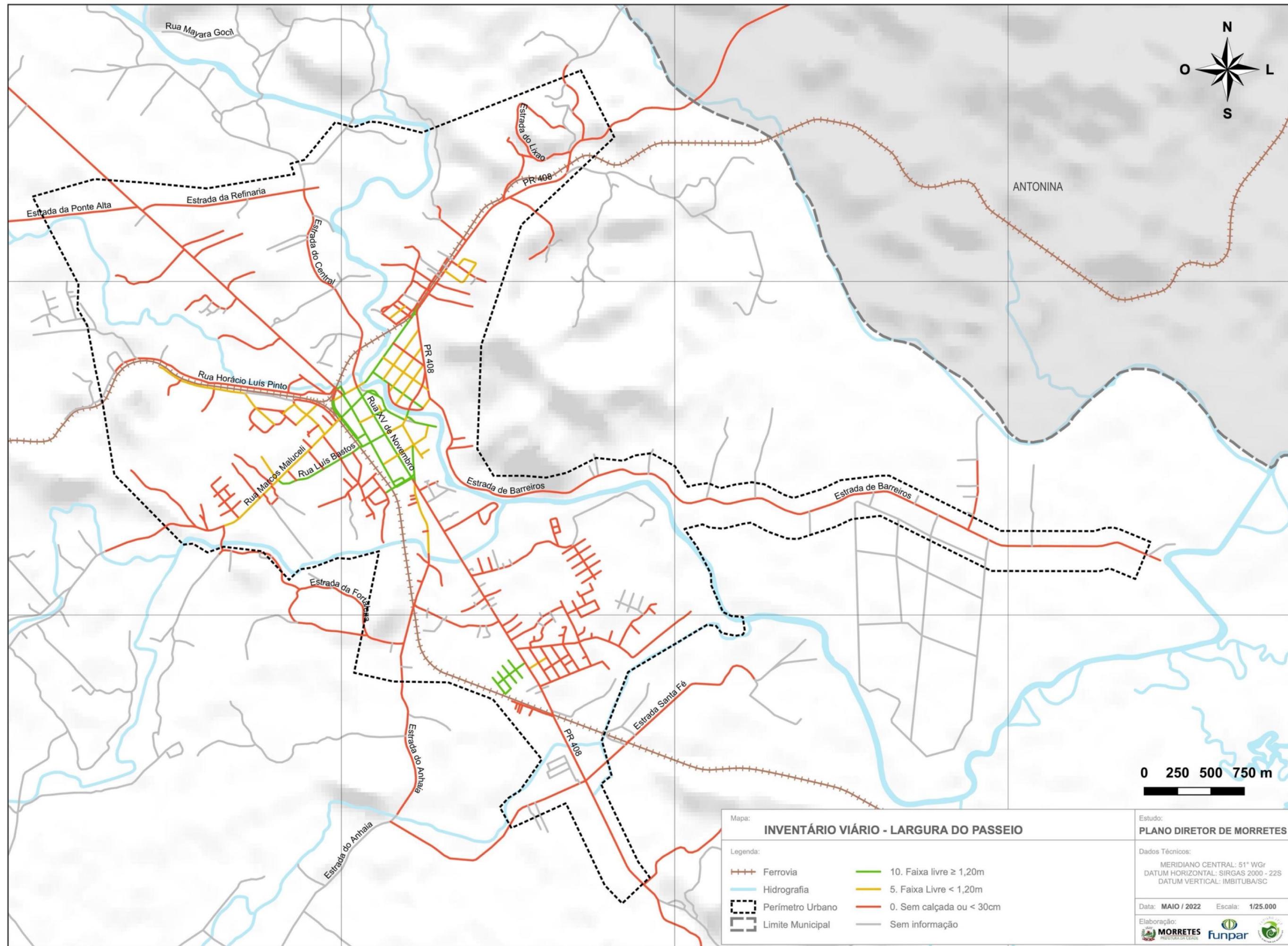
Figura 37 – Ficha utilizada no levantamento de campo.

PDM - LEVANTAMENTO DE CAMPO - SISTEMA VIÁRIO										
CÓD	ENDEREÇO (Nome via)	Classifi- cação	Zonea- mento	Passeio - Largura	Passeio - Regularidade	Leito Carroçável - tipo	Leito Carroçável - conservação	Drenagem	Arborização	Luz / Energia
		Eixo Rodov. Via Arterial Via Central Via Coletora 1 Via Coletora 2 Via Local Calçadão	ZBD ZR1 ZR2 ZCH 1 ZCH 2 ZCE ZUC ZPP ZEIS ECS 1 ECS 2 ECS 3 SEPA SEPP	0. Sem calçada ou < 30cm 5. Faixa Livre < 1,20m 10. Faixa livre ≥ 1,20m	0. Sem calçada, apenas meio-fio 5. Calçada com buracos, pedras soltas, desníveis 10. Calçada em boas condições	A. Concreto B. Asfalto C. Paver D. Paralepíp. E. Sem pav.	0. Sem pavimentação / totalmente esburacado 5. Alguns buracos 10. Boas condições	0. Nenhuma drenagem 5. Bueiros obstruídos / apenas calhas 10. Drenagem em boas condições	0. Nenhuma arborização 5. Poucas árvores 10. Árvores a cada 10m / bom sombreamento	0. Nenhum poste de luz 5. Postes nas casas apenas 10. Postes nas casas e iluminação pública
	Avenida Isabel Moniz Brindaroli	Local								
	Avenida Japir de Freitas	Coletora 2								
	Avenida Nossa Senhora do Pôrto	Local								

Fonte: Os autores.

Essa metodologia possibilitou a espacialização dos dados – a fim de visualizá-los de forma visual, e gerou a cartografia apresentada na sequência.

Figura 38 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – LARGURA DO PASSEIO.



<p>Mapa: INVENTÁRIO VIÁRIO - LARGURA DO PASSEIO</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferrovia Hidrografia Perímetro Urbano Limite Municipal 10. Faixa livre ≥ 1,20m 5. Faixa Livre < 1,20m 0. Sem calçada ou < 30cm Sem informação 		<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p> <p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1/25.000</p>
<p>Elaboração:</p>		

Figura 39 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – REGULARIDADE DO PASSEIO.

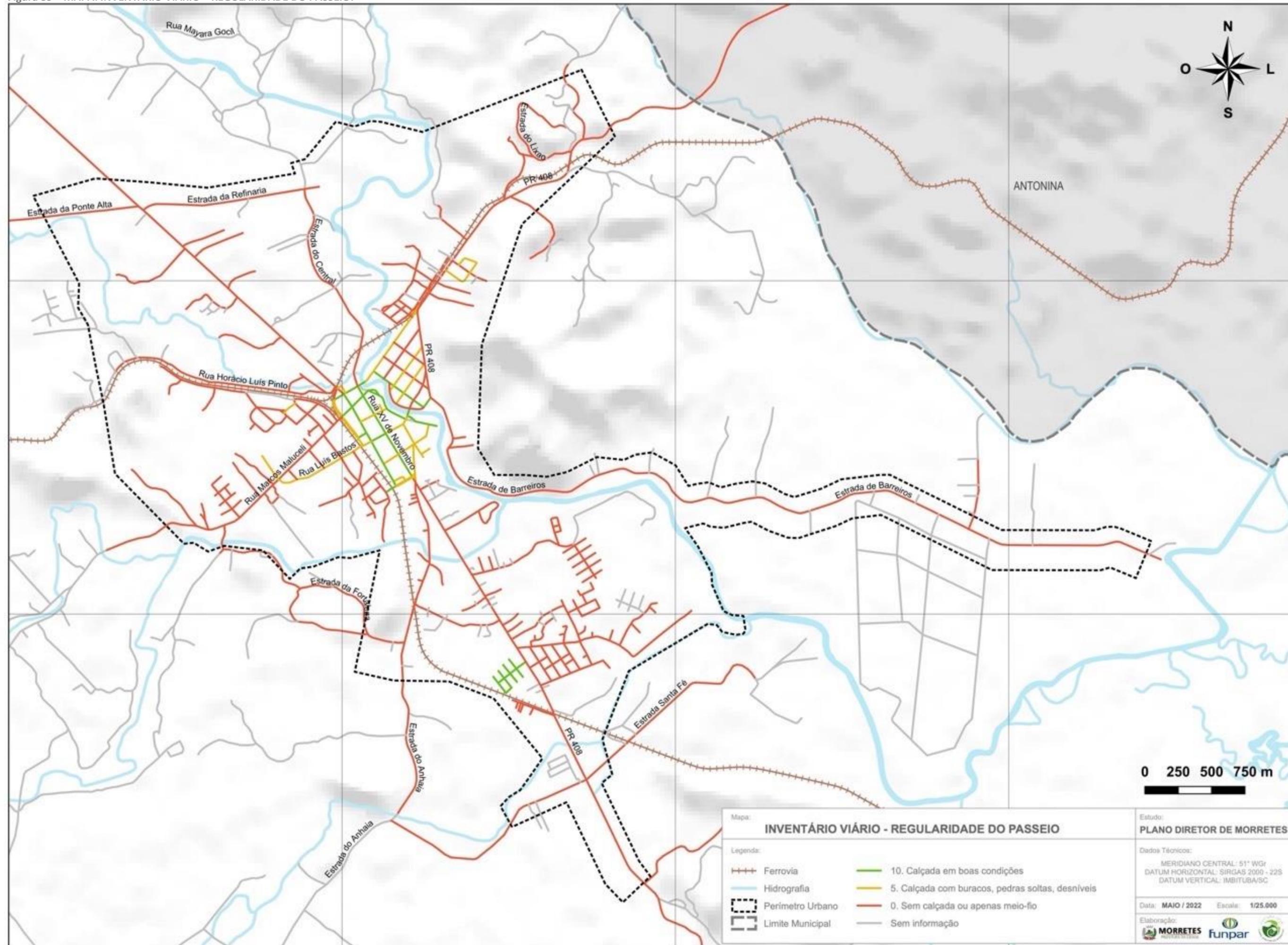


Figura 40 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – TIPOLOGIA DO LEITO CARROÇÁVEL.

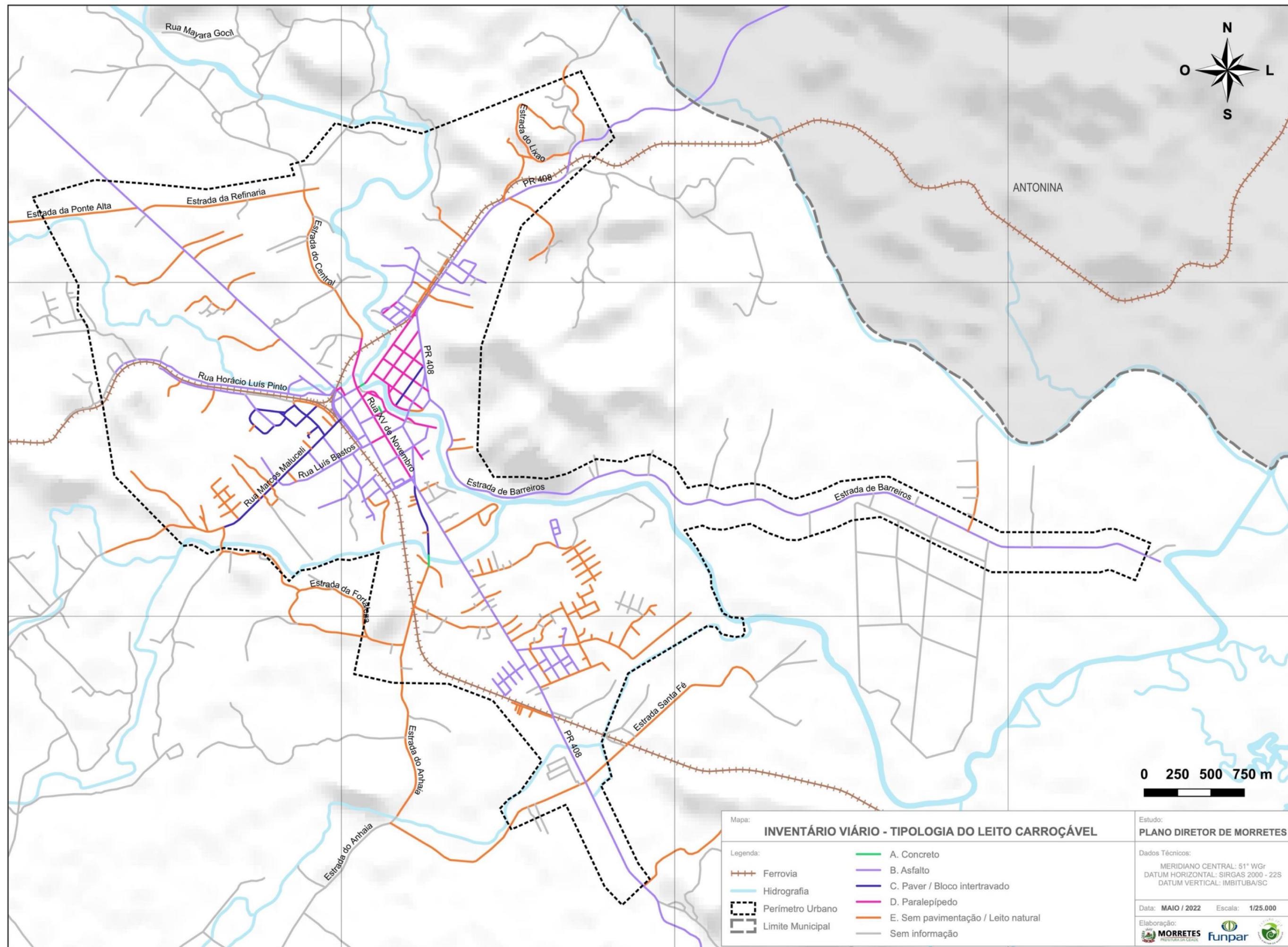


Figura 41 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – CONSERVAÇÃO DO LEITO CARROÇÁVEL.

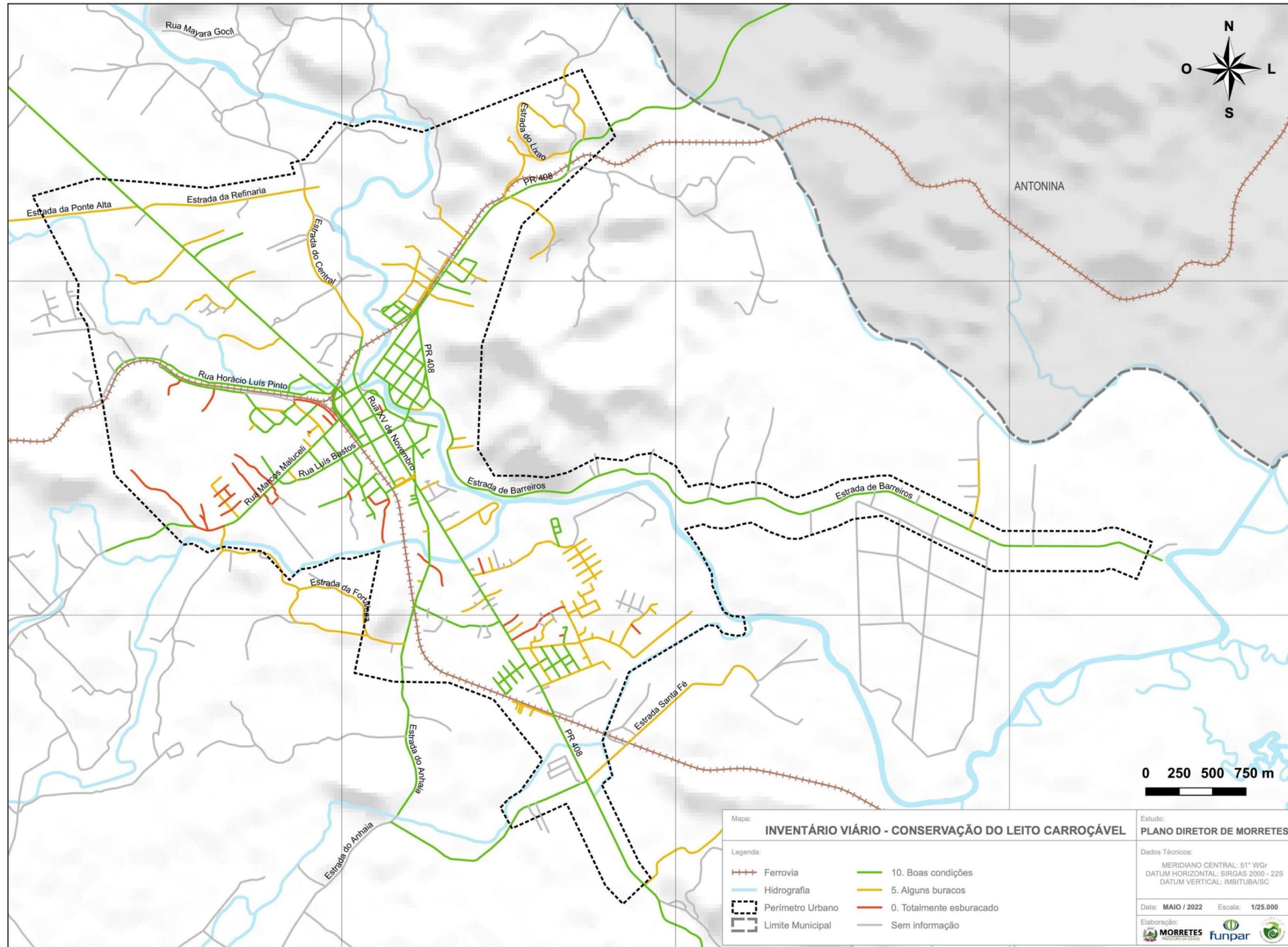


Figura 42 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – DRENAGEM URBANA.

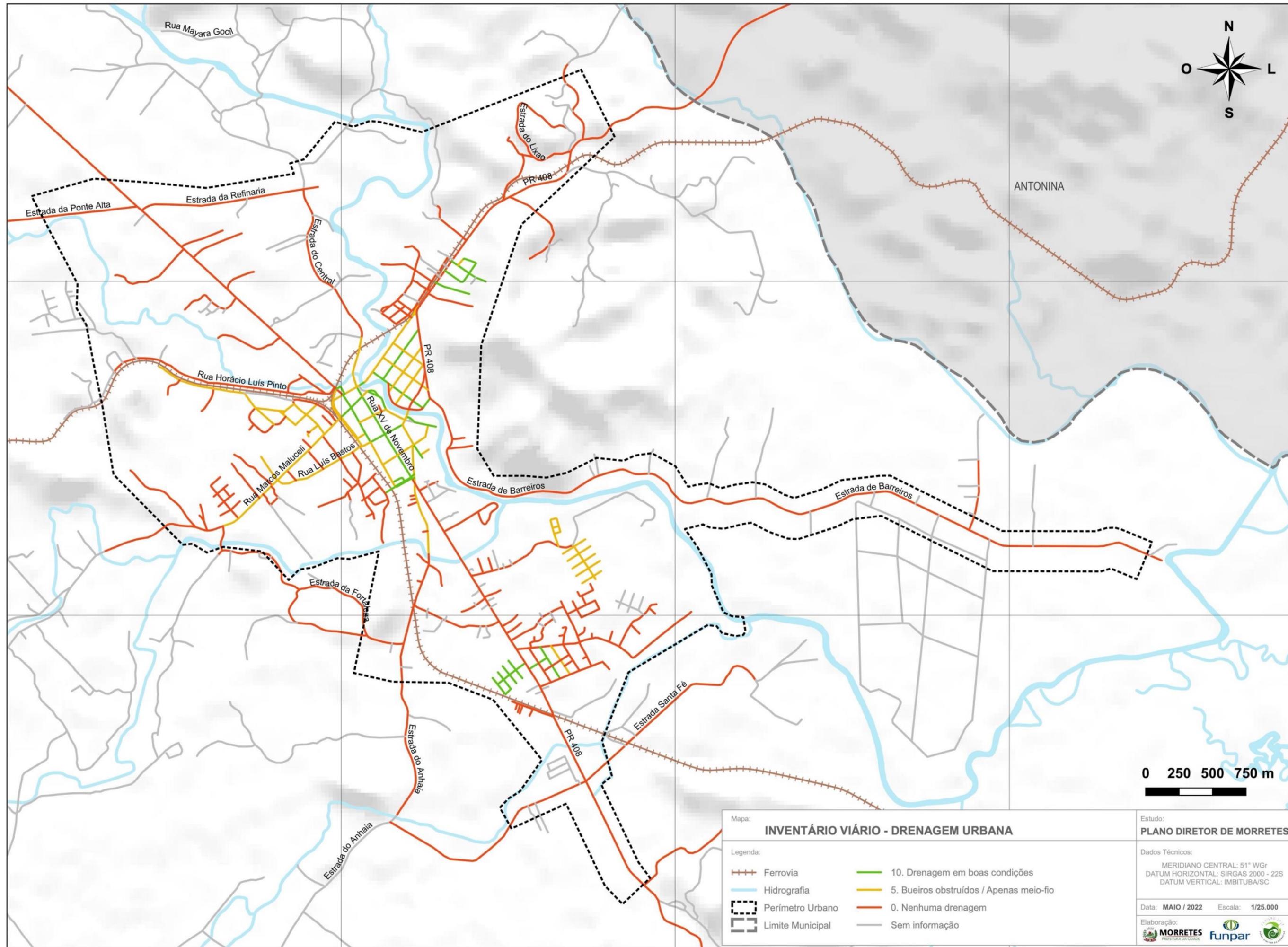
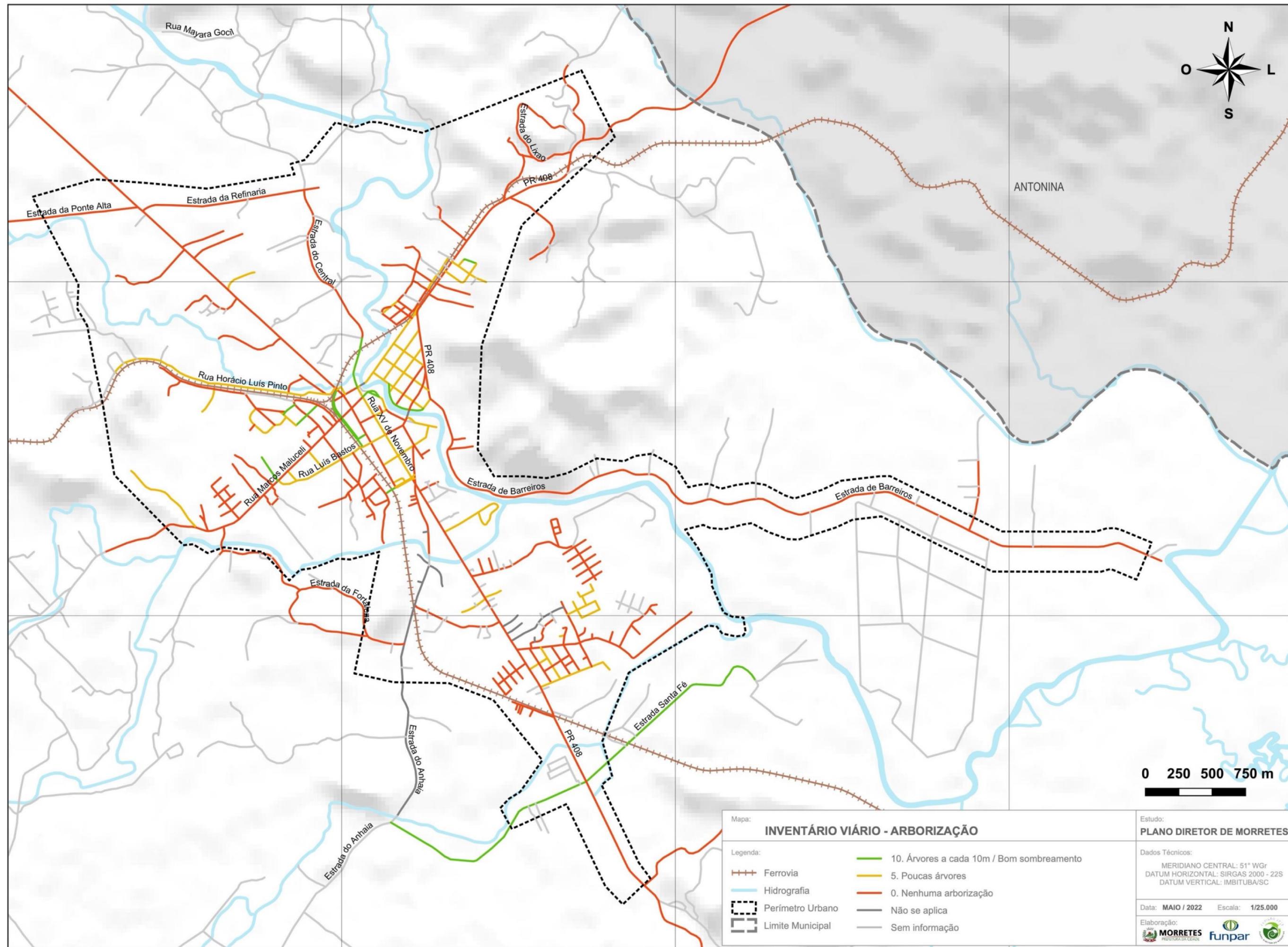
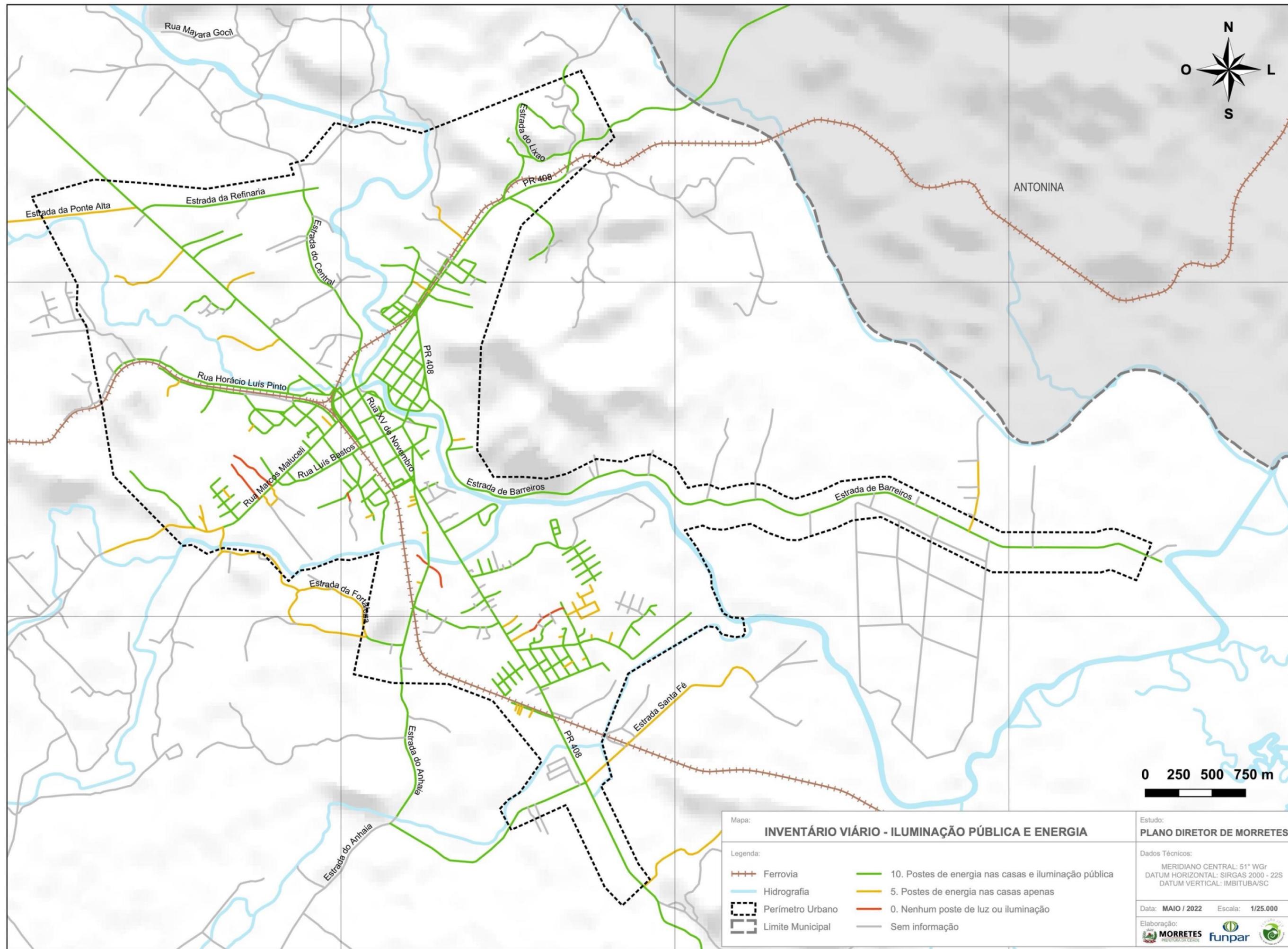


Figura 43 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – ARBORIZAÇÃO.



<p>Mapa: INVENTÁRIO VIÁRIO - ARBORIZAÇÃO</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferrovias Hidrografia Perímetro Urbano Limite Municipal 	<ul style="list-style-type: none"> 10. Árvores a cada 10m / Bom sombreamento 5. Poucas árvores 0. Nenhuma arborização Não se aplica Sem informação 	<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p> <p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1/25.000</p> <p>Elaboração:</p> <p> </p>

Figura 44 – MAPA: INVENTÁRIO VIÁRIO – ILUMINAÇÃO PÚBLICA E ENERGIA.



<p>Mapa: INVENTÁRIO VIÁRIO - ILUMINAÇÃO PÚBLICA E ENERGIA</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - - - Ferrovia — Hidrografia Perímetro Urbano Limite Municipal — 10. Postes de energia nas casas e iluminação pública — 5. Postes de energia nas casas apenas — 0. Nenhum poste de luz ou iluminação — Sem informação 		<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p> <p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1/25.000</p> <p>Elaboração:</p> <p> </p>

A partir do levantamento apresentado, pode-se fazer as seguintes considerações a respeito da Sede Municipal:

Passeio – largura e regularidade: com exceção de algumas vias concentradas próximas ao centro histórico, a maior parte da Sede Municipal possui calçadas em condições ruins de regularidade ou até inexistentes. Também foi perceptível a ausência quase total de rampas de acesso em calçadas voltadas a pessoas com mobilidade reduzida, o que inviabiliza a acessibilidade universal.

Leito carroçável: com relação à tipologia, destacam-se o paver, na região da Vila dos Ferroviários e na Rua Marcos Maluceli; o paralelepípedo, na Vila Santo Antônio; a ausência de pavimentação nas estradas e caminhos rurais e nas periferias do centro, como no Portal das Américas, Sesmaria e Jardim das Palmeiras; e o asfalto, por todo o território. Já quanto a sua conservação, percebe-se que o leito carroçável se apresenta em boas condições na maior parte do território, enquanto em condições regulares – com alguns buracos, de forma difusa pelas periferias. Encontra-se em péssimas condições, de forma pontual, no Jardim das Palmeiras e no Portal das Américas.

Drenagem: essa questão, tão delicada e importante para o município, revela-se crítica. Vias com drenagem adequada são encontradas apenas em poucos locais, de forma escassa, enquanto a região em torno do Centro Histórico concentra vias apenas com meio-fio. Na maior parte do restante do território, sistemas de drenagem são inexistentes.

Arborização: situação desfavorável de modo geral, aspecto semelhante à drenagem. Neste critério, destaca-se a Vila Santo Antônio – por possuir arborização razoável, e a orla do Rio Nhundiaquara, por ser abundantemente vegetada.

Energia e Iluminação pública: Morretes revela-se positivamente nesse critério, uma vez que quase a totalidade das vias levantadas possui rede de energia elétrica chegando às residências. Já a iluminação pública das vias, que segue o padrão da COPEL, começa a desaparecer a medida em que se caminha para as áreas periféricas da Sede ou vias que dão acesso às estradas rurais. Contudo, ainda assim, mostra-se bastante presente. Enquanto isso, no Centro Histórico, praças e largos possuem iluminação específica de lâmpadas soltas ou fixadas nas paredes externas das edificações.

Espera-se que, a partir do mapeamento e das conclusões apresentadas acerca do inventário viário, a Prefeitura Municipal possa obter maior conhecimento das reais condições e necessidades do seu território, além de estabelecer prioridades de investimento.

3.4.3. Circulação e Tráfego

As principais rotas de circulação viária da Sede acontecem por um binário formado pela Rua XV de Novembro e ruas Conselheiro Sinimbu, Ricardo Lemos e João Foltran, que se conectam com a Rodovia PR-410 (em direção ao Porto de Cima), assim como pelas ruas Fernando Amaro, Almirante Frederico de Oliveira e PR-408, que rumam em direção a Antonina, em um sentido, e à BR-277 no sentido oposto.

O sentido de tráfego e a permissão ou restrição para se estacionar nas vias do Centro Histórico são definidas pela Lei Municipal nº 40/2018.

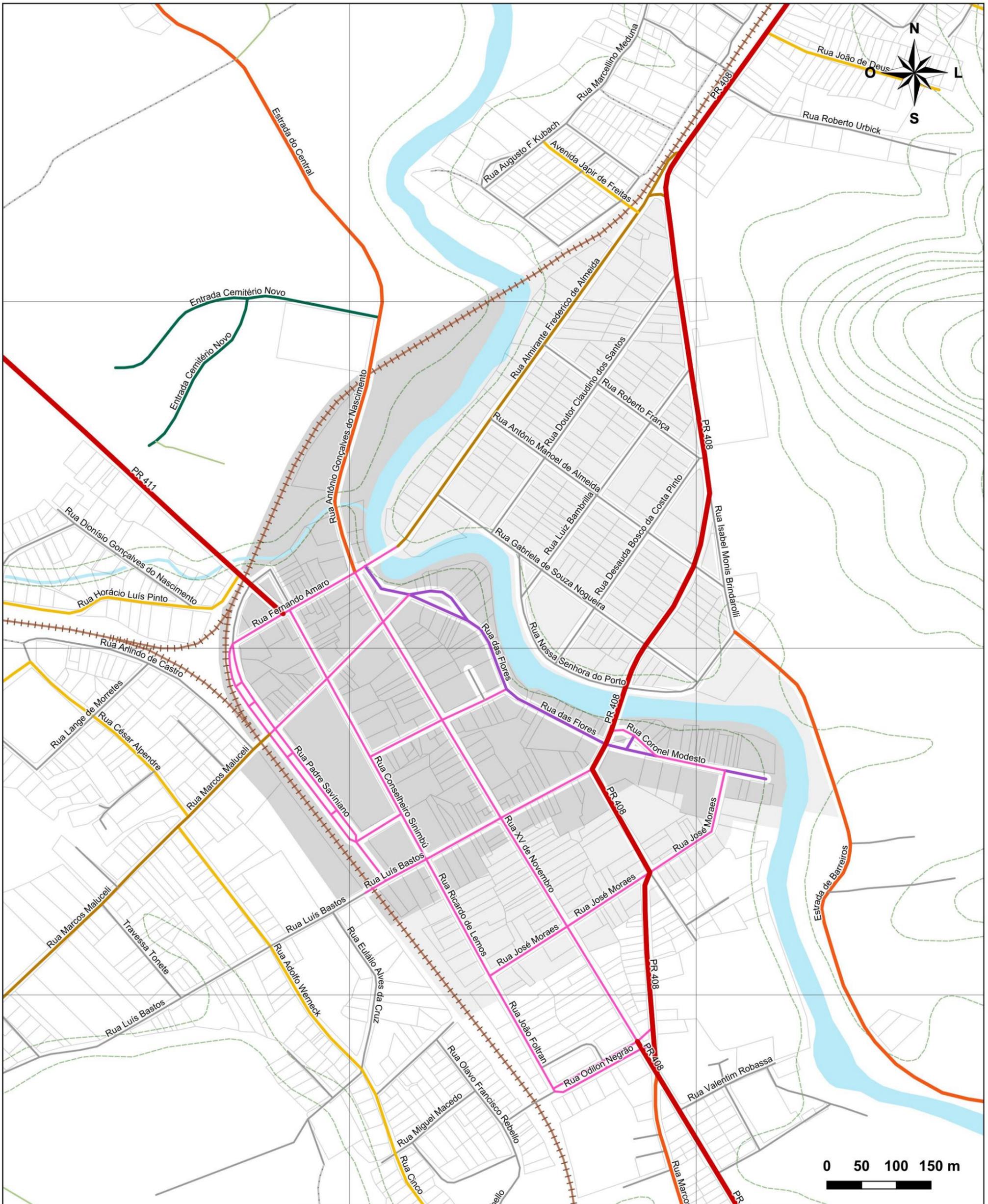
Durante os dias úteis, na área urbana, não são verificados grandes conflitos relacionados a congestionamentos ou alta demanda por estacionamento – exceto por alguns locais específicos da Sede, apontados pela ETM na Oficina Técnica realizada em 09/05/2022, relacionados principalmente à dinâmica do período escolar.

Já aos finais de semana e feriados, especialmente em dias ensolarados, verifica-se uma elevada circulação de veículos de turistas proveniente da Estrada da Graciosa e por todo o Centro Histórico. Também é expressiva a presença de ônibus de turismo que realizam o desembarque de seus passageiros nas proximidades da Igreja Matriz Nossa Senhora do Porto. Essas situações geram diversos conflitos entre pedestres e veículos, o que não é condizente com áreas históricas e turísticas e que perturba a vida dos cidadãos locais.

Verifica-se a necessidade de prever locais específicos para o estacionamento de ônibus e vans de turismo fora do perímetro do Centro Histórico Tombado, sendo que esta deve ser uma responsabilidade das empresas, uma vez que seus serviços estão gerando externalidades negativas para o entorno.

Os elementos e situações relatadas encontram-se mapeados nos mapas a seguir.

Figura 45 – MAPA: HIERARQUIA VIÁRIA ATUAL - CENTRO DA SEDE.



<p>Mapa: HIERARQUIA VIÁRIA ATUAL - CENTRO DA SEDE</p>			<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferrovias Hidrografia Curvas de Nível Limite dos Lotes Centro Histórico Tombado Entorno do Tombamento Rodovia Federal Rodovia Estadual Central Arterial Coletora 1 Coletora 2 Calçada Via Local Caminho ou Trilha Estrada Municipal Principal Estrada Municipal Secundária Estrada Rural 			<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGR DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p> <p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1 / 5.000</p> <p>Elaboração:</p>

Figura 46 – MAPA: SENTIDO DE FLUXO DAS VIAS - LEI Nº 40/2018.

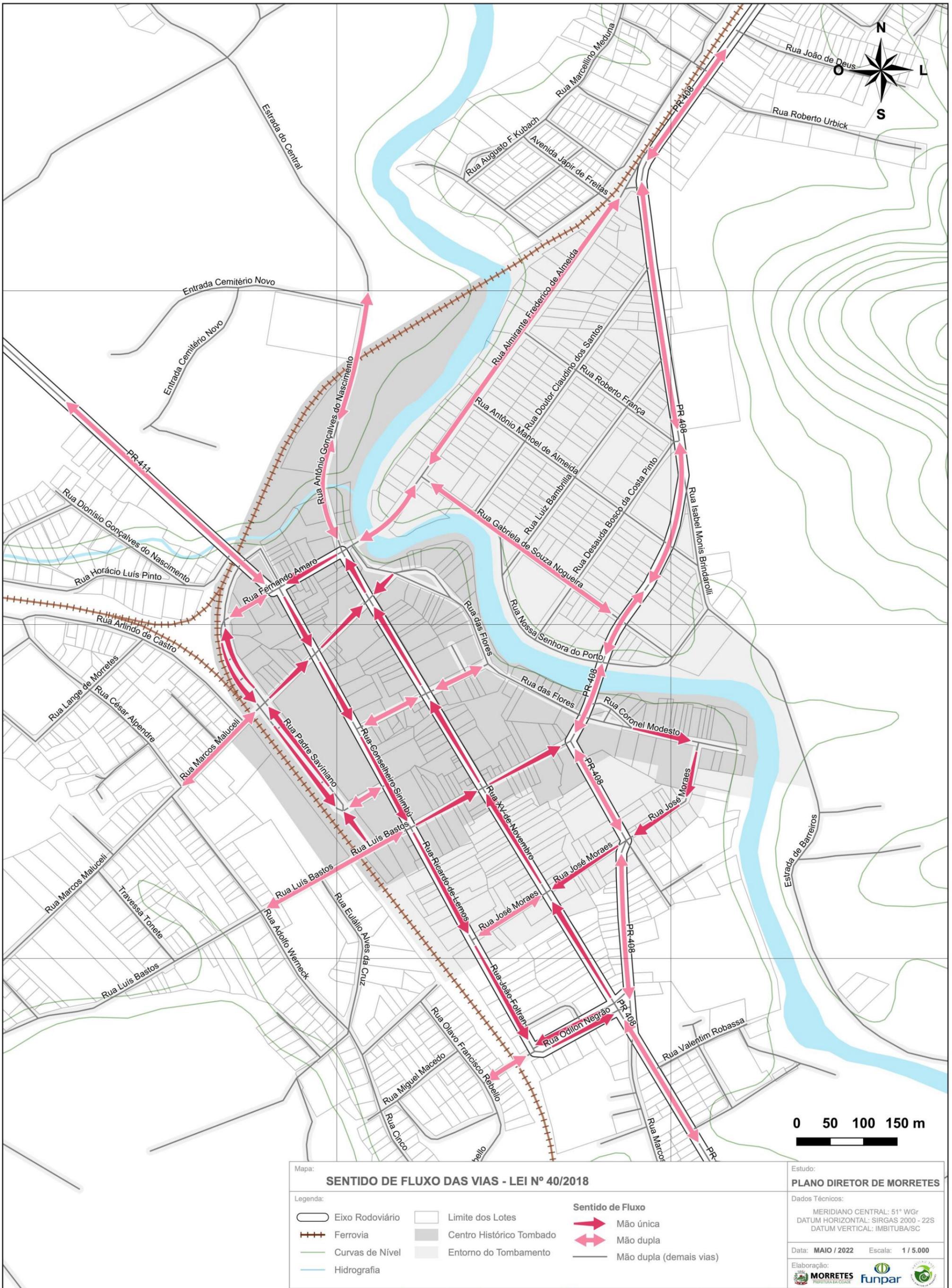
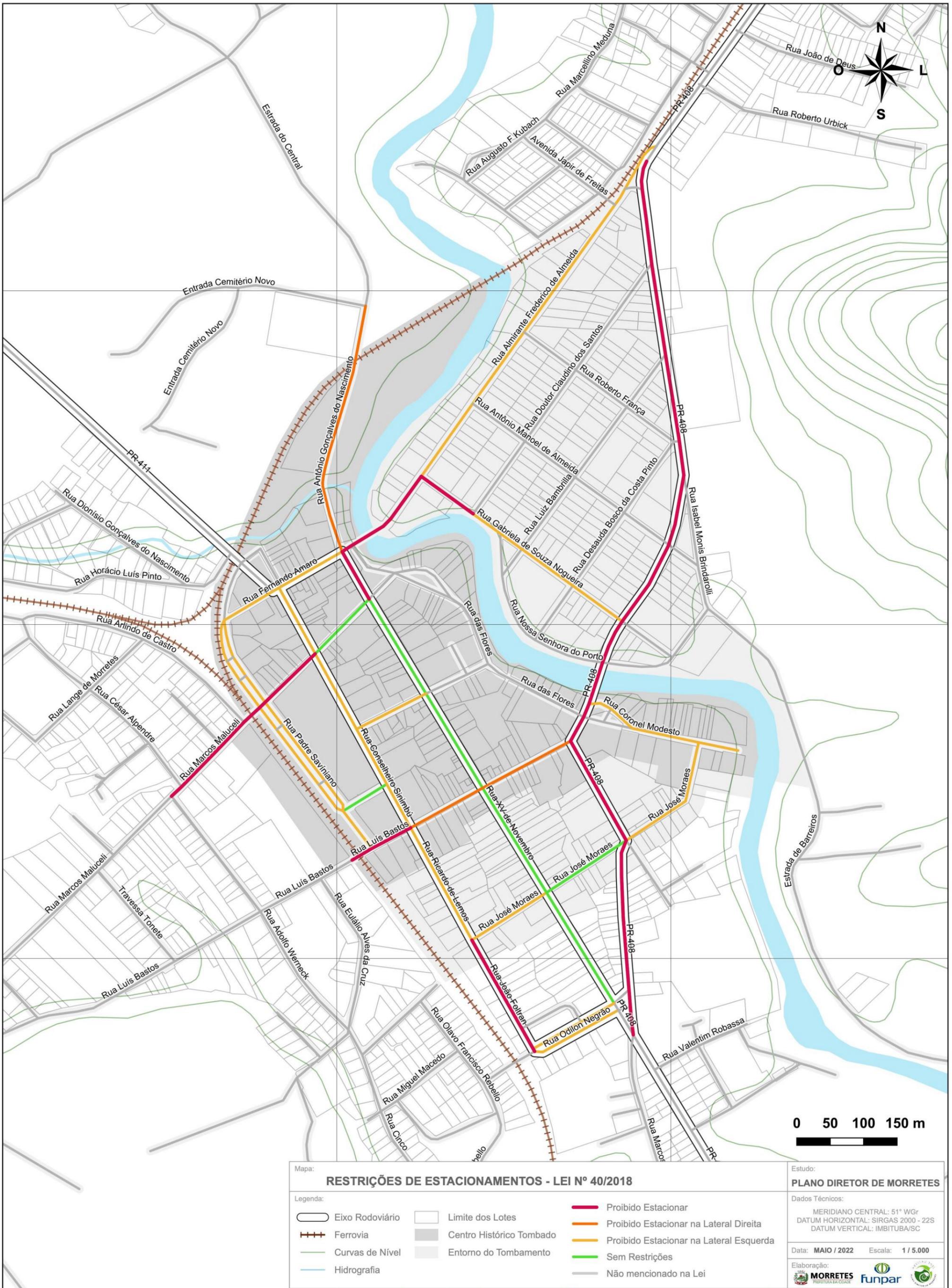
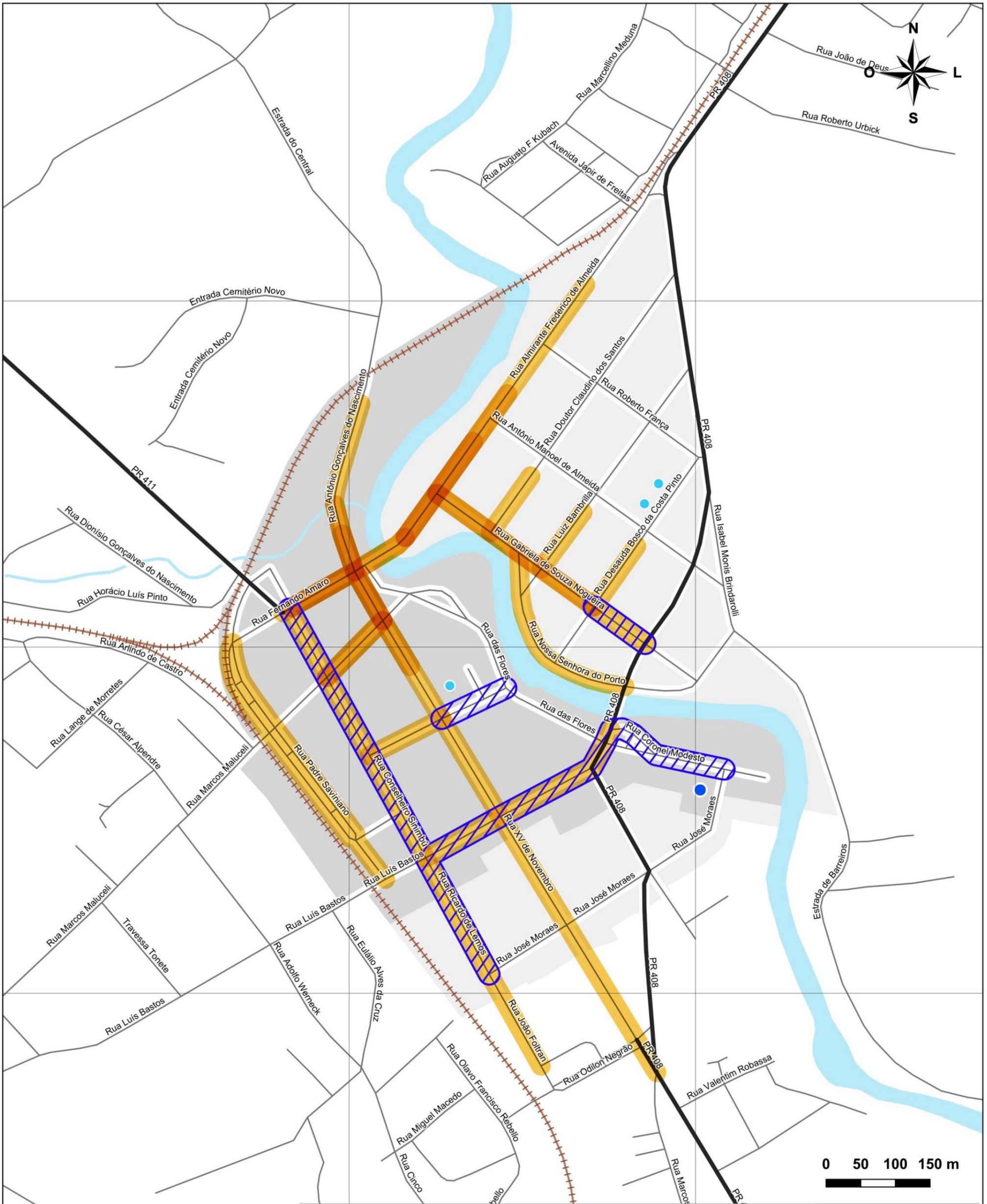


Figura 47 – MAPA: RESTRIÇÕES DE ESTACIONAMENTOS - LEI N° 40/2018.



<p>Mapa: RESTRIÇÕES DE ESTACIONAMENTOS - LEI N° 40/2018</p>			<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p>			<p>Dados Técnicos:</p>
<p>— Eixo Rodoviário</p> <p>— Ferrovia</p> <p>— Curvas de Nível</p> <p>— Hidrografia</p>	<p>□ Limite dos Lotes</p> <p>■ Centro Histórico Tombado</p> <p>■ Entorno do Tombamento</p>	<p>— Proibido Estacionar</p> <p>— Proibido Estacionar na Lateral Direita</p> <p>— Proibido Estacionar na Lateral Esquerda</p> <p>— Sem Restrições</p> <p>— Não mencionado na Lei</p>	<p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGR</p> <p>DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S</p> <p>DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p>
<p>Data: MAIO / 2022</p>			<p>Escala: 1 / 5.000</p>
<p>Elaboração:</p> <p>MORRETES funpar</p>			<p>MORRETES funpar</p>

Figura 48 – MAPA: INTENSIDADE DE FLUXO (OFICINA TÉCNICA 09/05/2022).



Mapa: INTENSIDADE DE FLUXO (OFICINA TÉCNICA 09/05/2022)			Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES
Legenda:			Dados Técnicos: MERIDIANO CENTRAL: 51° WGR DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC
Rodovia Estadual Demais vias Ferrovia Hidrografia	Escola Municipal Escola Estadual Centro Histórico Tombado Entorno do Tombamento	Congestionamentos e alta demanda por Estacionamento Dias úteis Finais de semana e feriados (quanto mais escuro, mais intenso)	Data: MAIO / 2022 Escala: 1 / 5.000 Elaboração:

3.5. SISTEMA CICLOVIÁRIO

O entendimento de que a bicicleta é um dos mais saudáveis e sustentáveis modos de transporte tem se consolidado a cada ano. Seu uso possui inúmeras vantagens, tanto para o bem-estar humano, como prática de exercício físico – quanto para a saúde de comunidades e cidades inteiras, uma vez que não emite poluentes – além de ser mais econômicos do que outros meios de transporte motorizado.

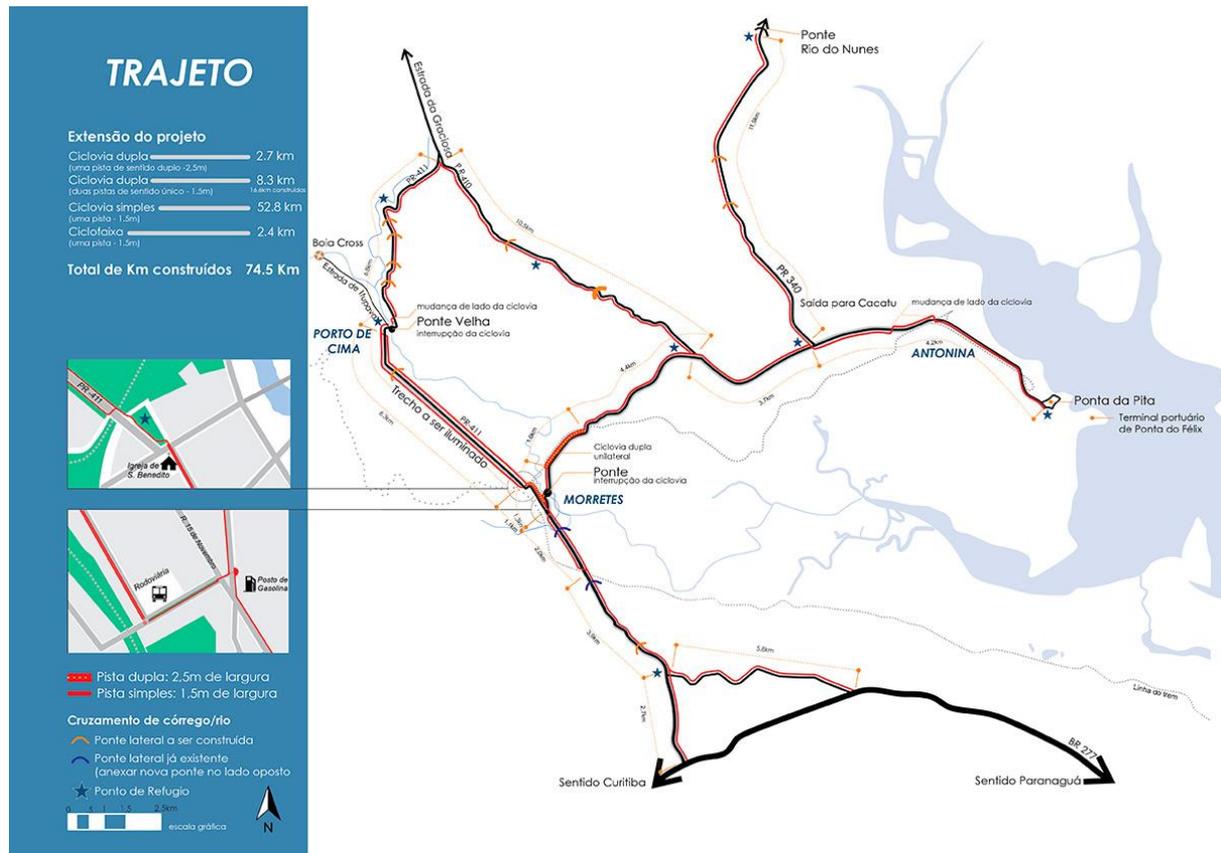
Assim como regularmente observado em outras regiões litorâneas, o uso da bicicleta é presente no padrão geral dos deslocamentos do litoral do Paraná – uma vez que a topografia majoritariamente plana dos assentamentos urbanos é favorável. Entretanto, também é preocupante a frequente circulação de ciclistas compartilhando vias mal ou nada sinalizadas, com intenso tráfego de caminhões e motoristas que desrespeitam as normas de trânsito (ao dirigir com imprudência, estacionar em locais impróprios, fazer conversões proibidas etc.). Portanto, este precioso potencial de alternativa para a mobilidade urbana e interurbana não pode ser desperdiçado – isto é, o fomento à ciclomobilidade deve existir e sempre ser acompanhado de garantias de segurança e conforto para ciclistas e de campanhas efetivas de educação no trânsito.

Durante suas oficinas da fase de contextualização, o PDS Litoral (2019) constatou a importância do modal cicloviário para a sociedade dos sete municípios. A população apontou em diferentes momentos que o uso da bicicleta deveria ser incentivado e fortalecido tanto para o uso turístico, quanto para deslocamento diário dos cidadãos. Para isso, a região deveria receber uma infraestrutura cicloviária mais ampla e de maior qualidade, permitindo um transporte mais rápido e seguro.

Nesse sentido, diversos projetos cicloviários já foram pensados para melhor conectar o centro de Morretes com suas zonas rurais e os municípios vizinhos. O próprio PDS Litoral propôs uma ciclovia turística entre Morretes e Antonina, em traçado paralelo ao ramal ferroviário, aproveitando seu apelo cênico. Já outro estudo, encomendado pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) por R\$ 200 mil, e entregue ao Governo do Estado, elaborou um projeto arquitetônico-urbanístico pensado para interligar as mesmas cidades através de 83 km de ciclovias e ciclofaixas, ao longo das rodovias estaduais que cortam os municípios e passando por diversos pontos turísticos. O projeto, orçado em R\$ 30 milhões, prevê 58,8 km de novas ciclovias só em Morretes – ligando lugares como o Porto de Cima, Ponte Velha, Caminhos do Itupava, localidade da Marta, entre outros. Além disso, também propõe estruturas de apoio, como paraciclos, bebedouros, tomadas e áreas de refúgio – sempre de modo a evitar áreas de manobra e conflito com caminhões e grandes veículos, a fim de resguardar a segurança dos ciclistas (CAUPR, 2015).

Entretanto, não foram encontradas notícias atualizadas sobre o projeto, tampouco se foi arquivado ou se há alguma previsão para o início das obras. O que se sabe é que, certamente, representaria uma importante benfeitoria para os moradores que utilizam a bicicleta como modo de transporte e um grande fomento ao turismo.

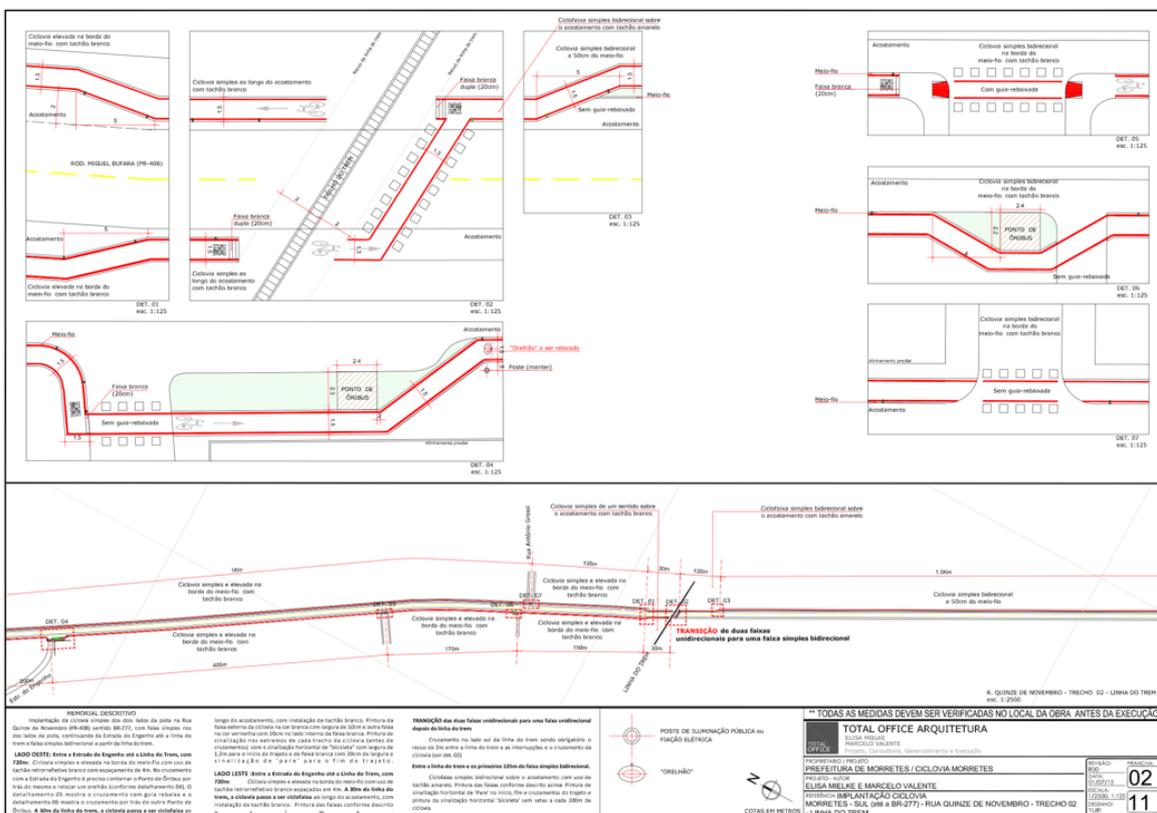
Figura 49 – Projeto de integração ciclovitária Morretes-Antonina encomendado pela APPA.



Fonte: CAU/PR, 2015.

Além deste projeto, também existem propostas mais recentes tramitando entre a Prefeitura de Morretes e o Paranacidade. A primeira delas diz respeito à construção de dois trechos de ciclovia nos principais acessos à cidade – sobre as rodovias PR-411 e PR-408, com 6,50 km e 1,95 km de extensão, respectivamente. O estudo se justifica, uma vez que foi realizada uma pesquisa Origem-Destino², a qual indicou que 43,3% das pessoas utilizariam a bicicleta nos seus deslocamentos, caso fossem oferecidas infraestrutura de qualidade e condições adequadas de segurança. O traçado proposto pelos técnicos em urbanismo da Prefeitura se baseia na análise comportamental de ciclistas que utilizam essas vias já consolidadas e coincide com trechos do projeto da APPA, supracitado. O projeto geométrico para estas ciclovias já foi elaborado, como é demonstrado pelo exemplo da Figura 37.

Figura 50 – Trecho de projeto geométrico de ciclovia em Morretes.

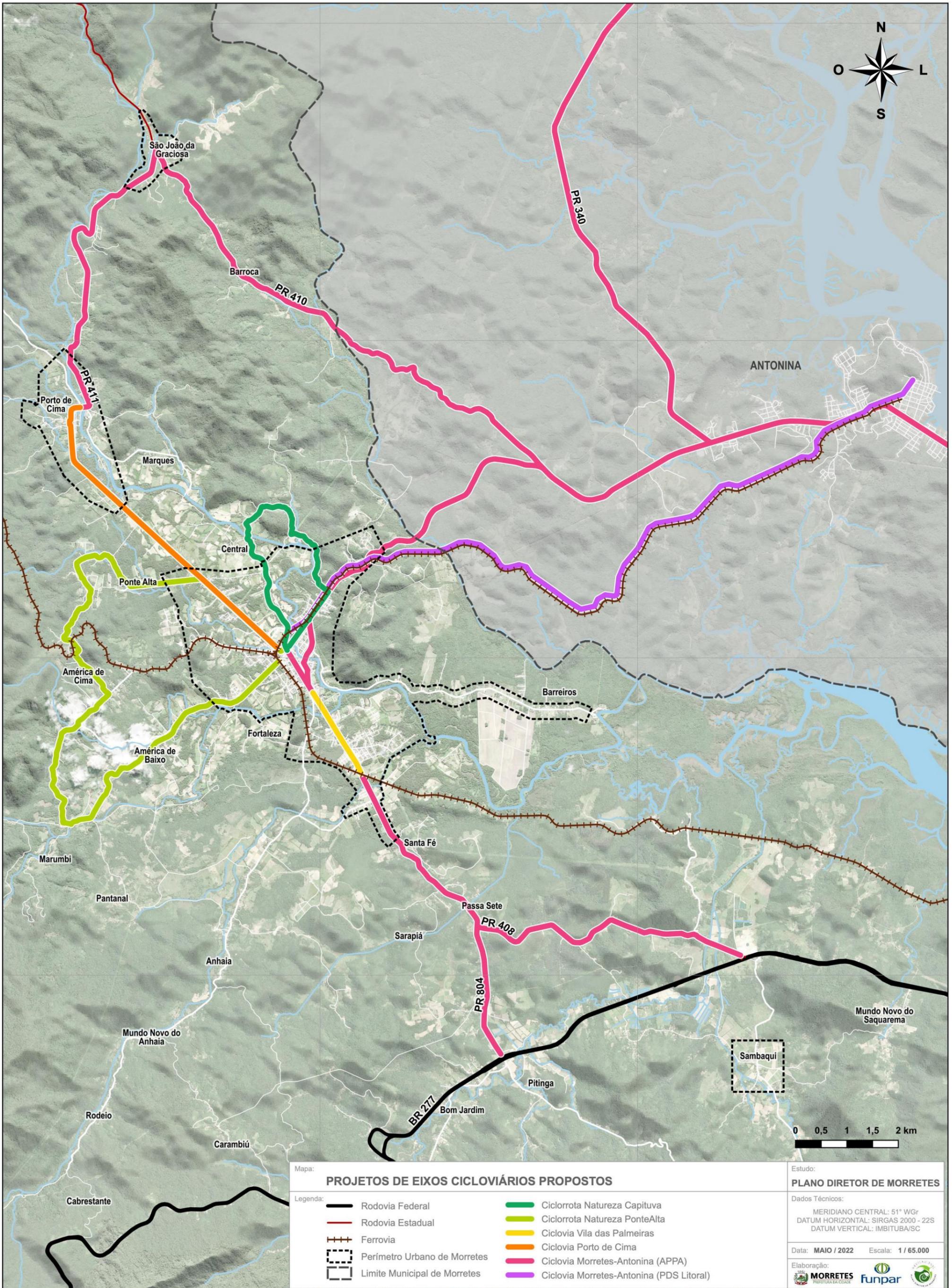


Fonte: PMM, 2022.

Já a segunda proposta de infraestrutura mencionada diferencia-se conceitualmente das demais, apesar do objetivo comum. Constitui-se por duas rotas voltadas ao cicloturismo, inseridas no contexto da zona rural de Morretes, que visam promover a interação com o meio natural, paisagístico, cultural e promover a geração de renda para produtores locais. Nomeadas como **Ciclorrotas Natureza**, estão presentes no mapa a seguir, juntamente com os demais projetos cicloviários existentes para Morretes mencionados acima.

² Será detalhada no item “3.9. PESQUISA ORIGEM-DESTINO”.

Figura 51 – MAPA: PROJETOS DE EIXOS CICLOVIÁRIOS PROPOSTOS.



<p>Mapa: PROJETOS DE EIXOS CICLOVIÁRIOS PROPOSTOS</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rodovia Federal Rodovia Estadual Ferrovia Perímetro Urbano de Morretes Limite Municipal de Morretes Ciclorrota Natureza Capituva Ciclorrota Natureza PonteAlta Ciclovía Vila das Palmeiras Ciclovía Porto de Cima Ciclovía Morretes-Antonina (APPA) Ciclovía Morretes-Antonina (PDS Litoral) 		<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p> <p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1 / 65.000</p> <p>Elaboração:</p> <p> </p>

3.6. FROTA DE VEÍCULOS

A frota do município de Morretes, de acordo com dados do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), em janeiro de 2022, totalizava 8.691 veículos registrados. Se considerarmos a frota identificada em 2021 – de 8.439 veículos, e a estimativa populacional do IBGE – de 16.485 pessoas, no mesmo ano – teremos o índice de 0,51 veículos por habitante. O quadro a seguir demonstra a evolução da quantidade e tipo de veículos registrados em Morretes nos últimos 10 anos. Este índice quase duplicou, aumentando em 79%.

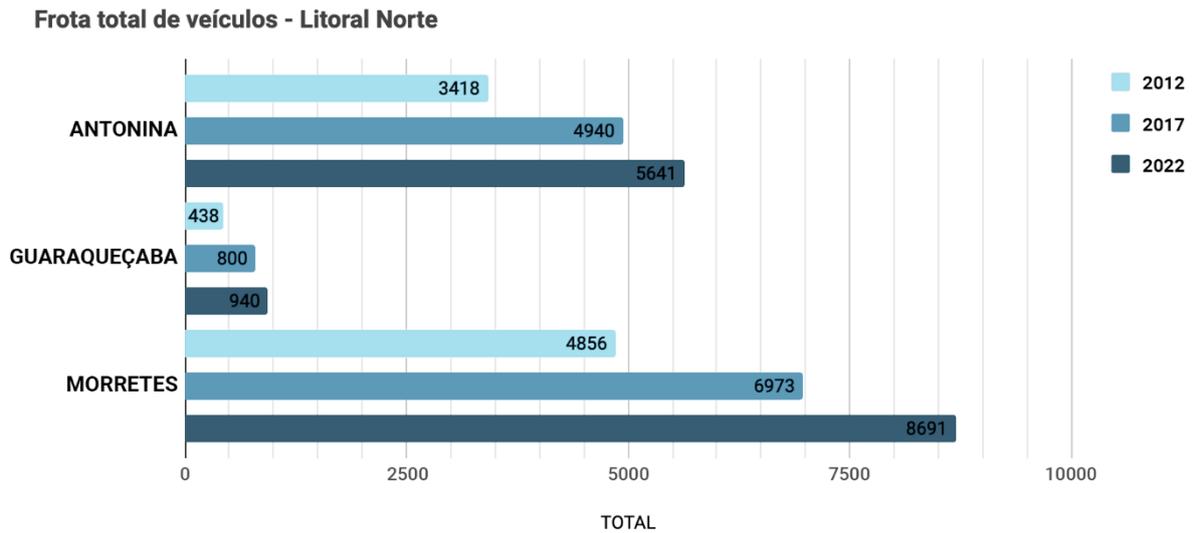
Quadro 2 – Frota de veículos em Morretes.

TIPO DE VEÍCULO	ANO		
	2012	2017	2022
AUTOMÓVEL	2.509	3.687	4.652
CAMINHÃO	192	240	280
CAMINHÃO TRATOR	18	36	48
CAMINHONETE	249	508	670
CAMIONETA	259	339	389
CICLOMOTOR	1	-	-
MICROÔNIBUS	19	26	32
MOTOCICLETA	1.153	1.448	1.741
MOTONETA	269	326	344
MOTORCASA	-	2	3
ÔNIBUS	35	41	47
QUADRICICLO	-	-	-
REBOQUE	104	221	342
SEMIREBOQUE	28	54	64
SIDE-CAR	1	1	1
TRATOR ESTEIRA	-	-	-
TRATOR RODAS	-	-	1
TRATOR MISTO	-	-	-
TRICICLO	3	3	3
UTILITÁRIO	16	41	74
TOTAL	4.856	6.973	8.691

Fonte: Detran/PR.

Ao compararmos o total absoluto de veículos com o dos demais municípios do Litoral Norte, percebe-se que Morretes possui a maior frota da sub-região. Isso também indica que apresenta o maior índice de veículos por habitante, uma vez que população total de Antonina tem se mostrado ligeiramente maior que a de Morretes.

Figura 52 – Frota total de veículos 2012, 2017, 2022 – Litoral Norte.



Fonte: Detran/PR.

3.7. TRANSPORTE PÚBLICO

O serviço de transporte urbano de Morretes tem a Rodoviária como ponto final para todas as suas linhas municipais e metropolitanas. Esta se localiza na Praça Olympio Trombini, é dotada de cinco baias de ônibus para o embarque e desembarque de passageiros e possui área de espera equipada com bancos, telefones públicos, lixeiras, sanitários, lanchonete, mercearia com mesas externas e guichê para a compra de passagens. Também possui estacionamento para veículos e paraciclo, o qual é muito utilizado, como indica a foto abaixo.

Figura 53 – Rodoviária de Morretes – Localização e vista externa.



Fonte: Google Earth, Google Streetview e PMM (2022).

3.7.1. Transporte Municipal

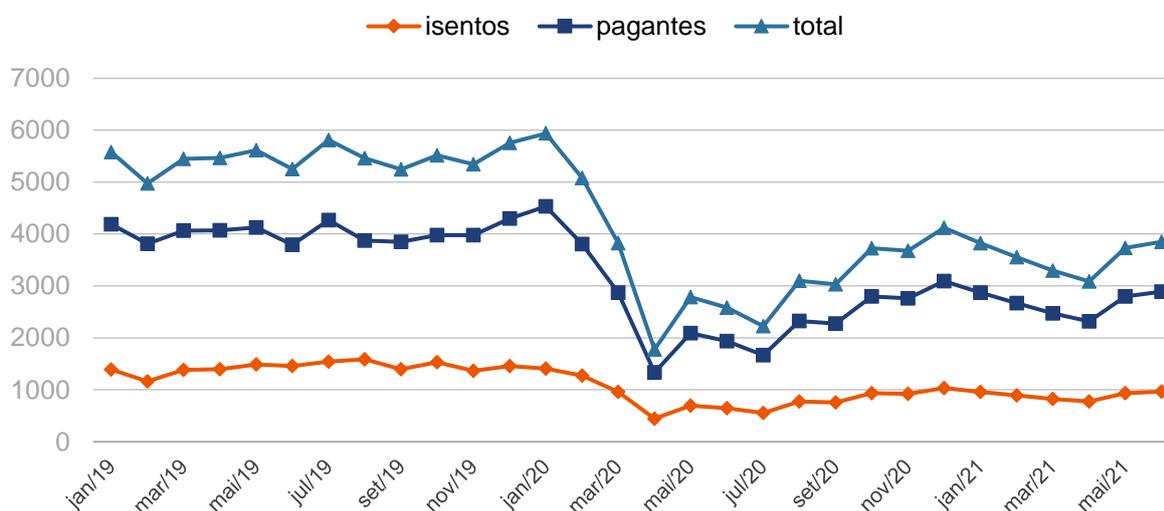
Primeiramente, antes de explanar a respeito do transporte público em Morretes em si, convém uma observação a respeito de uma dificuldade encontrada. No esforço de obter as informações mais completas o possível, foram realizadas diversas solicitações formais para a Prefeitura, em frentes de contato com distintas Secretarias do governo municipal. Além disso, os dados recebidos foram qualificados com a ETM na Oficina Técnica realizada em 09/05/2022. Contudo, estes foram escassos e fornecidos de forma desorganizada e inconsistente por parte da empresa responsável, sendo que a própria ETM não possui domínio sobre o conteúdo – indicando outros setores da Prefeitura, os quais não se mostraram abertos a dialogar. Apesar do ocorrido, as informações obtidas foram sistematizadas e estão apresentadas a seguir.

O serviço de transporte público em Morretes é executado pela Transportadora Transcaci Ltda.

O município conta com um total de 3 linhas, com poucos horários e sem pontos de parada de ônibus padronizados específicos. De acordo com a companhia, por conta da baixa demanda, os ônibus realizam as paradas nos locais onde existe maior concentração de pessoas esperando. O valor da passagem – que atualmente é de R\$ 6,00 – evoluiu de R\$ 5,00 para R\$ 5,50 em setembro de 2019, e para o valor atual em agosto de 2020. Além disso, não existe integração com os municípios vizinhos.

A empresa encarregada, a qual manifestou dificuldades financeiras, revelou que a pandemia de Covid-19 resultou em uma vertiginosa queda no número de usuários de seu sistema de transporte – cenário semelhante ao ocorrido em todo o país e no mundo. A grandeza na diminuição de passageiros/mês a partir de março de 2020 pode ser percebida pelo gráfico abaixo.

Figura 54 – Número de passageiros/mês no Sistema de Transporte Municipal de Morretes.



Fonte: PMM, 2022.

As linhas oferecidas e seus horários apresentam-se a seguir:

Quadro 3 – Linhas de ônibus municipais de Morretes e tabela de horários.

LINHA BR 277 KM 41 - CANDONGA				
dia	ida		volta	
	local	horário	local	horário
seg-sex	Rodoviária Morretes	7:00	Candonga	7:55
seg-sex	Rodoviária Morretes	8:20	Anhaia	9:00
seg-sex	Rodoviária Morretes	11:00	Candonga	12:00
seg-sex	Rodoviária Morretes	12:20	Anhaia	13:00
seg-sex	Rodoviária Morretes	16:20	São João da Graciosa	16:30
seg-sex	Rodoviária Morretes	17:00	Candonga/Morro Alto	18:00
PONTOS: pára a onde tem passageiros				
Terça e quinta-feira não tem Anhaia				
LINHA SÃO JOÃO DA GRACIOSA				
dia	ida		volta	
	local	horário	local	horário
seg-sex	Rodoviária Morretes	7:00	São João da Graciosa	7:55
seg-sex	Rodoviária Morretes	8:20	Anhaia	9:00
seg-sex	Rodoviária Morretes	11:00	Morro Alto	12:00
seg-sex	Rodoviária Morretes	12:20	Anhaia	13:00
LINHA CANDONGA E SAMBAQUI				
dia	ida		volta	
	local	horário	local	horário
sábado	Rodoviária Morretes	7:00	Candonga - Sambaqui	7:45
sábado	Rodoviária Morretes	11:00	Candonga - Sambaqui	11:45
sábado	Rodoviária Morretes	16:00	Candonga - Sambaqui	16:45
domingo	Rodoviária Morretes	7:00	Candonga - Sambaqui	7:45
domingo	Rodoviária Morretes	16:00	Candonga - Sambaqui	16:45

Fonte: PMM, 2022.

3.7.2. Transporte Intermunicipal

O transporte intermunicipal presente em Morretes é realizado pela empresa Viação Graciosa Ltda e opera duas linhas, com destino às cidades de Antonina e Paranaguá. Os respectivos horários e valores encontram-se a imagem a seguir. Importante notar que, de acordo com a empresa, podem ocorrer atrasos em função de fatores que fogem ao nosso controle, como fluxo de trânsito e paradas para embarque e desembarque.

Figura 55 – Frota total de veículos 2012, 2017, 2022 – Litoral Norte.

<p>MORRETES X ANTONINA (TARIFA: R\$ 7,25)</p> <p>Dias úteis: 07:30 - 08:50 - 11:05 - 12:05 - 13:20 - 15:05 - 16:05 - 17:00 - 17:35 - 18:20 - 18:50 - 19:20 - 20:50 - 00:00</p> <p>Sábados: 07:30 - 09:10 - 11:20 - 12:20 - 13:20 - 14:50 - 16:05 - 17:20 - 18:20 - 20:20 - 23:59</p> <p>Domingos e feriados: 08:20 - 11:05 - 12:50 - 14:50 - 17:05 - 18:05 - 18:50 - 20:20 - 23:59</p> <p>MORRETES X PARANAGUÁ (TARIFA: R\$ 7,25)</p> <p>Dias úteis: 05:30 - 06:00 - 06:45 - 07:00 - 07:30 - 08:30 - 09:30 - 11:00 - 12:30 - 13:30 - 14:45 - 16:30 - 18:00 - 21:30</p> <p>Sábados: 05:30 - 06:30 - 07:00 - 08:50 - 10:00 - 11:00 - 13:00 - 15:45 - 17:30 - 19:00 - 21:30</p> <p>Domingos e feriados: 0530 - 0700 - 0930 - 1130 - 1330 - 1700 - 1745 - 1930 - 2130</p>

Fonte: PMM, 2022.

3.8. TRANSPORTE ESCOLAR

No levantamento de dados a respeito do transporte escolar, foi enfrentada dificuldade semelhante ao apontado no tópico anterior, sobre transporte municipal. Neste caso, foi fornecida uma quantidade substancial de dados, porém verificaram-se inconsistências, as quais não puderam ser esclarecidas pela ETM, pois a Secretaria de Educação – encarregada de gerenciar o serviço, mostrou-se refratária às tentativas de contato realizadas. Não obstante, o material fornecido foi sistematizado e está apresentado a seguir.

De acordo com dados da Secretaria Municipal de Educação e Esporte de Morretes (SMEDE), são realizadas, diariamente, 15³ rotas de Transporte Escolar, sendo que cada veículo realiza quatro viagens diárias, em seis períodos do dia: Início da manhã (período 1); Término da manhã / Início da tarde (períodos 2 e 3); Término da tarde / Início da noite (períodos 4 e 5); e Término da noite (período 6). A maioria das rotas é realizada por ônibus de 40 lugares, e algumas por microônibus ou vans, mas não se tem informação da lotação real na qual estes veículos operam.

Figura 56 – Transporte Escolar no Colégio Estadual Rocha Pombo.

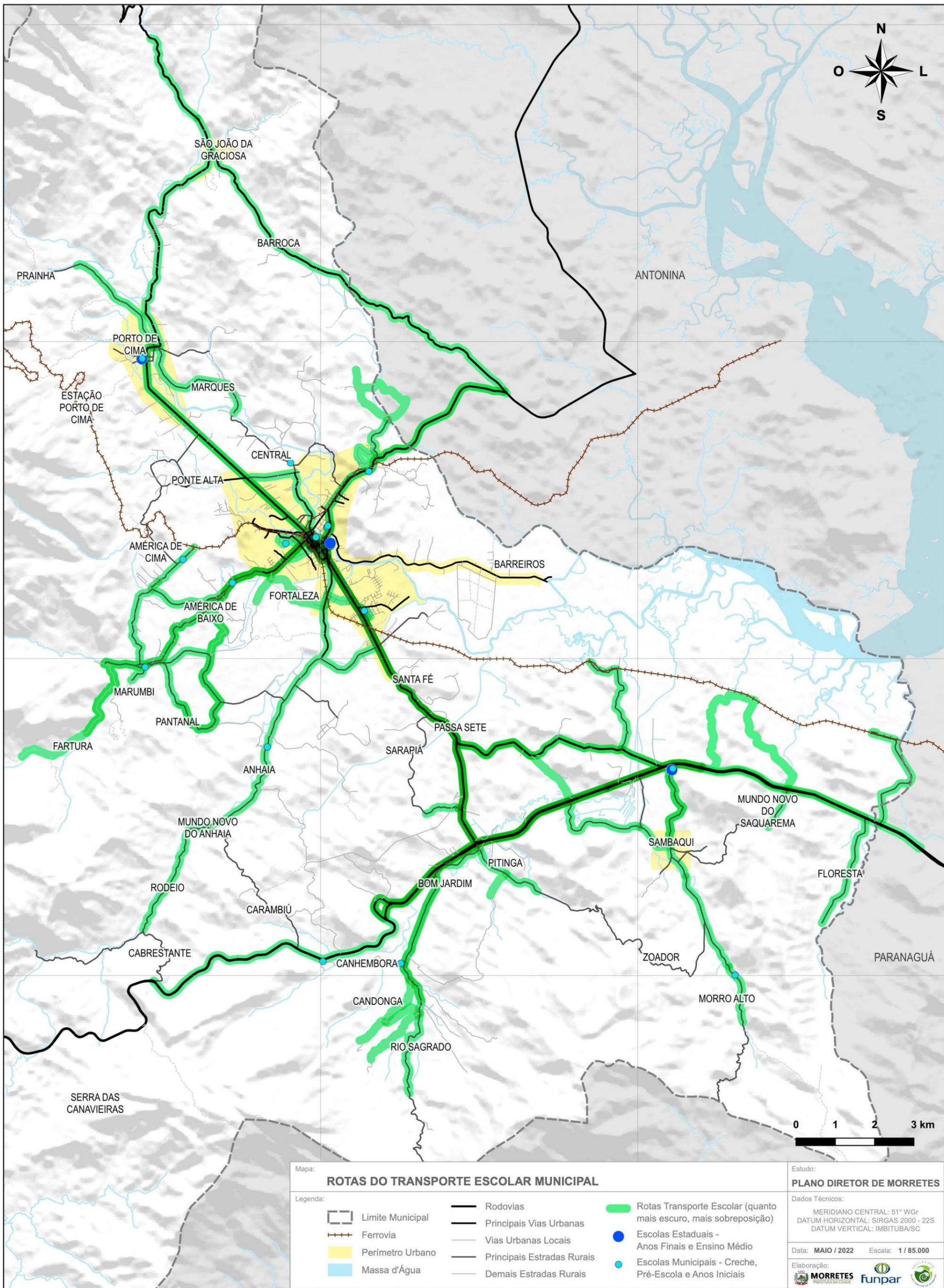


Fonte: Os autores, 2022.

O roteiro unificado de todas as rotas, cujo mapeamento foi possível, encontra-se detalhado no próximo mapa.

³ Foi fornecido o mapeamento de 15 rotas, enquanto que a totalidade de rotas descritas foi de 21.

Figura 57 – MAPA: ROTAS DO TRANSPORTE ESCOLAR MUNICIPAL.

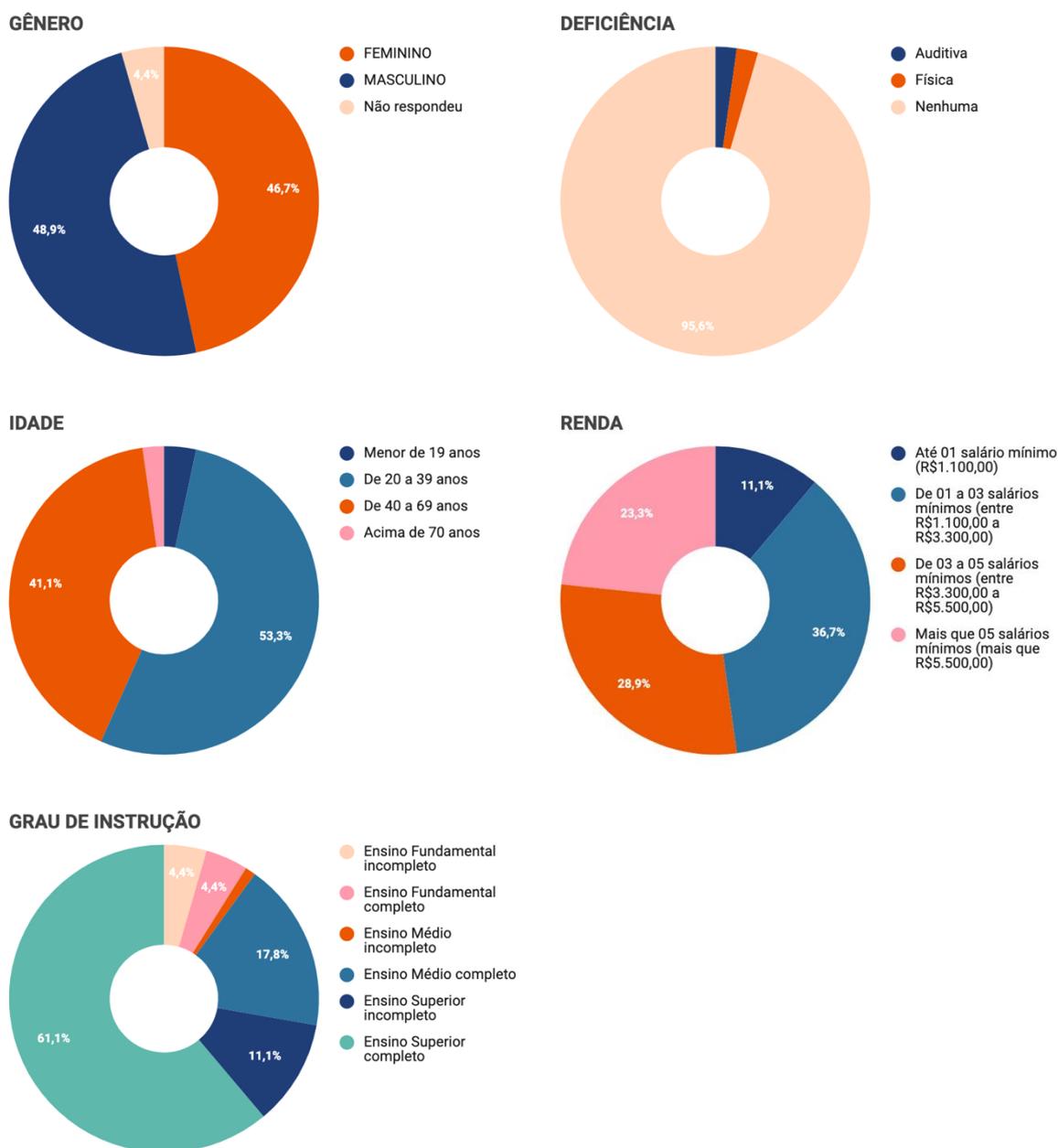


3.9. PESQUISA ORIGEM-DESTINO

Entre setembro e outubro de 2021, a prefeitura de Morretes promoveu a realização de uma pesquisa Origem-Destino, a fim de compreender como acontecem as dinâmicas de mobilidade no município – ou seja, como seus habitantes e turistas se deslocam pelo território – e realizar melhorias baseadas na realidade. Através de uma pesquisa online voluntária, respondida por 90 pessoas que circulam com certa frequência por Morretes, foram coletados dados que constituem um diagnóstico do padrão de viagens local.

Os gráficos apresentados na sequência são fruto de uma organização e sistematização dos dados brutos coletados pela PMM.

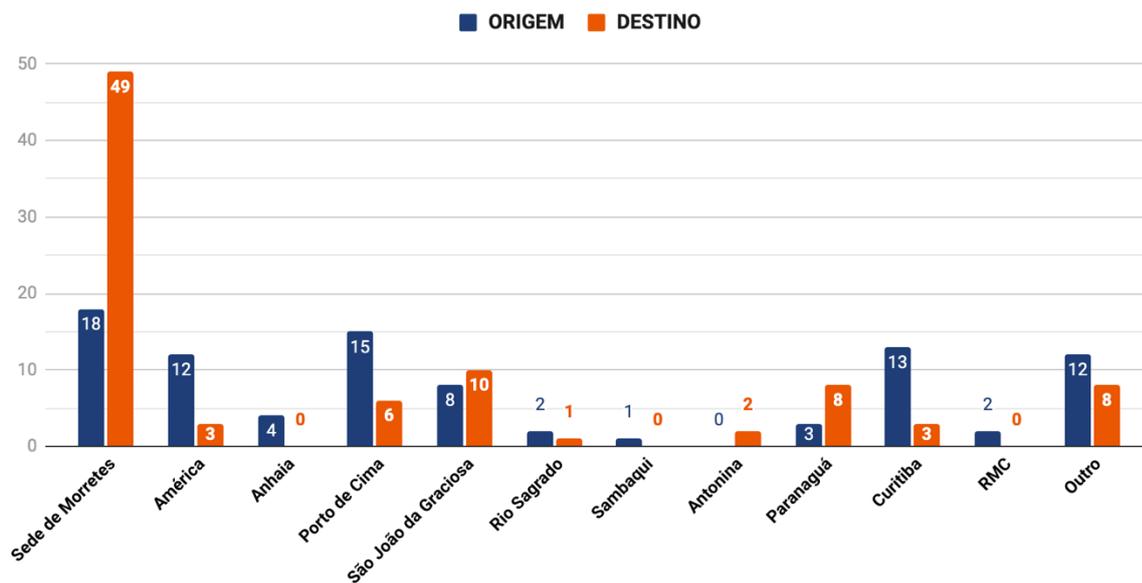
Figura 58 – Pesquisa OD Morretes 2021 – Perfil dos respondentes.



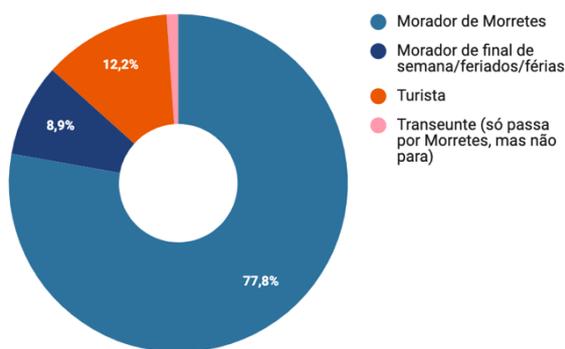
Fonte: Os autores, com base em PMM (2021).

Figura 59 – Pesquisa OD Morretes 2021 – Padrões de deslocamento.

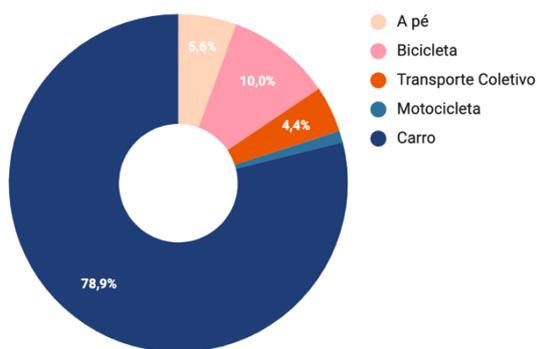
PESQUISA OD 2021 - MORRETES



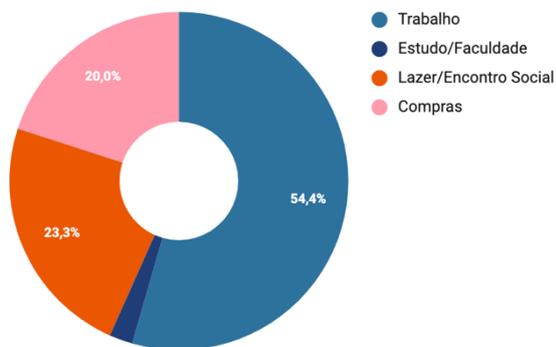
USUÁRIOS



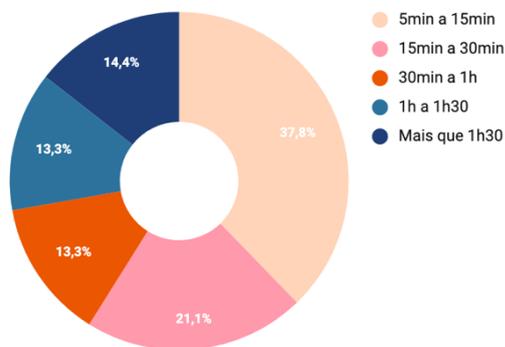
DIVISÃO MODAL



MOTIVO DO DESLOCAMENTO



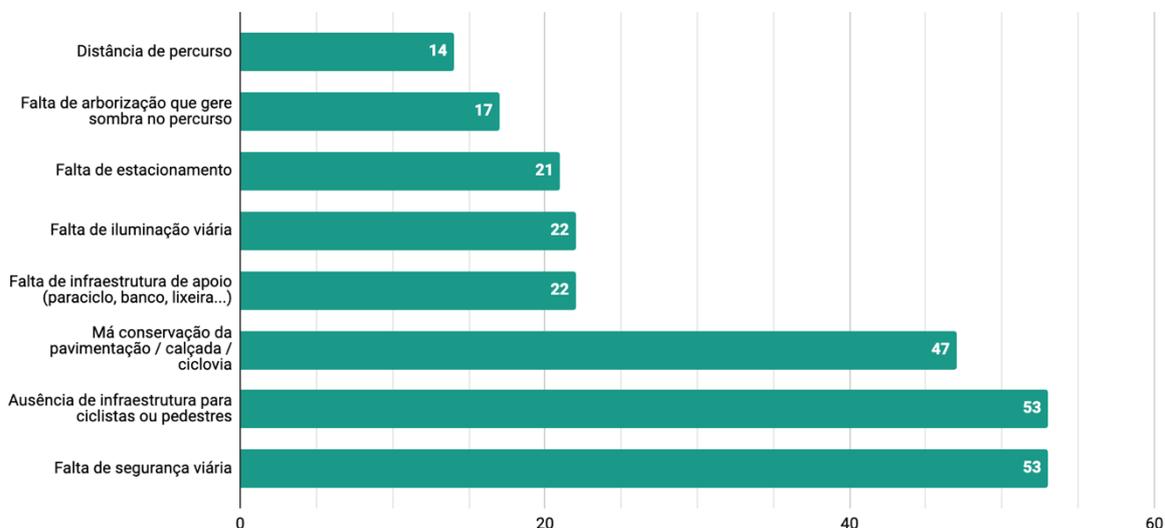
TEMPO DE VIAGEM



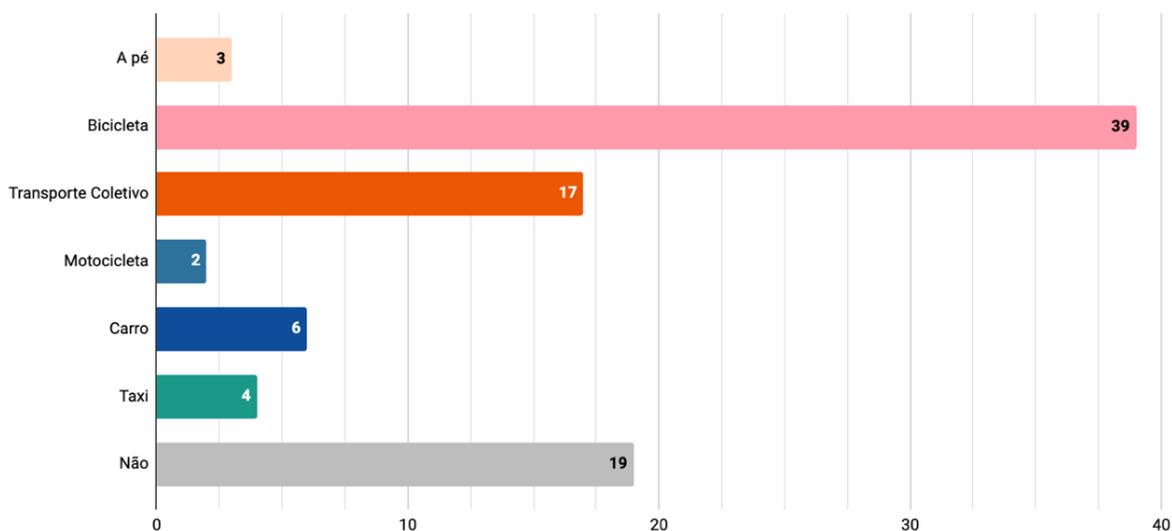
Fonte: Os autores, com base em PMM (2021).

Figura 60 – Pesquisa OD Morretes 2021 – Deficiências e Oportunidades.

DIFICULDADES ENCONTRADAS (mais de uma resposta possível)



USARIA OUTRO MODAL?



Fonte: Os autores, com base em PMM (2021).

A partir dos resultados obtidos com a Pesquisa Origem-Destino, pode-se tirar algumas conclusões. Estatisticamente, a amostra atingida de 90 pessoas é baixa frente aos mais de 16 mil habitantes do município – sem contar aqueles que circulam pelo território a lazer, por exemplo – o que implica em um baixo índice de confiabilidade e elevada margem de erro.

Enquanto a distribuição geográfica dos locais de interesse parece coerente, a grande porcentagem de respondentes com alta renda e, principalmente, com Ensino Superior Completo indica que os dados coletados devem estar enviesados, muito provavelmente devido ao fato de a pesquisa ter sido realizada exclusivamente online. Conseqüentemente, a Divisão Modal obtida pode estar imprecisa, visto que tem relação direta com a renda. Por isso, aventa-se a possibilidade de a quantidade de

usuários diários de bicicleta (10%) estar subdimensionada. Contudo, tal índice já é razoável e indica que a bicicleta é o modal de preferência após o carro. Além disso, muitas pessoas manifestaram o interesse em utilizá-la, caso existissem melhores condições de circulação – o que sugere uma demanda reprimida, evidenciando a necessidade de investimentos em estruturas de ciclomobilidade para beneficiar moradores e turistas.

Além disso, levanta-se a hipótese de o alto número de veículos que compõem a frota de Morretes e a redução na adesão ao transporte público estarem relacionados, caso haja baixa confiabilidade no transporte público por parte dos usuários ou que os horários e rotas disponíveis não sejam adequados ou suficientes às necessidades cotidianas de mobilidade urbana.

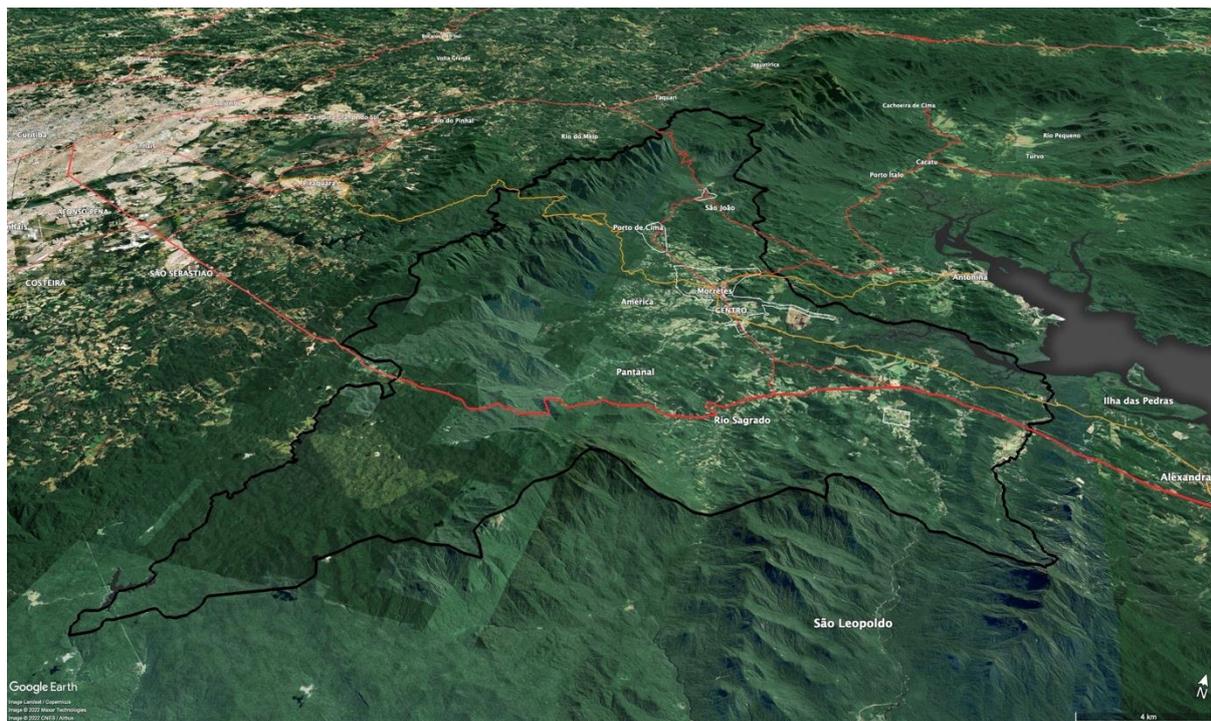
4. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Morretes estende-se por 688,55 km², o que representa 18% do território do Litoral Norte. A sua área urbana é significativamente menor do que a área rural – ocupando pouco menos de 20 km², ou 2,88% da área total, além de ser dividida em quatro distritos: Sede, Porto de Cima, São João da Graciosa e Sambaqui, os quais serão detalhados na sequência. Enquanto isso, a área rural é marcada pela extensa presença de Unidades de Conservação, as quais ocupam cerca de 60% do município como um todo.

A maior parte da área antropizada encontra-se implantada em uma região de planície, aos pés da Serra do Mar, e a sua ocupação foi guiada por importantes elementos lineares naturais e artificiais, que estruturaram o território em diferentes períodos históricos. São eles o Rio Nhundiaquara e a ferrovia Curitiba-Paranaguá – que delimitaram a primeira vila urbana, e os eixos rodoviários das PR-408 e PR-411 – que agem como vetores de expansão de usos residenciais e pequenos estabelecimentos comerciais, de forma dispersa dentro dos perímetros urbanos.

A imagem abaixo ilustra a inserção geográfica e os principais elementos lineares estruturantes do território de Morretes.

Figura 61 – Inserção geográfica do município de Morretes.



Fonte: Google Earth (2022).

A seguir, o Mapa 01 explicita e sintetiza todas as questões supracitadas, enquanto o Mapa 02 dá início a espacialização dos usos e ocupações gerais, na escala municipal.

Figura 62 – MAPA: ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO MUNICIPAL

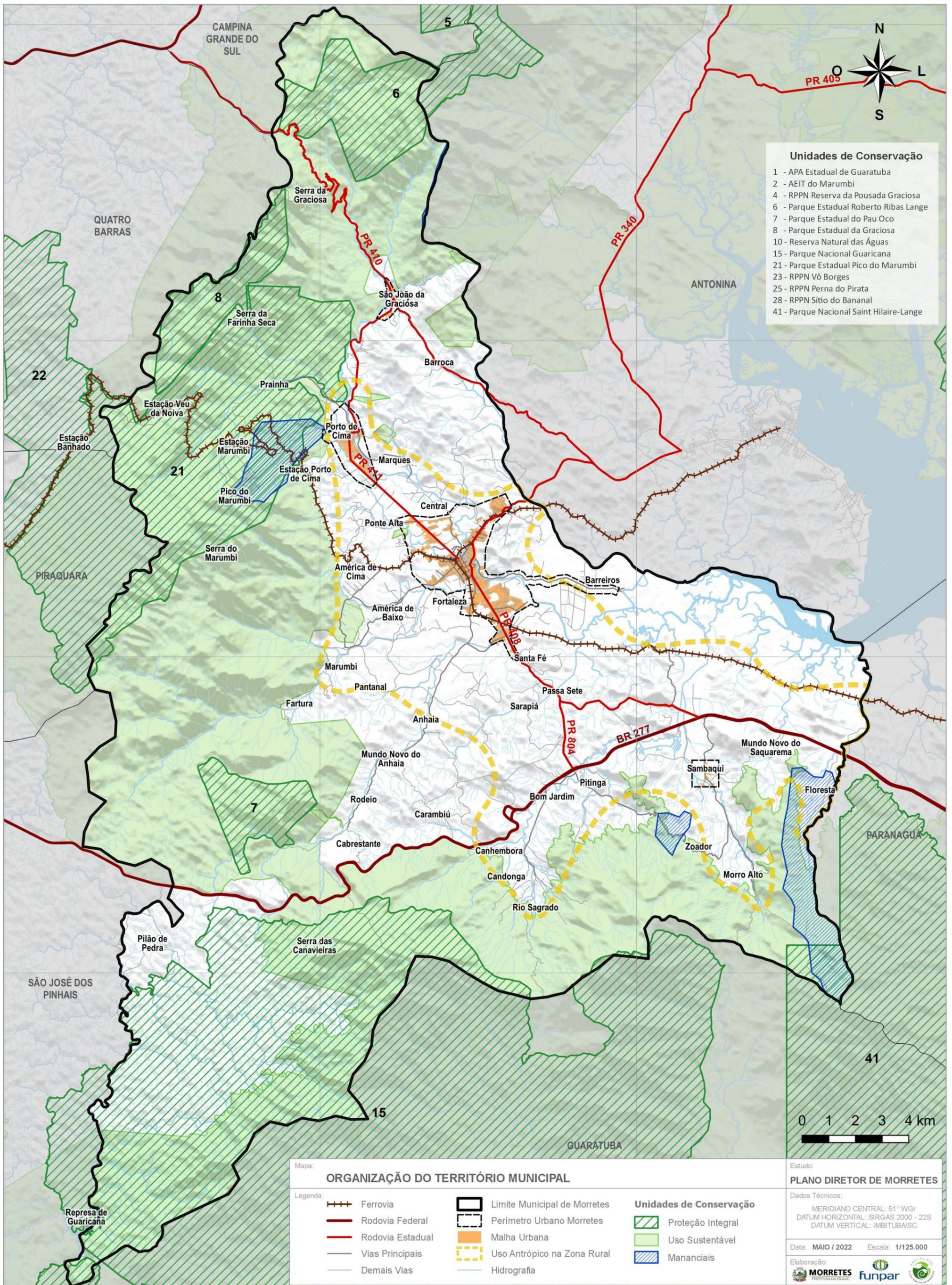
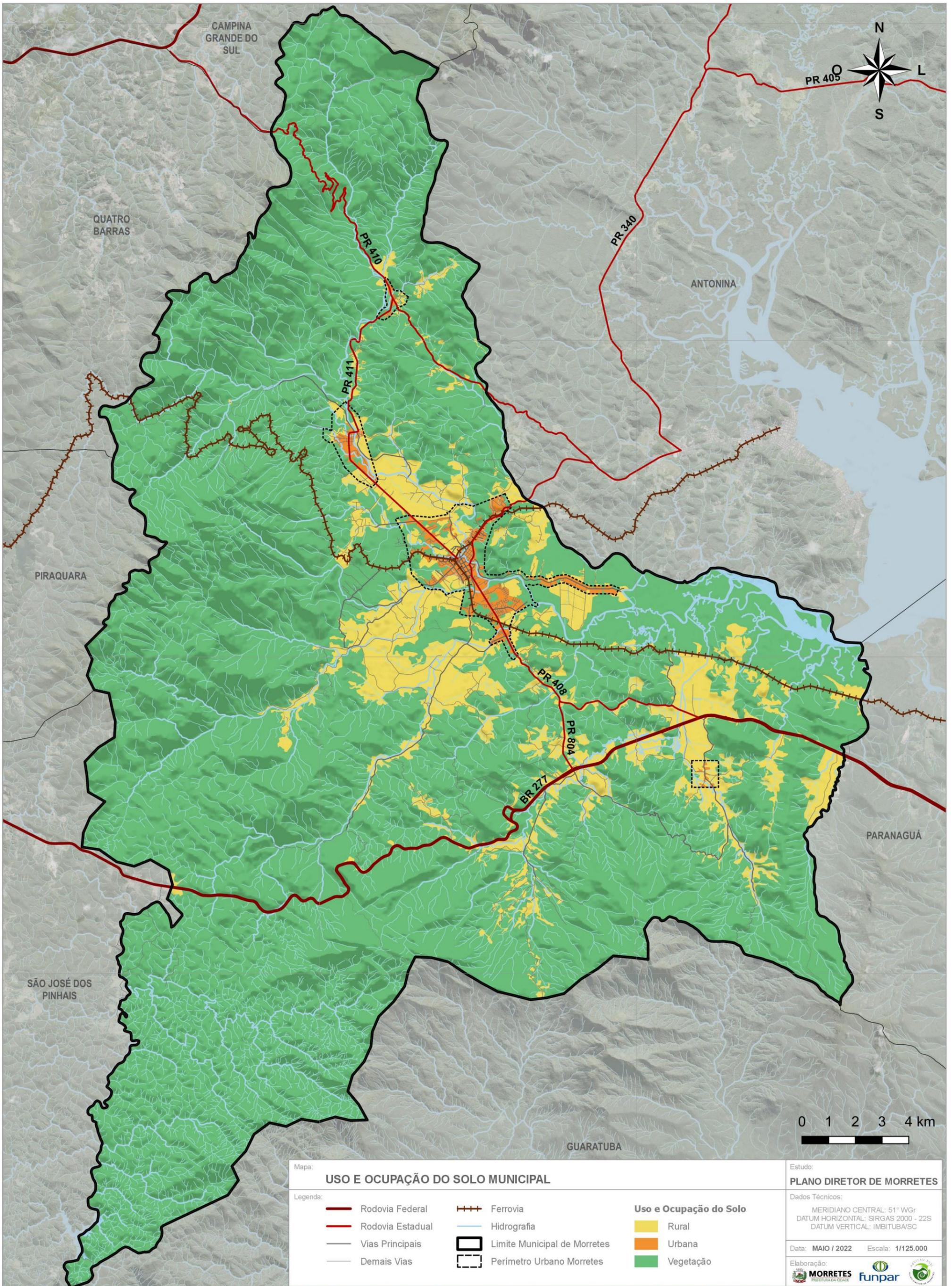


Figura 63 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO MUNICIPAL



Mapa: **USO E OCUPAÇÃO DO SOLO MUNICIPAL**

Legenda:

- | | | |
|------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Rodovia Federal | Ferrovia | Uso e Ocupação do Solo |
| Rodovia Estadual | Hidrografia | |
| Vias Principais | Limite Municipal de Morretes | |
| Demais Vias | Perímetro Urbano Morretes | |
| | Rural | |
| | | Urbana |
| | | Vegetação |

Estudo: **PLANO DIRETOR DE MORRETES**

Dados Técnicos:
 MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr
 DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S
 DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC

Data: MAIO / 2022 Escala: 1/125.000



4.1. ÁREA RURAL

Como já apresentado, no contexto do município de Morretes, as dinâmicas rurais ganham protagonismo, por isso a presente análise de Uso e Ocupação do Solo inicia-se por esta parte do território.

O território do Litoral paranaense é 83% abrangido por Unidades de Conservação, as quais visam proteger essa importante faixa remanescente de Mata Atlântica – o que torna a **proteção ambiental** a principal tipologia de uso do solo rural. Conforme ilustram os dois mapas anteriores, em Morretes, a situação não é diferente: estão presentes tanto Unidades de Conservação de Uso Sustentável, quanto de Proteção Integral, de diversos tipos e com diversos graus de restrição à ocupação.

Além disso, este território também é marcado pelo **uso agropecuário**, tanto por pequenos quanto por médios proprietários de terra, difundido principalmente pela Planície Litorânea. As atividades produtivas rurais concentram-se ao longo dos eixos rodoviários da PR-408, PR-411 e BR-277 e das estradas rurais, muitas vezes antigos Caminhos Coloniais.

Desde os primórdios, a topografia foi um fator condicionante na região, impondo restrições para o desenvolvimento de novas atividades e gerando uma situação de relativo isolamento, visto que eram poucas as ligações com outras regiões do estado. Até o início do século XVIII, os principais agentes econômicos da região foram os mineradores em busca de ouro e os produtores rurais de subsistência, que cultivavam mandioca, arroz, cana-de-açúcar, banana, entre outros (PDM, 2011).

Já no final do século XIX e início do XX, houve um ciclo de prosperidade movido pela produção da banana em terras agricultáveis de qualidade e próximas a rios. Consequentemente, a intensificação do uso do solo acarretou a diminuição da sua fertilidade natural e o declínio das exportações deste alimento. Na sequência, houve o progresso da cultura do café no norte paranaense, o que permitiu o aprimoramento das estruturas portuárias de Antonina e Paranaguá e das suas vias de acesso, além de promover um elevado fluxo migratório para estas cidades, entre 1930 e 1950. Após o período de crise recém citado, como medida de reação, os colonos e agricultores estabelecidos em Morretes iniciaram a produção de verduras – com intuito de abastecer os polos urbanos das proximidades, e a extração de palmito – espécie vegetal natural e abundante no Litoral (PDM, 2011).

Os anos de 1960 e 1970 trouxeram grandes transformações para o Litoral, como a construção da BR-277 – ligando Curitiba a Paranaguá, e da PR-405, entre Antonina e Guaraqueçaba. Morretes, neste contexto, sempre atuou como entreposto para estas localidades, conforme já apontado. No mesmo período, produtores ligados à agropecuária receberam subsídios fiscais como forma de incentivo. Esse processo ocasionou em exploração excessiva dos palmitos nativos, substituição de grandes áreas de Mata Atlântica por pastos e ascensão do uso de agrotóxicos – o que, consequentemente, levou ao início da degradação dos ecossistemas locais. Com o objetivo de conter esse processo, na década de 1980, o poder público deu entrada em uma política de proteção ambiental que criou diversas Unidades de Conservação, a fim de limitar a exploração irrestrita dos recursos naturais – como vinha acontecendo, e de promover o reflorestamento com espécies nativas (PDM, 2011).

Atualmente, pequenos e médios produtores rurais convivem de forma mais regrada e relativamente harmônica com as importantes reservas naturais.

4.1.1. Módulo Rural, Fração Mínima de Parcelamento e Módulo Fiscal

O Estatuto da Terra (Lei Federal nº 4.504/1964), estabelece o **Módulo Rural** como unidade de medida agrária mínima capaz de atender às necessidades de uma propriedade familiar, ou seja, que busca refletir a interdependência entre dimensão, localização, forma e condições do aproveitamento econômico considerando que uma propriedade rural possa ser diretamente explorada por uma família, garantindo-lhe sustento.

O Módulo Rural determina a Fração Mínima de Parcelamento (FMP), relativa à área mínima que pode ser fracionada no Registro de Imóveis com objetivo de constituir um novo imóvel rural. O INCRA determina que em Morretes a FMP equivale a 2 hectares, ou 20.000 metros quadrados. É vedada, por Lei Federal, a divisão de propriedade rural abaixo da área estipulada para FMP ou Módulo Rural:

“Art. 8º. Para fins de transmissão, a qualquer título, na forma do artigo 65, da Lei n.º 4.504, de 30 de novembro de 1964, nenhum imóvel rural poderá ser desmembrado ou dividido em área de tamanho inferior à do módulo calculado para o imóvel ou da fração mínima de parcelamento fixada no parágrafo 1º deste artigo, prevalecendo a de menor área” (Lei Federal nº 5.868/1972).

Ou seja, em Morretes, áreas que estejam fora dos perímetros urbanos não podem ser legalmente desmembradas ou divididas abaixo de 2 hectares.

Já **Módulo Fiscal** fixado pelo INCRA para o município de Morretes corresponde a 16 hectares. O conceito de Módulo Fiscal foi introduzido pela Lei Federal nº 6.746/1979, sendo equivalente à área mínima necessária para viabilizar economicamente a exploração de uma propriedade rural, levando em consideração particularidades locais, como localização, acesso aos grandes mercados, características ecológicas, tipos de exploração presentes no local e a renda obtida a partir dela.

Para que a terra rural possa cumprir sua função produtiva, o parcelamento de imóveis rurais deve ocorrer de acordo com estes critérios agrários determinados em Lei Federal, de forma a evitar a inviabilização de atividades econômicas dependentes do solo rural, principalmente a agropecuária e a agroindústria.

Contudo, em Morretes, diversos agentes locais relatam a existência de parcelamentos do solo rural em área inferior aos 2 hectares determinados como Fração Mínima de Parcelamento – prática irregular possibilitada pela carência de fiscalização do uso e ocupação do solo no município, que promove a “urbanização do rural” e traz consequências diversas, como analisado a seguir.

4.1.2. A “urbanização do rural”

Para efeitos legais, especialmente tributários, é rural todo território que não esteja inserido em perímetro urbano definido por lei municipal. Apesar das normas estipularem parâmetros e critérios claros, a realidade da dicotomia urbano x rural revela situações complexas e controversas que podem ser observadas em diversos municípios brasileiros, incluindo Morretes.

Em linhas gerais, é possível narrar a seguinte situação: a diferença entre o (alto) valor da terra urbana e o (baixo) valor da terra rural favorece situações de especulação imobiliária em áreas rurais. A partir desse interesse, áreas externas ao perímetro urbano passam por processos de parcelamento irregular e clandestino destinadas ao uso urbano – tanto para oferta de lotes a preços baixos que atendem precariamente a população de baixa renda, quanto para oferta de loteamentos e condomínios para moradia ou chácaras de lazer da população de classe média e alta. Caso adotada amplamente, essa prática pode resultar na fragmentação do tamanho das propriedades rurais e na diminuição de terras

aptas ao uso agrícola extensivo e convencional, possivelmente gerando transformações produtivas, funcionais e de ocupação territorial que não atendem ao interesse maior da coletividade.

Os prejuízos são sentidos tanto em relação ao espaço urbano quanto ao espaço rural. A proximidade entre propriedades rurais e áreas densamente habitadas gera conflitos, dificulta a gestão da produção e a segurança das culturas. Já urbanização irregular, na maior parte dos casos, não cumpre as exigências urbanísticas e legais, resultando em inadequação da infraestrutura urbana (SPAROVEK, LEONELLI, BARRETTO, 2004).

Para além da produção agropecuária, a “urbanização do rural” causa prejuízos às múltiplas funções desse espaço, que:

“além da produção e extração de bens privados, como alimentos, fibras, agroturismo e outros produtos comerciais, também desempenham funções que se referem à reprodução de bens públicos, como a manutenção da biodiversidade, conservação do solo, a paisagem rural, herança cultura, segurança alimentar, entre outros. É no rural onde mais se manifestam as diversidades regionais, onde há a ocupação humana tradicional, a preservação da biodiversidade nativa, dos cursos d’água e dos mananciais hídricos, favorecendo a manutenção da qualidade e a disponibilidade da água” (SANTORO, COSTA, PINHEIRO, 2004, p. 7).

A falsa dicotomia urbana x rural expõe a necessidade de observar uma classificação funcional, que transcenda a questão da demarcação do perímetro urbano. Destaca-se, assim, a seguinte interpretação:

“Pode-se dizer que, no urbano, os serviços e equipamentos urbanos (redes de infraestrutura, serviços, transporte público, atividades comerciais e industriais) estão consolidados e são contínuos; há alta densidade populacional e as propriedades imobiliárias são fragmentadas. Definido dessa forma, o urbano pode ser reconhecido pela extensão e oferta dos serviços públicos e pela densidade populacional e viária. Nesse urbano, pode ou não existir produção agrícola (mais adiante definida como agricultura urbana). No rural, a extensão dos serviços e equipamentos públicos é restrita ou parcial, a dimensão das propriedades é muito maior e predominam as atividades agrícolas e áreas de preservação. Nesse espaço, há enclaves de urbano (colônias, loteamentos, condomínio), mas não há continuidade espacial entre eles. Designar essa região de periferia da cidade é erroneamente incluí-la no urbano, como se a região já tivesse perdido seu caráter rural” (SPAROVEK, LEONELLI, BARRETTO, 2004, p.16).

4.1.3. Macrozoneamento Vigente

O macrozoneamento deve atuar como um orientador para as ações do poder público relacionadas ao desenvolvimento urbano e rural, assim como os demais instrumentos do Plano Diretor. Ele constitui-se como a primeira esfera definidora de diretrizes espaciais para o município, estabelecendo um referencial para o uso e ocupação do solo, sempre em conformidade com a política urbana.

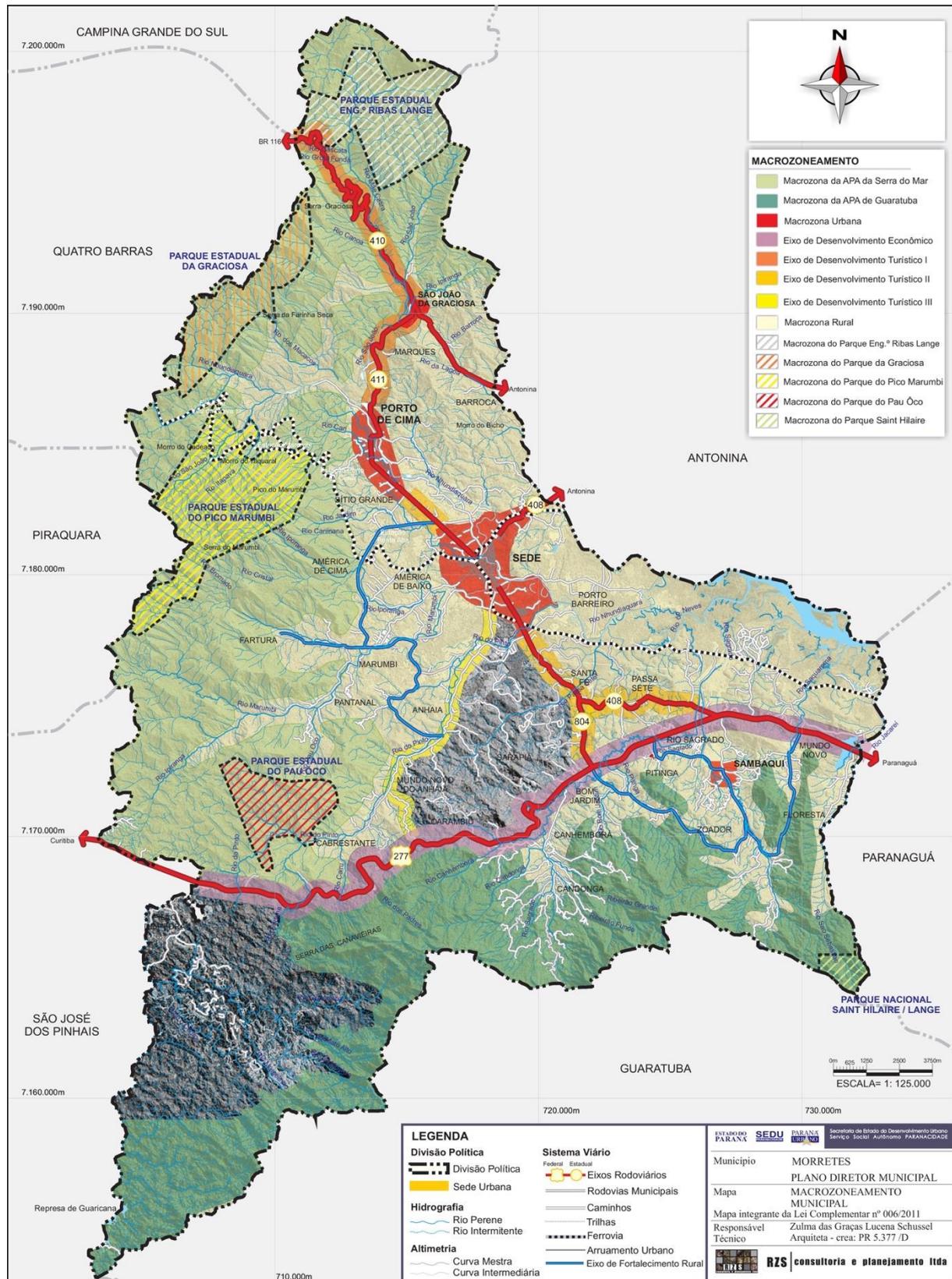
Essa ferramenta de planejamento deve dividir o território em áreas delimitadas de acordo com os seus padrões gerais ambientais, socioeconômicos e grau de urbanização. Além disso, considera-se essencial que, além de descrevê-las e esclarecer quais os critérios utilizados para defini-las, também traga seus objetivos e parâmetros amplos de uso e ocupação do solo.

O Plano Diretor de Morretes, aprovado em 2011, divide o território em Macrozonas (Figura 47), com o objetivo de estabelecer estratégias de apropriação humana do solo urbano e rural do município. Contudo, ao contrário do que faz para a área urbana, que será detalhada na sequência, esse documento não regulamenta nenhum tipo de parâmetro de uso e ocupação para o solo rural.

Não obstante, entre as características socioambientais de Morretes, está a vocação para o desenvolvimento de atividades de turismo ligado à natureza, o que resulta no interesse pela ocupação de áreas ao longo de rios e montanhas para empreendimentos turísticos e chácaras de recreio para uso pessoal e locação. Portanto, há a necessidade de oferecer parâmetros de ocupação do solo considerando esse interesse, sempre observando os critérios de Fração Mínima de Parcelamento de 20.000 metros quadrados determinado pelo INCRA com base em Lei Federal.

O próximo mapa representa o Macrozoneamento atual, cujas Macrozonas serão pormenorizadas logo na sequência, a fim de aprofundar a discussão.

Figura 64 – Macrozoneamento Municipal de Morretes – PDM vigente.



Fonte: PDM (2011).

- **MACROZONA RURAL**

Compreende as demais áreas do território municipal.

Objetivos:

- Contribuir para o desenvolvimento econômico sustentável, preservando as atividades rurais;
- Incentivar a produção agrícola, nos espaços aptos para tal, utilizando técnicas adequadas, de forma a gerar desenvolvimento econômico.

- **MACROZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL**

Compreende as áreas com declividade superior a 45%, as faixas de preservação permanente ao longo das margens de cursos d'água e nascentes do município, destinadas à proteção das matas ciliares, e as áreas com cobertura vegetal nativa, conforme definidas pelo Código Florestal - Lei 4.771/1965.

Objetivos:

- Garantir a obediência ao Código Florestal;
- Recompôr a mata ciliar no território municipal;
- Cumprir a legislação ambiental no que diz respeito à vegetação nativa;
- Garantir a sustentabilidade ambiental do Município.

- **MACROZONA DA ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DA SERRA DO MAR**

Objetivos:

- Promover a implementação da APA, a partir do controle da sua ocupação;
- Impedir a instalação de atividades que conflitem com o propósito da APA.

- **MACROZONA DA ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL DE GUARATUBA**

Objetivos:

- Promover a implementação da APA, a partir do controle da sua ocupação;
- Impedir a instalação de atividades que conflitem com o propósito da APA.

- **MACROZONA DOS PARQUES**

Objetivos:

- Garantir as condições ambientais dos parques:
 - Estadual da Graciosa;
 - Estadual do Pico do Marumbi;
 - Estadual do Pau Oco;
 - Estadual Engenheiro Ribas Lange;
 - Nacional Saint-Hilaire/ Lange;
- Impedir a instalação de atividades que conflitem com o propósito dos parques.

- **MACROZONA DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

Abrange a faixa de 100 metros ao longo de cada lado da rodovia BR-277, em toda sua extensão no território municipal.

Objetivos:

- Permitir a implantação de atividades econômicas ao longo de cada lado da rodovia BR-277, nas áreas passíveis de ocupação do ponto de vista do suporte natural (declividade, hidrografia, vegetação) no território municipal, desde que previamente aprovadas pelos órgãos competentes e licenciadas pelo órgão ambiental;
- Oportunizar a geração de emprego e renda ao longo do principal eixo econômico municipal.
- Garantir uma ocupação lindeira à BR-277 que não represente uma nucleação urbana passível de comprometer a boa fluidez da rodovia.

- **MACROZONA DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO 1**

Abrange a faixa de 100 metros ao longo das rodovias PR-410 e PR-411, desde a divisa municipal com Quatro Barras até atingir o perímetro urbano de Porto de Cima.

Objetivos:

- A manutenção da fauna e da flora ao longo da Estrada da Graciosa;
- O controle da instalação de comércio ao ar livre na região;
- A manutenção dos espaços destinados ao apoio da atividade turística na região.

- **MACROZONA DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO 2**

Abrange a faixa de 100 metros ao longo da rodovia PR-408 entre o limite do perímetro urbano da Sede Municipal até encontrar com a BR-277 e PR-411 entre o limite do perímetro urbano de Porto de Cima e o limite do perímetro urbano da Sede.

Objetivos:

- O controle da instalação de atividades comerciais nas margens das rodovias;
- O controle da ocupação ao longo das faixas de domínio das rodovias;
- A manutenção dos espaços destinados ao apoio da atividade turística na região;
- A conservação da paisagem natural;
- A liberação de atividades com características urbanas (pousadas, restaurantes, comércio vicinal e de bairro) pela prefeitura municipal, desde comprovadamente não produzam risco ao ambiente natural. Estas atividades, dependendo do seu porte (médio ou grande), estarão sujeitas à exigência de EIV para sua aprovação.

- **MACROZONA DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO 3**

Abrange a faixa de 100 metros ao longo da Estrada do Anhaia entre o limite do perímetro urbano do Distrito Sede até encontrar com a BR-277.

Objetivos:

- Desenvolver atividades econômicas que incentivem a preservação ambiental e que promovam o desenvolvimento econômico das pequenas propriedades;
- Incentivar a criação de áreas de lazer que atendam as demandas da população local e ao mesmo tempo gerem novas atividades econômicas no Município;
- A conservação da paisagem natural;
- O apoio à comunidade local incentivando a manutenção de tradições culturais;
- A liberação de atividades com características urbanas (pousadas, restaurantes, comércio vicinal e de bairro) pela prefeitura municipal, desde que comprovadamente não produzam risco ao ambiente natural. Estas, dependendo do seu porte (médio ou grande), estarão sujeitas à exigência de EIV para sua aprovação.

- **MACROZONA URBANA**

Corresponde aos perímetros urbanos da Sede Municipal, do Porto de Cima, de São João e Sambaqui.

Objetivos:

I - Controlar e direcionar o adensamento urbano, em especial nas áreas urbanizadas, adequando-o à infraestrutura disponível;

II - Garantir a utilização dos imóveis não edificadas, subutilizados e não utilizados.

4.2. ÁREA URBANA

O Plano Diretor de Morretes estabeleceu, por meio da Lei Complementar nº 12/2011, quatro áreas delimitadas em Perímetro Urbano: Sede Municipal, Distrito de Porto de Cima, Distrito de São João da Graciosa e Distrito de Sambaqui. A Lei Complementar nº 34/2016, originada no Projeto de Lei Complementar nº 02/2017 de iniciativa do Poder Executivo Municipal/Prefeito Helder Teófilo dos Santos, dispõe sobre a Retificação e Expansões do Perímetro Urbano da Sede Municipal e do Distrito do Porto de Cima, com a justificativa:

“ Na Lei Complementar nº 12/2011, Perímetros Urbanos, no Art. 2º no inciso I define Sede Municipal e no inciso III define Porto de Cima e no § 2º, do mesmo artigo, remete a Lei Complementar nº 6/2011, Plano Diretor.*

** Na Lei Complementar nº 6/2011, Plano Diretor, no Art. 36 "...diretrizes gerais da política urbana ... nos incisos: I - promover o desenvolvimento integrado e racional do espaço urbano...; II - organizar o território municipal ...; V - promover a ocupação dos vazios urbanos e VIII - incorporar a iniciativa privada no financiamento dos custos de urbanização e de transformação dos espaços coletivos da cidade".*

** A ratificação e referendo, pelos Poderes Legislativo e Executivo do Município, por lei a retificação através de exclusão de glebas que não têm características de aproveitamento urbano com usos da produção agrícola e inclusão de glebas que atualmente possuem características urbanas com conjuntos de moradias, com adensamentos populacionais.*

** Para a aplicação da Lei Complementar nº 27/2014 que "Institui o Programa de Regularização Fundiária de Parcelamentos Irregulares...", conjuntamente com a Lei Complementar nº 28/2014 que "Dispõe sobre a regularização de edificações no município...".*

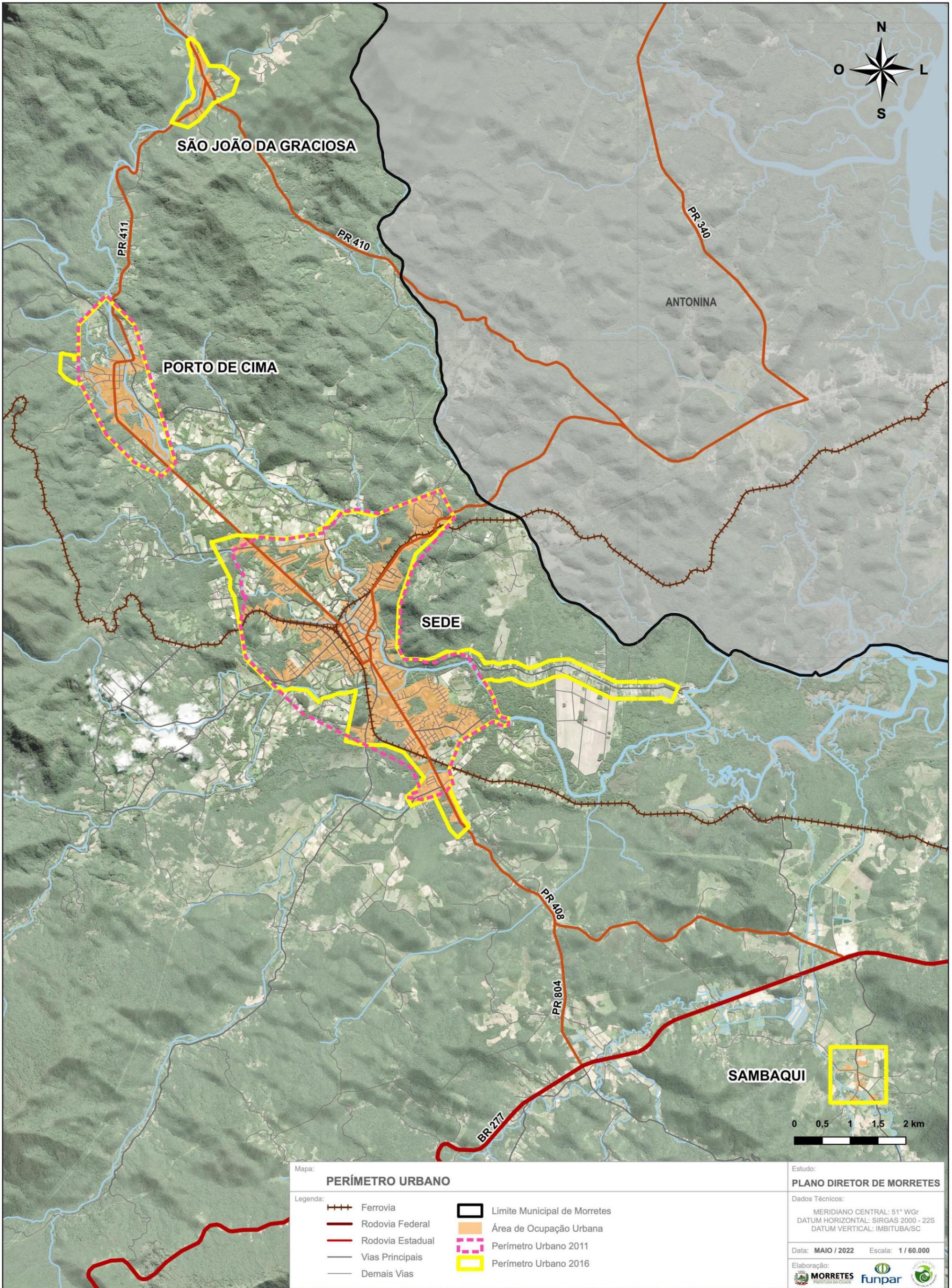
** A ratificação e referendo, pelos poderes Legislativo e Executivo do Município, por lei a Anuência Prévia para Loteamento de solicitação de viabilidade de empreendimento de parcelamento de solo na modalidade de loteamento em área contigua ao perímetro hoje existente e definido, sendo que parte desta área já se encontra dentro do perímetro" (LC nº 34/2016).*

O mapa da página seguinte ilustra os conjuntos de perímetros urbanos mencionados, e na sequência serão detalhados cada um dos quatro distritos.

Já quanto à densidade demográfica, Morretes apresenta um índice baixo, de 22,96 hab/km², caracterizando-se como a mais alta do Litoral Norte, e a 3ª mais baixa da região litorânea. Assim como os demais municípios do Litoral Norte, não apresenta significativa ocupação do solo por edifícios verticais. Na Sede, a urbanização é espraiada ao longo do Rio Nhundiaquara e da PR 408, enquanto os distritos de Porto de Cima, Sambaqui e São João da Graciosa são ocupados por edificações e glebas esparsas, conectadas principalmente pelas estradas e rodovias, sem uma malha urbana coesa (PDS Litoral, 2019).

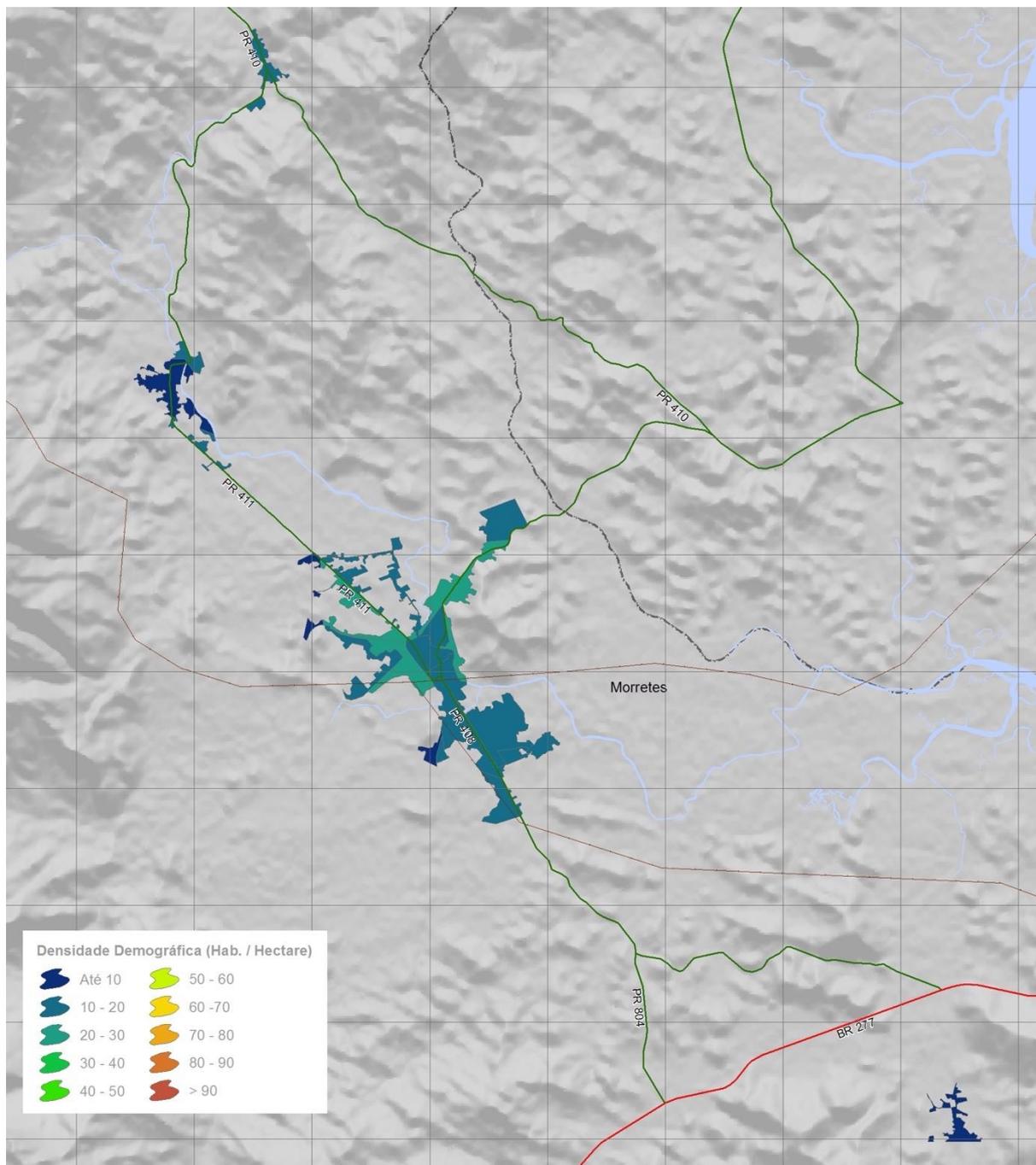
Na sequência, são apresentados mapas com a **Densidade Demográfica**, a **Densidade Habitacional** e o **Número de habitantes por domicílio** da **Malha Urbana** de Morretes, de acordo com o Censo 2010 do IBGE, extraídos do PDS Litoral (2019).

Figura 65 – MAPA: PERÍMETRO URBANO.



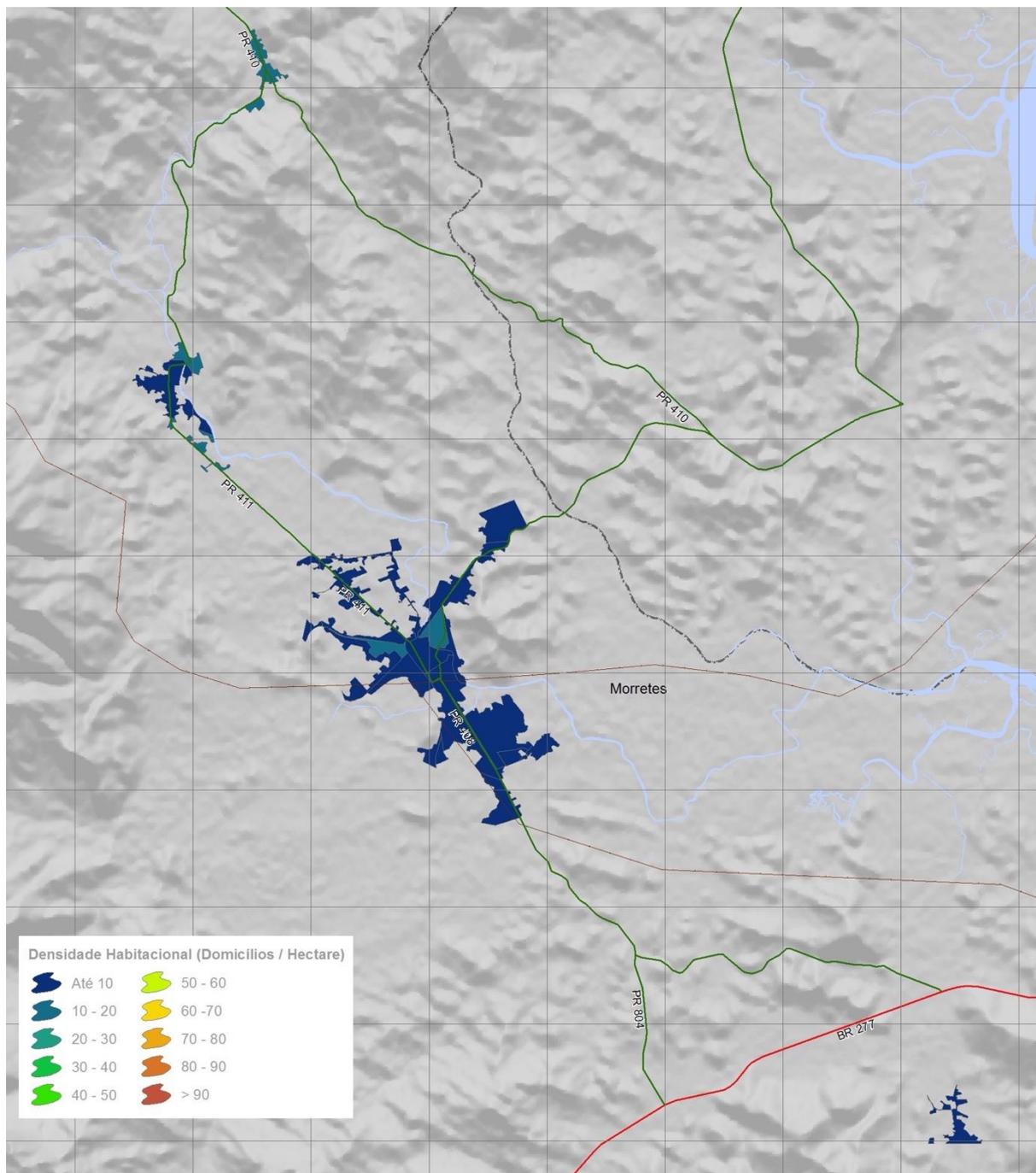
<p>Mapa: PERÍMETRO URBANO</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ferrovias Rodovia Federal Rodovia Estadual Vias Principais Demais Vias Limite Municipal de Morretes Área de Ocupação Urbana Perímetro Urbano 2011 Perímetro Urbano 2016 		<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p> <p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1 / 60.000</p> <p>Elaboração:</p> <p> MORRETES funpar </p>

Figura 66 – Mapa de Densidade Demográfica da Malha Urbana de Morretes - Censo 2010.



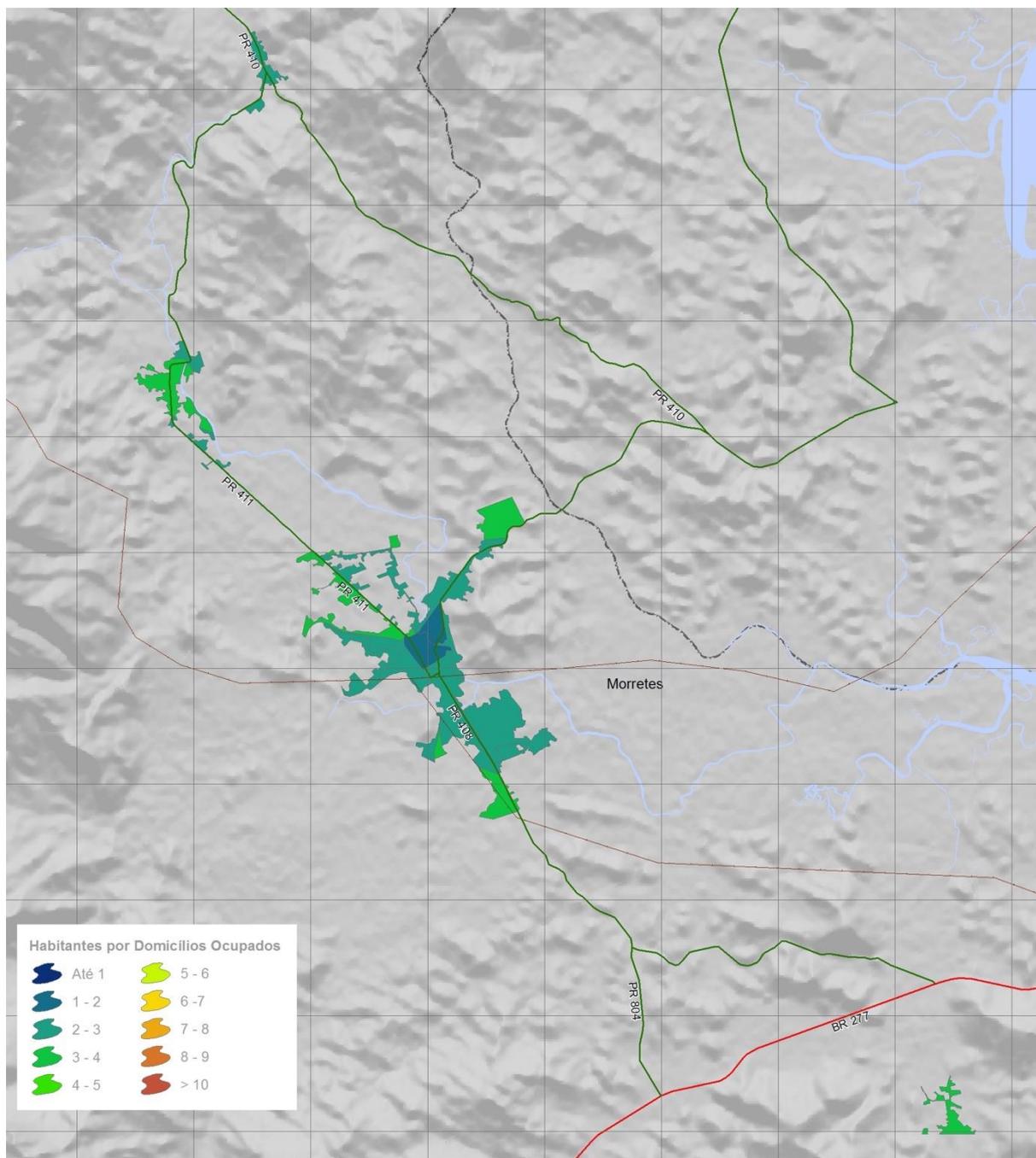
Fonte: PDS Litoral, 2019.

Figura 67 – Mapa de Densidade Habitacional da Malha Urbana de Morretes - Censo 2010.



Fonte: PDS Litoral, 2019.

Figura 68 – Mapa do Número de Habitantes por Domicílios Ocupado na Malha Urbana de Morretes - Censo 2010.

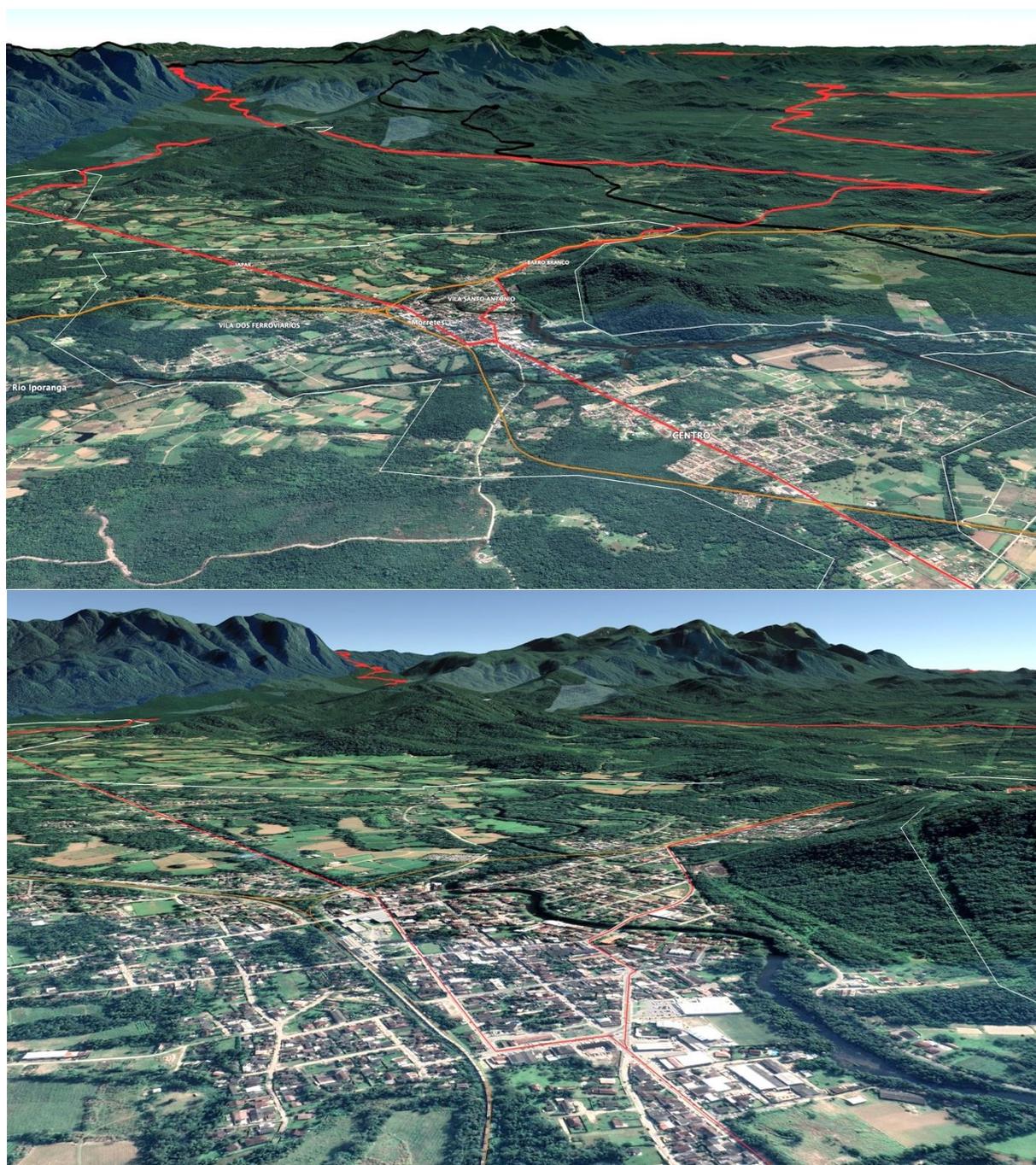


Fonte: PDS Litoral, 2019.

4.2.1. Sede Municipal

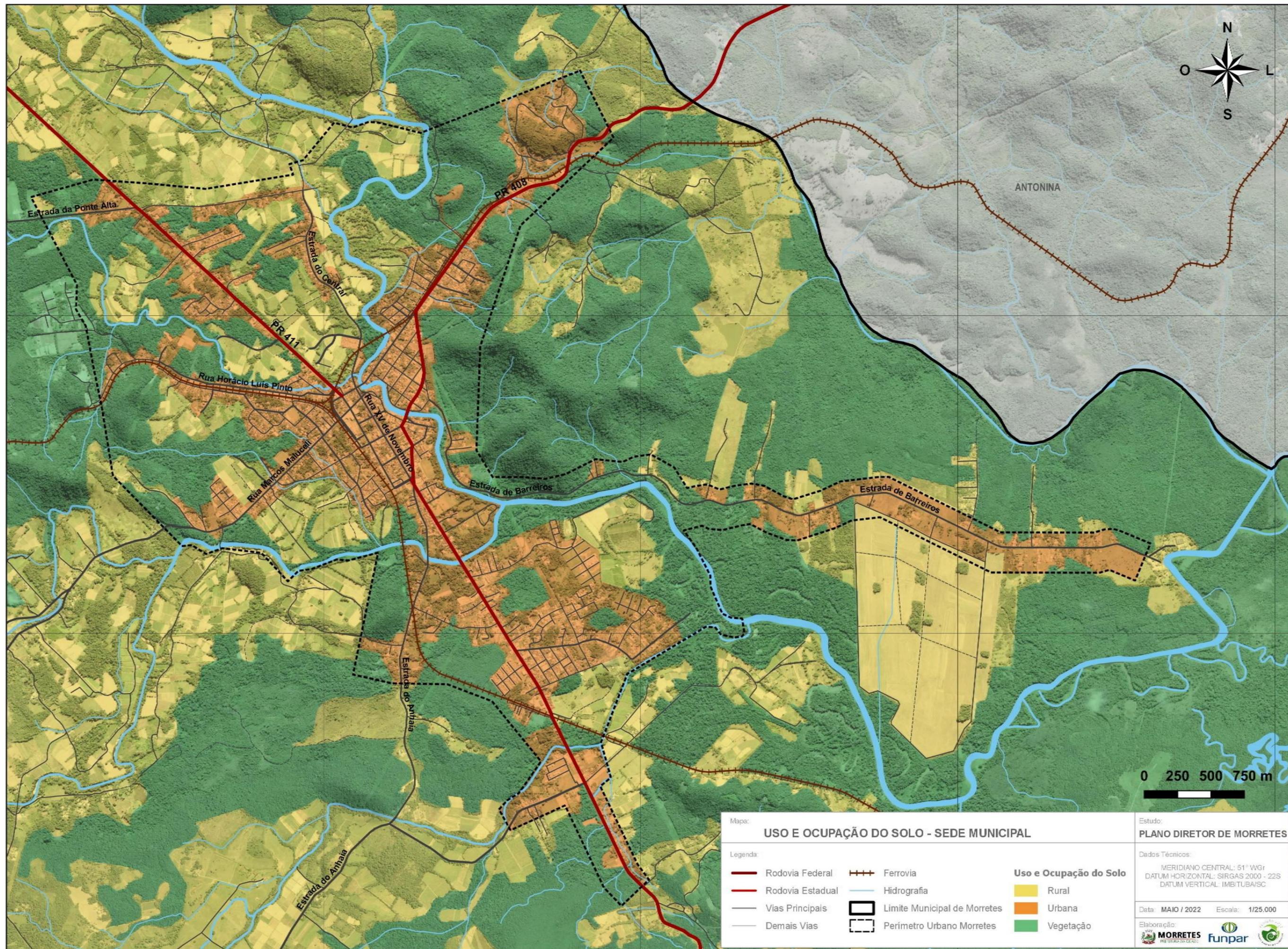
O centro da cidade insere-se entre o Rio Nhundiaquara e a ferrovia Curitiba-Paranaguá, no entorno da estação ferroviária e próximo ao limite com Antonina; enquanto os eixos rodoviários da PR-408 e PR-411 são vetores de expansão de usos residenciais e pequenos estabelecimentos comerciais, de forma dispersa e dentro dos perímetros urbanos.

Figura 69 – Relevo e ocupação do solo na Sede Municipal e do Centro Histórico.



Fonte: Google Earth (2022).

Figura 70 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO – SEDE MUNICIPAL.

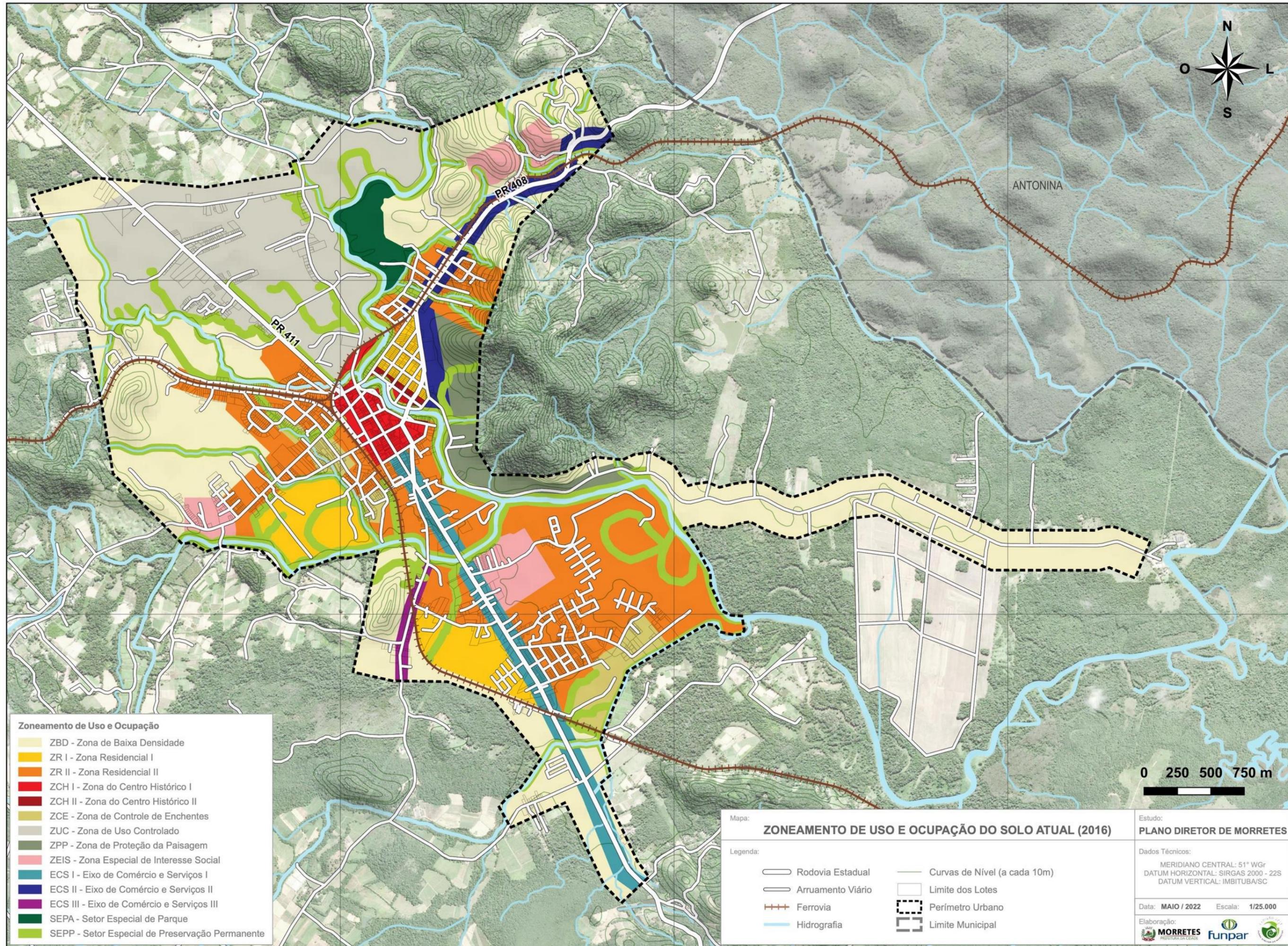


4.2.2. Zoneamento da Sede Municipal

O Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo de Morretes é definido espacialmente pelo Anexo I B da Lei Municipal Complementar nº 034/2016 (mapa da página seguinte).

Na sequência, através de um fichamento, será apresentado um panorama com os diversos **parâmetros de Uso e Ocupação vigentes** para cada uma das zonas estabelecidas pela Lei Complementar 012/2011, assim como uma relação de usos observados in loco e um registro fotográfico de como o espaço urbano tem sido construído na realidade.

Figura 71 – MAPA: ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO ATUAL (2016).



- **ZBD – ZONA DE BAIXA DENSIDADE:** “[...] corresponde às áreas que formam os limites do perímetro urbano, que poderão ser urbanizadas na próxima década, e onde poderão ocorrer, preferencialmente, atividades comerciais e de prestação de serviços, especializadas ou não, sendo permitidos o uso residencial e usos complementares” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO	USO PERMISSÍVEL			USO TOLERADO	USO PROIBIDO		
- Habitação Unifamiliar - Habitação Coletiva - Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1	- Comunitário 2 – ensino - Comunitário 2 – saúde - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comunitário 2 – culto religioso - Comunitário 3 – ensino - Comunitário 3 – saúde - Comunitário 3 – lazer e cultura - Indústrias Tipo 2			Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.	Todos os demais.		
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M ²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
30	0,6	2	1000	20	5	2,5	30
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Residências de uso permanente (baixo, médio e alto padrão), Habitação de uso ocasional, Chácaras de recreio, Lanchonete, Agricultura						
REGISTROS							

- **ZR1 – ZONA RESIDENCIAL 1:** “As Zonas Residenciais deverão ter uso predominantemente residencial, sendo permitidas atividades de comércio e serviço vicinal complementares às atividades cotidianas, sendo que para a Zona Residencial I-ZR I, pelas suas características, se objetiva uma densidade baixa” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar - Habitação Coletiva - Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Comunitário 2 - ensino - Comunitário 2 - saúde - Comunitário 2 - lazer e cultura - Comunitário 2 - culto religioso - Comunitário 3 - ensino - Comunitário 3 - saúde - Comunitário 3 - lazer e cultura - Indústrias Tipo 2		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M ²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
50	1	2	360	12	5	1,5 (*1)	25
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Pousada, Chácara, Serviços, Agricultura, Igreja.						
REGISTROS							

- **ZR2 – ZONA RESIDENCIAL 2** “As Zonas Residenciais deverão ter uso predominantemente residencial, sendo permitidas atividades de comércio e serviço vicinal complementares às atividades cotidianas, sendo que [...] na Zona Residencial II - ZR II, pela sua localização nas áreas urbanas consolidadas, poderá ocorrer uma ocupação de média a alta densidade” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar. - Habitação Coletivo - Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Comunitário 2 – ensino - Comunitário 2 – saúde - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comunitário 2 – culto religioso - Comunitário 3 – lazer e cultura - Indústrias Tipo 2		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
50	2	2	360	12	5	1,5 (*1)	25
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Habitação em série, Supermercado, Pousada, Bar, Comércio, Agricultura, Escola, Igreja.						
REGISTROS							

- **ZCH 1 – ZONA DO CENTRO HISTÓRICO 1:** “[...] compreende a área de ocupação inicial da cidade, onde estão localizadas as edificações históricas mais representativas, e tem a função de concentrar, preferencialmente, atividades comerciais e de prestação de serviços, especializadas ou não, sendo permitidos o uso residencial e usos complementares, desde que compatíveis, tanto na sede urbana como no distrito de Porto de Cima” (LC 07/2011).

USO DO SOLO (Definido por Lei Específica)							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar - Habitação Coletiva - Habitação de Uso Institucional - Habitação Transitória - Habitação Unifamiliar em Série - Comunitário 1 - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro		- Comercial e Serviços Setorial - Comunitário 2 - lazer e cultura - Comunitário 2 - culto religioso - Comunitário 2 - ensino - Comunitário 2 - saúde - Indústrias Tipo 1		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO (Definido por Lei Específica)							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
60	1	2 (*1)	125	5	0	1,5 (*2)	20
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Hotel, Pousada, Restaurante, Mercado, Bar, Panificadora, Farmácia, Comércio e Serviços em geral, Escola, Escritórios, Bancos, Igreja, Posto de combustível.						
REGISTROS							

- **ZCH 2 – ZONA DO CENTRO HISTÓRICO 2:** “[...] compreende o polígono na margem oposta do Rio Nhundiaquara à Zona do Centro Histórico I (Setor Histórico), com o perímetro formado pelo rio Nhundiaquara e a Rua Antonio Manoel de Almeida e as ruas Almirante Frederico de Oliveira e Cônego Camargo, e que tem a função de emoldurar a paisagem urbana formada pelo setor histórico, onde poderão ocorrer, preferencialmente, atividades comerciais e de prestação de serviços, especializadas ou não, sendo permitidos o uso residencial e usos complementares”. (LC 07/2011).

USO DO SOLO (Definido por Lei Específica)							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar - Habitação Coletiva - Habitação de Uso Institucional - Habitação Transitória - Habitação Unifamiliar em Série - Comunitário 1 - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro		- Comercial e Serviços Setorial - Comunitário 2 - lazer e cultura - Comunitário 2 - culto religioso - Comunitário 2 - ensino - Comunitário 2 - saúde - Indústrias Tipo 1		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO (Definido por Lei Específica)							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
60	1	2 (*1)	360	12	0	1,5 (*2)	20
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Habitação em série, Academia de musculação, Pousada, Igreja.						
REGISTROS							

- **ZCE – ZONA DE CONTROLE DE ENCHENTES:** “[...] corresponde aos compartimentos nas bacias dos rios Marumbi e do Pinto, que por suas características físicas se encontram sujeitas a enchentes e que necessitam tratamento especial tanto no que se refere ao uso como à ocupação do solo. §1º A liberação de usos e ocupação nessas áreas dependerá de parecer prévio de profissional habilitado sobre o assunto. § 2º Essas áreas deverão ser priorizadas no Plano de Ação que compõe o Plano Diretor de Morretes para investimentos com vistas à redução do problema” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar. - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Habitação Coletiva - Comunitário 2 – ensino - Comunitário 2 – saúde - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comunitário 2 – culto religioso - Comunitário 3 – ensino - Comunitário 3 – saúde - Comunitário 3 – lazer e cultura - Indústrias Tipo 2		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
50	1	2	360	12	5	2 (*1)	30
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Habitação em série, Chácara, Pousada, Oficina mecânica, Bar, Comércio, Igreja.						
REGISTROS							

● **ZUC – ZONA DE USO CONTROLADO:** “[...] é formada pelas áreas situadas a noroeste da sede urbana, onde se encontram assentamentos do INCRA, que têm a destinação rural, mas que estão sendo envolvidos pela área urbanizada e que deverão manter características de baixa densidade com controle das atividades que ali se instalem” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar. - Habitação Coletivo - Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Comunitário 2 – ensino - Comunitário 2 – saúde - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comunitário 2 – culto religioso - Comunitário 3 – ensino - Comunitário 3 – saúde - Comunitário 3 – lazer e cultura - Indústrias Tipo 2		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
15	0,3	2	1000	20	5	2,5	40
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Habitação em série, Chácara, Lanchonete, Bicletaria, Bar, Mercado, Cemitério, Agricultura, Indústria.						
REGISTROS							

- **ZPP – ZONA DE PROTEÇÃO DA PAISAGEM:** “[...] compreende as áreas ao norte da Estrada do Barreiro, que, em função de seus atributos naturais devem ser preservadas, não podendo ser parceladas para fins urbanos, abrangendo as áreas localizadas acima da cota 25m na sede municipal” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar. - Habitação Coletivo - Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Comunitário 2 – ensino - Comunitário 2 – saúde - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comunitário 2 – culto religioso - Comunitário 3 – ensino - Comunitário 3 – saúde - Comunitário 3 – lazer e cultura - Indústrias Tipo 2		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M ²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
-	-	-	-	-	-	-	-
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Habitação em série.						
REGISTROS							

- **ZEIS – ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL:** “[...] corresponde às áreas nas quais haja interesse por parte do poder público de implantar programas residenciais de interesse social ou destinadas prioritariamente à regularização fundiária, urbanização e à produção de habitação de interesse social” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar. - Habitação Coletivo - Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Comunitário 2 – ensino - Comunitário 2 – saúde - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comunitário 2 – culto religioso - Indústrias Tipo 1		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M ²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
50	1	2	225	9	4	1,5 (*1)	20
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Habitação em série, Agricultura, Bar.						
REGISTROS							

- **ECS 1 – EIXO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS 1:** “[...] corresponde, na sede urbana, aos lotes de testada da continuidade da rua XV de Novembro, na direção da BR 277, e, na localidade de São João da Graciosa, ao entroncamento rodoviário entre a PR 411 e a PR 410, ao longo da qual serão priorizados estabelecimentos comerciais e de serviços, na escala de bairro e vicinal” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar. - Habitação Coletiva - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comunitário 2 – lazer e cultura		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M ²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
50	1	2	360	12	5	1,5 (*1)	25
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Habitação em série, Pousada, Restaurante, Mercado, Bar, Panificadora, Farmácia, Floricultura, Comércio e Serviços em geral, Autopeças, Bicletaria, Loja de materiais de construção, Igreja, Posto de combustível.						
REGISTROS							

- **ECS 2 – EIXO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS 2:** “[...] corresponde aos lotes de testada na extensão da Avenida Izabel Moris Brindarolli e Rua Almirante Frederico de Oliveira ao longo da qual serão priorizados estabelecimentos comerciais e de serviços na escala de bairro e setorial” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar. - Habitação Coletiva - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comunitário 2 – ensino - Comunitário 2 – saúde - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comunitário 2 – culto religioso - Comunitário 3 – ensino - Comunitário 3 – saúde - Comunitário 3 – lazer e cultura		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M ²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
50	1	2	360	12	5	1,5 (*1)	25
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Autopeças, Loja de materiais de construção, Mercearia, Panificadora, Subestação de energia.						
REGISTROS							

- **ECS 3 – EIXO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS 3:** “[...] corresponde aos lotes de testada na extensão da Rua Marcos Luís de Bona ao longo da qual serão priorizados estabelecimentos comerciais e de serviços, na escala de bairro e vicinal” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Habitação Unifamiliar. - Habitação Coletiva - Comercial e Serviços Vicinais - Comercial e Serviços de Bairro - Indústrias Tipo 1		- Habitação Uso Institucional - Habitação Transitória - Comunitário 1 - Comunitário 2 – lazer e cultura - Comunitário 2 – ensino - Comunitário 2 – saúde		Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M ²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
50	1	2	360	12	5	1,5 (*1)	25
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar, Chácara de recreio, Bar, Salão de beleza.						
REGISTROS							

- **SEPA – SETOR ESPECIAL DE PARQUE:** “Os Setores Especiais, que correspondem às áreas destinadas aos usos e atividades específicas e ao controle e proteção das áreas de vegetação natural e áreas ao longo de rios e córregos. § 1º O Setor Especial de Parque – SEPA compreende as áreas onde poderá ser instalado um parque municipal com a função, entre outras de contenção de cheias” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
- Atividades de pesquisa - Atividades de lazer e esportes		Atividades culturais e de educação ambiental		-		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
-	-	-	-	-	-	-	-
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Habitação unifamiliar.						
REGISTROS							

- **SEPP – SETOR ESPECIAL DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE:** “Os Setores Especiais, que correspondem às áreas destinadas aos usos e atividades específicas e ao controle e proteção das áreas de vegetação natural e áreas ao longo de rios e córregos. [...] § 2º O Setor Especial de Preservação Permanente – SEPP corresponde às áreas de preservação permanente definidas pelo Código Florestal” (LC 07/2011).

USO DO SOLO							
USO PERMITIDO		USO PERMISSÍVEL		USO TOLERADO		USO PROIBIDO	
Preservação permanente		Atividades culturais e de educação ambiental		-		Todos os demais.	
PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO							
TAXA DE OCUPAÇÃO MÁX. (%)	COEF. DE APROVEITAMENTO MÁX.	ALTURA MÁXIMA (Nº DE PAVTOS)	ÁREA MÍNIMA (M²)	TESTADA MÍNIMA (M)	RECUO FRONTAL	AFASTAMENTOS	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)
-	-	-	-	-	-	-	-
REALIDADE OBSERVADA IN LOCO							
USOS	Chácara de recreio, Escola e quadra esportiva, Habitação unifamiliar, Galpão de logística. Orla do rio utilizada como área de lazer aos finais de semana.						
REGISTROS							

4.2.3. Porto de Cima

O distrito de Porto de Cima é ainda mais rural do que a média do município, uma vez que somente 33,8% dos habitantes residem em área urbana (PDM, 2011).

Sua primeira ocupação urbana remonta ao mesmo período da Sede Municipal, o que reforça suas características e importância histórica. No contexto do ciclo da erva-mate, a localidade abrigou uma série de fábricas de beneficiamento, chegando a ser elevada à categoria de município. Todavia, após a queda do seu dinamismo econômico e reunificação a Morretes, em 1931, houve um esvaziamento de pessoas e atividades, perceptível até hoje.

Em um dos acessos a Porto de Cima, pela PR-411 sentido Graciosa-Morretes, também há expressiva aglomeração de turistas e banhistas que procuram as margens do Rio Nhundiaquara, sob a ponte metálica, para lazer – principalmente aos finais de semana (Figura XX).

Mais ao sul, também às margens do Rio Nhundiaquara, pode ser identificada uma concentração de condomínios e residências de alto padrão, dentre as quais algumas edificações indevidas e áreas desmatadas em APP.

Figura 72 – Relevo e ocupação do solo no Distrito de Porto de Cima.



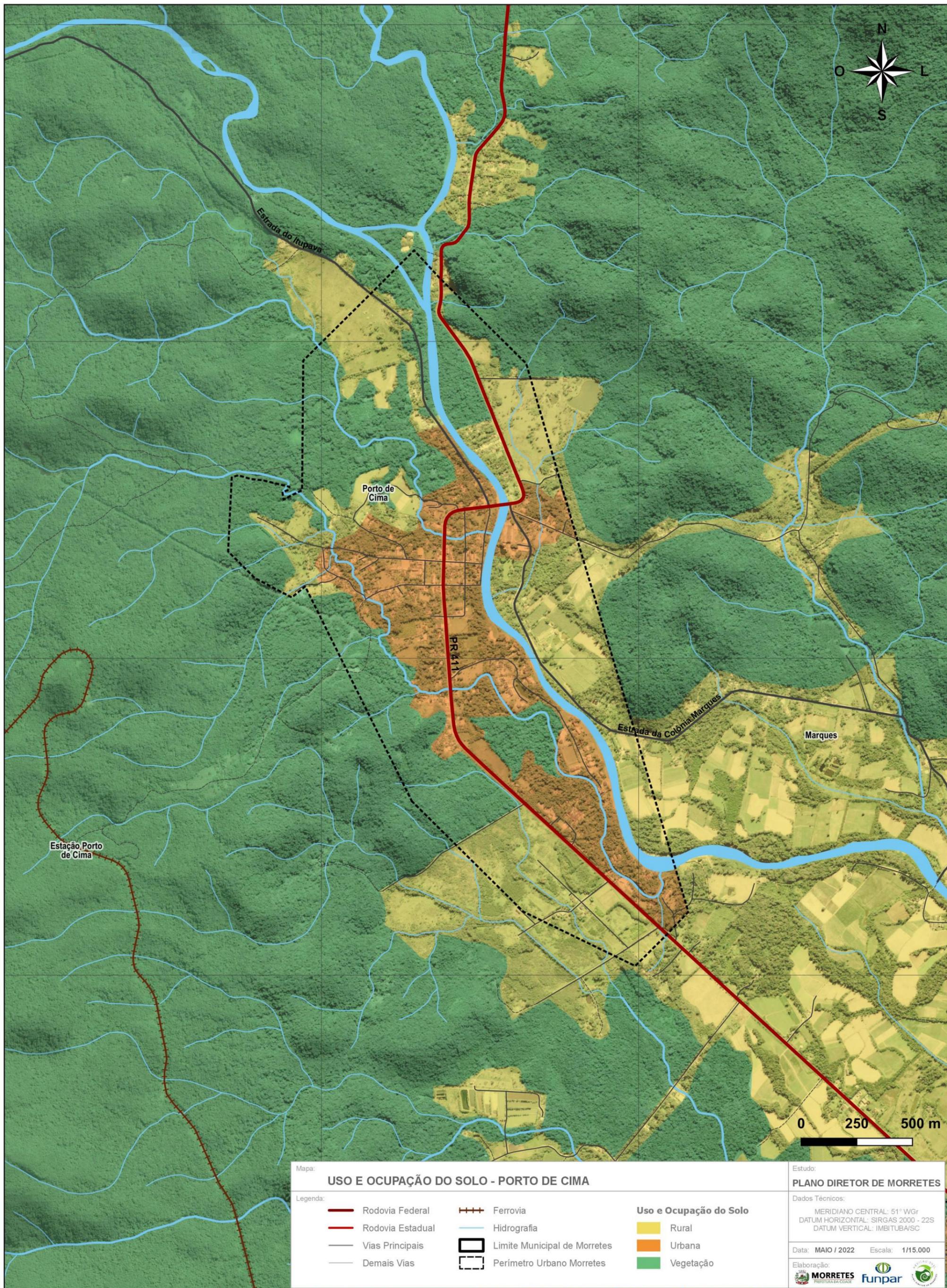
Fonte: Google Earth (2022).

Figura 73 – Levantamento de Campo – Fotografias do Distrito de Porto de Cima.



Fonte: Os autores

Figura 74—MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO—PORTO DE CIMA

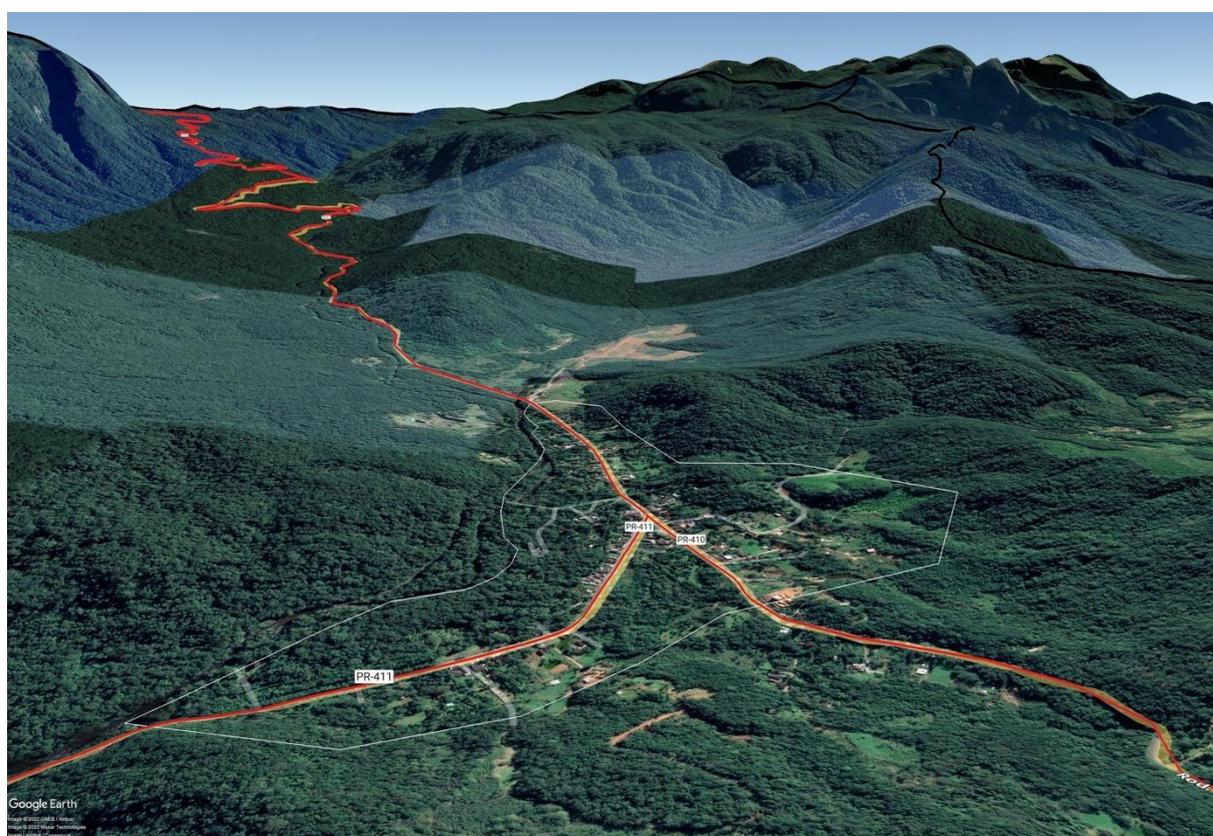


<p>Mapa: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO - PORTO DE CIMA</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Rodovia Federal — Rodovia Estadual — Vias Principais — Demais Vias Ferrovia — Hidrografia Limite Municipal de Morretes Perímetro Urbano Morretes 		<p>Uso e Ocupação do Solo</p> <ul style="list-style-type: none"> Rural Urbana Vegetação
<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGr DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p>		<p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1/15.000</p>
<p>Elaboração:</p> <p>MORRETES PREFEITURA DA CIDADE</p>		<p>Funpar</p>

4.2.4. São João da Graciosa

Como já mencionado, a localidade de São João da Graciosa foi convertida em perímetro urbano pela Lei Complementar nº 12/2011. Sua ocupação se estrutura às margens da Estrada da Graciosa, na bifurcação com a PR 411, onde se instalaram comércios voltados sobretudo ao turismo de final de semana. É marcada por usos que não se interiorizam, como bares, restaurantes e mercearias com características de beira de estrada. A faixa de domínio destas rodovias é frequentemente invadida para estacionamento aos finais de semana, período em que a população local e turistas de outras cidades utilizam o Rio Nhundiaquara para lazer. Tal uso recreativo é incompatível com o tráfego rodoviário, gerando conflitos e insegurança para pedestres.

Figura 75 – Relevo e ocupação do solo no Distrito de São João da Graciosa.



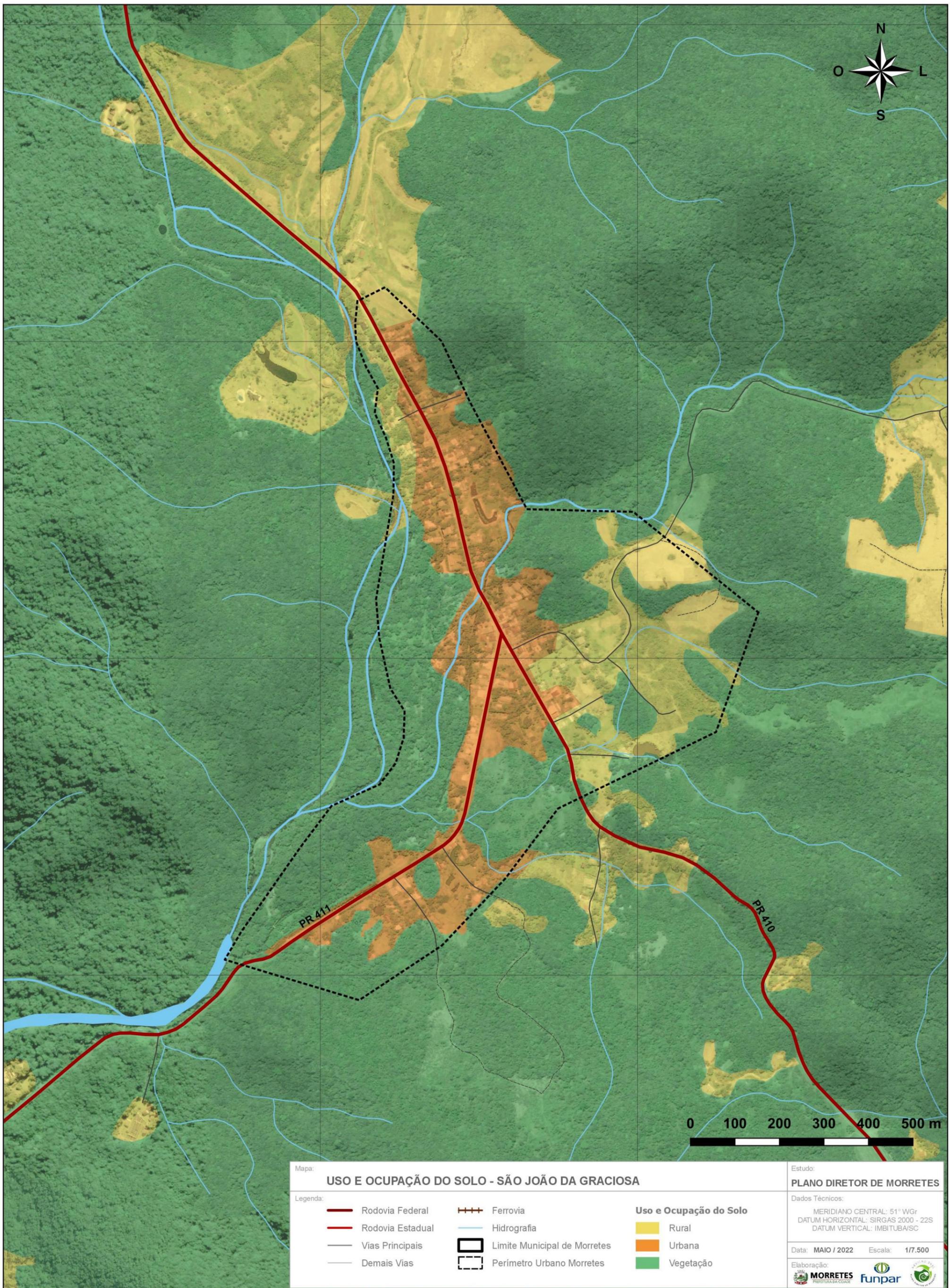
Fonte: Google Earth (2022).

Figura 76 – Levantamento de Campo – Fotografias do Distrito de São João da Graciosa.



Fonte: Os autores

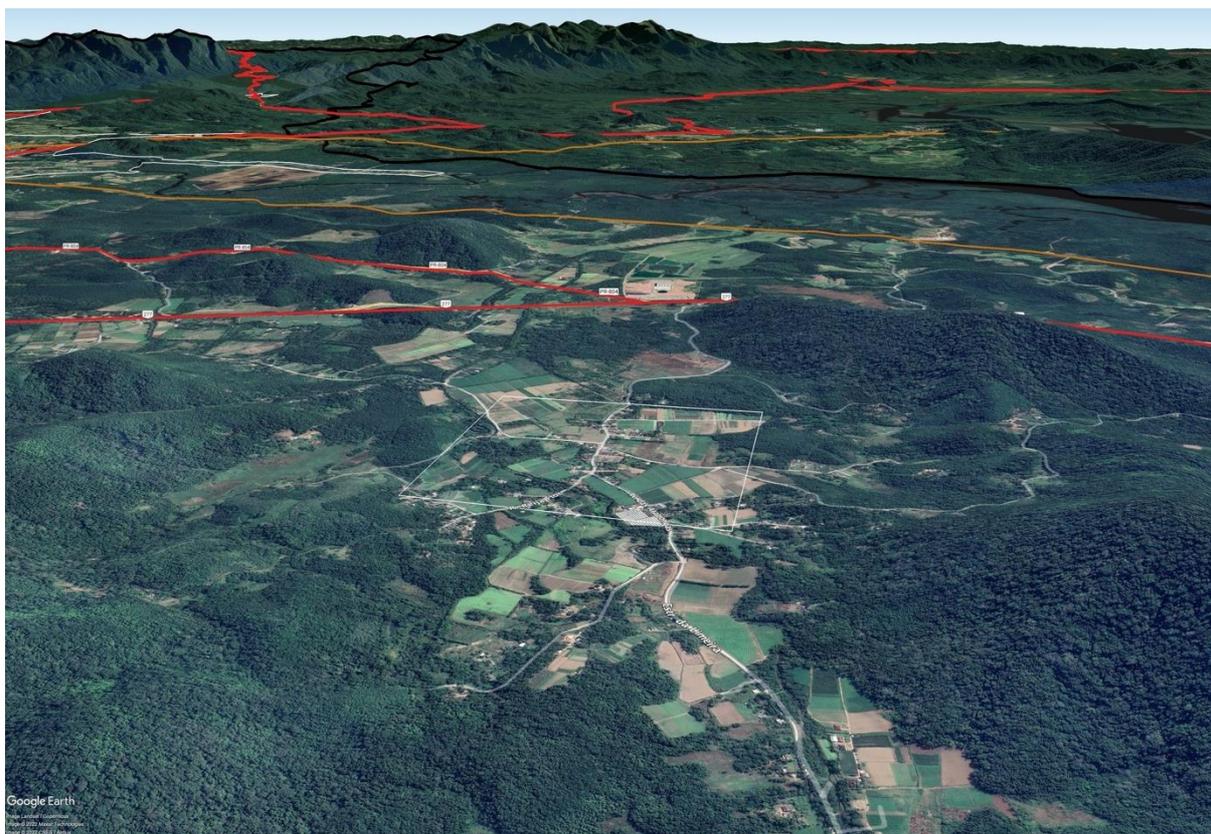
Figura 77 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO – SÃO JOÃO DA GRACIOSA.



4.2.5. Sambaqui

A demanda da comunidade do Sambaqui em tornar-se um núcleo urbano já existia há anos (PDM, 2011), contudo veio a tornar-se um distrito urbano no mesmo momento em que São João da Graciosa, em 2016. A localidade situa-se a 17 km da Sede e constitui-se por uma nucleação urbana ainda muito contida e rarefeita, apesar de ser servida por linha de ônibus, coleta de lixo e equipamentos urbanos. Usos rurais estão presentes imediatamente após e entre as edificações de caráter urbano, mesmo dentro dos limites do perímetro urbano.

Figura 78 – Relevo e ocupação do solo no Distrito Sambaqui



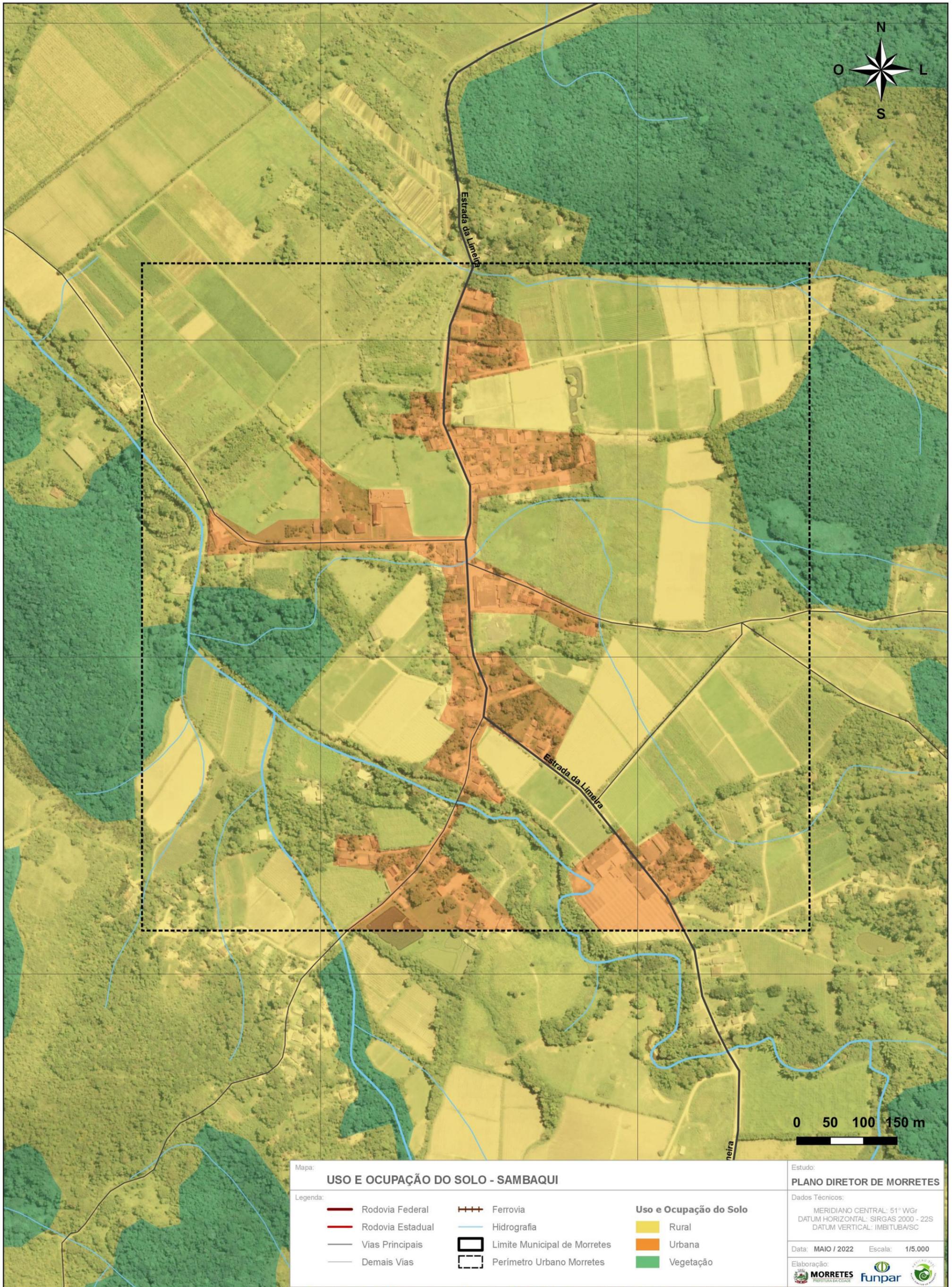
Fonte: Google Earth (2022).

Figura 79 – Levantamento de Campo – Fotografias do Distrito de Sambaqui



Fonte: Os autores

Figura 80 – MAPA: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO - SAMBAQUI.



<p>Mapa: USO E OCUPAÇÃO DO SOLO - SAMBAQUI</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR DE MORRETES</p>
<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Rodovia Federal — Rodovia Estadual — Vias Principais — Demais Vias Ferrovia — Hidrografia Limite Municipal de Morretes Perímetro Urbano Morretes 		<p>Uso e Ocupação do Solo</p> <ul style="list-style-type: none"> Rural Urbana Vegetação
<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGR DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA/SC</p>		<p>Data: MAIO / 2022 Escala: 1/5.000</p>
<p>Elaboração:</p> <p> </p>		<p></p>

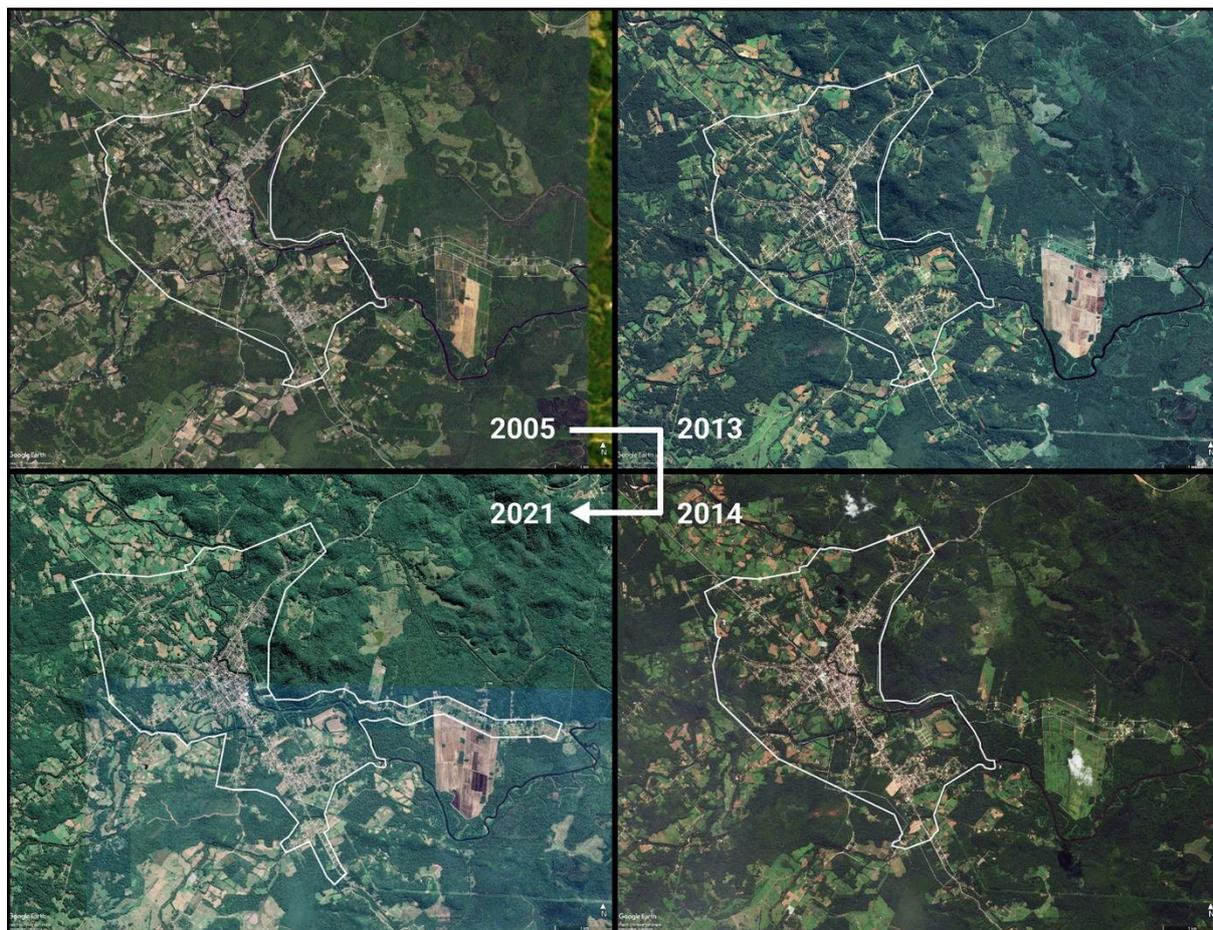
5. EVOLUÇÃO RECENTE DA OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO

A expansão recente da malha urbana de Morretes teve como base a metodologia utilizada pelo PDS Litoral (2019), a qual analisou fotografias de satélite disponíveis através do software Google Earth Pro. Foram observadas imagens obtidas desde 2005, durante períodos variados, de acordo com a disponibilidade de material cartográfico (Figura 58).

O estudo teve como foco a investigação sobre a área da Sede Municipal – a qual apresenta maiores dinâmicas urbanas, e utilizou como critério a observação e classificação dos seguintes fenômenos:

- Crescimento da malha urbana – onde houve inserção de novo sistema viário;
- Adensamento da malha urbana – onde houve inserção de novas edificações no sistema viário existente;
- Crescimento e adensamento da malha urbana – onde houve ambas as situações.

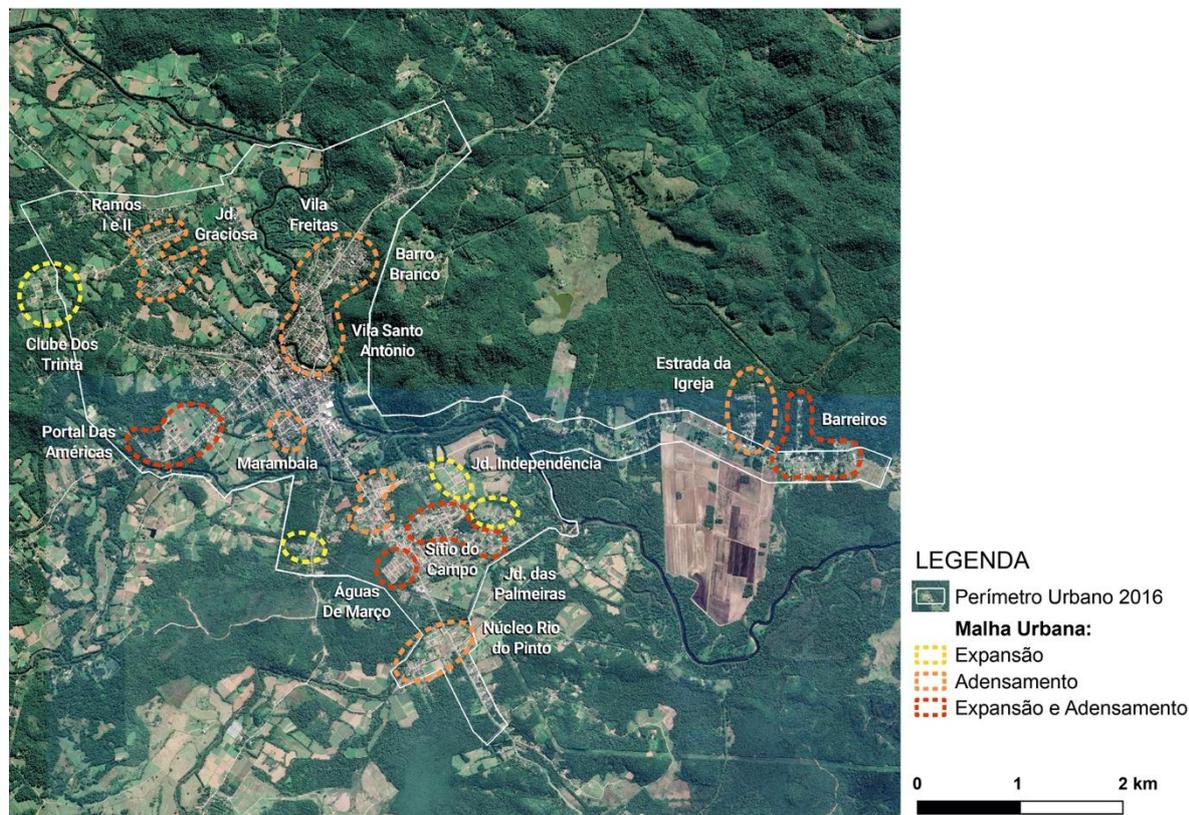
Figura 81 – Imagens de satélite analisadas.



Fonte: Os autores.

Após sobreposição das imagens acima, foram demarcadas manchas onde o processo de ocupação de caráter urbano se tornou mais intenso, como especializa o mapa a seguir.

Figura 82 – Mapa de Vetores de Crescimento da Malha Urbana entre 2005 e 2021.



Fonte: Os atores.

Observa-se que, em Morretes, houve **tanto crescimento quanto adensamento da malha urbana** entre 2005 e 2021, dispersos por toda a área da Sede Municipal. Nesse sentido, destacam-se as regiões do Portal das Américas, do Sítio do Campo e de Barreiros, as quais passaram por ambos os processos de expansão e adensamento da malha urbana.

Nesse período relativamente longo, de 16 anos, percebe-se que a ocupação não se espalhou massivamente. Contudo, em algumas localidades, foram abertos loteamentos irregulares nitidamente de caráter urbano para fora destes limites, inclusive suprimindo vegetação nativa.

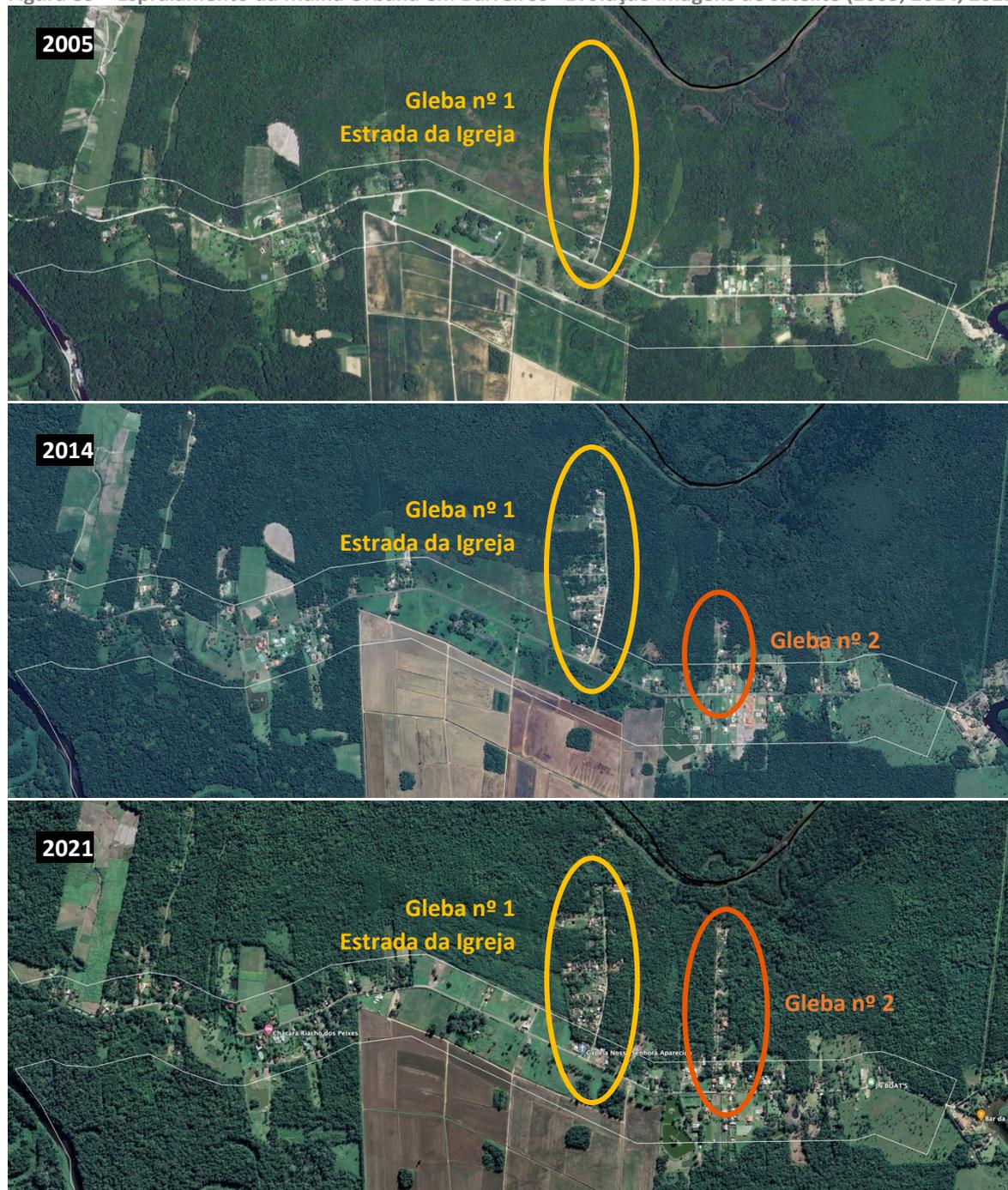
A fim de compreender com mais detalhes os locais onde ocorreram fenômenos de **expansão da ocupação que extrapolam o perímetro urbano**, foi realizada uma análise mais próxima do território, nestas áreas.

Nota-se que a região onde tal fenômeno ocorreu mais expressivamente é a localidade de Barreiros, acessada pela estrada de mesmo nome – a qual, por sua vez, conecta a parte central da Sede com o late Clube de Morretes. Percebe-se que, nas duas últimas décadas, a região sofreu um adensamento gradual, o qual tem se intensificado nos últimos anos, simultaneamente ao asfaltamento da estrada. De modo geral, hoje, esta ocupação tem características urbanas, sendo majoritariamente de residências de campo de alto padrão

Na figura a seguir, chamam atenção especialmente duas glebas em vias perpendiculares à Estrada de Barreiros. Verifica-se que a Gleba nº 1, da Estrada da Igreja, apesar de estar fora do perímetro urbano atual e ter se adensado recentemente, já possui uma ocupação mais antiga e consolidada, que remonta a décadas atrás.

Já a Gleba nº 2 estrutura-se ao longo de uma via sem nome aberta em 2014, a qual, inclusive, suprimiu vegetação nativa. Contudo, começou a ser densamente ocupada apenas nos últimos dois anos – como denuncia a evolução das imagens de satélite.

Figura 83 – Espriamento da Malha Urbana em Barreiros– Evolução imagens de satélite (2005, 2014, 2021).



Fonte: Os atores.

6. VAZIOS URBANOS

Vazios urbanos são definidos como áreas inseridas no perímetro urbano e não utilizadas, podendo ser edificadas ou não. Além de áreas sem construções (glebas e terrenos vazios), também podem abranger terrenos edificados não utilizados ou subutilizados, como residências, galpões e edifícios antigos ou deteriorados que precisam ser revitalizados. Também são considerados imóveis subutilizados aqueles que não atendem a taxa de aproveitamento mínimo, definida no Plano Diretor de cada município.

São assim classificados por estarem inseridos em uma malha dotada de infraestrutura urbana e equipamentos sociais, porém não estarem cumprindo a função social da propriedade, como estabelece o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001). Além disso, causam externalidades negativas para a comunidade e representam ônus financeiro para o poder público. Desta forma, é uma possibilidade para o Poder Municipal a aplicação do instrumento urbanístico do IPTU Progressivo no Tempo, sobre estes imóveis ociosos, a fim de estimular sua devida ocupação.

Os espaços livres e verdes, como parques e praças, não podem ser classificados como vazios urbanos, uma vez que possuem função ambiental, de lazer e de sociabilidade.

Assim como no tópico anterior, o estudo dos Vazios Urbanos de Morretes também utilizou a metodologia empregada pelo PDS Litoral como referência. A seguir são apresentados os vazios urbanos e áreas subutilizadas inseridas na malha urbana atual de Morretes, que poderiam ser adequadamente adensadas antes da expansão urbana, caso necessário. Contudo, tal levantamento ainda carece de uma análise mais aprofundada, que considere o zoneamento específico de cada área vazia identificada, visto que essa característica pode ser pertinente para a cidade caso inserida em uma zona em que não se incentiva a densificação, como a ZUC – Zona de Baixa Densidade, por exemplo. As tipologias de vazios urbanos identificadas no município são:

- Produção agrícola, incompatível com a inserção no perímetro urbano;
- Lotes não edificados inseridos na malha urbana infraestruturada;
- Áreas intersticiais, com características variadas e pouco definidas, entre porções desagregadas da malha urbana;
- Edificações (históricas ou não) abandonadas, subutilizadas e/ou em estado de ruína inseridas principalmente no perímetro do Centro Histórico.

Figura 84 – MAPA: VAZIOS URBANOS NA SEDE MUNICIPAL.

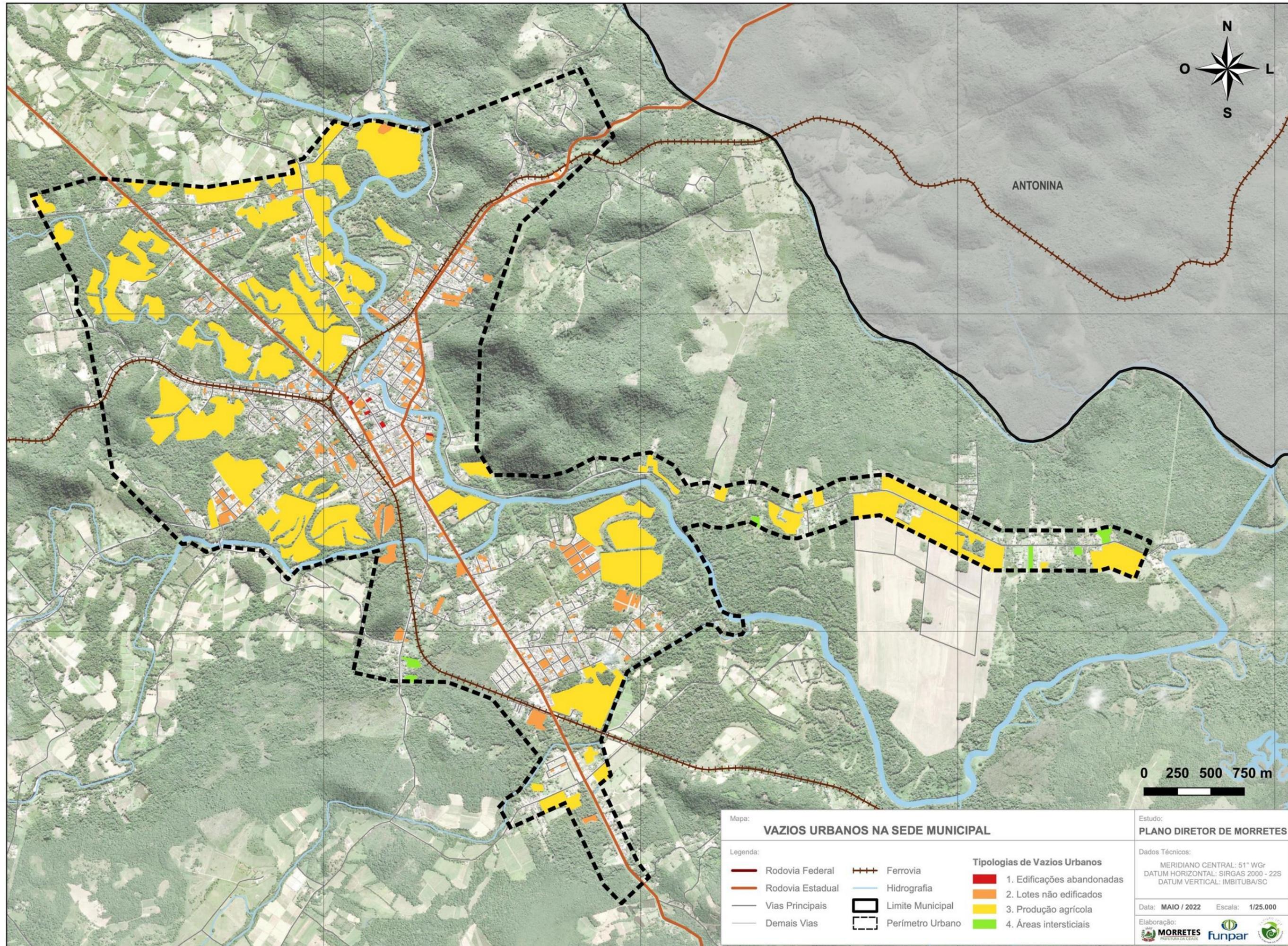


Figura 85 – Diferentes tipologias de vazios urbanos identificadas em Morretes



Fonte: Os atores e Google Street View (2021).

7. CONDIÇÕES GERAIS DE MORADIA E FUNDIÁRIAS

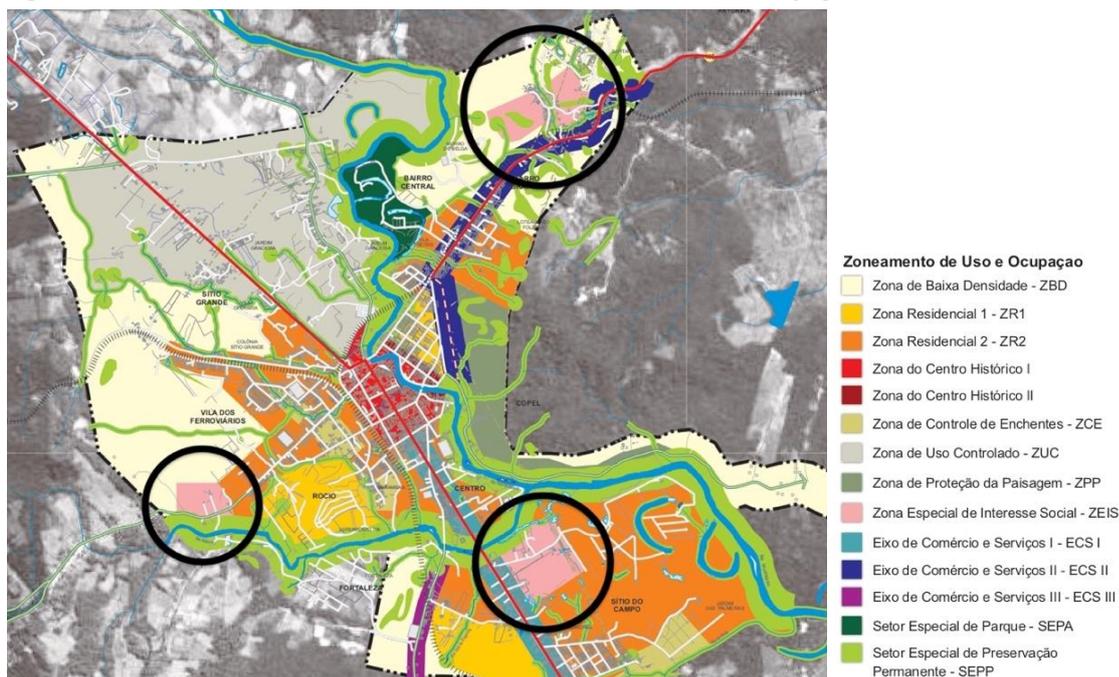
7.1. ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL

As Zonas Especiais de Interesse Social são instrumentos urbanísticos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) que definem áreas nas quais haja interesse público em implantar programas de regularização fundiária, urbanização e produção de habitações de interesse social. As ZEIS constituem-se como uma categoria de zoneamento que permite a definição de padrões urbanísticos próprios, com regras especiais e mais permissivas.

Existem dois tipos de ZEIS, divididas de acordo com seu objetivo, grau e tipo de ocupação. As ZEIS I são áreas públicas ou particulares, já ocupadas por assentamentos de população de baixa renda, devendo ser urbanizadas e regularizadas pelo poder público. Já as ZEIS II são destinadas a terrenos vazios ou não edificadas e imóveis sub ou não utilizados que podem ser destinados à construção de Habitações de Interesse Social (HIS) e dotados de infraestrutura e equipamentos públicos.

O Plano Diretor Municipal de Morretes de 2011 prevê, através da sua Lei Complementar nº 007/2011, a implementação de ZEIS do tipo I, delimitadas pelo Mapa de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo urbano da Sede (Anexo III). O documento estabelece três áreas de ZEIS I, localizadas no início da Estrada da América de Baixo, na Estrada do Café do Paraná (hoje Rua Rachel Porcides) e na Estrada do Lixão (Colônia Sesmaria), que juntas totalizam aproximadamente 0,4 km² (imagem a seguir). A Lei também determina, no seu Artigo 22 - parágrafo 4º, que ZEIS do tipo II devem ser criadas a partir de lei específica – o que, até o presente momento, não se concretizou. Houve, contudo, um projeto de lei, encaminhado pelo poder executivo (Lei Complementar 005/2017), que visava alterar em parte o zoneamento de 2011, criando Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) categoria II – o qual, à época, não foi aprovado pela Câmara de Vereadores.

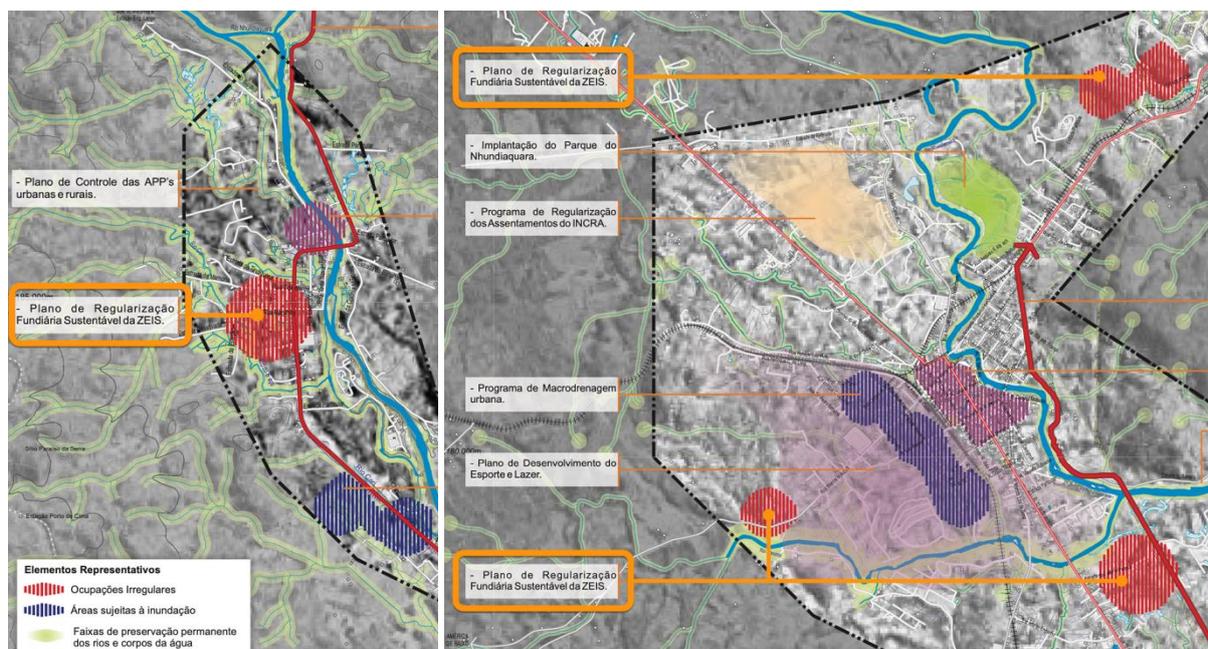
Figura 86 – Áreas demarcadas como ZEIS I no Zonamento de Uso e Ocupação do Solo do PDM 2011



Fonte: PDM, 2011.

O PDM 2011 também identifica ocupações irregulares na malha urbana, as quais localizam-se prioritariamente nas três zonas supracitadas – demarcadas como ZEIS, mas também em um local dentro do perímetro urbano do Porto de Cima. Essas quatro áreas (indicadas a seguir) são, por fim, apontadas como potenciais regiões para integrarem o Plano de Regularização Fundiária Sustentável da ZEIS, proposta presente no Plano de Ações e Investimentos.

Figura 87 – Áreas com ocupações irregulares e indicadas para integrar o Plano de Regularização Fundiária Sustentável da ZEIS



Fonte: PDM, 2011.

7.2. DÉFICIT HABITACIONAL EM MORRETES

Segundo a metodologia desenvolvida pela Fundação João Pinheiro – que há décadas realiza estudos na área de desenvolvimento sustentável e políticas públicas, quatro componentes são responsáveis por caracterizar o déficit habitacional:

[...] **domicílios precários** (soma dos domicílios improvisados e dos rústicos), **coabitação familiar** (soma dos cômodos e das famílias conviventes secundárias com intenção de constituir um domicílio exclusivo), **ônus excessivo com aluguel urbano** e **adensamento excessivo de domicílios alugados**. Os componentes são calculados de forma sequencial, na qual a verificação de um critério está condicionada à não ocorrência dos critérios anteriores. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2013, p. 14, grifo nosso).

Consequentemente, o déficit habitacional em Morretes, medido para 2010, é de 418 unidades habitacionais, sendo que o total de domicílios particulares no município era de 7120, no mesmo ano – um percentual de 5,9% (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2013).

Enquanto isso, o Plano Estadual de Habitação de Interesse Social do Paraná - PEHIS/PR, elaborado pela Companhia de Habitação do Paraná (Cohapar), objetiva equacionar as demandas habitacionais do estado, traçando estratégias para garantir moradia digna à toda a população urbana e rural paranaense. Seu Horizonte Temporal é de 12 anos, entre 2012-2023, com 02 revisões: 2015 e 2019. Este Plano utiliza dados do IBGE do censo 2000 e os relaciona a informações coletadas com as prefeituras municipais dos 399 municípios do estado. Também utiliza uma categorização geral que leva em conta aspectos regionais e variáveis socioeconômicas, na qual classifica Morretes, assim como Antonina e Guaraqueçaba – os demais municípios do Litoral Norte – como “Pequenas cidades em espaços rurais prósperos”.

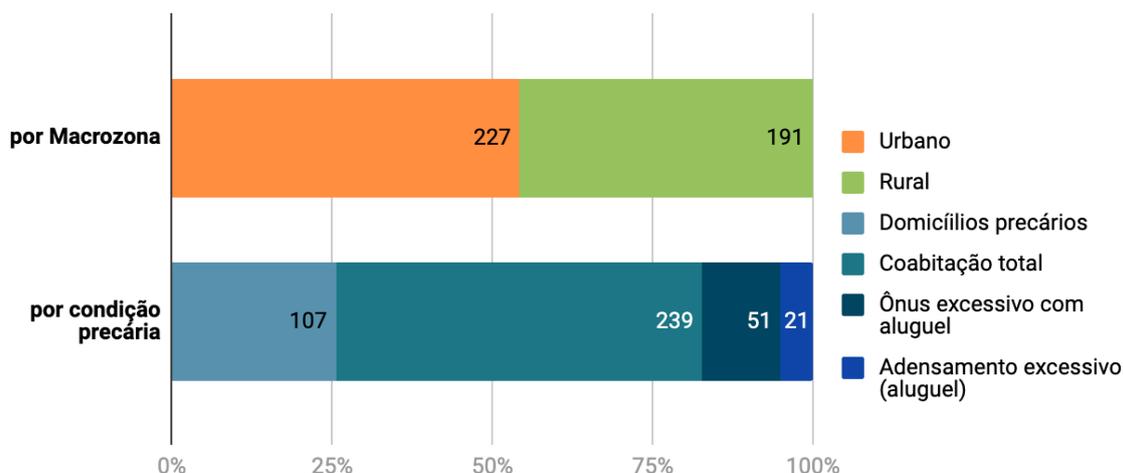
A seguir, são apresentados dois elementos: (1) uma tabela que detalha a questão do déficit habitacional presente nos municípios supracitados, isto é, a quantidade de novas moradias que precisam ser construídas para suprir a demanda existente, segundo o PEHIS/PR, 2012; e (2) um gráfico que especifica a quantidade de domicílios deficitários por Macrozona e por tipologia de condição precária, conforme os cálculos da Fundação João Pinheiro (2013). Neste último, especialmente, chama à atenção o expressivo déficit habitacional rural, uma vez que esta população é maior que a urbana, em Morretes, como mencionado anteriormente.

Tabela 1 – Déficit habitacional no Litoral Norte do Paraná.

MUNICÍPIO	TOTAL DOMICÍLIOS (IBGE, 2000)	TOTAL DÉFICIT		Inadequações por infraestrutura		Inadequações por adensamento excessivo
		Absoluto	%	Carentes	Deficientes	
Pequenas cidades em espaços rurais prósperos						
Morretes	4168	332	7,96	1853	446	148
Antonina	5074	464	9,14	1540	308	334
Guaraqueçaba	2138	152	7,10	1379	406	58

Fonte: PEHIS/PR, 2012.

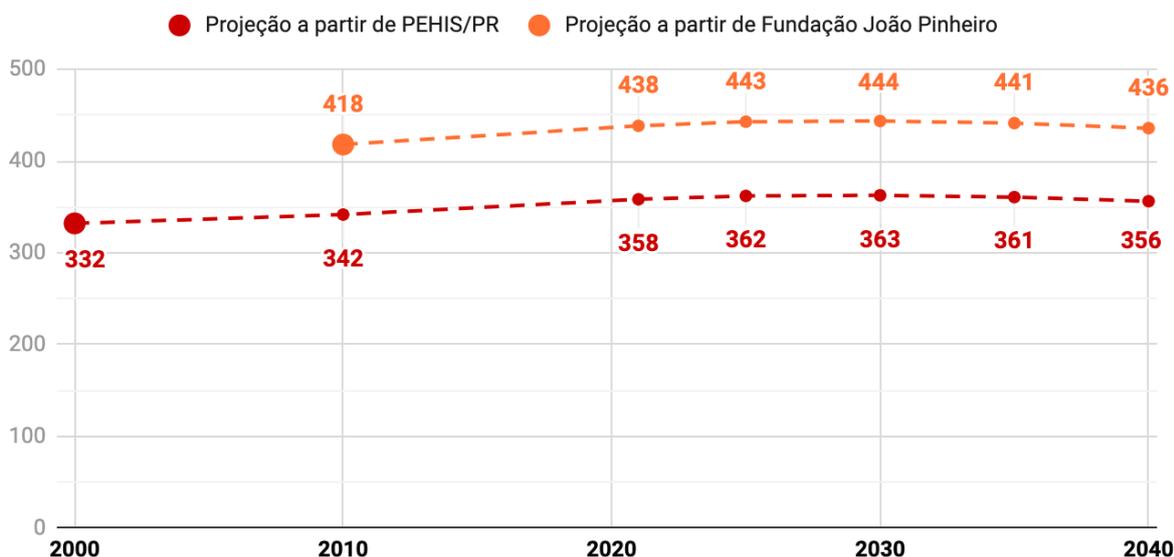
Figura 88 – Gráfico do déficit habitacional em Morretes por tipologia.



Fonte: PEHIS/PR, 2012.

Visto que os parâmetros de déficit habitacional mais recentes levantados no município de Morretes datam de 2000 e 2010, uma estimativa foi calculada – a fim de visualizar como esse índice se expressa no presente e como poderá evoluir futuramente. Os valores calculados pelas duas fontes supracitadas, de 332 e 418 domicílios deficitários, foram extrapolados proporcionalmente ao crescimento populacional estimado por IPARDES (2018)⁴, como ilustrado no gráfico a seguir. Desta forma, comprova-se que a dinâmica urbana em Morretes não é expressiva a ponto de os números acima apresentados virem a sofrer grandes alterações no período. Contudo, entende-se que um levantamento atualizado é primordial para compreender a dimensão real do problema e enfrentá-lo.

Figura 89 – Gráfico do déficit Habitacional em Morretes – Estimativa 2040.



Fonte: Os autores.

⁴ Como já apresentado no Tomo III – Aspectos Socioeconômicos.

7.3. ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS E CONDIÇÕES DE MORADIA

Segundo dados do portal Cidades do IBGE, 64,6% da população de Morretes vive em domicílios com esgotamento sanitário adequado, isto é, do tipo rede geral ou fossa séptica; 20,9% das residências em área urbana localizam-se em vias arborizadas; e apenas 2,4% dos domicílios urbanos localizam-se em vias públicas com urbanização adequada – com a presença de boca de lobo, meio-fio, pavimentação e calçada. Estes números, quando comparados com os dos outros municípios do estado do Paraná, colocam Morretes na posição 61 de 399, 371 de 399 e 391 de 399, respectivamente.

A Sanepar, juntamente com outras fontes de saneamento (CAGEPAR, CASAN, DEMA, Prefeitura Municipal, SAAE, SAAEM, SAEMA e SAMAE) apresentam os seguintes dados a respeito do abastecimento de água e coleta de água, no município de Morretes:

Tabela 2 – Abastecimento de água segundo as categorias (2020)

CATEGORIAS	UNIDADES ATENDIDAS	LIGAÇÕES
Residenciais	4.679	4.434
Comerciais	332	312
Industriais	6	6
Utilidade Pública	65	65
Poder Público	61	61
TOTAL	5.143	4.878

Fonte: IPARDES, 2022.

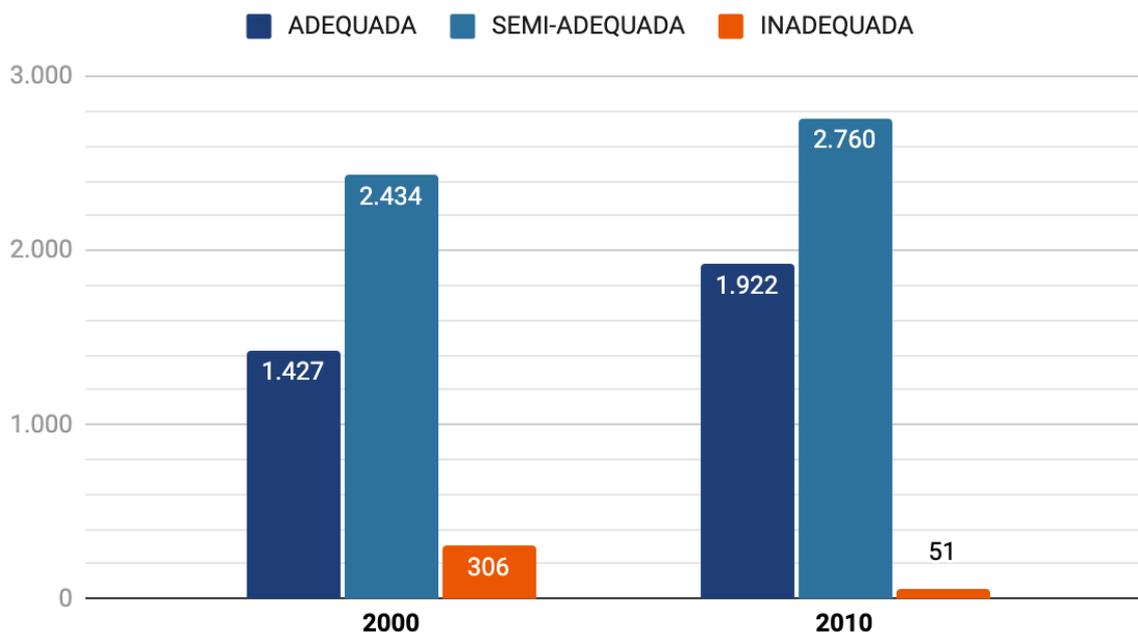
Tabela 3 – Atendimento de esgoto segundo as categorias (2020).

CATEGORIAS	UNIDADES ATENDIDAS	LIGAÇÕES
Residenciais	2.570	2.429
Comerciais	275	258
Industriais	2	3
Utilidade Pública	35	35
Poder Público	40	40
TOTAL	2.922	2.765

Fonte: IPARDES, 2022.

Já ao analisar as **condições de adequação de moradia** em Morretes, percebe-se que a porcentagem de domicílios inadequados, que já era baixa no ano 2000 (7,3%), caiu em 10 anos, representando 1,1% em 2010. Neste cenário, nota-se que aumentaram os números de moradias Adequadas e Semi-adequadas, para 40,6% e 58,3%, respectivamente.

Figura 90 – Gráfico de domicílios particulares permanentes, por adequação de moradia.



Fonte: IBGE, 2010.

O Plano Estadual de Habitação de Interesse Social do Paraná coletou informações qualificadas de todas as prefeituras do estado, ao longo do período já mencionado, e foi revisado no ano de 2019, porém o de Morretes não preencheu e entregou a pesquisa do Sistema de Informações sobre Necessidades Habitacionais do Paraná – SISPEHIS, da Cohapar (COHAPAR, 2010). Os dados mais recentes presentes nessa plataforma são de 2010, dizem respeito a caracterização dos Assentamentos Precários de Morretes e estão sintetizados a seguir:

Quadro 4 – Síntese do Formulário de Pesquisa do SISPEHIS preenchido pela Prefeitura de Morretes.

IDENTIFICAÇÃO GERAL (coleta das informações: 2010)	
Na prefeitura existe órgão, setor, departamento ou técnico responsável pela elaboração das políticas e ações voltadas para a habitação?	NÃO
O município está trabalhando o Plano Habitacional de Interesse Social (PLHIS) ?	NÃO
A prefeitura possui cadastro ou levantamento de famílias interessadas em programas habitacionais?	NÃO
Tamanho mínimo ou padrão do lote urbano residencial (m ²)	360
CONJUNTOS HABITACIONAIS parcial ou integralmente vazios e/ou DEGRADADOS	NÃO
CORTIÇOS	NÃO
FAVELAS	SIM
Total de favelas	7
Total de domicílios nas favelas	671
LOTEAMENTOS IRREGULARES E/OU CLANDESTINOS	SIM
Total de loteamentos irregulares e/ou clandestinos	5
Total de edificações	177
Total de lotes vazios	26
Total de unidades	203
Assentamentos Rurais	SIM
Aldeias indígenas	SIM*
Comunidades Quilombolas	NÃO
Comunidades de Pescadores	NÃO
ZEIS para ÁREAS OCUPADAS (ZEIS I)	SIM
ZEIS I - Quantidade	3*
ZEIS I - Área total (m ²)	400.000*
Tamanho mínimo do lote urbano residencial nas ZEIS I (m ²)	225*
Todos os assentamentos precários consolidáveis estão delimitados como ZEIS?	NÃO
ZEIS para ÁREAS VAZIAS/não ocupadas (ZEIS II)	SIM
ZEIS II - Quantidade	1
ZEIS II - Área total (em m ²)	110.000

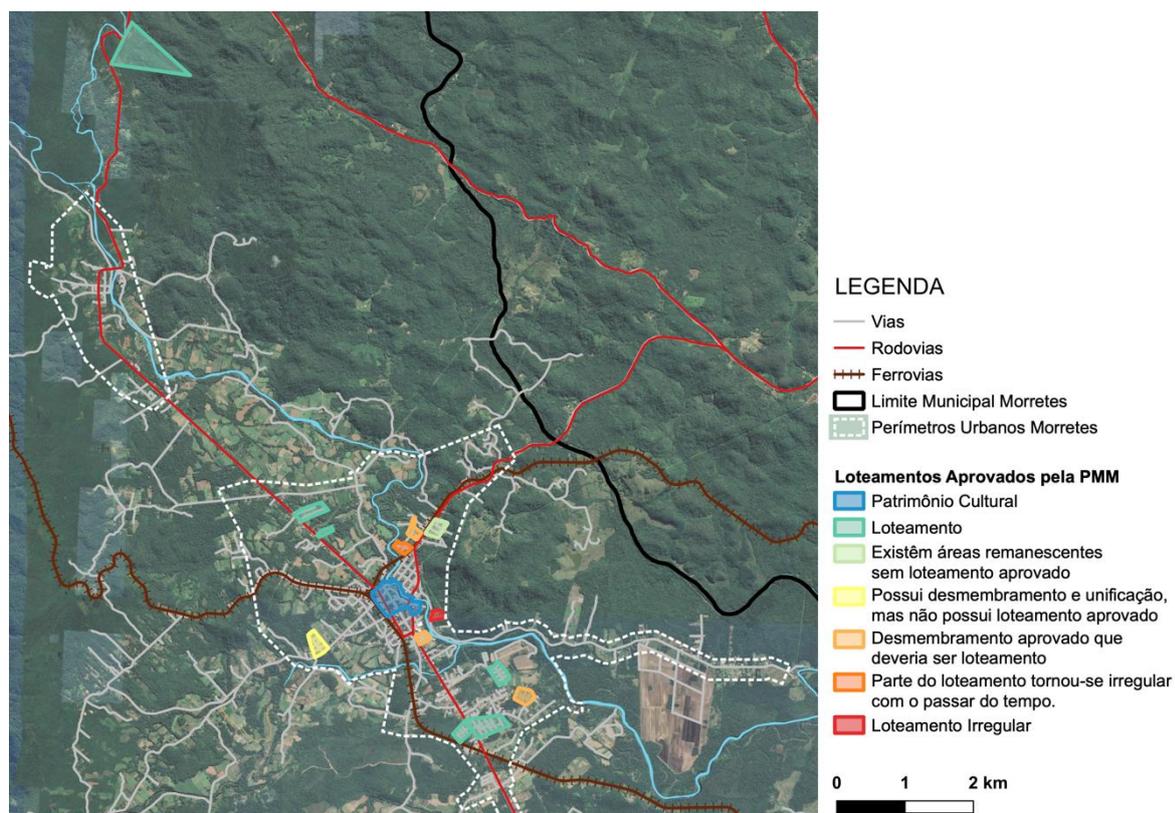
Fonte: Adaptado pelos autores de COHAPAR, 2010. Observação: Os dados assinalados com “ * ” foram inseridos pelos autores.

De acordo com a ficha apresentada pela Prefeitura, em 2010, foram identificadas sete ocupações irregulares caracterizadas como Favelas e cinco Loteamentos Irregulares ou Clandestinos no Município. Além disso, após reuniões técnicas, a ETM relatou que tem executado um levantamento mais apurado dessa tipologia de parcelamento do solo. Foram identificados, por exemplo, diversas ocorrências irregulares que acabaram sendo aprovadas pela própria Prefeitura ou Câmara dos Vereadores, através de projetos de lei para desmembramento de lotes. Os parcelamentos têm sido divididos nas seguintes categorias:

- Não foi identificada irregularidade;
- Subdivisão fora dos parâmetros (área menor ou testada menor);
- Era para ser LOTEAMENTO e não DESMEMBRAMENTO;
- Não foi encontrado projeto;
- Área rural desmembrada como área urbana.

A seguir, um mapa⁵ apresenta os loteamentos aprovados pela Prefeitura desde 2009, categorizados de acordo com o caso de irregularidade.

Figura 91 – Loteamentos aprovados pela PMM até o ano de 2019.



Fonte: Os autores.

⁵ Poligonais dos loteamentos ainda sendo levantadas pela PMM.

7.4. HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

Quanto à produção de moradias com investimento público, destinadas a sanar esse déficit habitacional, há poucos registros de projetos implantados em Morretes. De acordo com o Plano de Desenvolvimento Regional do Paraná (2019), o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV)⁶, em parceria com os governos municipais e o Estado, contratou quase 3.400 unidades habitacionais na região nos últimos anos, nas áreas urbana e rural. No mesmo período também foram construídas 223 unidades habitacionais com recursos próprios do Governo do Estado, por meio da Companhia de Habitação do Paraná (Cohapar) com o Programa Morar Bem Paraná, em especial para reassentamento de famílias em áreas de risco. Em Morretes, este programa foi responsável por construir moradias para a comunidade afetada pelas grandes chuvas e enchentes de março de 2011.

A tabela a seguir sintetiza os empreendimentos de HIS já implantados em Morretes, a partir do banco de dados da Cohapar.

Quadro 5 – Empreendimentos de Habitação de Interesse Social já realizados e Morretes.

NOME DO EMPREENDIMENTO	PROGRAMA	RECURSO	ANO	Uhs	TIPO
Morretes Rural I	Casa da Família Rural	Estadual	2006	20	Rural
Residencial Morretes I (Vila das Palmeiras)	Casa da Família Urbana	Estadual	2002	17	Urbano
Residencial Morretes II	Casa da Família Urbana	Estadual		40	Urbano
Residencial Morretes III	Casa da Família Urbana	Estadual		15	Urbano
C.H Morretes I - 1ª Etapa (Águas de Março)	S.O.S. Litoral	Estadual	2011	33	Urbano
Clone do C.H. Morretes I (Águas de Março)	S.O.S. Litoral	Estadual	2013	52	Urbano
Minha Casa Minha Vida	MCMV Faixa 2	Federal		48	
Minha Casa Minha Vida	MCMV Faixa 3	Federal		4	

Fonte: Cohapar; PDS Litoral.

Atualmente, não existe nenhum empreendimento de Habitação de Interesse Social promovido pela Cohapar sendo construído ou previsto para Morretes. Os cidadãos interessados em participar de seleções futuras são orientados a fazer inscrição no Cadastro de Pretendentes da empresa.

⁶ O Minha Casa, Minha Vida (MCMV) foi lançado em março de 2009 pelo Governo Federal. O MCMV subsidia a aquisição da casa ou apartamento próprio para famílias com renda até R\$ 1,8 mil e facilita as condições de acesso ao imóvel para famílias com renda até de R\$ 7 mil. O programa tem cinco modalidades para a Faixa 1 de renda (famílias com renda de até R\$ 1,8 mil): empresas, entidades, FGTS, municípios com até 50 mil habitantes e rural. Cada modalidade atende um público específico.

7.5. REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

De acordo com o Ministério de Desenvolvimento Regional, aproximadamente 50% dos imóveis brasileiros têm alguma irregularidade, situação que gera e perpetua crescimento urbano desordenado, prejuízos econômicos, falta de infraestruturas básicas e conflitos de toda natureza. Além disso, a Prefeitura de Morretes afirma que no município este índice é muito maior (PMM, 2021). A partir dos levantamentos de campo realizados nos territórios urbanos e rurais morretenses, na presença de membros da Equipe Técnica Municipal, pôde-se comprovar in loco esta realidade. Foram diversos os casos de loteamentos em situação irregular apontados pelos técnicos.

Morretes apresenta um levantamento simplificado de áreas de ocupação irregular em seu Plano Diretor (2008), apontando para a necessidade de um diagnóstico específico e criação de uma comissão especial dedicada a promover ações de regularização fundiária. Esse levantamento foi complementado pelos estudos realizados pela Cohapar para o Plano Estadual de Habitação de Interesse Social do Paraná – PEHIS/PR (2012), que apontaram a existência de sete favelas e cinco loteamentos clandestinos no município, totalizando mais de 870 domicílios irregulares em Morretes.

As características do município quanto às irregularidades fundiárias são: parcelamentos de chácaras de lazer na zona rural, ocupações irregulares em área de preservação ambiental ao longo do Rio Nhundiaquara e presença significativa de imóveis sem titulação sobre os quais não incide o IPTU (PMM, 2008). Outro problema no município são os loteamentos que foram realizados em terras originárias de reforma agrária, que hoje se encontram em área urbana, e que foram irregularmente loteadas. A Prefeitura de Morretes vem conversando com o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) para que o domínio dessas terras seja transferido para o município, de modo que ele possa vir a realizar a regularização desses loteamentos no futuro (PDS Litoral, 2019).

A seguir, é apresentado um quadro síntese com os programas de regularização fundiária realizados em Morretes, tanto na área urbana quanto rural, os quais serão detalhados na sequência.

Quadro 6 – Síntese dos Programas de Regularização Fundiária em Morretes.

PROGRAMA	ÓRGÃO RESPONSÁVEL	UNIDADES	TIPO
Moradia Legal	Cohapar, TJPR, MP	21 poligonais. 846,70 ha	Urbano
Regularização Fundiária	IAT, Incra	120 propriedades rurais. 188,45 ha	Rural

Fonte: Cohapar; IAT; Incra.

7.5.1. Regularização Fundiária na Área Rural

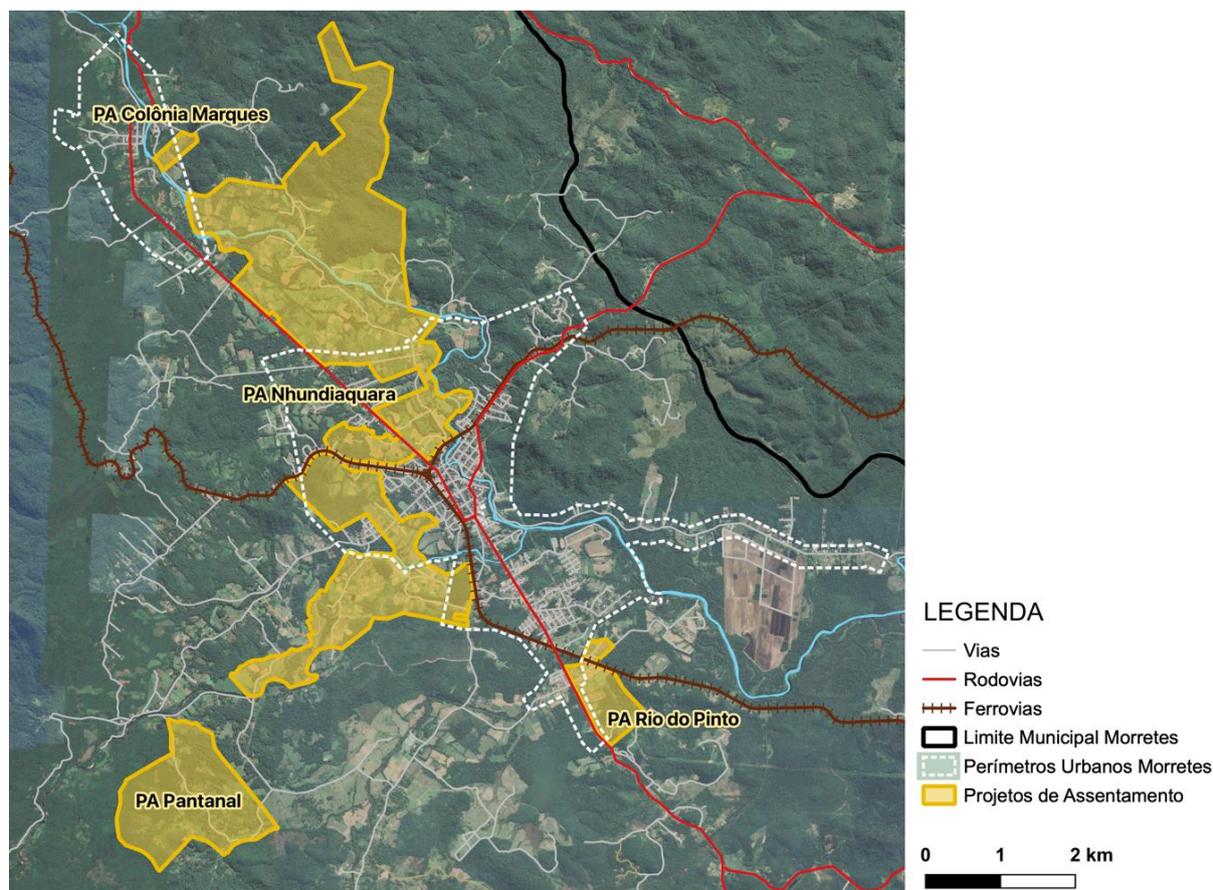
Assim como mencionado logo acima, Morretes apresenta uma situação peculiar de ocupação urbana já que além dos loteamentos aprovados pela prefeitura, existe também na área contígua ao perímetro urbano um assentamento para pequenos proprietários rurais decretado pelo Instituto Nacional de Cartografia e Reforma Agrária – INCRA, como parte do programa da Reforma Agrária no Brasil.

Trata-se do assentamento Nhundiaquara, que instalou 92 famílias, em 1542,00 ha desde o ano de 1983, sendo que 15 dessas famílias foram assentadas ao longo dos últimos anos.

O assentamento Nhundiaquara é formado por várias comunidades, como a Central, Capituva, Ponte Alta, entre outras. Em recente visita à área nenhuma plantação de Gengibre foi identificada e os lotes da reforma agrária se localizam em áreas com grande potencial de aproveitamento turístico, o que indica uma possível nova dinâmica para o local (PDM, 2011).

A seguir, apresenta-se um mapa com a localização dos projetos de Assentamento em Morretes – produzido com informações fornecidas pela Prefeitura.

Figura 92 – Localização dos Projetos de Assentamento em Morretes.



Fonte: Os autores.

Além disso, também estão em curso no território de Morretes algumas ações de regularização fundiária na área rural. O Programa de Regularização Fundiária do Instituto Água e Terra conta com apoio das prefeituras locais e tem o intuito de regularizar propriedades de pequenos agricultores que ocupam terras particulares ou pertencentes ao Estado. Através do registro do imóvel, o cidadão tem o acesso facilitado a políticas públicas, recursos do governo e financiamentos, além de poder provar ser o(s) dono(a) daquela área.

A primeira etapa deste processo é identificar as áreas que não têm registro. A partir desses dados, técnicos da Diretoria de Gestão Territorial do IAT vão a campo para fazer o cadastro desses beneficiários e realizar o trabalho de georreferenciamento, que consiste na medição da área e produção do mapa e memorial descritivo do imóvel.

Em caso de terras particulares, os documentos do imóvel e proprietário passam pela Defensoria Pública do Estado para o ajuizamento da ação de usucapião (posse do imóvel). Já nos casos de terras devolutas, este trâmite acontece internamente no IAT, com a transferência do imóvel para o possuidor do local a partir da ação discriminatória (IAT, 2022).

Até o momento em Morretes, foram realizadas 6 ações de regularização fundiária, todas em terras públicas – assim como nos demais municípios do Litoral, conforme discriminado no quadro abaixo.

Quadro 7 – Ações de regularização fundiária em terras públicas pelo IAT no Litoral.

MUNICÍPIO	2013	2014	2016	2017	2019
Morretes	5	-	-	1	-
Antonina	15	-	-	-	-
Guaraqueçaba	-	-	-	-	-
Guaratuba	5	-	-	100	-
Matinhos	-	-	-	-	-
Pontal do Paraná	-	184	-	-	10
Paranaguá	770	180	-	-	356

Fonte: IAT, 2022.

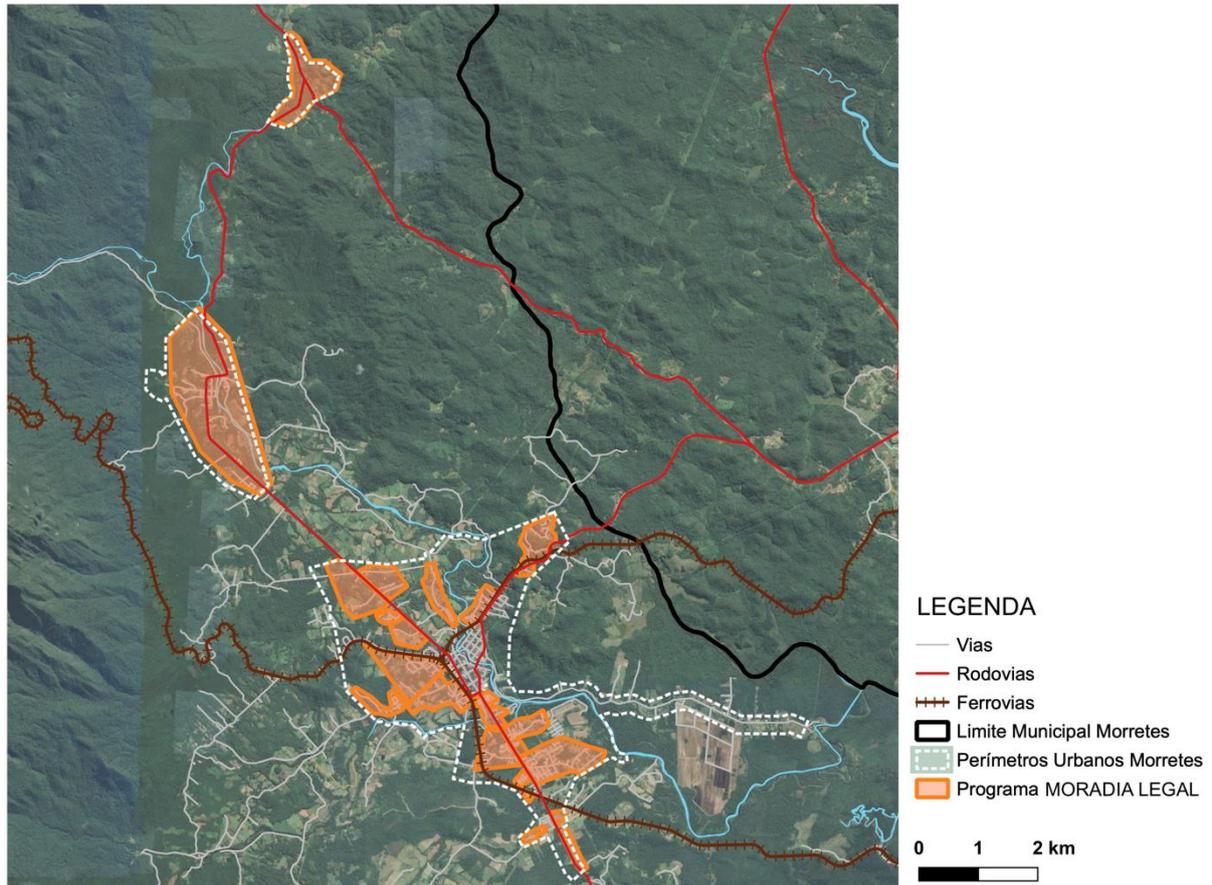
Dentre as principais ações de monitoramento e fiscalização ambiental do IAT, no que se refere à Gestão Territorial, está o processo de reconhecimento do direito de propriedade de 188,45 hectares, que beneficiará 120 pequenos agricultores de propriedades rurais em Morretes. A documentação será encaminhada à Defensoria Pública do Paraná, que ajuizará a ação e todo o processo é gratuito, sem qualquer custo aos cidadãos (PARANÁ, 2020).

7.5.2. Regularização Fundiária na Área Urbana

Está sendo implantado no Paraná o Programa Moradia Legal, elaborado pela Cohapar e instituído pelo Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR), o qual visa difundir e acelerar as ações de Regularização Fundiária no estado, garantindo inclusão social e segurança jurídica às camadas mais carentes da população. A aplicação do programa inicia-se através da indicação por parte dos municípios de quais áreas almejam regularizar, desde que não haja restrições ambientais ou a necessidade de realocação de famílias. Outra exigência do Moradia Legal é a existência ou criação de uma associação de moradores que possa representar os cidadãos nesse processo. Então a Cohapar realiza um processo licitatório, a fim de contratar empresas especializadas no serviço. Para esse pagamento, está prevista a utilização de recursos provenientes do Fundo Estadual de Combate à Pobreza, instituído pela Lei Estadual 18.573/2015. Como contrapartida à emissão dos títulos de propriedade, as famílias devem realizar um pagamento de 20 parcelas mensais de R\$ 80, quantia revertida pela Companhia a outros programas habitacionais do estado.

A Prefeitura de Morretes deu início a aplicação do Programa Moradia Legal no ano de 2021, através de uma parceria entre TJPR, Ministério Público e Município (PMM, 2022). Foram demarcadas 21 poligonais com intenção de regularização, todas inseridas nos perímetros urbanos da Sede, Porto de Cima e São João da Graciosa, totalizando 846,7 hectares, como indicado na imagem a seguir.

Figura 93 – Poligonais do Programa Moradia Legal em Morretes.



Fonte: Programa Moradia Legal (2021).

8. BENS SOCIOAMBIENTAIS: CULTURA E NATUREZA

8.1. BENS SOCIOCULTURAIS

Morretes é parte essencial da história sociopolítica moderna do Estado. Porém, muito antes desses fatos que determinam a história contemporânea, o território era ocupado por diferentes povos indígenas da família Tupi-guarani, em especial os Carijós (GIMENES-MINASSE, 2013). Já o povoamento pelos portugueses se estruturou na busca pelo ouro na Serra Negra, por volta de 1640. A partir da miscigenação diferentes aspectos culturais se integram e formam, entre indígenas e estrangeiros, uma nova estrutura de hábitos, de tecnologia sociais, do modo de ser e de fazer.

A história do processo de formação e ocupação ao longo desses 400 anos não é o foco dessa análise, mas sim a compreensão da mescla cultural enquanto fator relevante no desenvolvimento sobre os aspectos que compõem a cultura de Morretes, em seu processo contínuo de construção social. Neste contexto serão apresentados a seguir os bens socioculturais que são constantemente associados a Morretes: (i) a cultura representada pelo patrimônio material, por seus caminhos históricos e o conjunto de edificações históricas; (ii) a cultura alimentar com o Barreado, a Cachaça, a Farinha e o Rural; e (iii) a cultura da relação sociedade e natureza.

8.1.1. Serra do Mar

Primeiramente, quando se trata de patrimônio cultural no Litoral, é primordial a menção à Serra do Mar, uma parte fundamental do território e da identidade paranaense. Esta cadeia de montanhas se ergue ao longo da costa brasileira, desde o Espírito Santo até o sul de Santa Catarina, estendendo-se por uma área de 386 mil hectares. Além da sua importância ambiental, foi reconhecida pela Unesco como Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e foi tombada pelo Governo Estadual em 1986, conforme a Lei nº 1.211/1953, que dispõe sobre o patrimônio histórico, artístico e natural do Estado do Paraná e prevê a proteção de áreas naturais. Em território paranaense, abrange, além de Morretes, os municípios de Antonina, Campina Grande do Sul, Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Paranaguá, Piraquara, Quatro Barras, São José dos Pinhais e Tijucas do Sul (Patrimônio Cultural Paraná, 2022).

Figura 94 – Serra do Mar vista a partir de Morretes.



Fonte: PDS Litoral (2019). Autora da Foto: Leiza Bueno.

8.1.2. Centro Histórico e Bens Tombados

O Centro Histórico de Morretes, localizado às margens do Rio Nhundiaquara, é uma das paisagens mais emblemáticas do período colonial no Litoral do Paraná. Atualmente, o espaço se configura como um ambiente urbano de uma cidade de pequeno porte em que se concentram os estabelecimentos de comércio e serviços, bem como a administração municipal. O conjunto é composto por construções históricas para além do período colonial, dos séculos XVIII ao XX. Esse processo resultou em nos estilos arquitetônicos luso-brasileiro, neocolonial, *art déco*, modernista e eclético (CPC/SECC, 2021). Estes casarios, igrejas históricas e praças bucólicas têm como pano de fundo a Serra do Mar. O setor histórico de Morretes é menor que os setores históricos dos municípios vizinhos Antonina e Paranaguá, tanto em termos de extensão quanto de quantidade de edificações remanescentes da arquitetura colonial. De todo modo, tal característica não o torna menos representante do período histórico de colonização do Litoral do Paraná.

As imagens a seguir retratam um comparativo entre momentos pretéritos e atuais na Sede de Morretes, revelando as transformações da paisagem urbana no tempo.

Figura 95 – Igreja Matriz Nossa Senhora do Porto e vista do Rio Nhundiaquara.



Fonte: Google (2022).

Morretes possui **quatro edificações tombadas pelo Governo Estadual** e inseridas no Livro Tombo II, no qual são inscritos os bens de interesse histórico e obras de arte históricas. São elas: Casa Rocha Pombo (inscrição em 1973), Igreja de São Benedito (inscrição em 1985), Igreja de São Sebastião de Porto de Cima Sebastião (inscrição em 1963) e Residência em Alvenaria – atual Pousada Dona Siroba, também em Porto de Cima (inscrição em 1990).

Além disso, foi identificado que o conjunto arquitetônico da Escola Municipal Miguel Schleder foi declarado Patrimônio Cultural do Município pelo Decreto nº 10/2018, ato que institui a tutela do bem para a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo. Contudo, a ETM afirmou que o município – apesar de ter uma lei específica para o Patrimônio Histórico (Lei Municipal nº 52/2001), na prática, não realiza os ritos específicos para o tombamento e sequer tem um livro tombo ou um Conselho Municipal de Patrimônio.

Figura 96 – Algumas das edificações históricas de Morretes: Casa Rocha Pombo, Igreja de São Benedito, Igreja de São Sebastião do Porto de Cima, Pousada Dona Siroba e Escola Municipal Miguel Schleder.

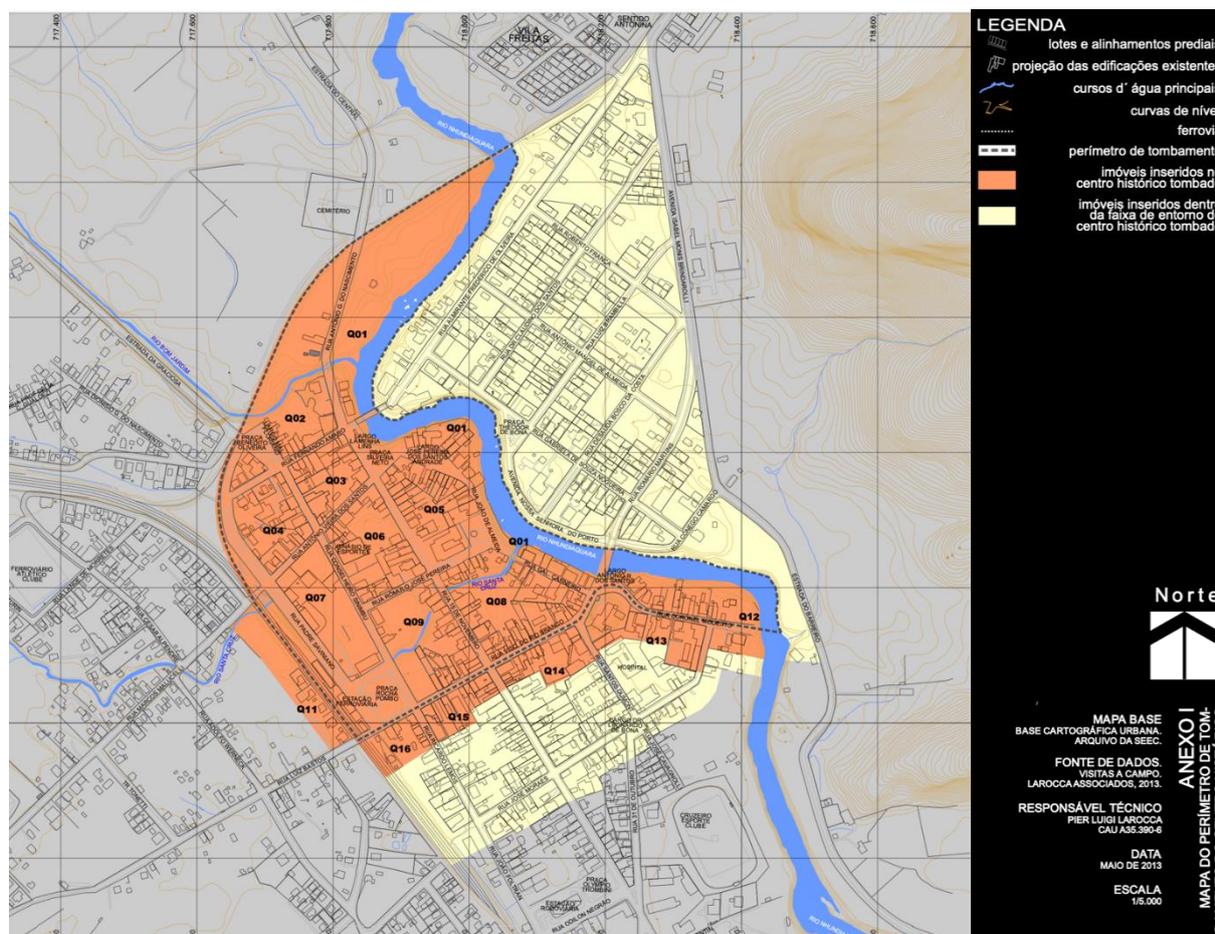


Fonte: Google (2022).

As edificações acima citadas inserem-se no núcleo urbano mais antigo da cidade, o qual foi recentemente tombado como **Conjunto Histórico, Urbanístico e Paisagístico de Morretes** pela Coordenação do Patrimônio Cultural do Paraná (CPC/SECC). Seu Centro Histórico possui, desde 1997 (processo 04/1997), o registro do processo de tombamento, sendo que sua aprovação e publicação em Diário Oficial ocorreu em abril de 2022. Resta, até o momento da conclusão deste relatório, a formalização através da publicação no Livro Tombo específico.

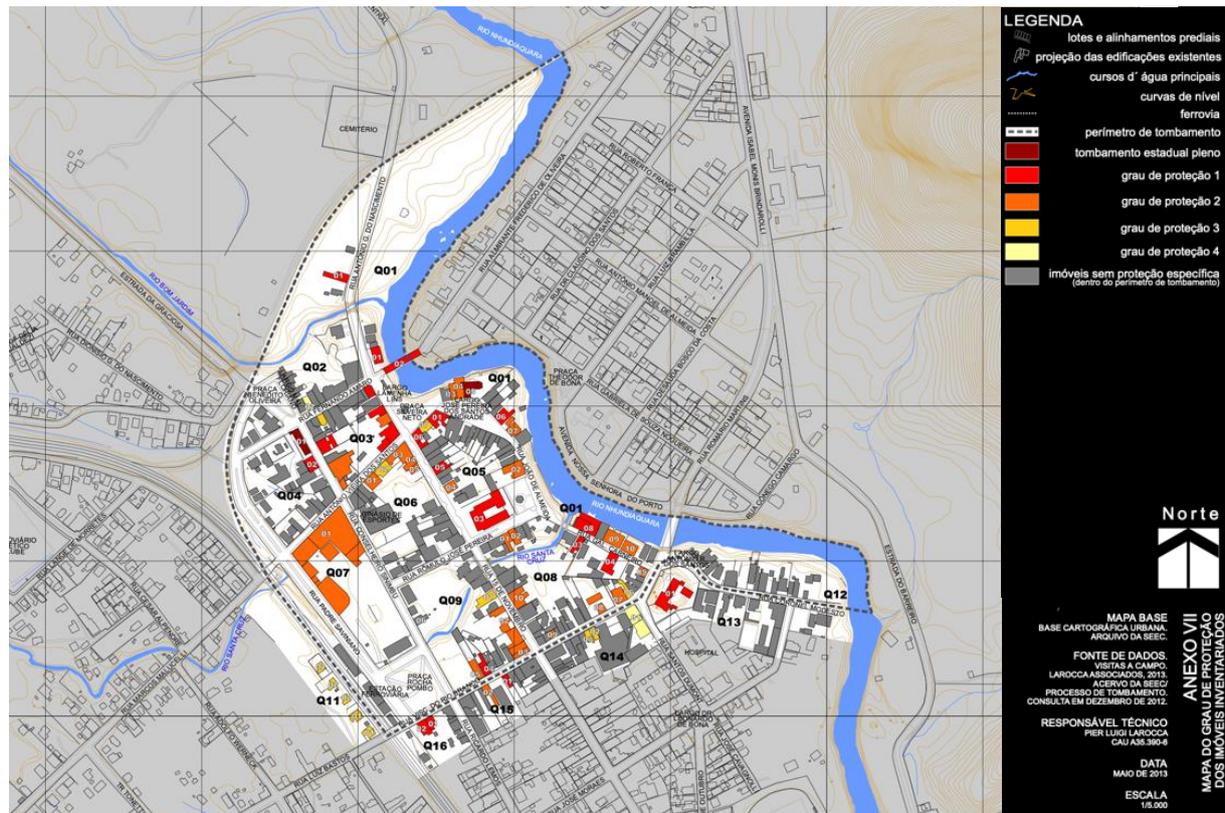
As figuras a seguir ilustram a região do conjunto tombado de Morretes, o grau de proteção dos imóveis inseridos neste perímetro e algumas propostas para requalificação urbana e paisagística do sítio histórico.

Figura 97 – Mapa do Centro Histórico de Morretes – Perímetro de Tombamento.



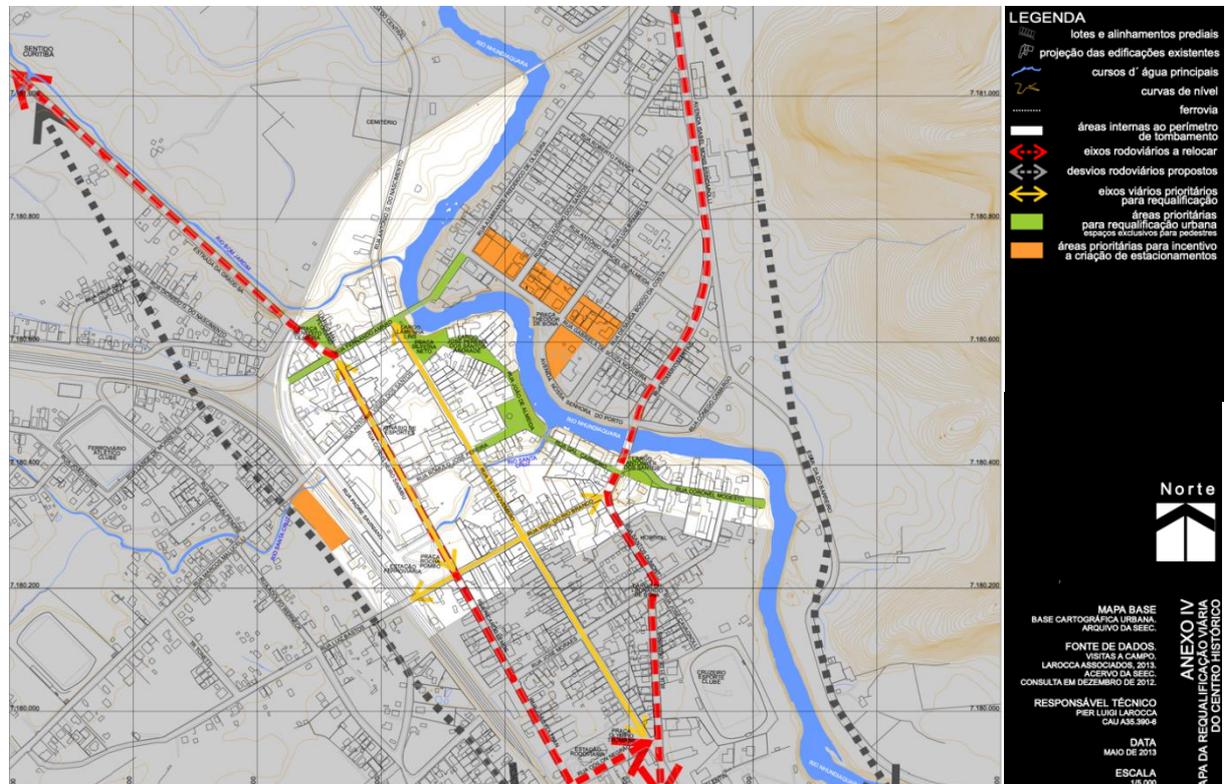
Fonte: CPC-SECC (2021).

Figura 98 – Mapa do Centro Histórico de Morretes – Grau de Proteção dos Imóveis Inventariados.



Fonte: CPC/SECC (2021).

Figura 99 – Mapa do Centro Histórico de Morretes – Proposta de Requalificação Viária.



Fonte: CPC/SECC (2021).

8.1.3. Análise do Zoneamento Vigente x Tombamento do Centro Histórico

Este processo envolveu a elaboração de uma Normativa, elaborada pela própria CPC, em conjunto com o Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (CEPHA), a qual especifica parâmetros e padrões para quaisquer intervenções estéticas, urbanísticas e de infraestrutura que impactem de alguma forma nas edificações ou na paisagem do perímetro tombado e da faixa de entorno, além de disciplinar a instalação de equipamentos, mobiliário urbano e infraestruturas em geral.

As normas de uso e ocupação do conjunto histórico, urbanístico e paisagístico de Morretes foram recentemente aprovadas pela Resolução nº 54/2022 – SECC e se baseiam no relatório “Subsídios Técnicos para o Processo de Tombamento do Centro Histórico de Morretes” elaborado em 2012/2013, que apresenta estudos e orientações para a salvaguarda do centro histórico do município. Integra esse relatório uma minuta de projeto de lei que propõe parâmetros de uso e ocupação do solo para as áreas referentes ao (i) perímetro de tombamento e (ii) perímetro de entorno do centro histórico tombado, conforme o **Erro! Fonte de referência não encontrada.** e Quadro 5 apresentados a seguir.

Quadro 8 – Parâmetros de uso e ocupação do solo dos perímetros de tombamento e de entorno do centro histórico de Morretes.

ZONAS	USO PERMITIDO	USO PERMISSÍVEL (sob consulta)	USO TOLERADO	USO PROIBIDO
PERÍMETRO DE TOMBAMENTO	Habitação Unifamiliar Habitação Coletiva Habitação de Uso institucional Habitação Transitória Habitação Unifamiliar em Série Comunitário1 Comercial e Serviços Vicinais Comercial e Serviços de Bairro	Comercial e Serviços Setorial Comunitário 2 – lazer e cultura Comunitário2 – culto religioso Comunitário 2 - ensino Comunitário 2 - saúde Indústrias Tipo 1	Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.	Todos os demais
ZCH II – ZONA DO CENTRO HISTÓRICO II	Habitação Unifamiliar Habitação Coletiva Habitação de Uso Institucional Habitação Transitória Habitação Unifamiliar em Série Comunitário 1 Comercial e Serviços Vicinais Comercial e Serviços de Bairro	Comercial e Serviços Setorial Comunitário 2 – lazer e cultura Comunitário2 – culto religioso Comunitário 2 - ensino Comunitário 2 - saúde Indústrias Tipo 1	Usos existentes com habite-se e alvará de funcionamento atualizado.	Todos os demais.

ZONAS	Taxa de ocupação máx. (%)	Coef. de aprov. máx. (%)	Altura máx. (nº pavtos)	Área mínima (m ²)	Testada mínima (m)	Recuo frontal (m)	Afastamentos	Taxa de permeabilidade (%)
PERÍMETRO TOMBADO	60	1	2 (*1)	125,0	5	0,00	1,5 (*2)	20
PERÍMETRO DE ENTORNO (*3) (*4) (*5)	60	1	2 (*1)	360,0	12	0,00	1,5 (*2)	20

OBSERVAÇÕES:

(*1) Altura máxima de 7,00 metros na fachada e 10,00 na cumeeira do edifício, contados a partir do nível da rua.

(*2) Será permitida a construção nas divisas laterais, desde que sem aberturas, respeitando-se o disposto no Código Civil (*3) Áreas destinadas para estacionamentos e garagens não são computados no coeficiente de aproveitamento.

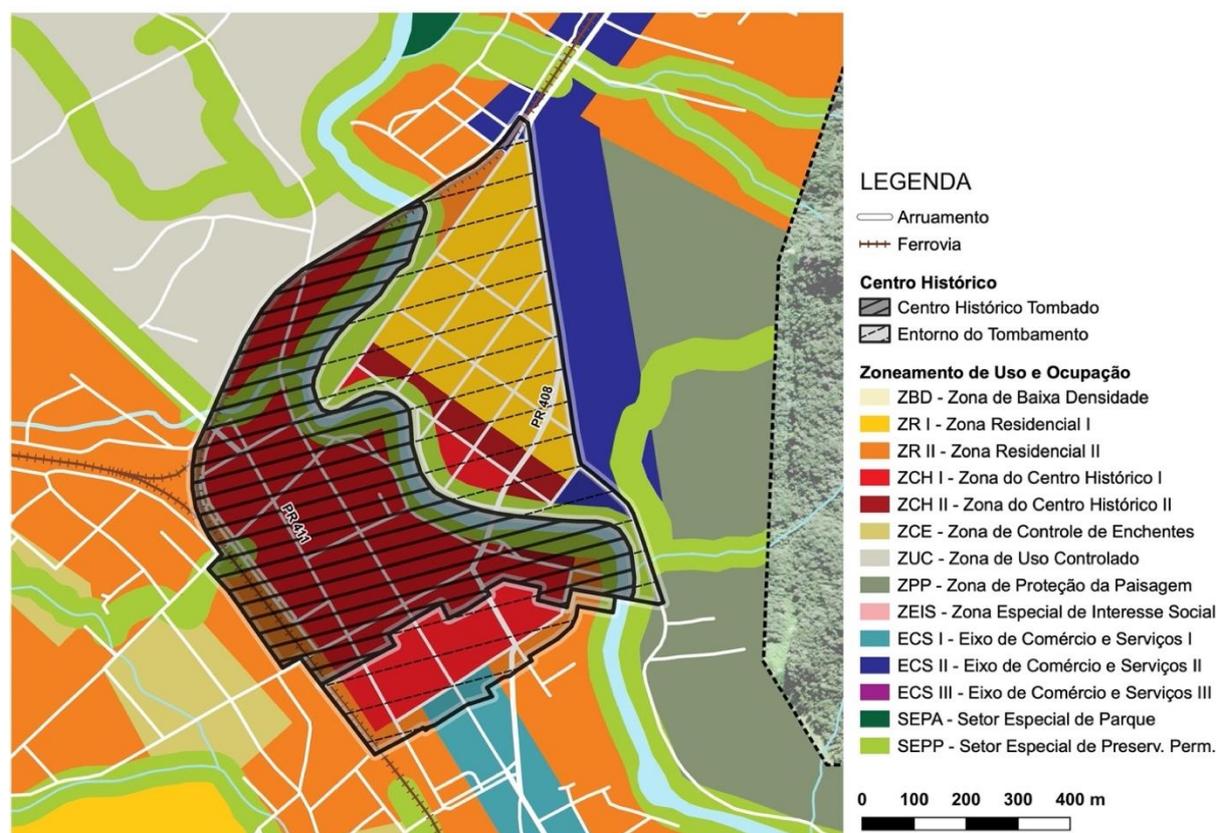
(*4) A testada mínima de lotes de esquina será sempre acrescida de 5,00 m para subdivisão de lotes novos.

(*5) Para a regularização da área consolidada fica permitida a subdivisão nas construções germinadas já existentes com frente mínima de 05 (cinco) metros e área mínima de terreno com 125 metros quadrados, conforme estabelecido pela Lei Federal 6766/1979.

Fonte: CPC/SECC (2021).

Após expor os parâmetros elaborados pelos órgãos estaduais de patrimônio cultural, é importante trazer à luz uma questão. Como já apresentado no capítulo 4.2.2. Zoneamento da Sede Municipal, a atual legislação de Uso e Ocupação do Solo delimita duas zonas relativas ao Centro Histórico da cidade, a **ZCH1** e a **ZCH2**. Estas se mostram correspondentes aos polígonos do **Centro Histórico Tombado** e do **Entorno do Tombamento**, respectivamente, citando inclusive em suas tabelas de parâmetros urbanísticos que estes devem “seguir legislação específica”. Entretanto, ao sobrepor os polígonos do tombamento com o Zoneamento de UOC vigente, percebe-se que os limites não são coincidentes. Ou seja, **as áreas tombadas (mais restritivas) abrangem outras zonas além das do Centro Histórico**. Dentre elas, destacam-se a ZR2 englobada pelo polígono de tombamento, e as ZR1, ZR2, ECS1 e ECS2 pelo seu entorno. O mapa a seguir explicita a questão:

Figura 100 – Perímetros de Tombamento sobrepostos ao Zoneamento de UOC Municipal



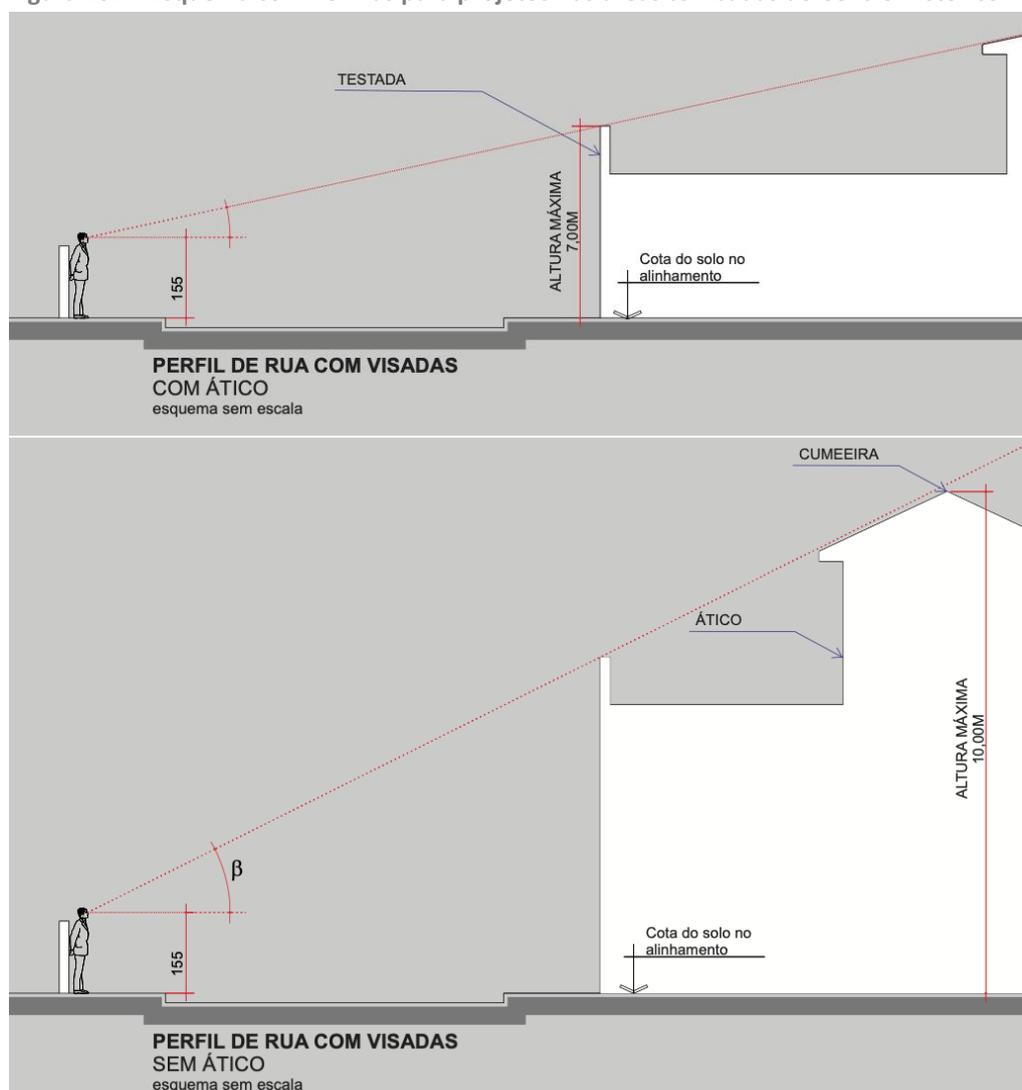
Fonte: Os autores.

Já em relação às alturas máximas determinadas para a proteção da paisagem da Serra do Mar, o relatório “Subsídios Técnicos para o Processo de Tombamento do Centro Histórico de Morretes” indica:

Art. 23 – Ficam adotados no Perímetro Tombado e no Perímetro de Entorno os Parâmetros de Ocupação do Solo apresentados na tabela constantes do Anexo III da presente Normativa, e, adicionalmente, constituindo a proteção especial às visadas paisagísticas, principalmente, partindo de Morretes em direção a Serra do Mar, as seguintes exigências: a) altura máxima da fachada: 7,00 m (sete metros), contados a partir do nível do solo no alinhamento da rua; b) altura máxima da cumeeira: 10,00 m (dez metros), contados a partir do nível do solo no alinhamento da rua; c) altura máxima de chaminés ou torres de pequenas dimensões, desde que com área em planta inferior a 4,00 m² (quatro metros quadrados) até a altura de 12,00 m (doze metros), contados a partir do nível do terreno no alinhamento da rua, no ponto médio da testada.

Ainda, a Normativa ilustra estes parâmetros através dos seguintes esquemas:

Figura 101 – Esquema com normas para projetos nas áreas tombadas do Centro Histórico



Fonte: CPC/SECC (2021).

8.1.4. O Barreado, a Farinha, a Cachaça e o Rural

Como retrata Maria Henriqueta, autora do livro “Cozinhando a Tradição: festa, cultura, história e turismo no litoral Paranaense”, o **Barreado**, sua origem e sua receita, é apresentado por diferentes versões ao longo da história por diferentes registros orais e pesquisadores da cultura alimentar e da historiografia da alimentação. Entre as questões relevantes que a autora reflete é sobre a falsa tentativa de definir qual município do litoral do Paraná detém sua origem, ou ainda, qual é a receita considerada a “original” (GIMENES-MINASSE, 2013).

Considerando a colonização local, uma das influências mais citadas é a açoriana, relativa à tecnologia de cozimento que utilizava a “panela de barro e o cozimento exaustivo” (GIMENES-MINASSE, 2013, p. 85). Porém há outros estudiosos que trazem referências sobre outras influências dos colonizadores europeus. Não cabe ao processo de revisão do Plano Diretor de Morretes se estender nesse tema, apenas reconhece-lo como parte de debates entre historiadores ou entre cozinheiras e cozinheiros do litoral, cujas defesas enfáticas sobre suas convicções podem até ser observadas como uma curiosidade folclórica da região.

“A cozinha de um povo é criada em um processo histórico que articula um conjunto de elementos referenciados na tradição, no sentido de criar algo único – particular, singular e reconhecível. Entendendo a identidade social como um processo relacionado a um objeto coletivo que inclui uma constante reconstrução, e não como algo dado e imutável, essas cozinhas e são sujeitas a constantes transformações, a uma contínua recriação” (MACIEL, 2004, p. 27 apud GIMENES-MINASSE, 2013, p. 193).

O Barreado é, portanto, um elemento sociocultural da região, ou seja, faz parte da identidade do Litoral e é referência em Morretes, sendo este o município que possui o maior número de serviços de alimentação em que é possível saboreá-lo, principalmente no Centro Histórico. A base do prato é carne cozida com toucinho por um longo período. O tempero principal e de fácil identificação de quem aprecia o prato é o cominho, mas outros temperos são usados conforme a tradição do cozinheiro, como louro, cebola, alho e pimenta do reino. A carne habitualmente é de segunda qualidade, tendo em vista o custo e o resultado na textura que esta proporciona ao prato mediante cozimento contínuo e longo.

Figura 102 – Barreado.



Fonte: Fotografia de Marcelo Krelling, propriedade de Farnel Gastronomia Paranaense.

Entre os acompanhamentos principais estão a farinha de mandioca e a banana in natura, que também são produtos integrantes da identidade cultural do Litoral. A **farinha de mandioca**, além de acompanhamento do Barreado, é também utilizada no preparo do pirão de peixe e acompanhamento dos pratos de frutos-do-mar. Produzida principalmente nos municípios do Litoral Norte, tem sua herança histórico-cultural relacionada a diferentes etnias indígenas que habitavam o território brasileiro. Entretanto, cada região tem suas particularidades de produção:

“A farinha artesanal produzida por caiçaras tem uma textura diferenciada da industrializada, comumente encontrada à venda em supermercados de todo o país. Portanto, a granulação já possibilita identificar sua procedência. A farinha artesanal representa não só uma fonte de renda para muitos caiçaras que atuam no/participam do TBC no litoral, como também é a base de um dos principais preparos culinários da cultura alimentar, o pirão” (CABRAL & TEXEIRA JR, 2020).

Até os dias atuais a mandioca “desempenha um importante papel na dieta alimentar dos brasileiros, por seu alto teor energético. O Brasil figura como um dos maiores produtores dessa cultura e também como grande consumidor” (Chisté & Cohen, 2006, p 7). Uma das justificativas da importância da mandioca presente à mesa dos brasileiros está na diversidade de subprodutos e na facilidade do seu cultivo (GIMENES-MINASSE, 2013).

A produção artesanal da farinha possui dez etapas⁷: começando com o plantio, colheita, o momento de lavar, descascar e cortar para então moer, prensar, coar, levar ao forno e, por fim, embalar para a venda. Apesar da adoção de algumas tecnologias na produção, o processo é artesanal, o que confere ao acompanhamento as características que tornam a Farinha de Mandioca do Litoral uma marca, uma identidade reconhecida pelo seu sabor e qualidade. Após a colheita são dois dias de fabricação e um dia de limpeza da Casa de Farinha.

⁷ Informações da reportagem da RPC, programa Caminhos do Campo, em outubro de 2021, quando foram entrevistados o Sr. Afonso de Paula e Dona Lindamira Cardoso, agricultores de Morretes, que apresentaram ao programa o ofício da produção da farinha artesanal e sua transformação ao longo dos anos com a inclusão de novas tecnologias (RPC, 2021a).

“As casas de farinha ou farinheiras artesanais constituem espaços de importância histórica para inúmeras comunidades do litoral do Paraná, favorecendo a produção de alimentos para autoconsumo, e envolvem produções familiares ou comunitárias e, com o turismo, são vistas como espaços culturais. Constatou-se também, via diálogos e visitas às comunidades onde habitam os participantes da Rede Anfitriões do Litoral do Paraná – Turismo de Base Comunitária, que muitas das casas de farinha estão inativas ou não possuem mais a mesma importância para a dinâmica do território” (CABRAL & TEXEIRA JR, 2020).

As casas de farinhas ou farinheiras artesanais são historicamente lugares de encontro, no passado para o mutirão da produção e hoje por despertarem a curiosidades de visitantes que nunca tiveram o contato com a atividade.

Figura 103 – Fábrica Artesanal de Farinha de Mandioca, na América de Cima, Morretes.



Fonte: Google Maps, publicação de Willian Delay (Local Guide no Google).

Em Morretes, e no litoral do paraná, a **Mandioca** está muito além da produ o da farinha. A raiz possui outros subprodutos usados na subsistência das famílias e resultados de outras formas de beneficiamento que se tornam produtos comercializados em Morretes como a fécula de mandioca e a mandioca chips. Além disso,   consumida de cozida ou frita nos serviços de alimenta o da cidade. “S  em Morretes são 250 hectares destinados ao cultivo de pelo menos 15 variedades da raiz, com uma produtividade que chega a 20 toneladas por hectare” (RPC, 2021). Sua produ o, na maioria resultado da produ o de agricultores familiares do litoral,   favorecida pelas condi oes naturais da região com clima chuvoso e solo arenoso.

Outro famoso acompanhamento do Barreado   a cachaça de Morretes, além de ser uma combina o de tradi o pois ambos representam a cultura alimentar da região, a cachaça também cumpre a fun o digestiva da gordura do prato a base de carne e toucinho. “  por isso que a pinga vai tão bem. Ela, ao

contrário da água, desmancha a gordura, não tornando um prato indigesto” (CORREIA, 2002, P. 46 apud GIMENES-MINASSE, 2013, p. 170).

“Apesar de o barreado ser prioritariamente o prato mais citado quando tratamos das referências gastronômicas em Morretes, os seus acompanhamentos também se destacam. E é com a escalada da comercialização do barreado como prato típico da cidade que a cachaça foi ganhando cada vez mais vislumbre e importância econômica e turística, passando aos poucos a ganhar o seu destaque individual” (MEIRA, 2013, p. 24).

Foi em 1796, que o segundo engenho de açúcar do Brasil foi implementado em Morretes, chamado como Engenho Central, também conhecido como Engenho dos Malucelli, hoje se encontra em ruínas próximo à área urbana da cidade. **A construção guarda parte importante de história da cachaça de Morretes, cuja importância histórica cultural é de âmbito nacional.** Há registros de exportação da cachaça produzida no território de Morretes datados de 1842, assim como relatos que as altas taxas de impostos sobre a produção resultaram no encerramento de diversos engenhos na região da Estrada do Anhaia, nesse período (JANNUZZI, 2019).

Figura 104 – Engenho Central – Patrimônio da História da Cachaça de Morretes.



Fonte: <https://www.mapadacachaca.com.br/>

A cachaça é reconhecida como bebida nacional, em termos legislativos, em 1997 pelo Decreto nº 2.314/1997, que regulamenta a Lei nº 8.918/1994. O instrumento foi revogado pelo Decreto nº 6.871/2009, mas ambos apresentam o mesmo texto ao se referir aos aspectos da cachaça enquanto bebida nacional:

“Art. 92. Cachaça é a denominação típica e exclusiva da aguardente de cana produzida no Brasil, com graduação alcoólica de trinta e oito a quarenta e oito por cento em volume, a vinte graus Celsius, obtida pela destilação do mosto fermentado de cana-de-açúcar com características sensoriais peculiares, podendo ser adicionada de açúcares até seis gramas por litro, expressos em sacarose” (BRASIL, 2009).

Dada a relevância histórica e cultural da bebida, o SEBRAE-PR depositou no INPI, a solicitação da Identificação Geográfica no programa Produtos “Origem Paraná”, os quais são atribuídos a produtos que possuem características diferenciadas em um determinado território. Corroborando com essa iniciativa da característica local e diferencial de Morretes, e o apoio do SEBRAE aos produtores locais, em 2014 três cachaçarias locais se destacaram no Concurso Mundial de Bruxelas:

“As marcas premiadas foram a Porto Morretes, Casa Poletto e Boa Brasil (...) Somente a cachaça Porto Morretes que é produzida pela Agroecológica Marumbi, de Morretes, levou no total cinco medalhas, entre elas na categoria Grande Medalha de Ouro, prêmio que inclusive já foi recebido pela cachaçaria do litoral paranaense em 2012. A Casa Poletto, recebeu prêmio na Categoria Ouro e a cachaça Boa Brasil na categoria prata, demonstrando a qualidade da bebida que é produzida em Morretes” (JB Litoral, 2014).

Figura 105 – Cachaça Porto de Morretes, Região da América - Morretes, PR



Fonte: Cachaça Porto Morretes, perfil no google maps (2022).

Portanto, a cachaça “Morretiana” é um patrimônio cultural que passou a ser normatizada pela Lei Municipal nº24/2004 que “estabelece o padrão de identidade e as características do processo de elaboração da cachaça de Morretes”. Segundo relatos colhidos na visita de campo, a Estrada do Anhaia era o caminho que se concentravam os antigos e tradicionais alambiques de Morretes. Atualmente a produção dos Alambiques não possui uma referência territorial, nem o volume de instalações relatados nos documentos históricos. Entretanto “a produção da cachaça de alambique configura importante fator para o segmento de micro indústria rural, tendo em vista que a sua crescente participação no mercado, interno e externo, impulsiona a geração de renda, o desenvolvimento regional e estímulo do fluxo turístico rural” (SANNOMIYA, 2020, p. 179).

Ainda que não tenha a mesma proporção de reconhecimento que a farinha de mandioca e a cachaça, o gengibre também pode ser considerado parte da composição da cultura rural de Morretes, pois além da representatividade no volume da produção estadual e, além de ser comercialização *in natura*, a raiz é usada na fabricação de doces, sorvetes e balas (RPC, Caminhos do Campo, 2021b).

8.1.5. A Sociedade e a Natureza

As questões sobre a relação sociedade e natureza geraram ao longo dos últimos 50 anos e, de forma mais ampliada e diversificada após os anos 1990, diversos debates, estudos, projetos com recortes teóricos e perspectivas metodológicas e práticas com fins distintos (MARTINS, 2011; ASCANIO, 2010). Desde então diversas estratégias têm sido experienciadas para que a natureza mantenha suas funções enquanto sistema ecológico na ideia de harmonizar o funcionamento do planeta impactado pelas alterações ecossistêmicas, em especial, pelos sistemas produtivos que tem o uso solo e das águas como função central, como a produção agropecuária de média e grande escala, a atividades mineradoras, o reflorestamento para fins comerciais, por exemplo.

O turismo em áreas naturais preservadas ou em restauração entram como alternativa as atividades tradicionais que impactam a natureza causando o desequilíbrio em escala importante. Outras alternativas estão relacionadas aos instrumentos de Pagamento por Serviços Ambientais, as quais fazem parte de recente legislação que Institui a Política Nacional de Pagamento por Serviços Ambientais – Lei Federal nº 14.119/2021.

Entretanto alguns contextos limitam o reconhecimento e o investimento nas alternativas socioeconômicas vinculadas à conservação da natureza – aspectos importantes para a reflexão: (i) a multiplicidade de interesses que atraem ou não atores mais ou menos ligados à defesa das questões conservacionistas ou à perspectiva desenvolvimentista (SINAY et al., 2018; HOFFEL, 2008; RODRIGUES, 2015); (ii) a falta de (re)conhecimento da população com efeitos da não conservação junto ao processo histórico de delimitação das áreas protegidas em uma política de cima para baixo que desconsiderou o modo de vida e integração da população local com a natureza (MARTINS, 2011); (iii) a precariedade de recursos financeiros, humanos e materiais para a implantação efetiva de unidades de conservação integradas à realidade social, cultural e política do território. Aspectos esses que serão explorados ao longo do texto a partir do reconhecimento do potencial de Morretes de desenvolver ações para a qualificação da dinâmica sociedade e natureza.

Morretes está em um território imerso à Mata Atlântica e apresenta altos níveis de preservação dos recursos naturais com a presença de diversas Unidades de Conservação federais e estaduais, que contribuem para a manutenção deste rico patrimônio natural e cultural, além de iniciativas de proprietários de áreas privadas em ações de conservação para além das determinações do marco legal da região.

Nas visitas de campo a Morretes, uma das percepções constatadas a partir de conversas exploratórias sobre o tema foi a do (re)conhecimento dos ativos ambientais como parte da imagem intrínseca de Morretes, em especial com relação aos rios. *Qual cidade tem um rio que atravessa o centro onde é possível tomar banho?* Foi uma das perguntas feita por uma moradora local. Na primeira Audiência Pública do PDM tal conexão tornou-se ainda mais evidente, sendo mencionada tanto por moradores nascidos na cidade quanto por moradores provenientes de outros locais (conforme resultado sistematizado no Tomo VII – Relatório de Eventos).

Além do reconhecimento de parte importante da população local, o Plano para o Desenvolvimento do Litoral (PDS_Litoral, 2019) aponta para esse potencial quando retrata o interesse da população local e também dos visitantes por atividades de lazer ligadas ao contato com o meio natural, rios e praias, e qualifica a bacia litorânea onde está inserido o município de Morretes: “A bacia litorânea concentra

uma grande diversidade de atividades relacionadas com a beleza cênica e a qualidade da paisagem, rios, praias e baías.” (PDS, Relatório de Contextualização Final – Aspectos Ambientais, 2019. P.129).

Portanto, não é descontextualizada a relação natureza e sociedade como uma referência cultural da população local, ainda que seja importante ampliar essa relação, reconhecê-la como potencial é parte do caminho para valorizar a natureza e a cultura como fatores integrativos do território, os quais são fatores que favorecem não só o turismo como a qualidade de vida local e a manutenção da biodiversidade.

9. TURISMO EM MORRETES

Considerando o turismo como a mobilidade de pessoas para locais fora do seu cotidiano por um período de tempo determinado e razões diversificadas, é relevante para a análise de um destino compreender as questões relacionadas: (i) a **pessoa que viaja**, ou seja, a demanda motivada a sair a atividades não rotineiras e visitar outra localidade; (ii) o **destino turístico**, portanto as ofertas de produtos turísticos que por uma série de combinações desperta o interesse do visitante; e (iii) o **deslocamento** que integra a pessoa turista ao destino anfitrião.

Nesse contexto uma das vantagens competitivas de Morretes é a diversidade de acessos, dois deles são de interesse turístico e fazem parte da experiência – a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá e a Estrada da Graciosa (PR-410). Além destes, a BR-277 possui a funcionalidade de um acesso rápido e seguro de uma rodovia duplicada.

Ao realizar uma busca nas plataformas de pesquisa na *web* com a descrição “**o que fazer em Morretes**” são três os principais resultados, os quais aparecem de forma integrada na sugestão de realizar um “**roteiro de 1 dia em Morretes**”: (i) experimente o famoso barreado; (ii) vá de trem e admire as belezas da Serra do Mar; e (iii) admire o casario colonial.

Recentemente foi publicado o estudo, elaborado por pesquisadores da UFPR, intitulado “As categorias dos atrativos turísticos de Morretes/PR configuradas a partir das redes de fluxos de visitantes”, que aprofunda o tema da demanda e motivação dos visitantes e realiza uma pesquisa a partir das “relações sociométricas ou a perspectiva de uma rede de fluxos turísticos (...) Desta forma, pretendeu-se compreender quais atrativos são indutores e quais são receptores dos fluxos turísticos” (NERING, NAKATANI, FEGER, 2021, p. 2-3). A partir da metodologia aplicada para o estudo, foram identificados os atrativos que possuem a maior capacidade de atrair e distribuir os fluxos turísticos, assim como os atrativos que possuem maior centralidade na manutenção do interesse do visitante na permanência no destino.

Os resultados da pesquisa demonstram que a **atração e distribuição dos fluxos turísticos de Morretes realizam-se pela gastronomia**, enquanto que os **atrativos de centralidade**, ou seja, relevantes em segunda escala, **são a feira e a beira do Rio Nhundiaquara**, sendo esses os atrativos que caracterizam a **motivação central dos fluxos turísticos de Morretes**. Na sequência o estudo identifica como atrativos de corredor a Igreja Nossa Senhora do Porto, o Centro Histórico e a Estação Ferroviária, que são “locais estratégicos do destino, recebem fluxos regulares de visitantes, porém não são tomados como prioridade no destino, normalmente sendo visitados após algum dos anteriores” (NERING, NAKATANI, FEGER, 2021, p. 16).

Porque essas informações são importantes? Na “reunião técnica do turismo⁸” os participantes levantaram a necessidade de diversificação do posicionamento de mercado de Morretes, ou seja, de aumentar a motivação para os recursos e atrativos naturais, pois esses atualmente se posicionam mais como um cenário, uma paisagem, do que como elementos de motivação central. Entender os atrativos

⁸ Reunião realizada dia 14/03/2022, em Morretes, na Casa Rocha Pombo. A “reunião técnica do turismo” será citada ao longo da análise sobre o tema. Foram no total 12 participantes: 4 representantes dos receptivos locais e regionais, 3 do setor de hospedagem, hoteleiro, 1 associação de moradores da área rural, 2 gestores públicos, o 1 do Conselho Municipal de Turismo e 1 moderadora especialista em turismo da Funpar.

motivadores de fluxo permite atuar na integração destes com estratégias de promoção e comercialização para a distribuição de fluxo turístico, portanto se torna uma ferramenta de essencial a realização e o estudo de pesquisas que analisam o perfil da demanda, seus interesses e motivações para o fortalecimento e o reposicionamento do destino.

Ainda em relação ao contexto de visitação de Morretes, outra fonte de análise foi a plataforma de viagem *TripAdvisor*, a qual classificou os melhores atrativos do destino. Como já mencionado no TOMO III – Aspectos Socioeconômicos, as plataformas online podem ser um auxílio para a gestão do turismo a partir da compreensão das preferências dos visitantes. Como é possível constatar na tabela a seguir, a única atração com pontuação máxima é o Ekôa Park que além de ser um atrativo que combina natureza e cultura possui vivências que fortalecem a formação do visitante em relação a importância e as formas de conservar a natureza, em especial, a Mata Atlântica.

Quadro 9 – Atrativos turísticos.

POSIÇÃO	ATRAÇÃO	DESCRIÇÃO	NOTA MÉDIA	Nº DE AVALIAÇÕES	FOTO DE CAPA DO TRIPADVISOR
1	Estrada de Ferro Morretes-Curitiba	Embarque no trem da Serra do Mar Paranaense, um dos passeios sobre trilhos mais espetaculares do mundo segundo o jornal inglês The Guardian. Descubra a história da Ferrovia Paranaguá-Curitiba, com suas mais de 41 pontes e 13 túneis. <i>Fonte:</i> https://serraverdeexpress.com.br/	4,5	1739	
2	Rio Nhundiaquara	O rio mais conhecido de Morretes serviu como primeira via natural de penetração que ligava o litoral ao planalto. Uma das mais belas e típicas paisagens de Morretes é a do rio cortando a cidade formando um conjunto com as árvores e edificações existentes em suas margens.	4,5	719	
3	Pico Marumbi	Parque Estadual Pico do Marumbi é o que mais impressiona pelo imponente Conjunto Marumbi, que é também o principal ponto de interesse e atração de visitantes, em especial, para a prática do montanhismo.	4,5	158	
4	Ekôa Park	O Ekôa Park é um paraíso ecológico dentro da maior área contínua remanescente de Mata Atlântica, que encanta e inspira por meio de experiências únicas e transformadoras, conectando você com a sua natureza. <i>Fonte:</i> https://www.ekoapark.com.br/	5	39	

POSIÇÃO	ATRAÇÃO	DESCRIÇÃO	NOTA MÉDIA	Nº DE AVALIAÇÕES	FOTO DE CAPA DO TRIPADVISOR
5	Rua das Flores	Rua popularmente chamada de Rua das Flores se localiza as margens do Rio Nhundiaquara com foco no uso para pedestre Largo Dr. José dos Santos Pereira Andrade	4,5	305	
6	Véu de Noiva	Essa é uma das paisagens apreciadas no trajeto do passeio de trem, por ser marcante sua imagem é constantemente referenciada em Morretes, porém sua visitação não é usual dadas as dificuldades de acesso.	4,5	187	
7	Estrada do Central	Assim denominada na plataforma a refere-se a Estrada da Graciosa, a PR-410, sua	4,5	195	
8	Igreja Matriz de Nossa Senhora do Porto	Igreja localizada na região central que chama a atenção dos visitantes por estar localizada na área mais alta do centro e proporcionar uma bela vista do setor histórico e do centro.	4	174	
9	Ponte São João	Essa é uma das paisagens apreciadas no trajeto do passeio de trem, por ser marcante sua imagem é constantemente referenciada em Morretes, porém sua visitação não é usual dadas as dificuldades de acesso.	4,5	103	
10	HISGEOPAR	Parque Temático HISGEOPAR apresenta um resumo da história e geografia do Paraná em miniatura. Com dezenas de bonecos e animais em movimento, mostrando todos os ciclos econômicos com réplicas de: engenhos, moinhos, serrarias, a história do trem, entre outros. Fonte: www.facebook.com/hisgeopar/	4	23	
11	Ponte Velha		4	378	

Fonte: TripAdvisor (2022).

9.1. ATRATIVOS E RECURSOS CULTURAIS E RURAIS

Para além das questões de desenvolvimento socioeconômico, o turismo pode ser uma política que contribui com a preservação dos bens de interesse cultural por meio da sua valorização, uso e contemplação. Em contraponto, o turismo pode causar problemas caso ocorra uso inadequado ou massivo, assim como a estandardização de manifestações culturais. Sendo assim, é importante o planejamento da integração das políticas de cultura e turismo, de modo que haja, por um lado o reconhecimento dos elementos que fazem parte da identidade e da memória de Morretes pela população local, e por outro lado que o uso turístico seja uma forma de transmitir aos visitantes, de forma material e educativa, o que compõe a dinâmica cultural de Morretes enquanto destino turístico, sua história e contemporaneidade.

Os bens culturais de interesse turísticos são aqueles que estão estruturados para visitação ou contemplação, são de natureza material e imaterial, como, por exemplo: a arquitetura, os núcleos urbanos, as paisagens, o artesanato, a gastronomia, o folclore, as artes plásticas e esculturas, as apresentações artísticas e a produção da agroindústria familiar.

9.1.1. O Centro Histórico e as Atividades Turísticas

Entre os atrativos mais emblemáticos de Morretes está a oferta gastronômica do **Barreado**, ofertado em estabelecimento comercial pela primeira vez em Morretes em meados da década de 1940, no Hotel Nhundiaquara e posteriormente no Restaurante Madalozo, ambos em funcionamento.

“A passagem do Barreado das casas para as ruas provocou, ao longo dos tempos, a incorporação de uma série de inovações, motivadas pela escala comercial, pela necessidade de garantir as condições higiênico-sanitárias, bem como de facilitar a produção em larga escala da iguaria. As inovações foram de suma importância pois, embora o Barreado mantenha seu “uso privado” em Antonina, Morretes e Paranaguá, foi no âmbito comercial que ganhou notoriedade e se tornou um atrativo turístico e, por consequência, um fator de desenvolvimento” (GIMENES, 2009).

Há uma **diversidade de restaurantes que servem o Barreado**, e o prato é apresentado nas diversas peças promocionais do destino Morretes. Entre os restaurantes alguns tem o diferencial de estar localizados à margem do Rio Nhundiaquara, outros instalados em edificações históricas. Além do destaque para a ambientação dos estabelecimentos, a qualidade do prato é um ponto comentado nas redes, entre os pontos negativos estão o atendimento e a espera, **fator que se agrava em dias de intenso fluxo concentrado de pessoas aos sábados e domingos**. Outros impactos sentido por turistas e moradores, nos momentos de pico, são problemas de circulação viária e de estacionamento, principalmente no setor histórico relativo ao quadrante entre as Rodovias Deputado Miguel Bufara e a Rodovia Mário Marcondes Lobo.

O entorno da praça Silveira Neto e do Largo Lamenha, Rua Antônio Vieira dos Santos e Rua General Carneiro são circuitos que apresentam a maior concentração de imóveis de maior grau de proteção pelo recente tombamento **Conjunto Histórico, Urbanístico e Paisagístico de Morretes**, conforme já apresentado. Esses pontos e trajetos, agregando a Rua João de Almeida, se configura como um percurso de relevante valor paisagístico e concentração de empreendimentos de interesse turístico, além de ser uma área de maior circulação de pedestre.

Entre os locais mais citados pelos blogs de viagens e plataformas de turismo localizados no centro histórico de Morretes é possível destacar:

- **Igreja Matriz de Nossa Senhora do Porto:** além de ser uma edificação com grau de proteção 1, dentro do perímetro de tombamento do Centro Histórico, é representativa da cultura local, uma vez que Nossa Senhora do Porto é a padroeira de Morretes. A sua localização é exaltada pela vista panorâmica já que se encontra no ponto mais alto do setor histórico, indicado como local de contemplação e registros fotográficos. Nas avaliações os visitantes, falam da simplicidade da edificação e seu bom estado de conservação.
- **Casario Colonial:** Não é comum citarem alguma edificação específica, o foco das indicações está na contemplação do conjunto histórico, no caminhar pelas ruas estreitas, no observar a cidade às margens do rio. A Casa Rocha Pombo, apesar de ser um equipamento cultural aberto à visitação e ser um imóvel tombado, não é referenciado nas principais plataformas. A maneira como o visitante apresenta a visitação dos edifícios históricos é informando que a visitação é garantida pela entrada em estabelecimentos comerciais como restaurantes, sorveterias, lojas de artesanato e comércio em geral.
- **Trem e a Estação Ferroviária:** O passeio de trem é notório nas redes online, sendo recorrentemente citado como “um dos passeios de trem mais bonitos do mundo”. Além da paisagem do trajeto ser referenciada, a Estrada de Ferro é citada como um espetáculo da engenharia e da arquitetura para a época em que foi construída. A **Estação Ferroviária**, é classificada como bem localizada, em frente à Praça Rocha Pombo, permitindo aos visitantes usufruir da atmosfera de Morretes já no desembarque. Nas proximidades há a **Estação das Artes**, equipamento público que agrega artesãos, com potencial de qualificação para atrair visitantes interessados em cultura.

Figura 106 – Centro Histórico de Morretes.



Fonte: <https://www.melevaviajar.com.br/o-que-fazer-em-morretes-parana/>

É na região que se encontram os equipamentos culturais do município que, em essência, tem o papel de valorizar, fomentar, compartilhar e expor diversas formas de manifestações culturais. Em Morretes há quatro estruturas relacionadas a cultura:

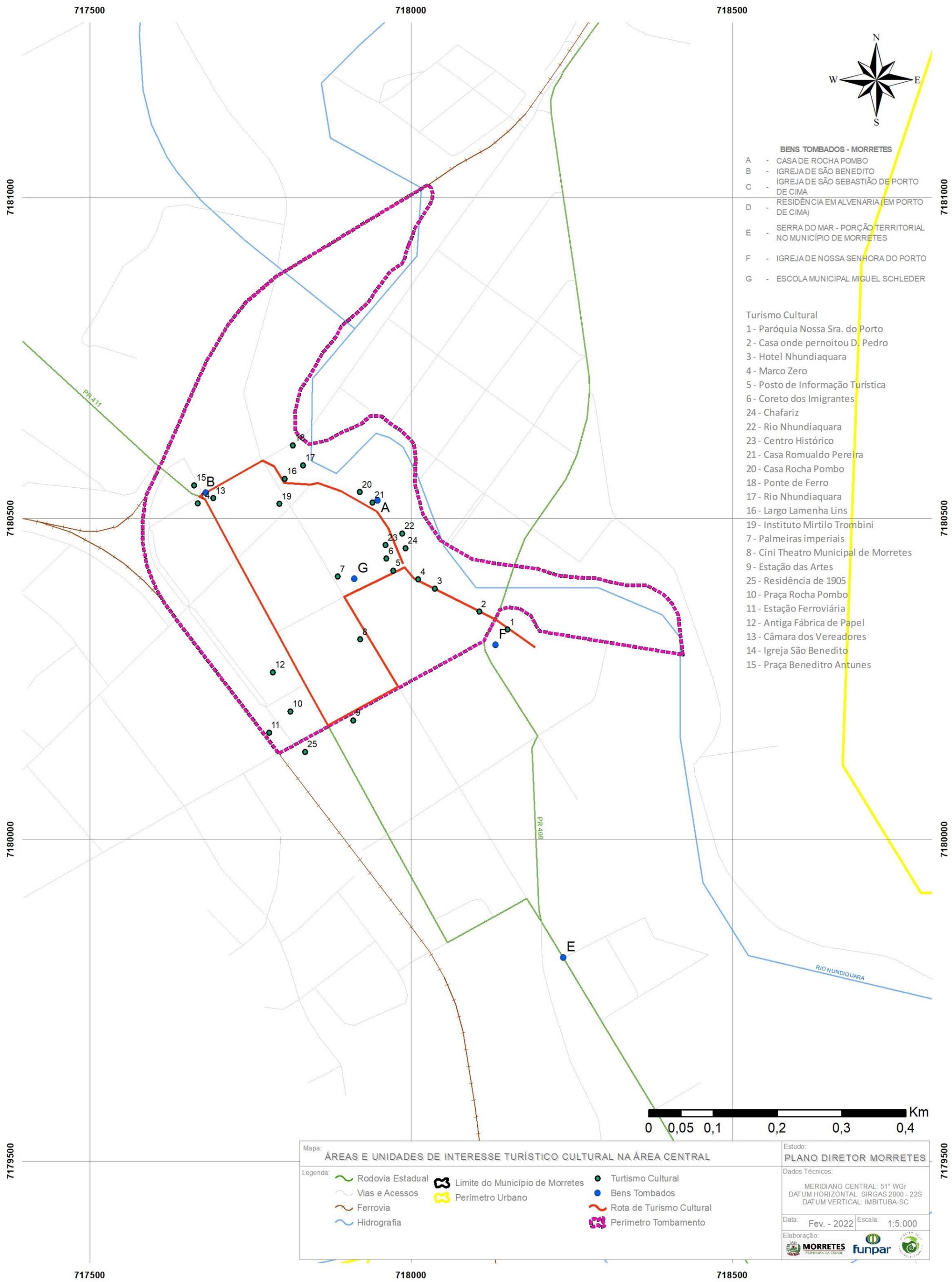
- **Casa Rocha Pombo:** tem esse nome em homenagem ao historiador, escritor, jornalista e professor José Francisco da Rocha Pombo. Rocha Pombo, nasceu em Morretes em 1987, na casa que leva seu nome. A edificação “é moradia simples, de um pavimento, construída em alvenaria mista (pedra e tijolos) em meio a área ajardinada cercada por muro com gradil de ferro, com duas frentes, uma para o largo e outra para o Rio Nhundiaquara” (PATRIMONIO CULTURAL PARANÁ, 2022). Atualmente a casa é de propriedade da Prefeitura Municipal, funcionando como sede da administração pública, além de possuir duas salas de exposição, os jardins e a maquete da serra do mar como áreas abertas a visitação. A área de visitação não funciona nos finais de semana e feriado por falta de profissionais para atendimento ao público e segurança do patrimônio. Apesar do potencial e da relevância histórica para o

Estado, carece de investimento que favoreça o uso do espaço enquanto equipamento cultural.

- **Teatro Municipal de Morretes:** O prédio atual do Cine Teatro de Morretes foi construído em 1930 pelo o prefeito da cidade, o Sr. Trajano Cordeiro, para substituição do Teatro antigo que fora consumido pelo fogo no mesmo ano. O novo prédio está na principal rua da cidade, e sua arquitetura foi um símbolo de modernidade para a época, pois já incorporava a estética Art Déco. Foi fechado em 1983, e reformado em 2002 pelo projeto Velho Cinema Novo do governo do Estado do Paraná, atualmente encontra-se em fase de estudos para nova reforma. Portanto, apesar do valor histórico e da possibilidade de ser um equipamento de lazer, entretenimento e cultura para a população local e para visitantes, o prédio se encontra fechado para uso público. A sentença de interdição foi expedida em 2017 pelo Ministério Público do Paraná e reforçada pela Vara da Fazenda Pública de Morretes, em 2019. Segundo a Diretoria de Cultura de Morretes já há recursos para o investimento nas necessidades de qualificação do equipamento no que se refere a segurança, conforto, iluminação e estrutura física da edificação. Além de qualificar o teatro a gestão municipal, pela Diretoria de Cultura, está trabalhando na parceria com o Teatro Guaíra de Curitiba/PR, para a orientação sobre as necessidades de equipamentos de som e luz.
- **Biblioteca Pública:** A biblioteca pública de Morretes atualmente instalada na sede principal da prefeitura se encontra fechada pela falta de profissionais para a manutenção e uso do espaço. O prédio histórico da biblioteca, localizado na Rua XV de Novembro, está sem uso e em grau avançado de deterioração. Segundo a Diretoria de Cultura do município o edifício histórico vai passar por uma reforma básica para reduzir os impactos estruturais da falta de uso para que seja possível captar recursos para seu restauro.
- **Estação das Artes:** Localizada próximo à Estação Ferroviária, o equipamento abriga a associação de artesanato locais fundada em 2011. O equipamento encontra-se subutilizado dada a potencialidade da localização e da estrutura instalada. De acordo com a Diretoria de Cultura o projeto para a qualificação do espaço inclui a instalação de espaços de oficinas e atividades artísticas, bem como o novo chamamento público para a ocupação dos BOX de exposição e comercialização do artesanato local. O objetivo da requalificação prevista para acontecer em 2022 é tornar o espaço mais dinâmico enquanto local de promoção de arte e artesanato com maior inserção e participação da comunidade artística local, atraindo um número maior de visitante locais e turistas.

As áreas de interesse turístico cultural são apresentadas no mapa a seguir.

Figura 107 – MAPA: ÁREAS E UNIDADES DE INTERESSE TURÍSTICO CULTURAL NA ÁREA CENTRAL



- BENS TOMBADOS - MORRETES**
- A - CASA DE ROCHA POMBO
 - B - IGREJA DE SÃO BENEDITO
 - C - IGREJA DE SÃO SEBASTIÃO DE PORTO DE CIMA
 - D - RESIDÊNCIA EM ALVENARIA (EM PORTO DE CIMA)
 - E - SERRA DO MAR - PORÇÃO TERRITORIAL NO MUNICÍPIO DE MORRETES
 - F - IGREJA DE NOSSA SENHORA DO PORTO
 - G - ESCOLA MUNICIPAL MIGUEL SCHLEDER

- Turismo Cultural**
- 1 - Paróquia Nossa Sra. do Porto
 - 2 - Casa onde pernitoou D. Pedro
 - 3 - Hotel Nhundiaquara
 - 4 - Marco Zero
 - 5 - Posto de Informação Turística
 - 6 - Coreto dos Imigrantes
 - 24 - Chafariz
 - 22 - Rio Nhundiaquara
 - 23 - Centro Histórico
 - 21 - Casa Romualdo Pereira
 - 20 - Casa Rocha Pombo
 - 18 - Ponte de Ferro
 - 17 - Rio Nhundiaquara
 - 16 - Largo Lamenha Lins
 - 19 - Instituto Mirtilo Trombini
 - 7 - Palmeiras imperiais
 - 8 - Cini Theatro Municipal de Morretes
 - 9 - Estação das Artes
 - 25 - Residência de 1905
 - 10 - Praça Rocha Pombo
 - 11 - Estação Ferroviária
 - 12 - Antiga Fábrica de Papel
 - 13 - Câmara dos Vereadores
 - 14 - Igreja São Benedito
 - 15 - Praça Benedito Antunes

<p>Mapa: ÁREAS E UNIDADES DE INTERESSE TURÍSTICO CULTURAL NA ÁREA CENTRAL</p>		<p>Estudo: PLANO DIRETOR MORRETES</p>	
<p>Dados Técnicos:</p> <p>MERIDIANO CENTRAL: 51° WGR DATUM HORIZONTAL: SIRGAS 2000 - 22S DATUM VERTICAL: IMBITUBA-SC</p>		<p>Data: Fev. - 2022 Escala: 1:5.000</p>	
<p>Elaboração:</p> <p>MORRETES PREFEITURA DA CIDADE</p>		<p>funpar</p>	

- Legenda:**
- Rodovia Estadual
 - Vias e Acessos
 - Ferrovia
 - Hidrografia
 - Limite do Município de Morretes
 - Perímetro Urbano
 - Turismo Cultural
 - Bens Tombados
 - Rota de Turismo Cultural
 - Perímetro Tombamento

9.1.2. Turismo na Área Rural

Na região sudoeste da micro-bacia do Rio Sagrado, Carlos Alberto Cioce Sampaio e Gabriela Zamignan realizam um estudo sobre a experiência do turismo de base comunitária em 2011. Os passeios apresentados estão conectados às vivências do ambiente rural que fazem parte das práticas cotidianas dos anfitriões. Os visitantes têm a possibilidade de experimentar uma diversidade de práticas em diferentes propriedades, tais como: (i) o processo de transformação da mandioca em farinha e em biju; (ii) a fabricação do café desde a colheita até a torra para o consumo; (iii) a produção de licores a partir de uma unidade de destilação de cana-de-açúcar; (iv) os processos da agroindústria de frutas e verduras que transformadas em compotas e conservas, além da bala de banana e o chips de mandioca e banana; (v) a produção agroecológica em hortas que trabalham com adubação orgânica sem o uso de pesticida; (vi) o uso das fibras naturais da banana para a arte e do artesanato; (vii) fabricação de essências fitoterápicas por meio da extração de ervas. Segundo os pesquisadores, além das vivências relacionadas ao ambiente rural e a agroindústria familiar, há programações culturais, contemplativas e de cuidado pessoal:

“A observação de pássaros (birdwatching) é outra atividade, onde primeiramente os visitantes recebem informações sobre as principais características dos pássaros encontrados no local e depois são guiados pela floresta para realizar a observação. A vivência é baseada em estudos de ornitologia, oferecida por uma estudante de biologia, e na sabedoria tradicional de um agricultor local, que oferece serviços de guia comunitário. (...)A roda de viola ao redor da fogueira é outra alternativa para os turistas, a qual é oferecida por músicos regionais e nesta atividade são tocadas músicas tradicionais e as pessoas são motivadas a participarem da cantoria. Esta vivência acontece no espaço de convivencialidade da Hospedaria Montanha Beija-Flor Dourado. Outras vivências são a loga, Reiki, que é uma terapia de origem japonesa baseada na manipulação da energia vital através da imposição das mãos, e Terapias Complementares” (SAMPAIO, ZAMIGNAN, 2012, p. 32-33)

Também é possível entrar em contato com o universo da famosa cachaça de Morretes na visita à sede da cachaçaria “Casa Poletto” que disponibiliza visita ao alambique, comércio do produto e pousada no local. Está localizada na área rural, na Estrada do Anhaia, e é possível fazer a reserva pelas principais plataformas de turismo como o Booking. Em pesquisa realizada em fevereiro de 2022, o valor para casal em julho de 2022 está R\$ 280,00 a diária, com avaliação de 8,2 (muito bom) se destaca nos comentários dos hóspedes a qualidade do atendimento, como: “Equipe muito boa e educada”, “a equipe é sensacional”, “atenção, boa vontade, simplicidade, solicitude”.

Figura 108 – Casa Poletto, Estrada do Anhaia – Morretes, PR.



Fonte: facebook.com/pages/category/Inn/Casa-Poletto-Morretes

Outro atrativo que ilustra a oferta relacionada ao ambiente Rural é a Estação Agroflorestal Marumbi, a qual produz o melado de banana chamado de “Banamel” a venda em vários atrativos turísticos do Município. A proposta é a de realizar vivências, experiências de valorização da Agroecologia. Além da proposta educativa é, também, um espaço de lazer com dias de atividades terapêuticas com os recursos da floresta, por exemplo. Por fim, atividades de formação, de assistência técnica e de fortalecimento e integração das iniciativas junto a AMAE – Associação Morretes Agroflorestal e Ecológica, favorecem o potencial do turismo rural e se integra as iniciativas de conexão entre a produção rural e a valorização da natureza enquanto bem socioambiental.

Na mesma localidade há outros produtores que beneficiam os produtos da terra e que podem ser associados ao desenvolvimento do turismo. Uma das iniciativas, por exemplo, é a “**Conservas Rosana**” localizada na Estrada da Cruz Alta na América de Baixo, citada por várias iniciativas locais pela qualidade dos seus produtos, além de receber visitas agendadas com café rural e venda de produtos locais.

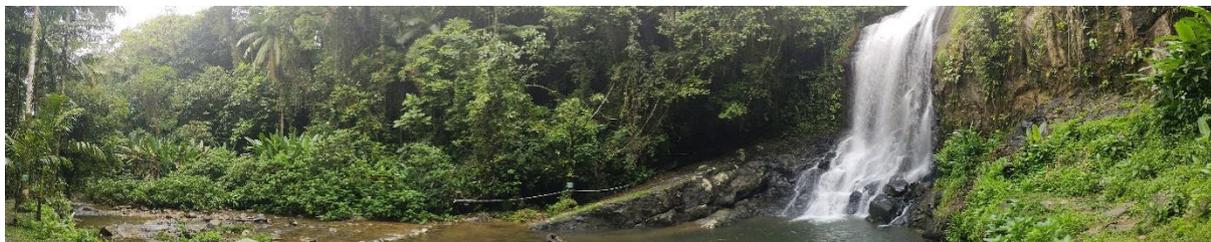
9.2. ATRATIVOS E RECURSOS NATURAIS

O Brasil possui uma grande riqueza quando se trata de espaços naturais, característica também marcante do Litoral do Paraná e de Morretes. A procura por atividades de lazer e turismo em contato com a natureza já apresentava indicadores de crescimento antes da crise sanitária vivida recentemente e se consolida como foco de consumo de uma grande parcela de visitantes nacionais e internacionais, como tendências de crescimento. Este potencial se traduz nos números apresentados pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio, sobre o volume de visitação nas 137 unidades monitoradas pelo órgão em 2019, atingindo a marca de 15 milhões de visitantes, um aumento de 20,4% em relação a 2018.

Morretes, oferece variadas opções de lazer ao ar livre, como trilhas, contemplação da natureza, observação de fauna e flora e um grande número de atrativos turísticos e recursos potenciais. Portanto, para a análise aqui presente será necessário estabelecer um método de organização das

informações, realizando tanto um recorte territorial, quanto um recorte do mercado turístico, bem como do olhar da população no destaque sobre os principais ativos de Morretes que são concretos do ponto de vista da visitação turística.

Figura 109 – Natureza em Morretes, Salto do Sagrado.



Fonte: FUNPAR (2022).

Desta forma, a presente análise dará ênfase: (i) aos ativos ligados aos recursos hídricos, abundantes no território; (ii) na leitura sobre o uso turístico das unidades de conservação presentes no território; e (iii) na análise sobre os produtos turísticos em operação que relacionam turismo e natureza.

Para tanto foram realizadas pesquisas nos principais portais de viagens, bem com a consulta ao inventário municipal e a busca por documentos, reportagens e artigos científicos. Além disso, foram consideradas as informações presentes no portal da “Grande Reserva da Mata Atlântica”, iniciativa local cuja proposta é o trabalho em rede que integra diversos atores públicos e privados (locais, estaduais, nacionais e internacionais), organizações não governamentais, academia, empreendedores e outros, para promover o desenvolvimento da região formada pelo maior remanescente de Floresta Atlântica do Brasil, que conecta os Estados do Paraná, Santa Catarina e São Paulo, levando em consideração sua vocação de conservação da biodiversidade e cultura regional (GRMA, 2021).

Figura 110 – Mapa da Grande Reserva da Mata Atlântica.



Fonte: GRMA (2021).

9.2.1. Rios e Cachoeiras no contexto da Serra do Mar e da Mata Atlântica

Sobre o uso turístico dos recursos hídricos, o município oferece como principais atividades o banho de rio, a visitação a cachoeiras, passeios de caiaque e também o boia-cross. Esse conjunto de experiências atraem diferentes perfis de visitantes, como os excursionistas que consomem atividades no destino, mas não pernoitam no município e também pelos turistas que realizam programas mais estruturados, fazendo uso de outros serviços da cadeia turística como os meios de hospedagem e alimentação. Grande parte desse público tem origem, por questões de proximidade geográfica, na capital Curitiba e também da região metropolitana de Curitiba.

Segundo o Plano de Manejo da Área de Especial Interesse Turístico (AEIT) do Marumbi, UC de uso sustentável presente no município, grande parte desses corpos d'água que são utilizados para fins de lazer e turismo integram a sub-bacia hidrográfica do Rio Nhundiaquara, pertencente à bacia

hidrográfica litorânea. A sub-bacia abrange, por sua vez, o rio de mesmo nome além dos rios Mãe Catira, São João, Ipiranga, Marumbi, Pinto, Sagrado, Saquarema e outros menores que alimentam o sistema da sub-bacia local.

Com o objetivo de obter resultados menos generalistas, serão considerados nesta análise os rios que apresentam maior fluxo de uso relacionado ao lazer e à visitação, a saber: Rio Nhundiaquara, Mãe Catira, São João, Marumbi e Sagrado, muitos deles, inclusive com a presença de cachoeiras, outro atributo considerado nas análises dos ativos hídricos no município. Entre as de maior relevância que serão analisadas, estão: Cachoeira do Jajá, Salto do Sagrado, Salto Bom Jardim, Salto dos Macacos, Salto da Fortuna, Salto Tombo D'Água e o Recanto das Cachoeiras. A seguir, será apresentado um breve descritivo e análise geral da oferta de equipamentos e infraestrutura de cada um desses atrativos.

O **Nhundiaquara** é com certeza o rio mais conhecido de Morretes. Uma das mais belas e típicas paisagens morretenses é a do rio cortando a cidade, formando um conjunto com as árvores e edificações existentes em suas margens. É navegável em aproximadamente 12 Km, e permite a prática de esportes como canoagem, boia-cross e pescarias. Como atrações destacam-se a Ponte Velha sobre o rio no centro da cidade e a localidade de Prainhas, onde o rio se espraia, formando agradável recanto, muito procurado pelos visitantes e moradores locais para o lazer. O local possui infraestrutura para camping, pousadas, restaurantes, lanchonetes e locais para aluguel de boias para a prática do boia-cross. O acesso é feito por Porto de Cima, pela Estrada das Prainhas. É bastante comum o alto fluxo de visitantes neste trecho, ocasionando impactos sociais e ambientais vinculados em especial pelo grande volume de veículos estacionados em locais irregulares, som alto e a falta de controle em relação ao lixo que fica no local.

Figura 111 – Rio Nhundiaquara, registro fotográfico histórico da região central e foto recente da prainha.



Fonte: <http://triaquimalucelli.blogspot.com/>

Rio de águas geladas e transparentes, o **Mãe Catira** atravessa a Estrada da Graciosa, na região ao pé da serra, e logo abaixo se conflui com o Rio São João. Outro ponto de interesse turístico muito frequentado pelos visitantes é a Ponte de Ferro, na própria Estrada da Graciosa, que proporciona registros da paisagem típica da Serra do Mar. O acesso pode ser feito pelo Recanto Mãe Catira, na Estrada da Graciosa.

Outro importante corpo d'água do município é o **Rio São João**, que acompanha a Estrada da Graciosa desde a vila de mesmo nome por onde passa a faixa rodoviária. Privilegiado pela natureza, é muito

apreciado por pescadores e banhistas. A Vila do São João apresenta estabelecimentos de atendimento ao visitante, formado por restaurantes e quiosques com produtos típicos locais. Na vila de moradores, há estabelecimentos privados que cobram pela permanência dos visitantes bem à margem do rio, com oferta de estacionamento e churrasqueiras, muitas vezes, sem o devido cuidado ambiental e social exigido pelo ambiente natural presente.

Outro local de interesse para banho ao longo do Rio São João, neste caso público, é a famosa “curva do S” ou “curva da preguiça”, sendo este o principal ponto de acesso público para o Salto do Tombo d'Água, localizado em propriedade particular. Este trecho do Rio São João oferece ponto de atendimento aos visitantes (privado) com oferta de refeições, banheiros e também estacionamento destinado para os clientes do estabelecimento. Não há oferta de infraestrutura ou equipamentos de apoio público neste local.

O **Rio Marumbi** nasce no interior da Serra do Mar e desagua também no Rio Nhundiaquara, já depois da região central do município. Possui o Recanto Cascatinha (junção dos rios Cascatinha e Marumbi) seu ponto de maior interesse, local privilegiado pela natureza, a apenas 5 km da cidade. Depois de uma pequena corredeira, o rio se espraia, formando um lago de aproximadamente 10000 m², com profundidade entre um e quatro metros, sendo um ótimo local para banhos e mergulhos. O Recanto possui infraestrutura básica de camping, churrasqueiras, sanitários, vestiários e uma lanchonete. Lá se encontra um dos mais antigos engenhos de aguardente de Morretes.

Localizado na porção sul do território de Morretes, próximo à BR 277, o **Rio Sagrado** é outro ativo natural que atrai visitantes pela beleza das paisagens e opções para banho de rio e visitação a cachoeiras, em especial o Salto do Sagrado, descrito no próximo item. A localidade que leva o mesmo nome do rio possui também condomínios de sítios e chácaras que apresentam como perfil de ocupação residentes locais, veranistas e opção de aluguel de casas via sistemas de reserva online.

Em relação aos Saltos e Cachoeiras, serão destacadas as de maior uso turístico, pois o território possui uma diversidade de recursos, que não estão aptos a visitação por uma diversidade de condicionantes.

A **Cachoeira do Jajá** fica a aproximadamente 50 quilômetros de Curitiba, localizada às margens da BR-277, no km 35. Atrativo situado em uma propriedade particular, conta com duas quedas d'água, ambas boas para banho, sendo a primeira bastante indicada para quem está com crianças. O local tem ainda banheiros, restaurante, cancha de areia, churrasqueiras (pagas à parte) e área para camping. É cobrada taxa de entrada.

O **Salto do Sagrado** é uma cachoeira com cerca de 30 metros localizada no bairro do Rio Sagrado, com acesso pela Estrada das Canavieiras, km 6. Para chegar ao atrativo, já dentro da propriedade particular, o visitante deve percorrer uma pequena trilha de cerca de 15 minutos de caminhada, local de grande beleza natural. A trilha que possui estrutura de apoio como sinalização e controle de erosão feita com pneus, é mantida pelos donos da propriedade que cobram, atualmente, R\$10,00 de entrada por pessoa. Segundo os dados de controle de visitação em 2019 foram registrados 1636 visitantes, em 2020 foram 3822 visitas e em 2021 o total de visitantes foi de 6154 pessoas. Já em janeiro e fevereiro de 2022 o atrativo tinha recebido 3070 pessoas. O crescente interesse dos visitantes é evidenciado pela iniciativa local que realiza constantes adequações e qualificação do espaço de recepção, integração e permanência do visitante.

Figura 112 – Fotos do Salto do Sagrado, sinalização interativa e de segurança, paisagem e salto.



Fonte: Funpar, 2022

O **Salto Bom Jardim** é um atrativo público acessado por uma trilha de cerca de 4km que começa no distrito de Porto de Cima, tendo como ponto de referência para acesso ao atrativo, a Pousada e Restaurante Dona Siroba (ao lado da igreja São Sebastião). A partir deste ponto, é preciso seguir a pé por cerca de 2 km por uma estrada rural conhecida como Estrada da Estação, cruzando 03 vezes os pontilhões da estrada de ferro, há uma placa indicando o rio Bom Jesus, sendo aí o início da trilha. É preciso ficar atento aos trens, em especial nos trechos de pontilhões, já que neles não há área designada para pedestres nem pontos de escape. Não há oferta de outros serviços de apoio, exceto oferecidos pela Pousada e Restaurante que podem servir como ponto de apoio ao visitante.

Considerado a principal atração do Parque Estadual do Pau Oco, o **Salto da Fortuna** é uma bela queda d'água com cerca de 50 metros, acessada por uma trilha bem demarcada com cerca de 3km. Já mais próximo ao poço e a queda, é preciso cruzar 2 vezes o rio que forma a cachoeira e neste ponto, é necessário tomar. O local não oferece estrutura ou equipamentos de apoio, exceto pela possibilidade de estacionamento de veículo em uma propriedade particular situada no entorno do Parque. A visitação ao atrativo encontra-se interrompida, pois o Parque Estadual está fechado para visitação por decisão do IAT, órgão responsável pela gestão da Unidade de Conservação.

O **Salto Tombo D'água** é uma belíssima queda d'água com formação de poço para banho. Está localizado dentro dos limites territoriais do Ekôa Park empreendimento turístico localizado no distrito do São João, porém, seu principal acesso é feito pela curva do S, no rio São João, não sendo cobrada entrada dos visitantes. O ponto de referência é a lanchonete de mesmo nome, localizado na PR 411 à esquerda daqueles que vão sentido o centro de Morretes. A caminhada é curta (cerca de 30 minutos) e é vista como de nível fácil, sendo a trilha de iniciada após cruzar o Rio São João. Exceto pelo estacionamento na lanchonete e pelos serviços de alimentação oferecidos, o atrativo não oferece outros serviços de apoio ao visitante. Exceto pela cobrança do estacionamento, o atrativo não cobra ingresso de entrada para visitação.

Uma das cachoeiras mais famosas e requisitadas de Morretes, o **Salto dos Macacos** está localizado no Parque Estadual do Marumbi, com acesso pela Estrada das Prainhas. O salto é acessível por uma trilha de cerca de 4 km, de dificuldade moderada/difícil, sendo necessário cruzar 2 rios de médio porte para iniciar a caminhada. É necessário observar o nível do volume d'água antes de iniciar a trilha, pois há chance aumento repentino do corpo d'água em caso de chuva forte na cabeceira da serra. O salto em si proporciona visuais incríveis para Conjunto do Marumbi, possui várias piscinas para banho e um tobogã natural. É preciso fazer cadastro no posto de controle do Instituto de Águas e Terra – IAT, localizado na estrada das prainhas, sendo a entrada permitida somente para quem chegar até as 9h. Após o cadastro, o visitante pode deixar os veículos estacionados em propriedades privada à margem do Rio Nhundiaquara, sendo este e a disponibilidade de sanitários os únicos serviços de apoio ao visitante no local.

Alguns pontos de uso público dos rios para lazer da população e dos visitantes contam com estruturas antigas de visitação com bancos, mesas, churrasqueiras e banheiros como, por exemplo, a Curva do Felix e o Poço Preto. Esses espaços não possuem regulamentação de uso, assim como carecem de campanhas educacionais sobre o uso sustentável e seguro da área natural e de sistemas de segurança para o usuário.

9.2.2. Unidades de Conservação e o Uso Turístico

A visitação em áreas protegidas é considerada uma importante ferramenta de conservação da natureza e aliado estratégico da proteção das UCs. De acordo com o “Rol de Oportunidades de Visitação em Unidades de Conservação”, documento técnico elaborado e publicado pelo ICMBio para orientar os gestores de UCs quanto ao planejamento e gestão das atividades de uso público em áreas protegidas, “a presença do visitante, assim como de pesquisadores e voluntários do uso público, auxilia no monitoramento das atividades e colabora para inibir as práticas ilícitas que podem ocorrer nas UCs.” (ICMBio, 2018, p.11).

O mesmo documento afirma também que todas as UCs possuem vocação e aptidões para determinada combinação de experiências de visitação, que variam de acordo com a categoria de manejo e suas características cênicas, naturais, culturais e sociais.

Segundo o Instituto Água e Terra - IAT, órgão responsável pela gestão das UCs estaduais, o Paraná possui ao todo 70 UC, somando 1.250.235,77 ha de áreas conservadas, sendo destas, 50 de proteção integral e 20 de uso sustentável. A fim de se obter um recorte mais próximo à realidade do uso turístico das UCs existentes no município de Morretes, serão abordados nesse estudo o Parque Estadual da Graciosa, Parque Estadual do Pico do Marumbi e o Parque Estadual do Pau-Oco, todas UCs de proteção integral e que possuem alguma estrutura de apoio ao visitante.

O relatório com o “Diagnóstico das Unidades de Conservação do Paraná”, publicado em 2020 pelo IAT apresenta dados sobre a realidade das UCs do Paraná, contemplando as 03 utilizadas neste recorte. O documento revela dados sobre a existência (ou não) de instrumentos de gestão, infraestrutura física e de recursos humanos disponíveis para realizar e cumprir os objetivos de cada unidade. A tabela a seguir demonstra os dados extraídos deste relatório.

Quadro 10 – Cenário atual das UCs com uso turístico no município de Morretes.

UC	Área (ha)	Municípios	Plano de Manejo	Conselho Gestor	Infraestrutura	Uso turístico e recreativo
Parque Estadual da Graciosa	1147,6422	Morretes	Não	Formação	Existente	Sim
Parque Estadual Pico do Marumbi	8794,7651	Piraquara, Quatro Barras e Morretes	Sim	Formação	Existente	Sim
Parque Estadual do Pau Oco	880,81788	Morretes	Não	Formação	Inexistente	Sim

Fonte: IAT (2022).

As três Unidades de Conservação possuem de fato um fluxo de visitação real e são atrativos já reconhecidos pela população local e também por turistas de outras regiões que ao visitar o litoral acabam utilizando as estruturas disponíveis nestes espaços.

Entre os três Parques analisados, o **Parque Estadual Pico do Marumbi** é o que mais impressiona. O imponente Conjunto Marumbi é o principal ponto de interesse e atração de visitantes, em especial, para a prática do montanhismo. Composto por 8 cumes, o conjunto se destaca pela altura, vista, trilhas íngremes e uma diversificada oferta de vias de escalada em todas as modalidades e graus de

dificuldades. O conjunto tem seu ponto culminante o Monte Olimpo, com 1.539 metros. Além das diversas trilhas todas sinalizadas, o Parque oferece muitas opções de banho em rios e cachoeiras de águas geladas e limpas, como a famosa Cachoeira dos Marumbinistas e o local conhecido como “Cemitério dos Grampos”. O parque possui uma base de controle de visitação administrado pelo IAT e uma área de camping, porém, encontra-se fechado para uso dos visitantes, não sendo permitido a prática de camping em nenhuma outra localidade do parque. A principal forma de acesso é por trem, que sai diariamente, às 8h15min, da Rodoferroviária de Curitiba e leva duas horas para chegar até a sede do Parque Estadual Pico do Marumbi, no município de Morretes. Quem vai de carro de passeio deve seguir pela BR-116 e entrar na Estrada da Graciosa, seguindo até o vilarejo de Porto de Cima. Os oito quilômetros restantes, até a Estação do Marumbi, devem ser percorridos a pé, de bicicleta ou de carro com tração 4x4. Outro atrativo que integra a área do parque, porém, tem acesso por outra localidade é o Salto dos Macacos, acessado via estrada das Prainhas, conforme já relatado anteriormente.

O **Parque Estadual da Graciosa**, possui a famosa Estrada da Graciosa como infraestrutura de maior destaque. A estrada com maior trecho pavimentado em paralelepípedo é por si só um atrativo que chama visitantes pelas belas paisagens que apresenta, imersa à Mata Atlântica que convidam os visitantes a parar, contemplar e registrar seus encantos. A Estrada oferece estruturas de apoio como mirantes, quiosques e pontos para contemplação da natureza, incluindo bancos, mesas e churrasqueiras, muitas delas cobertas para o caso de chuva. Destaca-se, entretanto, que não se trata de uma “estrada parque” com devidas normas de uso. O acesso e uso das estruturas disponíveis são livres de fiscalização, o que pode ocasionar impactos sociais e ambientais severos, a depender do grau de conscientização ambiental do usuário/visitante.

Com acesso via Estrada do Anhaia, por cerca de 15 km, o **Parque Estadual do Pau–Oco possui como principal atrativo o Salto da Fortuna, com cerca de 40 metros de queda formando uma piscina natural**. A única estrutura existente na UC é a trilha de acesso ao atrativo e no momento, conforme mencionado anteriormente, o Parque encontra-se fechado para visitação. Apesar da impossibilidade de uso e acesso ao parque, o atrativo é bastante reconhecido pela população local e também por visitantes de outras regiões que acabam impedidos de realizar a visitação. Isso prejudica também a cadeia de turismo local, em especial as agências e guias de natureza que deixam de utilizar o atrativo em suas propostas de atividades comerciais.

Cabe destacar que o IAT possui pouca estrutura de gestão dessas UCs no que se refere a recursos humanos, dificultando a operação e a fiscalização dos parques, incorrendo em perdas sociais e ambientais que poderiam ser potencializadas pela prática de atividades de ecoturismo e turismo de aventura, que por diretrizes conceituais, preconizam requisitos de sustentabilidade ambiental, social e econômica.

9.2.3. Ecoturismo e Turismo na Natureza

Segundo dados do Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (Cadastur), plataforma gerida pelo Ministério do Turismo com o intuito de organizar a cadeia de prestadores de serviços turísticos, Morretes possui 3 agências de turismo e 5 guias de turismo cadastrados. Esse dado representa, no entanto, somente uma parcela dos agentes de mercado que operam atividades turísticas comercialmente no município, visto que há uma série de empresas de outras cidades, em especial da capital, atuam na cidade com foco nos produtos culturais e de natureza. A oferta de receptivo local atende à demanda atual com as três agências/operadoras locais:

- **Calango Expedições:** operadora de receptivo local e regional, oferece mais de 20 passeios voltados, principalmente, a atividades na natureza, tais como: cicloturismo, canoagem, montanhismo, caminhadas, escalada, boia-cross, trekking no Caminho do Itupava. As ofertas se apresentam considerando as diferentes dificuldades e níveis de preparo para atividades de aventura na natureza. Há desde passeios de curta duração, até passeios de 8 horas. As atividades variam de R\$ 100,00 a R\$ 700,00 por pessoa. O site apresenta como diferencial a disponibilidade de passeios localizados no mapa, a descrição completa do passeio, o número mínimo de participantes por atividade, a orientação ao visitante do que levar a expedição e a descrição completa dos “termos e condições” para a realização das atividades. Não há a disponibilidade de compras online, é necessário entrar em contato por e-mail ou telefone.
- **MarumbiTur:** oferece atividades como montanhismo técnico, caminhada, passeios em veículo 4x4. O site apresenta uma estrutura simples com link de contato direto ao *whatsapp*, com uso de imagens que demonstram o visitante os tipos de passeios ofertados, alguns apresentam valores por pessoa como o passeio 4x4 de R\$ 60,00 por pessoa e o passeio de 1 hora de aventura por R\$45,00 por pessoa.
- **Serra Verde Express:** que tem como produto principal o passeio de trem e agrega ao passeio tours no centro histórico, e experiências na área rural com veículos 4x4 que contemplam tanto a percurso aos bens ambientais como aos bens socioculturais locais como a visita a uma cachaçaria local. Possui um site de fácil navegação, em que o interessado pode escolher o pacote de seu interesse e realizar a reserva e pagamento online.

Dentro desse cenário de atividades e experiências relacionadas aos recursos naturais, cabe destacar o **Ekôa Park**, empreendimento privado localizado no distrito de São João da Graciosa que oferece atividades de lazer, entretenimento, cultura, educação ambiental e desenvolvimento profissional, utilizando como campo de trabalho a Mata Atlântica. O parque foi criado a partir da necessidade de proteger e preservar uma reserva de 238 hectares de Floresta Atlântica e hoje oferece diversas atividades que misturam tecnologia, cultura, ensino e a natureza, como uma sala de Projeção 180º que leva o visitante a uma viagem no tempo e pela história de Morretes, com informações sobre as formações geológicas e ciclos econômicos da região; trilhas temáticas, atividades de aventura (arvorismo, tirolesa e balonismo) e o Tekôa, espaço voltado para cursos e oficinas sobre temáticas naturais, construído nos preceitos da permacultura.

Outro importante ator nesse ecossistema local de promoção e comercialização é a iniciativa **Grande Reserva Mata Atlântica**, que agrupa os produtos de natureza em um portal de comercialização, oferecendo desde o Passeio de Trem Curitiba a Morretes pela Serra do Mar, até atividades de aventura em terra como as caminhadas, o cicloturismo e passeios 4X4; e na água, com visitação de rios e

cachoeiras para contemplação e banho, passeios de caiaque e boia-cross. O quadro a seguir reúne os atrativos ora analisados, relaciona os mesmos ao canal de comercialização e indica as atividades realizadas.

Vale destacar que todos os recursos e atrativos recebem fluxos de visitantes que realizam as atividades informalmente, ou seja, sem o acompanhamento de uma agência ou profissional qualificado para realizar a atividade/experiência oferecidas.

Quadro 11 – Produtos Turísticos em Operação que utilizam os ativos naturais destacados neste estudo.

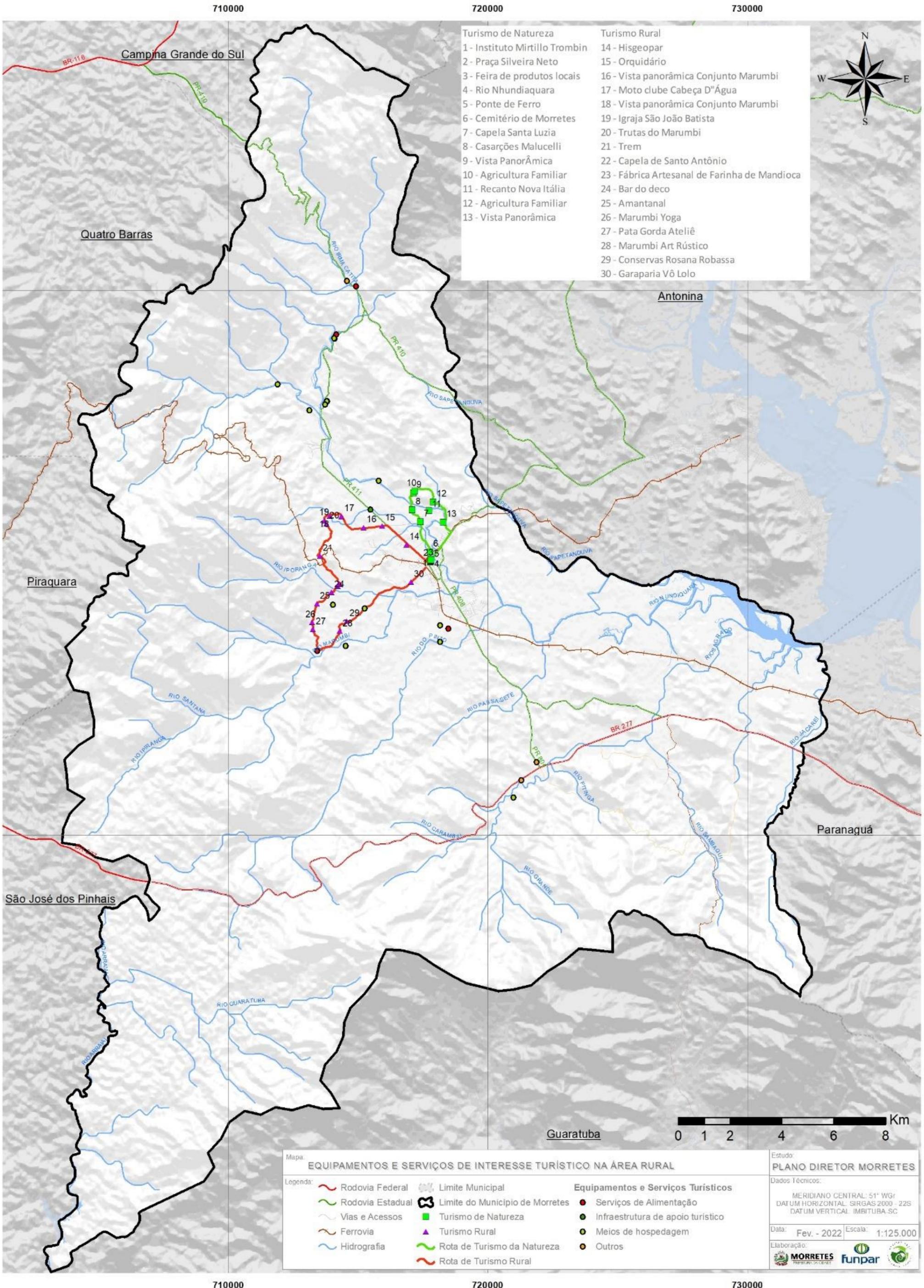
Atrativos	Propriedade	Agências	Portal GRMA	Atividades realizadas
Rio Nhundiaquara	Público	Sim	Sim	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; canoagem; boia-cross
Rio Mãe Catira	Público	Não	Não	Lazer em família; banho de rio e cachoeira;
Rio São João	Público	Sim	Sim	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; boia
Rio Marumbi	Público	Não	Não	Lazer em família; banho de rio e cachoeira;
Rio Sagrado	Público	Não	Não	Lazer em família; banho de rio e cachoeira;
Cachoeira do Jajá	Privado	Sim	Sim	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; canoagem;
Salto do Sagrado	Privado	Sim	Sim	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; canoagem;
Salto Bom Jardim	Público	Sim	Sim	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; caminhada de curto percurso
Salto da Fortuna	Público	Não	Não	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; caminhada de médio percurso
Salto dos Macacos	Público	Sim	Sim	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; caminhada de médio percurso
Salto Tombo D'Água	Privado	Sim	Sim	Lazer em família; banho de rio e cachoeira;
Parque Estadual da Graciosa	Público	Sim	Não	Lazer em família; banho de rio; caminhada de médio e longo percurso; passeios 4X4
Parque Estadual Pico do Marumbi	Público	Sim	Sim	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; caminhada de médio e longo percurso; passeios 4X4
Parque Estadual do Pau Oco	Público	Não	Não	Lazer em família; banho de rio e cachoeira; caminhada de médio percurso; passeios 4X4
Ekôa Park	Privado	Sim	Sim	Lazer em família; educação socioambiental; caminhada de curto e médio percurso; atividades de aventura (arvorismo, tirolesa e balonismo); natureza integrada a instalações artísticas

Fonte: FUNPAR, 2022

As características naturais, ecológicas e paisagísticas das UCs do litoral paranaense e por consequência dos atrativos e recursos analisados neste estudo criam oportunidades para o desenvolvimento de atividades turísticas como o ecoturismo, o turismo de aventura, o turismo científico e pedagógico. Entretanto, é importante realizar um planejamento bem estruturado, que leve em conta as fragilidades ambientais das áreas protegidas para assegurar a preservação da funcionalidade ecológica e a proteção da biodiversidade, associando à realidade da capacidade de gestão dos órgãos responsáveis por essas atribuições.

O mapa a seguir identifica alguns equipamentos de interesse turístico na área rural em torno de um circuito de turismo de natureza e outro circuito de turismo rural.

Figura 113—MAPA: EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS DE INTERESSE TURÍSTICO NA ÁREA RURAL



10. ALDEIA INDÍGENA

Conforme consta no Tomo I – Aspectos Regionais, a **Aldeia Indígena Tupã Nhe'é Kretã** foi mapeada como uma comunidade tradicional no Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná – PDS_Litoral (SEPLAN, 2019).

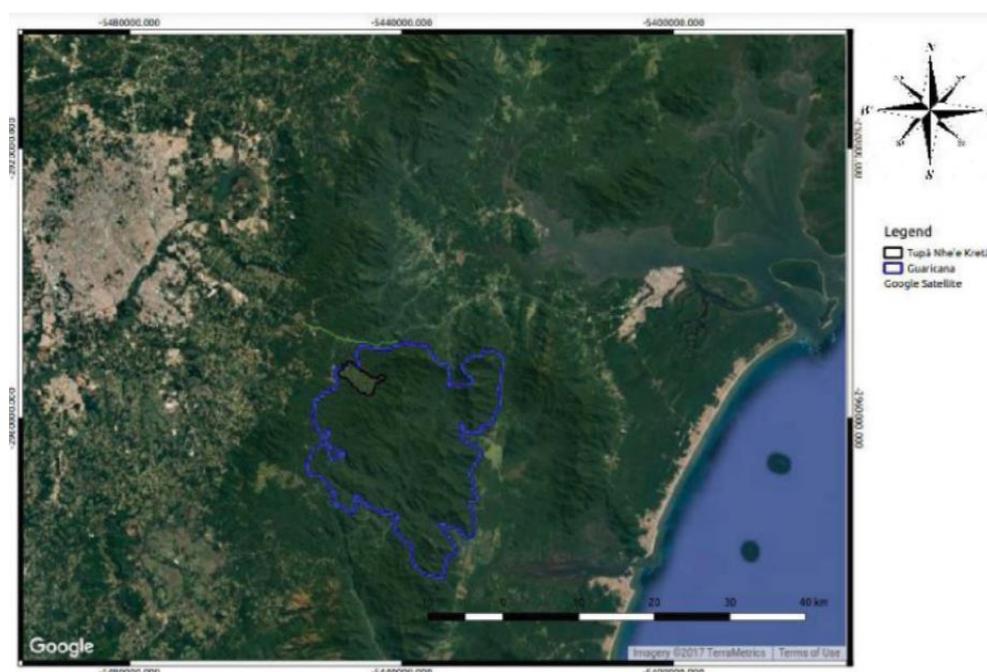
Fundada em agosto de 2014 no município de Morretes, a Aldeia Indígena é formada pelas etnias Mbyá Guarani, Kaingang e Xokleng, sendo a única aldeia multiétnica do litoral do Paraná (WILLRICH, 2020).

Apesar de pertencerem a troncos linguísticos distintos, essas etnias detêm um amplo histórico de relacionamentos na região sul do país. As 9 famílias atualmente presentes na aldeia estão ligadas por laços de parentesco e afinidade com famílias que ocupam a porção litorânea do Paraná e a Região Metropolitana de Curitiba (RMC), além de territórios indígenas do interior dos três estados do Sul do Brasil. (FORTES et al., 2017)

De acordo com Fortes *et al.* (2017), em 2017 viviam na aldeia 41 pessoas, sendo a maioria delas crianças e jovens. Destes, 19 se identificam como guaranis, 17 como kaingangs, 4 como kaingang-guarani e, por fim, um como Xokleng (Laklaño), grupo indígena de língua Jê Meridional, próxima dos Kaingang.

Instalada em região da antiga fazenda Arraial, a qual também foi explorada para reflorestamento de pinus pela empresa Norske Skog (CASTRO, 2019; RAMOS, 2020), atualmente os indígenas estão distribuídos ao longo das vias pré-existentes no território (FORTES et al., 2017). Compartilhando as antigas estruturas da região – agora transformadas em residências, escola, posto de saúde e na própria sede da aldeia – as famílias indígenas mantêm pequenas roças onde realizam coletivamente o plantio de algumas hortaliças e leguminosas (FORTES et al., 2017).

Figura 114 – Localização da Aldeia Indígena Tupã Nhe'é Kretã.



FONTE: Ramos (2020, p.31).

A área ocupada pela aldeia Tupã Nhe'é Kretã está sobreposta ao Parque Nacional Guaricana (Figura 114), que constitui uma Unidade de Conservação (UC) de Proteção Integral, oficialmente criada logo após a ocupação indígena, pelo Decreto Federal S/N de 13 de outubro de 2014, e administrada pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). Essa sobreposição territorial resultou no processo de construção de um Termo de Compromisso (TC), cujo início foi marcado pelas ações do projeto de pesquisa “Territorialidades – interfaces do Parque Nacional Guaricana e Aldeia Tupã Nh'è Kretã”, realizado entre 2018 e 2019, no âmbito do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica do ICMBio (PIBIC/ICMBio), em parceria com a UFPR.

De acordo com Castro (2019), uma das pesquisadoras do referido projeto, a realização do TC – previsto pela Instrução Normativa nº 26, de 4 de julho de 2012 – pode assegurar o uso dos recursos indispensáveis para sobrevivência da comunidade na área que se sobrepõe à UC, ainda que não garanta a demarcação da Terra Indígena (TI). Nesse sentido, conforme observou a pesquisadora, a relação entre ICMBio e povos indígenas mostrou-se positiva no processo de construção de uma agenda comum, na medida em que, apesar da existência de algumas divergências, os envolvidos compartilham de entendimentos e interesses em torno da recuperação e conservação socioambiental da área.

Em publicação mais recente, Willrich (2020) afirma que a minuta do TC, iniciada em 2018, com a participação de servidores do ICMBIO nacional, regional e local, bem como de servidores da FUNAI nacional, regional e local, foi concluída em 2019. Ainda segundo Willrich (2020), o TC ainda não tinha sido assinado pelo presidente do ICMBIO e, além disso, dependia de apreciação do Conselho Consultivo do Parque Nacional Guaricana.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Plano Mestre: Complexo Portuário de Antonina e Paranaguá. Set. 2018. Disponível em: <https://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2019-06/plano_mestre_dos_portos_de_paranagua_e_antonina.pdf>. Acesso em: 06 abr. 2022.

BRASIL. STJ. Recurso especial nº 1.852.284 – PR (2019/0365674-1). Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/859494371/recurso-especial-resp-1852284-pr-2019-0365674-1/decisao-monocratica-859494381?ref=amp>>. Acesso em: 06 abr. 2022.

BRASIL. (2014). Decreto Federal S/N de 13 de outubro de 2014. Cria o Parque Nacional Guaricana, localizado nos Municípios de Guaratuba, Morretes e São José dos Pinhais, Estado do Paraná. Brasília, 2014.

CASTRO, Thayná Karine de. (2019). Relatório de Acompanhamento (2018-2019). Territorialidades – interfaces do Parque Nacional Guaricana e Aldeia Tupã Nh'è Kretã. Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - PIBIC/ICMBio. Orientador: Aroldo Correa da Fonseca/ICMBio. Co-Orientador: Carina Catiana Foppa/UFPR. Curitiba, 2019.

CHISTÉ, Renan Campos & COHEN, Kelly de Oliveira. Estudo do processo de fabricação da farinha de mandioca. Belém, PA: Embrapa Amazônia Oriental, 2006.

CABRAL, Beatriz Leite Ferreira & TEIXEIRA Jr, Dirson. Turismo de Base Comunitária e Cultura Alimentar: um estudo de caso no Litoral do Paraná. Rio de Janeiro, RJ: Caderno Virtual de Turismo, vol. 20, núm. 3, 2020.

CARVALHO, Ligia de Bona. Ponte Metálica de Morretes Problema de urgente solução* A situação precária da Ponte Metálica de Morretes está prejudicando acentuadamente aquele município. Veiculado em 28 nov. 2012. Disponível em: <<http://debonatenhodito.blogspot.com/2012/11/ponte-metalica-de-morretes.html>>. Acesso em: 07 abr. 2022.

DER PARANÁ. Entenda como vai funcionar o Encerramento da Concessões Rodoviárias no Paraná. Veiculado em 2021. Disponível em: <<https://www.der.pr.gov.br/encerramento>>. Acesso em: 07 abr. 2022.

DER PARANÁ. Relatório de Impacto Ambiental Rodovia PR-340, trecho entre a BR-277 e Antonina/PR. Fev. 2016. Disponível em: <http://www.nossolitoraldoparana.com.br/der/der_pr_340_rima.pdf>. Acesso em: 06 abr. 2022.

ECOVIA. A Ecovia. Disponível em: <<https://www.ecovia.com.br/institucional/a-ecovia#:~:text=Nesse%20trecho%2C%20trafegam%206%2C6,anel%20de%20integra%C3%A7%C3%A3o%20do%20Paran%C3%A1>>. Acesso em: 07 abr. 2022.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Estações Ferroviárias do Brasil. Veiculado em 2020. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-cur-paran/antonina.htm>>. Acesso em: 08 abr. 2022.

FORTES, Pedro Henrique Ribas; OLIVEIRA, Daniel Camargo de; RODRIGUES, Luana Ferreira; Comunidade da Aldeia Tupã Nhe'è Kretã. 2017. Diagnóstico Socioambiental da Terra Indígena Tupã Nhe'è Kretã. Curitiba, 2017.

GIMENES, Maria Henriqueta Garcia. O uso turístico das comidas tradicionais: algumas reflexões a partir do Barreado, prato típico do litoral paranaense (Brasil). Turismo & Sociedade, Curitiba, v. 2, n. 1, p. 8-24, abril de 2009.

GIMENES, Maria Henriqueta Garcia. Turismo à Mesa: da oferta contemporânea do Barreado no litoral paranaense. Turismo em Análise, v.20, n.3, dezembro 2009.

GIMENES-MINASSE, Maria Henriqueta Garcia. 2008. *Cozinhando a tradição*: festa, cultura e história no litoral paranaense. Curitiba, PR: Editora UFPR, 2013.

GRMA – Grande Reserva Mata Atlântica. Carta de Princípios da Rede de Portais de acesso à Grande Reserva Mata Atlântica. Versão de Agosto de 2021. Disponível em: <http://grandereservamataatlantica.com.br/wp-content/uploads/2021/08/CARTA-DE-PRINCIPIOS_ago2021.pdf>. Acesso em 20 mar. 2022.

IATE CLUBE MORRETES. Disponível em: <triaquimalucelli.blogspot.com/2013/08/historia-do-iate-clube-de-morretes.html> Acesso em: 20 fev. 2022.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE (ICMBio). (2012) Instrução Normativa 26, de 04 de julho de 2012. Estabelece diretrizes e regulamenta os procedimentos para a elaboração, implementação e monitoramento de termos de compromisso entre o Instituto Chico Mendes e populações tradicionais residentes em unidades de conservação onde a sua presença não seja admitida ou esteja em desacordo com os instrumentos de gestão. Brasília, 2012.

JANNUZZI, Felipe. Territórios da Cachaça: Morretes – Paraná Artigo de maio de 2019. Disponível em: <<https://www.mapadacachaca.com.br/artigos/territorios-da-cachaca-morretes-parana>>. Acesso em 20 mar. 2022.

MEIRA, E. D. A cachaça morretiana e seus usos turísticos na contemporaneidade. Cadernos do CEOM, v. 26, n. 39, p. 15-34, 2013a.

MORRETES. Lei nº 6, de 04 de fevereiro de 2011. Institui o plano diretor do Município de Morretes. Disponível em: <<https://www.morretes.pr.leg.br/camara/proposicao/lei-complementar/2011/1/0/1590>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MORRETES. Lei nº 7, de 04 de fevereiro de 2011. Dispõe sobre o zoneamento de uso e ocupação do solo urbano do Município de Morretes. Disponível em: <<http://www.morretes.pr.leg.br/camara/proposicao/lei-complementar/2011/1/0/1589/lei-complementar-n-7-2011-dispoe-sobre-o-zoneamento-de-uso-e-ocupacao-do-solo-urbano-do-municipio-de-morretes-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MORRETES. Lei nº 8, de 04 de fevereiro de 2011. Disciplina os projetos de loteamento, desmembramento e remembramento do solo para fins urbanos do Município de Morretes. Disponível em: <<http://www.morretes.pr.leg.br/camara/proposicao/lei-complementar/2011/1/0/1588>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MORRETES. Lei nº 9, de 04 de fevereiro de 2011. Dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Morretes. Disponível em: <<http://www.morretes.pr.leg.br/camara/proposicao/lei-complementar/2011/1/0/1587>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MORRETES. Lei nº 10, de 04 de fevereiro de 2011. Institui o código de obras e edificações de Morretes, e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/morretes/lei-complementar/2011/1/10/lei-complementar-n-10-2011-institui-o-codigo-de-obras-e-edificacoes-do-municipio-de-morretes-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MORRETES. Lei nº 11, de 04 de fevereiro de 2011. Institui o código de posturas do Município de Morretes e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.morretes.pr.leg.br/camara/proposicao/lei-complementar/2011/1/0/1585>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MORRETES. Lei nº 12, de 04 de fevereiro de 2011. Dispõe sobre a delimitação dos perímetros urbanos do Município de Morretes, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.morretes.pr.leg.br/camara/proposicao/lei-complementar/2011/1/0/1584>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MORRETES. Prefeitura Municipal de Morretes. Plano Diretor Municipal de Morretes: Análise Temática Integrada, Diretrizes e Proposições, Plano de Ações e Investimentos. Morretes. Morretes: 2008.

MORRETES. Lei Complementar nº 34, de 20 de dezembro de 2016. Dispõe sobre a Retificação e Expansões do Perímetro Urbano da Sede Municipal e do Distrito do Porto de Cima do Município de Morretes, e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/morretes/leicomplementar/2016/4/34/lei-complementar-n-34-2016-dispoe-sobre-a-retificacao-e-expansoes-doperimetro-urbano-da-sede-municipal-e-do-distrito-do-porto-de-cima-domunicipio-de-morretes-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. SEMA-PR. GERCO: Gestão Integrada da Zona Costeira do Paraná com ênfase na áreas marinha: Coletânea de mapas. Curitiba: 2004.

RAMOS, Alexandra Ferreira de. Ambientes e Territorialidades Indígenas: Cartografia Intercultural na Terra Indígena Tupã Nhe'é Kretã, Morretes, Paraná. Dissertação de Mestrado (Mestrado Profissional em Rede Nacional para o Ensino das Ciências Ambientais) - Universidade Federal do Paraná - Setor Litoral. Orientadora: Ana Elisa de Castro Freitas. Matinhos. 2020.

RPC. Programa Caminhos do Campo – 10 de outubro de 2021a. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/caminhos-do-campo/noticia/2021/10/10/producao-de-farinha-de-mandioca-artesanal-resiste-no-litoral-do-parana.ghtml>>. Acesso em 20 mar. 2022.

RPC. Programa Caminhos do Campo – 05 de maio de 2021b. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/caminhos-do-campo/noticia/2021/05/02/da-raiz-bruta-a-balas-e-sorvete-producao-de-gengibre-e-tradicao-em-morretes.ghtml>>. Acesso em 20 mar. 2022.

SANNOMIYA, Bianca Mie. Gestão do Composto Mercadológico de Uma Cachaçaria No Litoral Do Paraná – Brasil. Paranaguá, PR: Revista Americana de Empreendedorismo e Inovação – RAEI, v. 2, n. 1, 2020, p. 178-186.

SEPLAN – SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E PROJETOS ESTRUTURANTES. PDS_Litoral. Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná – 2035: Resumo Executivo. Curitiba, 2019a.

SEPLAN – SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E PROJETOS ESTRUTURANTES. PDS_Litoral. Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná: Produto 12 – Relatório do Plano de Ação Final. Volume 1. Curitiba, out. 2019b.

SEPLAN – SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E PROJETOS ESTRUTURANTES. PDS_Litoral. Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná: Produto 6. Volume 1. Curitiba, 2019c.

WILLRICH, Caroline. (2020). Presença Guarani no litoral do Paraná: aprendendo com o Nhanderekó. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Desenvolvimento Territorial Sustentável.) - Universidade Federal do Paraná - Setor Litoral. Orientadora: Mayra Taiza Sulzbach. Matinhos, 2020.