



# Revisão do Plano Diretor Municipal de Antonina/PR

## Produto 4 - Análise Temática Integrada (Parte 3)

**2022**

## ANÁLISE TEMÁTICA INTEGRADA – PARTE 3

Revisão do Plano Diretor de Antonina - PR



Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná

---

---

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 3.1 – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA VIGENTE	16
FIGURA 3.2 – RELAÇÃO DA PROPORÇÃO DA LARGURA DAS VIAS PRINCIPAIS E LOCAIS	19
FIGURA 3.3 – LARGURA DAS VIAS	20
FIGURA 3.4 – RELAÇÃO DA EXISTÊNCIA OU NÃO DE REVESTIMENTO EM VIAS PRINCIPAIS E LOCAIS	21
FIGURA 3.5 – EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO	23
FIGURA 3.6 – RELAÇÃO DA EXISTÊNCIA OU NÃO DE DRENAGEM PLUVIAL EM VIAS PRINCIPAIS E LOCAIS	24
FIGURA 3.7 – EXISTÊNCIA DE DRENAGEM	26
FIGURA 3.8 – RELAÇÃO DA EXISTÊNCIA OU NÃO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA EM VIAS PRINCIPAIS E LOCAIS	27
FIGURA 3.9 – EXISTÊNCIA DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA	29
FIGURA 3.10 – RELAÇÃO DA LARGURA DAS CALÇADAS EM VIAS PRINCIPAIS	31
FIGURA 3.11 – LARGURA DA CALÇADA – LADO DIREITO	32
FIGURA 3.12 – LARGURA DA CALÇADA – LADO ESQUERDO	33
FIGURA 3.13 – RELAÇÃO DA EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO NAS CALÇADAS DE VIAS PRINCIPAIS	35
FIGURA 3.14 – REVESTIMENTO DE CALÇADA – LADO DIREITO	36
FIGURA 3.15 – REVESTIMENTO DE CALÇADA – LADO ESQUERDO	37
FIGURA 3.16 – PGVS NO PERÍMETRO URBANO DE ANTONINA	39
FIGURA 3.17 – LINHA DE TRANSPORTE PÚBLICO 001 - BATEL / PONTA DA PITA	41
FIGURA 3.18 – LINHAS DE TRANSPORTE PÚBLICO 002 E 003	43
FIGURA 3.19 – ROTA DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL – LINHA PARANAGUÁ/ANTONINA	44
FIGURA 3.20 – TRANSPORTE ESCOLAR EM RIO DO CEDRO	46
FIGURA 3.21 – TRANSPORTE ESCOLAR NO BAIRRO ALTO	46
FIGURA 3.22 – TRÂNSITO DE VEÍCULOS DE CARGA NA AVENIDA TIAGO PEIXOTO – REGIÃO DO BATEL	48
FIGURA 4.1 – EVOLUÇÃO DAS RECEITAS DE ANTONINA ENTRE 2021 E 2025	52
FIGURA 4.2 – EVOLUÇÃO DAS DESPESAS DE ANTONINA ENTRE 2020 E 2022	55

---

FIGURA 4.3 – NÍVEIS DE QUALIDADE DA GESTÃO FINANCEIRA DETERMINADOS PELO IFGF	61
FIGURA 4.4 – INDICADORES ANALISADOS PELO IFGV	61
FIGURA 4.5 – INDICADORES IFGV 2020 PARA ANTONINA	63
FIGURA 4.6 – EVOLUÇÃO DO IFGF ENTRE 2013 E 2020 PARA ANTONINA	64
FIGURA 4.7 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS INDICADORES DO ÍNDICE FIRJAN ENTRE 2013 E 2020	65
FIGURA 6.1 – TAGS ADESIVAS E SEUS SIGNIFICADOS	70
FIGURA 6.2 – CARTILHA INFORMATIVA	71
FIGURA 6.3 – REUNIÃO COM A PREFEITURA	72
FIGURA 6.4 – OFICINA TÉCNICA DAS LOCALIDADES RURAIS DE CACHOEIRA E BAIRRO ALTO	73
FIGURA 6.5 – DEFICIÊNCIAS E POTENCIALIDADES LEVANTADAS NA OFICINA TÉCNICA DE CACHOEIRA E BAIRRO ALTO	75
FIGURA 6.6 –OFICINA TÉCNICA SEDE URBANA	77
FIGURA 6.7 – CDPs DO GRUPO 01	77
FIGURA 6.8 – CDPs DO GRUPO 03	78
FIGURA 6.9 – RESULTADOS DA ATIVIDADE SOBRE AS ORTOIMAGENS	80
FIGURA 6.10 –OFICINA COM AS CRIANÇAS DE RIO DO CEDRO E FAISQUEIRA EM RIO DO CEDRO	81
FIGURA 6.11 –OFICINA COM AS CRIANÇAS DE RIO DO CEDRO E FAISQUEIRA EM RIO DO CEDRO	82

---

## LISTA DE TABELAS

TABELA 3.1 – DIMENSIONAMENTO DAS VIAS .....	17
TABELA 3.2 – LARGURA DAS VIAS .....	18
TABELA 3.3 – EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO NAS VIAS .....	21
TABELA 3.4 – EXISTÊNCIA DE DRENAGEM PLUVIAL NAS VIAS .....	24
TABELA 3.5 – EXISTÊNCIA DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA NAS VIAS .....	27
TABELA 3.6 – LARGURA DAS CALÇADAS .....	30
TABELA 3.7 – EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO NAS CALÇADAS .....	34
TABELA 3.8 – TABELA HORÁRIA – LINHA 001 – BATEL/PONTA DA PITA .....	42
TABELA 3.9 – TABELA HORÁRIA – LINHA 002 – BAIRRO ALTO .....	42
TABELA 3.10 – TABELA HORÁRIA – LINHA 003 – CEDROS .....	42
TABELA 3.11 – LEGENDA DE SUBCENTRALIDADES E PGVS .....	45
TABELA 4.1 – DEMONSTRATIVO DE RECEITA CORRENTE POR CATEGORIA ECONÔMICA DE ANTONINA .....	51
TABELA 4.2 – DEMONSTRATIVO POR NATUREZA DAS DESPESAS EM ANTONINA.	54
TABELA 4.3 – DEMONSTRATIVO POR SECRETARIA DOS PRINCIPAIS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS DE ANTONINA .....	57
TABELA 4.4 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ÍNDICE FIRJAN ENTRE 2013 E 2020 .....	63

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 2.1 – EQUIPE TÉCNICA MULTIDISCIPLINAR.....	12
QUADRO 3.1 – SISTEMA VIÁRIO – TIPOLOGIAS E FUNÇÕES.....	15
QUADRO 5.1 – CONSELHOS MUNICIPAIS DE ANTONINA .....	67
QUADRO 6.1 – TRANSPOSIÇÃO DAS CDPs DA OFICINA.....	75
QUADRO 6.2 – TRANSCRIÇÃO DAS CDPs DA OFICINA .....	78
QUADRO 6.3 – TRANSCRIÇÃO DA DINÂMICA DA OFICINA .....	82
QUADRO 6.4 – CONDICIONANTES, DEFICIÊNCIAS E POTENCIALIDADES.....	84



## SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>7</b>
<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA .....</b>	<b>12</b>
<b>3 AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE .....</b>	<b>14</b>
3.1 SISTEMA VIÁRIO .....	14
3.1.1 Largura das vias .....	18
3.1.2 Revestimento .....	21
3.1.3 Drenagem .....	24
3.1.4 Iluminação pública .....	27
3.1.5 Calçadas.....	30
3.2 DESLOCAMENTOS .....	38
3.2.1 Deslocamentos não motorizados.....	40
3.2.2 Transporte público e escolar.....	40
3.2.3 Acesso ao município.....	47
3.2.4 Deslocamento de cargas e serviços .....	48
<b>4 DEFINIÇÃO DA CAPACIDADE DE INVESTIMENTO DO MUNICÍPIO .....</b>	<b>49</b>
4.1 GESTÃO FISCAL E FINANÇAS PÚBLICAS .....	50
4.2 ANÁLISE A PARTIR DA BASE DE DADOS DO ÍNDICE FIRJAN DE GESTÃO FISCAL .....	60
<b>5 DIAGNÓSTICO DA ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO DOS CONSELHOS MUNICIPAIS EXISTENTES .....</b>	<b>67</b>
<b>6 SÍNTESE DA ANÁLISE TEMÁTICA INTEGRADA .....</b>	<b>69</b>
<b>7 DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL .....</b>	<b>88</b>
<b>8 CONSIDERAÇÕES .....</b>	<b>93</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>94</b>

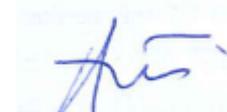
## APRESENTAÇÃO

O presente documento foi elaborado pela Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná (FUPEF), como parte dos produtos integrantes do Contrato celebrado entre a FUPEF e a Prefeitura Municipal de Antonina - PR, assinado no dia 11 de janeiro de 2022. Refere-se à entrega do **Relatório de Análise Integrada – Parte 3**, conforme o cronograma do Plano de Trabalho, visando reunir e avaliar informações, seguindo as diretrizes propostas na Lei Federal nº 10.257/01, que institui o Estatuto da Cidade, bem como, na Lei nº 20/2008, que institui o Plano Diretor.

Consta nesse relatório as etapas contidas na **Meta 1, Fase 4 – Análise Temática Integrada – Parte 3**, contendo os seguintes subitens:

- 1.1 Avaliação das condições gerais de acessibilidade e mobilidade, com ênfase na área urbana;
- 1.2 Definição da capacidade de investimento do município;
- 1.3 Diagnóstico da estrutura e funcionamento dos conselhos municipais existentes;
- 1.4 Síntese da Análise Temática Integrada;
- 1.5 Definição dos objetivos para o desenvolvimento municipal.

Curitiba, 04 de julho de 2022



---

**Prof. Dr. Eduardo Ratton**  
Coordenador Geral do Projeto

---

**PREFEITURA MUNICIPAL DE ANTONINA**

JOSÉ PAULO VIEIRA AZIM  
**PREFEITO MUNICIPAL**

ROZANE MARISTELA BENEDETTI OSAKI  
**VICE-PREFEITA MUNICIPAL**

MARLON EVERTON MOREIRA CRUZ – SEC. MUN. DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO  
**PRESIDENTE DO COMITÊ DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL**

HENRIQUE DANIEL BLANKEBURG ALMADA – PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO  
**COORDENADOR DO COMITÊ**

**INTEGRANTES DO COMITÊ**

NATALIA SANTOS WEISS | ARQUITETA E URBANISTA

CARLOS EDUARDO DE ABREU CALIXTO | MÉDICO VETERINÁRIO

LUZIA BECKER GASPARI | ENGENHEIRA CIVIL

YURI YORIAKI OSAKI -| SEC. MUNICIPAL DE AGRICULTURA

SÉRGIO PAULO NICO PINHEIRO DA VEIGA | SEC. MUN. DE PESCA

MURYLO NEMER DE SOUZA | SEC. MUN. DE MEIO AMBIENTE

JOÃO PEDRO RIBEIRO VIEIRA | PROCURADORIA JURÍDICA

ADALBERTO SFERELLI NETO | ENGENHEIRO CIVIL

FABIO LUIS DE AZEVEDO – ENGENHEIRO FLORESTAL/SEGURANÇA DO  
TRABALHO

ELISEU MARCHIORI TRANCOSO |GABINETE DO PREFEITO

LUCIANO BROSKA DA SILVA – TÉCNICO ADM | SEC. MUNICIPAL DE  
ADMINISTRAÇÃO

SANDRO RAFAEL MARTINS | SECRETARIA MUN DE EDUCAÇÃO E ESPORTES

DIOGO ALVES MACHADO | VEREADOR – CÂMARA MUNICIPAL DE ANTONINA/PR

CLEBER DE ARAÚJO CESARINO | DIRETOR GERAL DA SAMAE

---

**EQUIPE TÉCNICA DA CONSULTORIA – FUPEF**

EDUARDO RATTON | DR. ENGENHEIRO CIVIL  
**COORDENADOR GERAL**

FLÁVIA ALINE WAYDZIK | MSC. ENGENHEIRA CIVIL  
**COORDENADORA EXECUTIVA**

**INTEGRANTES DA EQUIPE TÉCNICA**

CRISTHYANO CAVALI DA LUZ | DR. ENGENHEIRO CIVIL  
MAURO LACERDA SANTOS F. | DR. ENGENHEIRO CIVIL  
ROBERTO GREGÓRIO SILVA JR. | DR. ENGENHEIRO MECÂNICO  
PHILIPPE RATTON | MSC. ENGENHEIRO CIVIL  
AMANDA CHRISTINE GALLUCCI SILVA | MSC. ENGENHEIRA CIVIL  
LUCAS MONTEIRO DILDEY | ADVOGADO E ENGENHEIRO CIVIL  
LARISSA MILENA PINTO PARRA | ESP. ENGENHEIRA CARTÓGRAFA  
ANA GABRIELA TEXEIRA | ARQUITETA E URBANISTA  
HERMES EDUARDO NICHELE | ARQUITETO E URBANISTA  
MARIA PAULA BECK | ARQUITETA E URBANISTA  
CAROLINA CARONE MARTINS | ADVOGADA

## 1 INTRODUÇÃO

No que diz respeito ao Plano Diretor de Antonina, nos termos da Lei nº 10.257 de 2001, este deve ser o instrumento de gestão, contínua e básica, da política de expansão urbana e do desenvolvimento do município, tendo por finalidade:

- I. estabelecer as diretrizes e as metas globais e setoriais, bem como referência obrigatória para a ação do poder público e da sociedade civil nas questões de interesse local e, mais especificamente, para a formulação e a aprovação dos instrumentos de implementação do Plano Diretor; e
- II. promover o aperfeiçoamento da legislação de uso e da ocupação dos solos urbano e rural, visando ordenar a plena realização das funções sociais do município e garantir a qualidade de vida da população, considerando a promoção da equidade social, da eficiência administrativa e da qualidade ambiental.

Além disso, o Plano Diretor do município de Antonina aplica-se em toda a sua extensão territorial, e definirá:

- III. a função social da propriedade;
- IV. os objetivos e diretrizes gerais de desenvolvimento urbano e rural do Município;
- V. as políticas públicas de desenvolvimento urbano rural;
- VI. as políticas, programas, leis e ações estratégicas;
- VII. o processo de planejamento, acompanhamento e revisão do Plano Diretor;
- VIII. o disciplinamento do parcelamento e implantação de loteamentos, assim como do uso e da ocupação do solo urbano;
- IX. a delimitação do perímetro urbano;
- X. a definição do zoneamento urbanístico;
- XI. a estruturação de instrumentos de planejamento;
- XII. o estabelecimento de fundos de investimentos dos recursos do potencial construtivo;
- XIII. a proposição de diretrizes de drenagem e coleta e destinação final de resíduos sólidos;
- XIV. a estruturação do plano plurianual e diretrizes orçamentárias;

- XV. a indicação de políticas, programas e projetos setoriais ou regionais e de bairros;
- XVI. a formulação do código de edificações e posturas;
- XVII. a formulação do código de meio ambiente;
- XVIII. o estabelecimento de programas de desenvolvimento econômico e social.
- XIX. a proposição de gestão democrática da cidade.

Diante desse contexto, o Plano Diretor do município de Antonina-PR tem como objetivo o levantamento e a análise de dados, buscando conhecer em profundidade os principais aspectos relacionados ao município, de forma a melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, reduzir as desigualdades sociais, promover a gestão democrática e a preservação e recuperação do ambiente natural e construído.

Portanto, este **Relatório de Análise Temática Integrada – Parte 3** tem como objetivo avaliar as condições gerais de mobilidade do município, a capacidade de investimento municipal, a estrutura e funcionamento dos conselhos, bem como, realizar uma síntese da análise temática integrada através de metodologia específica e, com isso, definir os objetivos para o desenvolvimento sustentável de Antonina.

## 2 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA

A Revisão de Antonina será desenvolvida por um corpo técnico multidisciplinar, experiente em estudos de planejamento urbano, envolvendo profissionais de diversas áreas do conhecimento e abrangendo as variadas disciplinas envolvidas na completude das análises previstas. Os profissionais integrantes da equipe técnica estão nominados, com suas respectivas formações e registros profissionais, conforme apresentado no QUADRO 2.1.

QUADRO 2.1 – EQUIPE TÉCNICA MULTIDISCIPLINAR

Nome	Formação Profissional	Atividades/ Função no Projeto
EDUARDO RATTON CREA-PR: 7657-D	Engenharia Civil M. Sc. Geotecnia Dr. Geotecnia	Coordenação Geral
FLÁVIA ALINE WAYDZIK CREA-PR:141030-D	Engenharia Civil Esp. em Eng. Logística e de Operações M.Sc. Eng. de Produção	Coordenação Executiva
AMANDA CHRISTINE GALLUCCI SILVA CREA-PR:109275-D	Engenharia Civil M. Sc. Geotecnia	Análise de Uso e Ocupação do Solo
ANA GABRIELA TEXEIRA CAU-PR: A182428-7	Arquitetura e Urbanismo Mestranda em Planejamento Urbano	Planejamento e Gestão Urbana do Município
CAROLINA CARONE MARTINS	Direito Pós-graduanda em Direito Constitucional	Legislações e procedimentos administrativos
CRISTHYANO CAVALI DA LUZ CREA-PR: 109275-D	Engenharia Civil M. Sc. Geociências Doutorando em Geotecnia	Plano de Ação e Investimentos
HERMES EDUARDO NICHELE CAU-PR: A193914-9	Arquitetura e Urbanismo Mestrando em Planejamento Urbano	Planejamento Urbano e Avaliação da expansão urbana
LARISSA MILENA PINTO PARRA CREA-PR: 197078-D	Eng. Cartográfica e de Agrimensura Esp. em Gestão Ambiental Mestranda em Desastres Naturais	Cartografia Geral

LUCAS MONTEIRO DILDEY OAB: 86707-PR CREA-PR: 170418-D	Direito Engenharia Civil Esp. Direito Ambiental Mestrando em Engenharia de Recursos Hídricos e Ambientais	Legislações e procedimentos administrativos
MARIA PAULA BECK CAU-PR: 279979-0	Arquitetura e Urbanismo Mestrando em Planejamento Urbano	Planejamento Urbano
MAURO LACERDA SANTOS F CREA-PR: 8043-D	Engenharia Civil M. Sc. Eng. Estruturas Dr. Eng. Estruturas	Cidades Sustentáveis
PHILIPPE RATTON CREA-PR: 108813-D	Engenharia Civil M. Sc.; Dr. Engenharia de Recursos Hídricos e Ambiental	Avaliação das condições gerais
ROBERTO GREGÓRIO SILVA JR. CREA-PR: 9320-D	Engenharia Mecânica M. Sc. Administração Dr. Administração	Mobilidade Urbana

Fonte: FUPEF (2022).

### **3 AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE**

A compreensão da mobilidade municipal e da acessibilidade aos locais e equipamentos, algo que se atrela aos sistemas de transporte, é essencial para analisar as movimentações no município. Essa dinâmica que ocorre sobre a malha viária é um tema que perpassa o conteúdo de um Plano de Mobilidade Urbana (PMU), não existente em Antonina. Assim, a avaliação contida nessa seção se dá de maneira generalizada, considerando-se também a extensão para áreas rurais. No momento de realização do PMU, conforme princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, BRASIL, 2012), a normativa nacional própria do tema, deve-se objetivar a compatibilização com a leitura e as proposições desta Revisão do Plano Diretor.

Dessa maneira, para a elaboração deste tópico, foram usados dados primários e secundários, com foco mais detalhado na área urbana. As subseções a seguir discorrem a análise do tema, sob a perspectiva do sistema viário e dos deslocamentos existentes no município, respectivamente.

#### **3.1 SISTEMA VIÁRIO**

O Sistema Viário vigente em Antonina é regido pela Lei nº 24/2008, que trata da hierarquização, do traçado básico e das diretrizes das vias municipais (ANTONINA, 2008). A malha viária é dividida em sete tipologias, que são apresentadas conforme suas especificações no QUADRO 3.1 e são espacializadas no mapa da FIGURA 3.1. Já em relação ao dimensionamento mínimo das vias, incluindo as faixas de domínio e de passeio, a TABELA 3.1 mostra os dados organizados a partir do corpo do texto da legislação citada. Há compatibilidade das informações descritas na lei com o mapa anexo e as figuras que auxiliam na compreensão dos dimensionamentos.

Observa-se que a hierarquização viária é simples, havendo a contagem de ciclovias e vias férreas como próprias do sistema viário. Para as ciclovias, são inclusas ainda passarelas ambientais, que seriam caminhos de bicicleta junto à orla.

QUADRO 3.1 – SISTEMA VIÁRIO – TIPOLOGIAS E FUNÇÕES

Tipologia	Função	Principais vias
I – Rodovia	Engloba as rodovias de acesso ao Município, pertencentes ao estado ou federação. No caso de rodovias estaduais ou federais, deve ser seguida a normativa específica quanto às dimensões mínimas das vias e das faixas de domínio e marginais em suas laterais.	BR-116 PR-340 PR-405 PR-408 PR-410
II – Via Municipal	Engloba as estradas no interior do município, fora do território urbano.	Vias rurais
III – Via Arterial	São as vias ao longo das quais o uso do solo é caracterizado por atividades mistas de comércio, serviço e habitação, sendo também os principais eixos de circulação urbana e os mais propícios a um maior adensamento da ocupação do solo.	Av. Tiago Peixoto Estr. do Saivá R. Soldado Vilmar Conrado de Oliveira R. Conselheiro Alves de Araújo Av. Conde Matarazzo R. Mestre Adriano R. Engenheiro Luís Augusto de Leão Fonseca Av. Engenheiro Henrique Lage
IV – Via Coletora	São as vias que permitem a penetração do tráfego aos diversos setores e regiões da cidade e, ainda, recebem o tráfego das vias locais e o conduzem às vias arteriais, interligando a malha viária. São caracterizadas por atividades de comércio, serviço e habitação, porém com uma ocupação do solo menos densa em relação às vias arteriais.	R. Zung Sui Shen R. João Leão R. Honório Machado R. Hernância Mendes dos Santos Estr. Tucunduva R. Arthur de Sá R. Leovegildo de Freitas R. Theófilo Soares Gomes R. Antônio Mendes R. Bento Cego R. Salvador Graciano
V – Via Local	São aquelas cuja função básica é permitir o acesso às propriedades privadas ou às áreas de atividades específicas, constituindo-se em vias de baixo volume de tráfego de veículos.	Demais vias do perímetro urbano
VI – Via Férrea	Vias destinadas ao tráfego ferroviário, de transporte de cargas e passageiros, pertencentes ao Município, Estado ou à Federação, devendo ser seguida a normativa específica quanto às dimensões mínimas das vias e das faixas de domínio e marginais em suas laterais.	Estrada de ferro
VII - Ciclovia	São vias adaptadas ao uso exclusivo de pedestres e ciclistas, cuja função primordial é a circulação e a prática de exercícios sem maiores conflitos. Possui também a função de contenção e fiscalização por parte da comunidade e poder público quanto a ocupações em áreas impróprias.	Diretriz ladeando a Estrada de ferro Passarelas ambientais

Fonte: Antonina (2008).

FIGURA 3.1 – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA VIGENTE



**Legenda**

- Rodovias
- Limite municipal de Antonina
- Perímetro urbano de Antonina
- Massa d'água
- Hierarquia viária vigente**
- Via Arterial
- Via Arterial - Diretriz
- Via Coletora
- Via Coletora - Diretriz
- Diretriz Viária
- Via Local
- Ciclovia
- Passarela

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**  
**HIERARQUIA VIÁRIA VIGENTE NA SEDE URBANA**

0 400 800 1600 m  
 Escala do mapa: 1 : 40.000  
 1 cm = 400 m  
 Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 225  
 Meridiano Central: 51° W

Hierarquia viária vigente - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 24/2008; Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019; Vias - PARANACIDADE, 2019; Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015; Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008; BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

TABELA 3.1 – DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

Rodovias								
Faixa de domínio (m)	Passeio (m)	Faixa de rolamento (m)	Canteiro central (m)	Faixa de rolamento (m)	Estacionamento (m)	Passeio (m)	Faixa de domínio (m)	Total (m)
5,00	1,50	3,00	–	3,00	–	1,50	5,00	17,50
Vias Arteriais								
	Passeio (m)	Faixa de rolamento (m)	Estacionamento (m)	Canteiro central (m)	Faixa de rolamento (m)	Estacionamento (m)	Passeio (m)	Total (m)
	3,00	3,50	2,50	–	3,50	2,50	3,00	18,00
Vias Coletoras								
	Passeio (m)	Faixa de rolamento (m)	Estacionamento (m)	Canteiro central (m)	Faixa de rolamento (m)	Estacionamento (m)	Passeio (m)	Total (m)
	2,00	3,00	2,50	–	3,00	2,50	2,00	15,00
Vias Locais								
	Passeio (m)	Faixa de rolamento (m)	Canteiro central (m)	Faixa de rolamento (m)	Estacionamento (m)	Passeio (m)		Total (m)
	2,00	3,00	–	3,00	2,50	2,00		12,50
Ciclovias								
	Canteiro central (faixa marginal) (m)	Passeio (m)	Faixa de rolamento (m)	Faixa de rolamento (m)	Estacionamento (m)	Passeio (m)	Canteiro central (faixa marginal) (m)	Total (m)
	1,50	1,50	1,50	1,50	–	1,50	1,50	6,00
Passarelas ambientais								
Área de transição (m)	Faixa de domínio (m)	Passeio (m)	Faixa de rolamento (m)	Canteiro central (m)	Faixa de rolamento (m)	Passeio (m)	Faixa de domínio (m)	Total (m)
6,00	1,50	1,50	1,50	–	1,50	1,50	1,50	6,00

Fonte: Antonina (2008).

Após essas definições, a legislação trata de aspectos relativos à implantação das vias, como raios de curvatura, terraplenagem, declividade e remoção de vegetação. Destaca-se que o Art. 26 predica pelo desenho próprio que as ciclovias devem ter, em prol dos pedestres e ciclistas.

Assim, com o entendimento das disposições gerais e a hierarquização das vias, parte-se para o levantamento e avaliação dos elementos viários e de apoio à mobilidade. Nesse processo, foram sistematizadas informações sobre largura das vias, revestimento, drenagem pluvial, iluminação pública e existência de calçadas, sem qualificação do estado de conservação desses elementos, caso a ser desenvolvido com maior aprofundamento no PMU. Esses dados permitem identificar onde há estruturas mais completas, a compatibilização com a hierarquia viária vigente e com os deslocamentos existentes.

Assim, cada um dos tópicos é tratado a seguir, destacando-se que o levantamento foi realizado em campo, em conjunto com a verificação dos dados disponíveis no PARANACIDADES. Foram consideradas as vias do perímetro urbano e nas áreas de extensão da mancha urbana atual, identificada em relatório anterior. Em suma, é um retrato da realidade das vias locais e principais (arteriais, coletoras e rodovias) de Antonina.

### 3.1.1 Largura das vias

Na avaliação da largura das vias, foi considerada a dimensão da projeção horizontal, sem as rampas verticais. Esse levantamento permite planejar as modificações e adequações viárias, uma vez que evidencia as potencialidades de tamanhos das vias. A relação entre a metragem das vias locais e principais (arteriais e coletoras), de acordo com suas larguras, pode ser observada na TABELA 3.2.

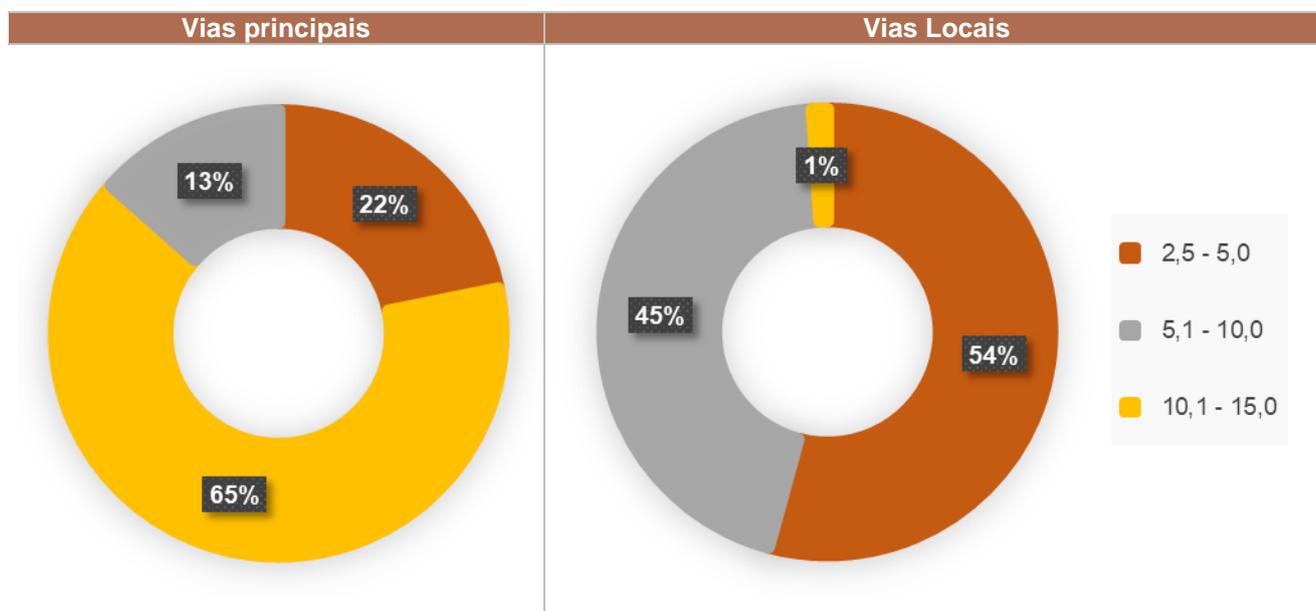
TABELA 3.2 – LARGURA DAS VIAS

Vias principais		Vias locais	
Largura (m)	Comprimento (m)	Largura (m)	Comprimento (m)
2,5 - 5,0	7.639,31	2,5 - 5,0	26.843,11
5,1 - 10,0	22.697,92	5,1 - 10,0	22.118,06
10,1 - 15,0	4.701,66	10,1 - 15,0	528,65
<b>Total</b>	35.038,90	<b>Total</b>	49.489,82
<b>Total</b>	84.528,71		

Fonte: FUPEF (2022).

Portanto nas vias principais há predominância de caixas de tamanho entre 5,1 e 10 metros, cerca de 65% e nas vias locais a maioria das vias está na caixa entre 2,5 e 5,0 metros, cerca de 54%. A característica dessas vias estreitas, pouco ortogonais, com morfologias que curvam-se seguindo os diferentes morros é consequência do tipo de ocupação em vales e ao longo da baía. Na FIGURA 3.2 é possível visualizar a relação da proporção entre a largura das vias locais e principais.

FIGURA 3.2 – RELAÇÃO DA PROPORÇÃO DA LARGURA DAS VIAS PRINCIPAIS E LOCAIS

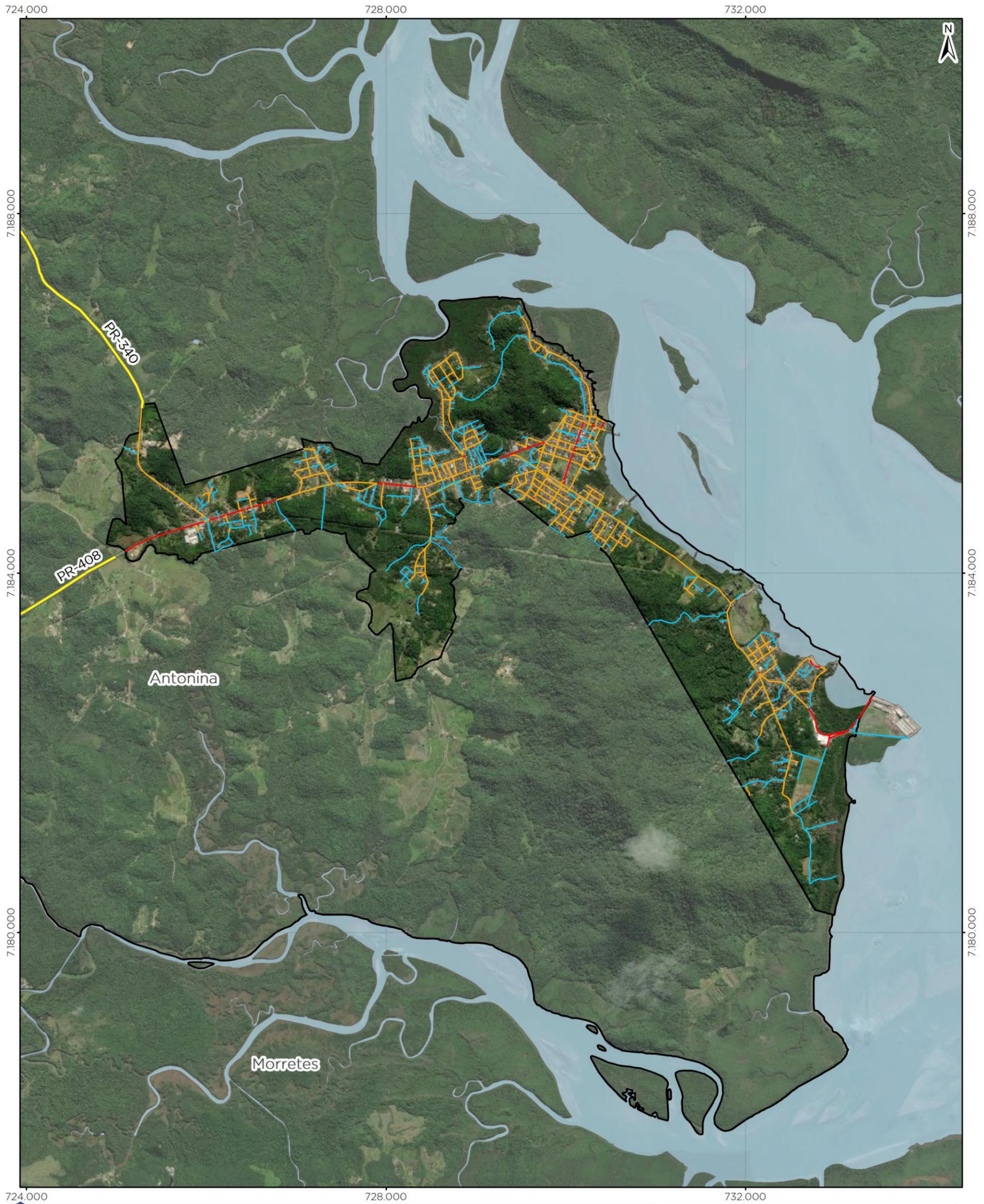


Fonte: FUPEF (2022).

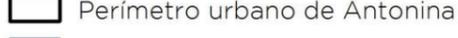
Assim, a FIGURA 3.3 traz o mapeamento da malha viária e as respectivas larguras de cada trecho. Verifica-se, portanto, que não existem vias completas com largura entre 10,1 e 15 metros, mas trechos das vias Avenida Thiago Peixoto, Rua Uruguai, Rua Mte. Adriano e Rua Eng. Luís Augusto de Leão Fonseca.

Nos casos da via 5,1 e 10 metros ocorrem nas diferentes regiões da cidade e as vias de largura menor são aqueles que são acessos para casas nas periferias, nas bordas da malha urbana, ruas de acesso residencial.

FIGURA 3.3 – LARGURA DAS VIAS



**Legenda**

-  Rodovias
-  Limite municipal de Antonina
-  Perímetro urbano de Antonina
-  Massa d'água
- Largura das vias (m)**
-  2,5 - 5,0
-  5,1 - 10,0
-  10,1 - 15,0

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR

**LARGURA DAS VIAS**

0 400 800 1.600 m  
 Escala do mapa: 1 : 40.000  
 1cm = 400 m  
 Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 225  
 Meridiano Central: 51° W



Largura das vias - FUPeF, 2022;  
 Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
 Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
 Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

### 3.1.2 Revestimento

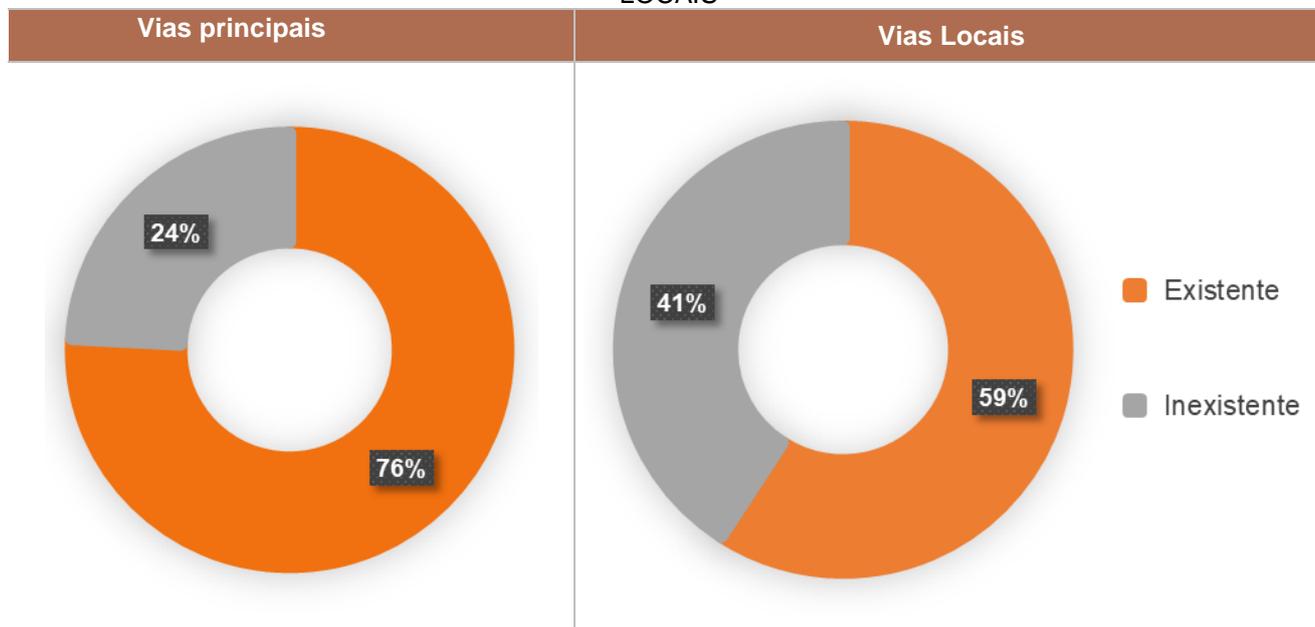
No caso do revestimento das vias, que reflete a existência de pavimentação, o levantamento ajuda na identificação da infraestrutura básica das vias, principalmente as principais e aquelas de maior movimento. A proporção entre vias revestidas e não revestidas, nos casos de vias principais e locais, é mostrada na TABELA 3.3, com os gráficos respectivos na FIGURA 3.4

TABELA 3.3 – EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO NAS VIAS

Vias principais		Vias locais	
Pavimentação - Vias	Comprimento (m)	Pavimentação - Vias	Comprimento (m)
Existente	26.573,33	Existente	29.284,89
Inexistente	8.465,57	Inexistente	20.204,93
<b>Total</b>	<b>35.038,90</b>		<b>49.489,82</b>
<b>Total</b>	<b>84.528,71</b>		

Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 3.4 – RELAÇÃO DA EXISTÊNCIA OU NÃO DE REVESTIMENTO EM VIAS PRINCIPAIS E LOCAIS



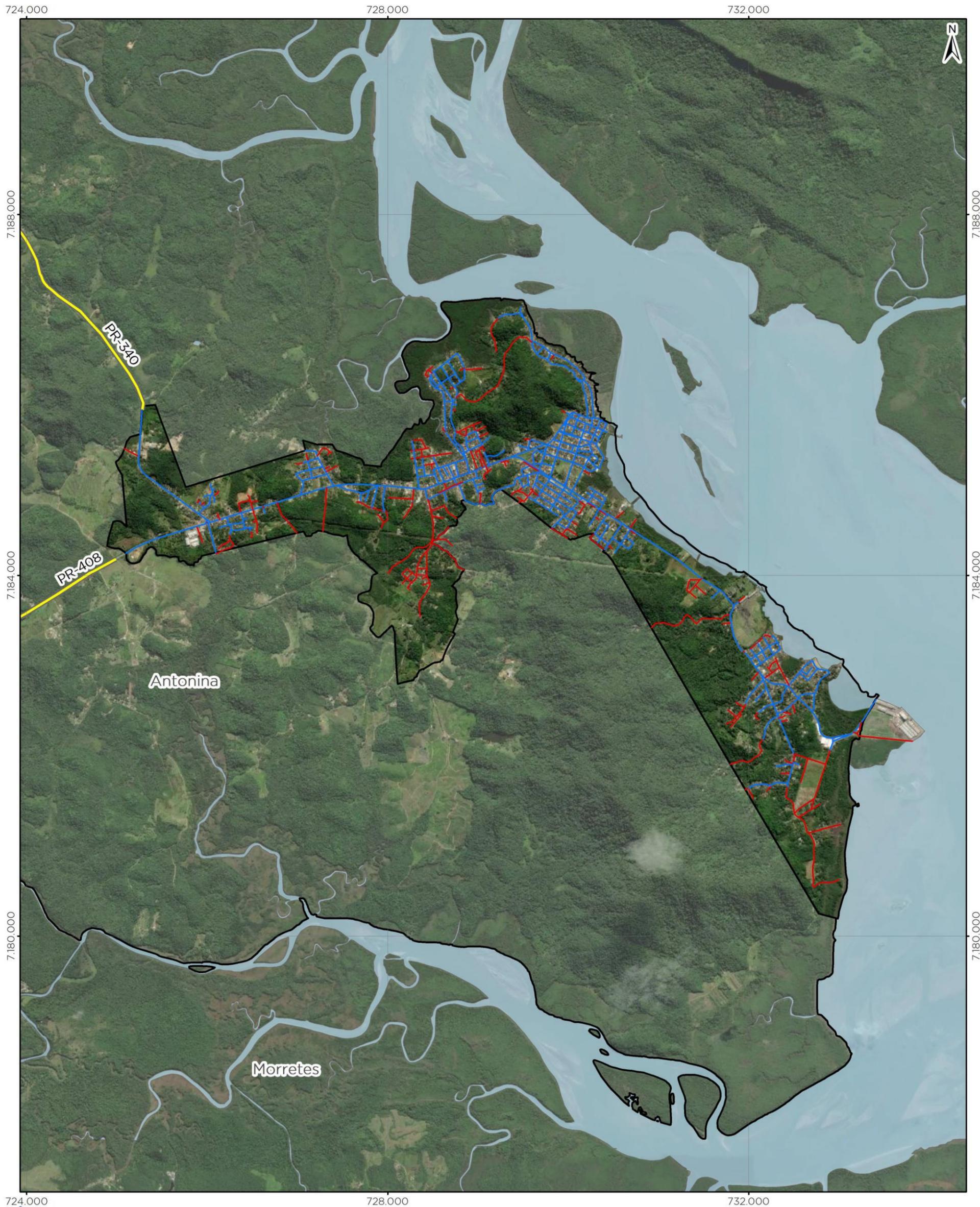
Fonte: FUPEF (2022).

Portanto, no caso das vias principais existente pavimentação em cerca de 76%, no caso das vias locais a pavimentação existe em cerca de 59% das vias. Pode-se perceber, portanto, uma certa discrepância entre a pavimentação das vias principais

(arteriais, coletoras, conectoras e outros) e das vias locais, que são, sobretudo, de acesso residencial.

Pôde-se verificar pelo levantamento presente na FIGURA 3.5 que, segundo a existência ou inexistência de revestimento, as regiões conhecidas como Centro, Portinho, Batel, Maria Luzia e Penha possuem boa proporção de vias revestidas. Por sua vez, nas regiões conhecidas como Saivá e Porto Industrial possuem trechos sem revestimentos. Esta realidade é presente também nas vias que acontecem na borda da mancha urbana, nos pontos mais distantes das vias principais, nas vias locais de acesso residencial e sem saída.

FIGURA 3.5 – EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO



**Legenda**

-  Rodovias
-  Limite municipal de Antonina
-  Perímetro urbano de Antonina
-  Massa d'água
- Existência de revestimento nas vias**
-  Existente
-  Não existente

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

**EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO NAS VIAS**

0 400 800 1.600 m  
 Escala do mapa: 1 : 40.000  
 1cm = 400 m  
 Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
 Meridiano Central: 51° W



Existência de revestimento nas vias - FUPEF, 2022;  
 Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
 Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
 Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

### 3.1.3 Drenagem

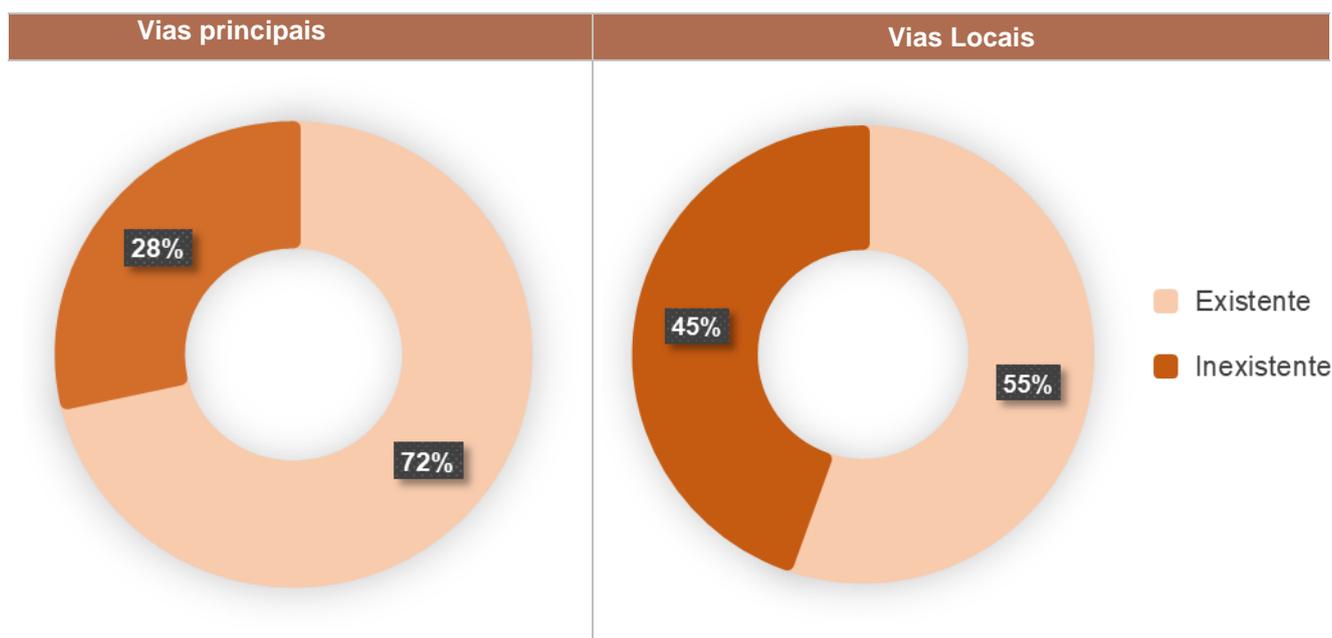
No caso da drenagem pluvial, o levantamento se relaciona com a análise da destinação das águas de chuva, o que se reflete em locais mais planos e baixadas junto a córregos e mangues. São locais propícios a alagamentos, situação que dificulta a mobilidade local, especialmente para quem se locomove a pé ou de bicicleta. Os dados de existência do sistema de drenagem, feitos pela identificação de bocas de lobo, são apresentados na TABELA 3.4 e na FIGURA 3.7. A proporção de vias que possuem rede de drenagem é trazida nos gráficos da FIGURA 3.6, tanto para vias principais quanto para locais.

TABELA 3.4 – EXISTÊNCIA DE DRENAGEM PLUVIAL NAS VIAS

Vias principais		Vias locais	
Pavimentação - Vias	Comprimento (m)	Pavimentação - Vias	Comprimento (m)
Existente	25.090,46	Não existe	27.459,23
Inexistente	9.948,43	Existe	22.030,58
<b>Total</b>	<b>35.038,90</b>		<b>49.489,82</b>
<b>Total</b>	<b>84.528,71</b>		

Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 3.6 – RELAÇÃO DA EXISTÊNCIA OU NÃO DE DRENAGEM PLUVIAL EM VIAS PRINCIPAIS E LOCAIS

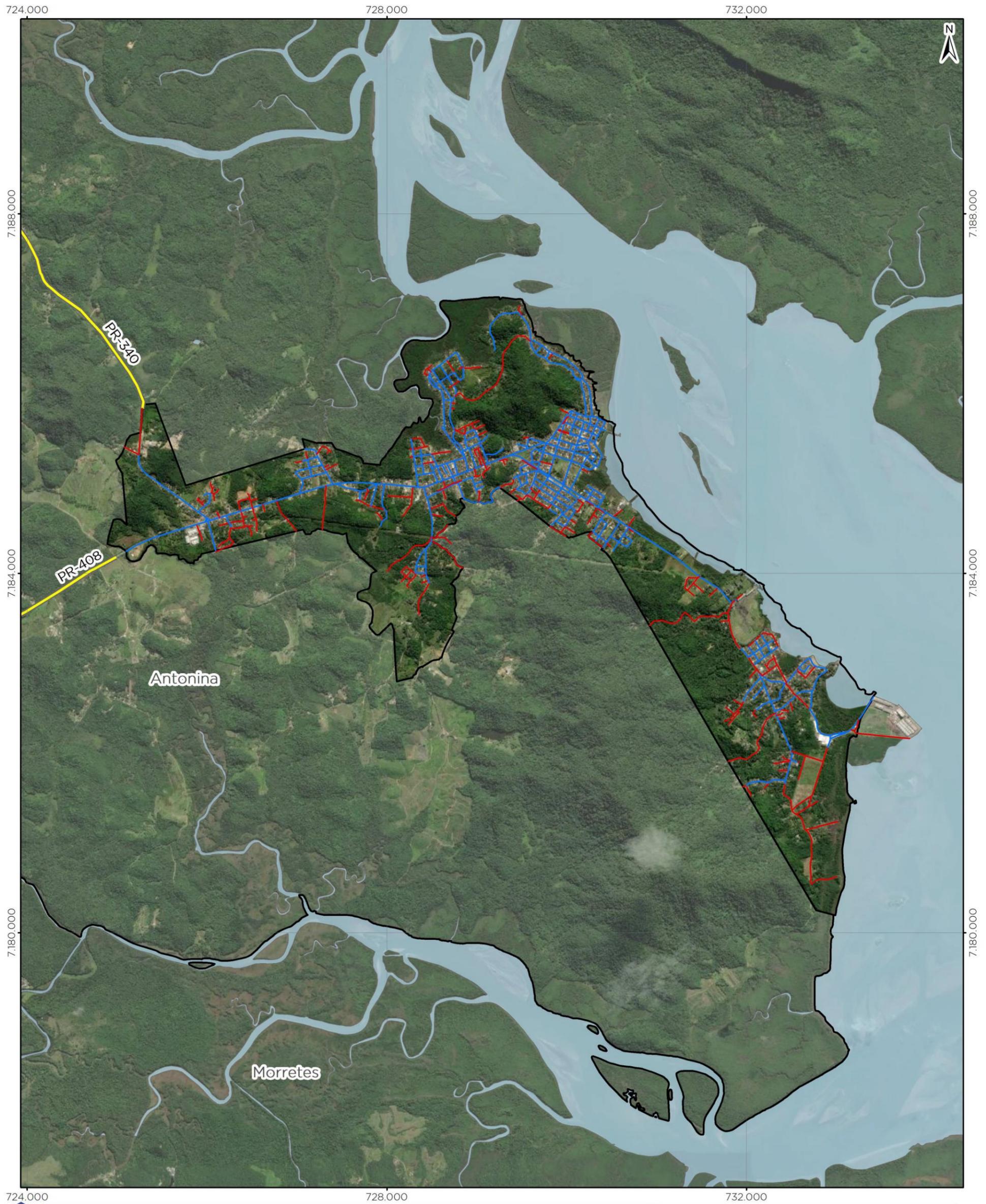


Fonte: FUPEF (2022).

A quantidade de vias principais que possui algum tipo de drenagem é de 72%, enquanto das vias locais que possuem drenagem é de 55%. Assim, as ruas com inexistência de drenagem localizam-se nas ruas de acesso residencial, sobretudo Industrial, Saivá, Ponto da Pita e outros e em ruas específicas, mas de relevância pela localização como a Estrada do Tucunduva.

Vale ressaltar, que nas diferentes oficinas técnicas realizadas com a população, foram também apontados problemas com a drenagem existente, com problemas de limpeza e mau dimensionamento, como acontece na drenagem da região do Maria Luzia, na descida do morro.

FIGURA 3.7 – EXISTÊNCIA DE DRENAGEM



**Legenda**

-  Rodovias
-  Limite municipal de Antonina
-  Perímetro urbano de Antonina
-  Massa d'água
- Existência de drenagem pluvial nas vias**
-  Existente
-  Não existente

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR

**EXISTÊNCIA DE DRENAGEM PLUVIAL NAS VIAS**

0 400 800 1.600 m

Escala do mapa: 1 : 40.000  
1 cm = 400 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
Meridiano Central: 51° W



Existência de drenagem pluvial nas vias - FUPEF, 2022;  
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

### 3.1.4 Iluminação pública

A iluminação pública se associa com a visibilidade noturna dos transeuntes em seus deslocamentos, tanto motorizados quanto nos modos ativos. Isso interfere, portanto, nas condicionantes da segurança pública. O levantamento realizado traz as informações da iluminação, de modo que se leva em conta a existência de postes e lâmpadas próprias. Isso não considera, portanto, a situação da manutenção das lâmpadas e a conservação da estrutura. A relação entre as vias que possuem ou não iluminação é mostrada na TABELA 3.5 e a proporção entre elas, nos gráficos da FIGURA 3.8.

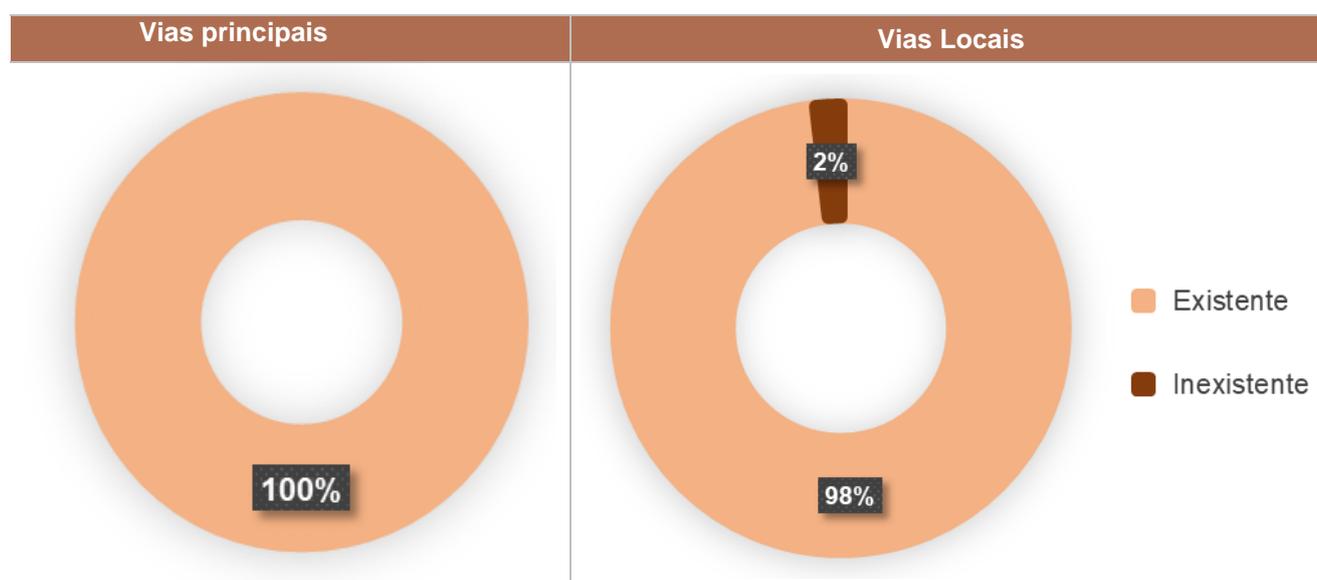
TABELA 3.5 – EXISTÊNCIA DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA NAS VIAS

Vias principais		Vias locais	
Pavimentação - Vias	Comprimento (m)	Pavimentação - Vias	Comprimento (m)
Não existe	35.038,90	Não existe	48.601,35
Existe	0,00	Existe	888,47
<b>Total</b>	<b>35.038,90</b>		<b>49.489,82</b>

Fonte: FUPEF (2022).

Portanto, a iluminação pública de Antonina possui bons índices, sendo que 100% das vias principais possuem iluminação e 98% das vias locais possuem iluminação.

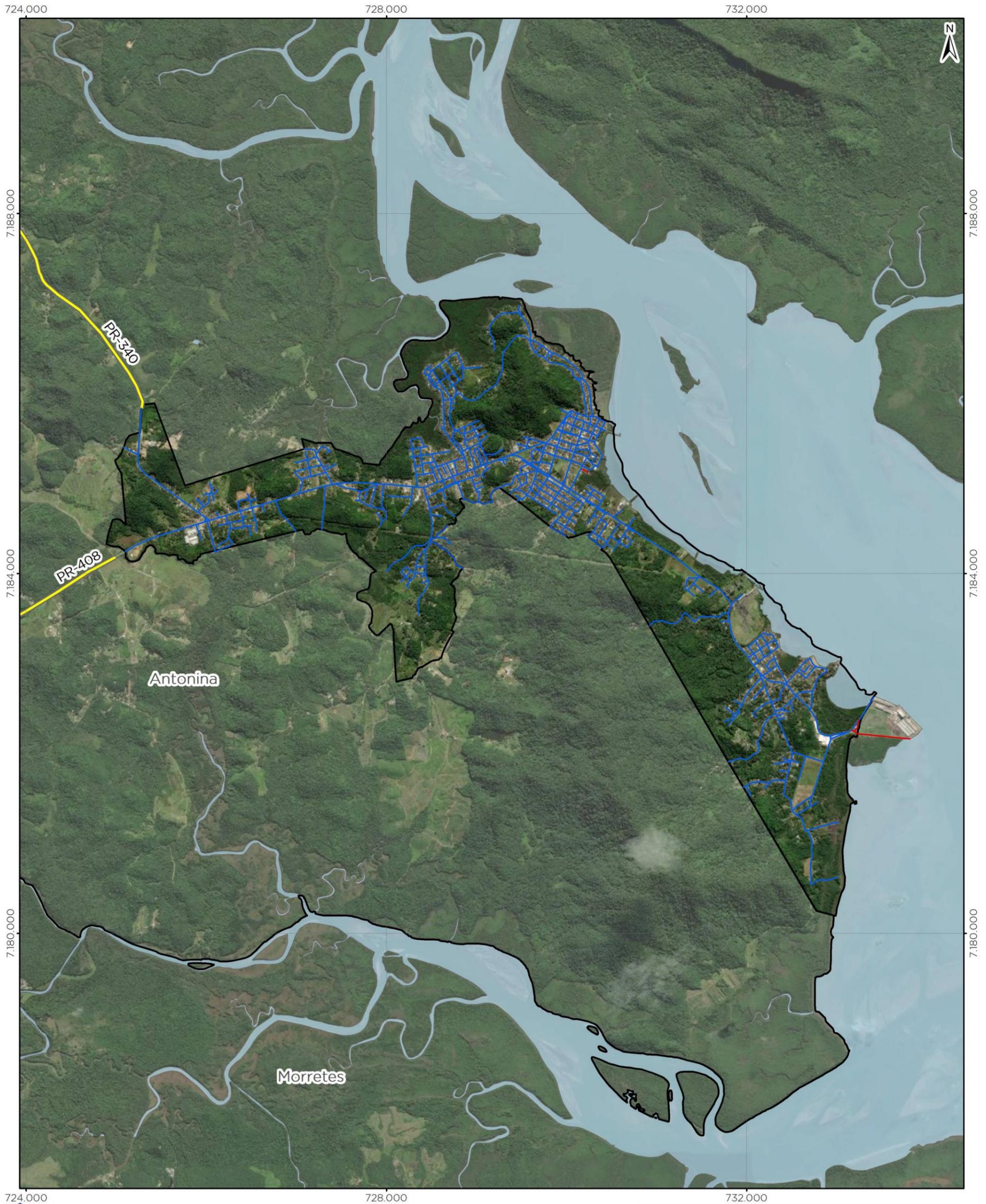
FIGURA 3.8 – RELAÇÃO DA EXISTÊNCIA OU NÃO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA EM VIAS PRINCIPAIS E LOCAIS



Fonte: FUPEF (2022).

Assim, o mapa da FIGURA 3.9 realiza o mapeamento dos pontos do município que possuem a iluminação pública. Portanto, as únicas vias que não possuem iluminação pública são pequenos pontos na região central e a rua interna do Porto Ponta do Felix.

FIGURA 3.9 – EXISTÊNCIA DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA



**Legenda**

- Rodovias
- Limite municipal de Antonina
- Perímetro urbano de Antonina
- Massa d'água
- Existência de iluminação pública nas vias**
- Existente
- Não existente

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

**EXISTÊNCIA DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA NAS VIAS**

0 400 800 1600 m

Escala do mapa: 1 : 40.000  
1 cm = 400 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
Meridiano Central: 51° W

Existência de iluminação pública nas vias - FUPEF, 2022;  
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

### 3.1.5 Calçadas

O levantamento de calçadas foi realizado de maneira similar aos outros elementos do sistema viário, de modo a contemplar a largura existente nos passeios e a existência de calçamento próprio. Isso possibilita formar um suporte de informações para direcionar modificações e adequações, evidenciando também as deficiências e potencialidades da mobilidade a pé. Assim, em relação à largura das calçadas, a FIGURA 3.11 traz o mapeamento dos passeios do lado direito da via e a FIGURA 3.12, do lado esquerdo. Os lados da via foram pré-determinados a partir da distância das extremidades até o marco zero da cidade: a extremidade mais próxima ao marco zero foi tomada como ponto inicial, para definição das margens direita e esquerda. Em Antonina, o marco zero foi considerado como a Igreja Nossa Senhora do Pilar. A relação entre a largura de calçadas de vias locais e principais é apresentada na TABELA 3.6 e a proporção da largura, em relação às dimensões de comprimento, é exibida nos gráficos da FIGURA 3.10, para as vias principais e para as vias locais.

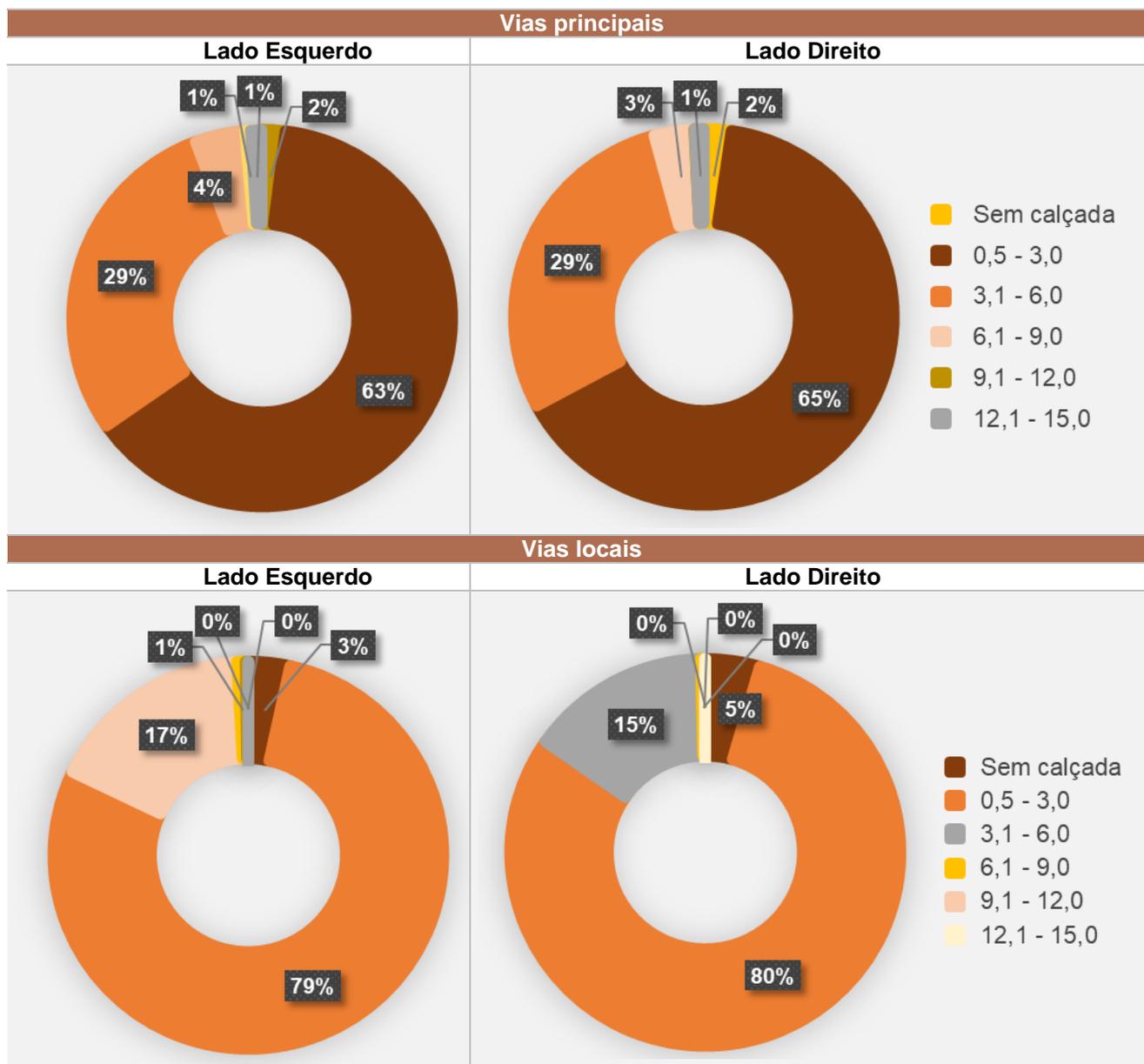
TABELA 3.6 – LARGURA DAS CALÇADAS

Vias principais			
Largura - Lado Esquerdo	Comprimento (m)	Largura - Lado Direito	Comprimento (m)
0	686,84	0	815,13
0,5 - 3,0	22.199,04	0,5 - 3,0	22.717,66
3,1 - 6,0	10.157,89	3,1 - 6,0	10.034,66
6,1 - 9,0	1.489,81	6,1 - 9,0	1.188,20
9,1 - 12,0	152,10	9,1 - 12,0	10,45
12,1 - 15,0	353,22	12,1 - 15,0	272,80
<b>Total</b>	<b>35.038,90</b>	<b>Total</b>	<b>35.038,90</b>
Vias locais			
Largura - Lado Esquerdo	Comprimento (m)	Largura - Lado Direito	Comprimento (m)
0	1.702,47	0	2.235,39
0,5 - 3,0	38.920,58	0,5 - 3,0	39.684,28
3,1 - 6,0	8.405,91	3,1 - 6,0	7.390,77
6,1 - 9,0	346,17	6,1 - 9,0	152,96
9,1 - 12,0	114,68	9,1 - 12,0	26,43
12,1 - 15,0	0,00	12,1 - 15,0	0,00
<b>Total</b>	<b>49.489,82</b>	<b>Total</b>	<b>49.489,82</b>
<b>Total</b>	<b>84.528,71</b>	<b>Total</b>	<b>84.528,71</b>

Fonte: FUPEF (2022).

Portanto, como é possível visualizar, no caso das vias principais as calçadas ocorrem, sobretudo em vias de 0,5 a 3 metros de largura e em cerca de 2% das vias ela é inexistente do lado direito e em menos de 2% do lado esquerdo.

FIGURA 3.10 – RELAÇÃO DA LARGURA DAS CALÇADAS EM VIAS PRINCIPAIS



Fonte: FUPEF (2022).

Com base no levantamento e no mapeamento, constata-se que a maioria das calçadas, tanto do lado direito quanto do esquerdo, ocorre em regiões onde as vias são mais estreitas, isto porque esta é uma característica presente na maioria das vias do município de Antonina. Além disso, nas vias locais faltam calçadas em 3% do lado esquerdo das vias e em 5% do lado direito das vias.

FIGURA 3.11 – LARGURA DA CALÇADA – LADO DIREITO



**Legenda**

- Rodovias
  - Limite municipal de Antonina
  - Perímetro urbano de Antonina
  - Massa d'água
- Largura total da calçada (m) - lado esquerdo
- Sem calçada
  - 0,5 - 3,0
  - 3,1 - 6,0
  - 6,1 - 9,0
  - 9,1 - 12,0
  - 12,1 - 15,0

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

**LARGURA TOTAL DA CALÇADA - LADO ESQUERDO**

0 400 800 1600 m  
 Escala do mapa: 1 : 40.000  
 1 cm = 400 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
 Meridiano Central: 51° W



Largura total das calçadas - FUPEF, 2022;  
 Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
 Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
 Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

FIGURA 3.12 – LARGURA DA CALÇADA – LADO ESQUERDO



**Legenda**

- Rodovias
  - Limite municipal de Antonina
  - Perímetro urbano de Antonina
  - Massa d'água
- Largura total da calçada (m) - lado direito
- Sem calçada
  - 0,5 - 3,0
  - 3,1 - 6,0
  - 6,1 - 9,0
  - 9,1 - 12,0
  - 12,1 - 15,0

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

**LARGURA TOTAL DA CALÇADA - LADO DIREITO**

0 400 800 1.600  
m

Escala do mapa: 1 : 40.000  
1 cm = 400 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
Meridiano Central: 51° W

Largura total da calçada - FUPEF, 2022;  
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

Já no caso dos revestimentos das calçadas, foi levantada a existência de calçamento nos passeios, com a divisão em três categorias: calçada inexistente, quando não há espaço entre o alinhamento predial e a pista de rolamento, ou quando esse espaço é tomado por mato alto ou resíduos sólidos; existente, mas sem revestimento, quando se refere a superfície em terra ou grama simples; existente e com revestimento, quando o espaço é suficiente e pavimentado. Assim, a TABELA 3.7 e a FIGURA 3.13 apresentam os dados levantados e a proporção da distribuição dos mesmos. Demais informações de revestimento são apresentadas em mapas, na FIGURA 3.14, para o lado esquerdo da via, e na FIGURA 3.15, para o lado direito.

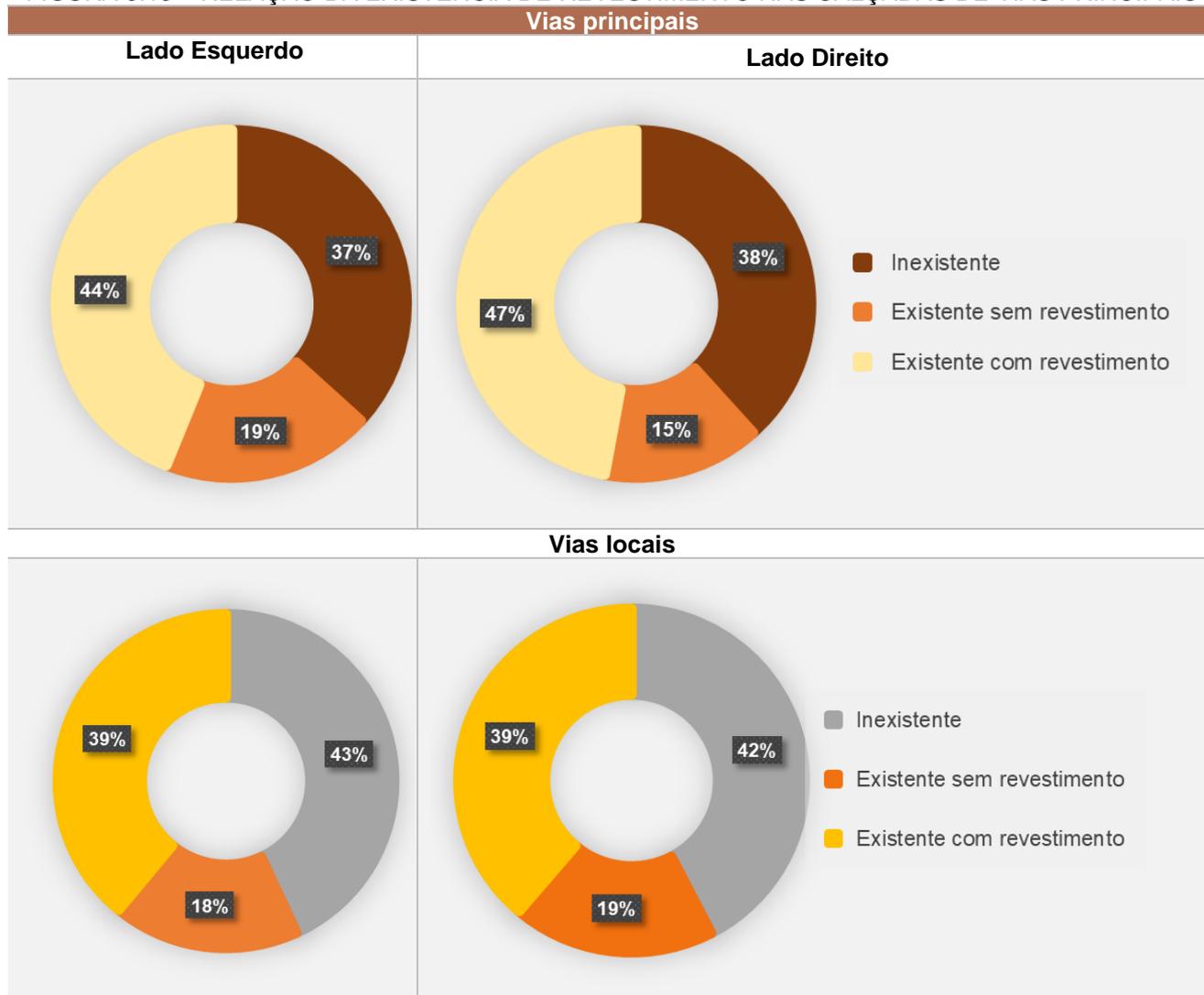
TABELA 3.7 – EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO NAS CALÇADAS

Vias principais			
Calçadas - Lado Esquerdo	Comprimento (m)	Calçada - Lado Direito	Comprimento (m)
Não existente	12.881,33	Não existente	13.433,65
Existente sem revestimento	6.780,86	Existente	5.096,72
Existente com revestimento	15.376,71	Existente	16.508,53
<b>Total</b>	<b>35.038,90</b>	<b>Total</b>	<b>35.038,90</b>
Vias locais			
Calçadas - Lado Esquerdo	Comprimento (m)	Calçada - Lado Direito	Comprimento (m)
Não existente	21.340,75	Não existente	20.984,92
Existente sem revestimento	8.844,16	Existente	9.327,48
Existente com revestimento	19.304,91	Existente	19.177,41
<b>Total</b>	<b>49.489,82</b>	<b>Total</b>	<b>20.984,92</b>
<b>Total</b>	<b>84.528,71</b>	<b>Total</b>	<b>84.528,71</b>

Fonte: FUPEF (2022).

Desta forma, no vaso das vias principais as calçadas possuem algum tipo de revestimento em 44 e 47% das vias do lado esquerdo e direito, respectivamente. Destaca-se o levantamento para a falta de calçadas e de revestimentos em 53 e 56% das calçadas do lado direito e esquerdo, respectivamente.

FIGURA 3.13 – RELAÇÃO DA EXISTÊNCIA DE REVESTIMENTO NAS CALÇADAS DE VIAS PRINCIPAIS

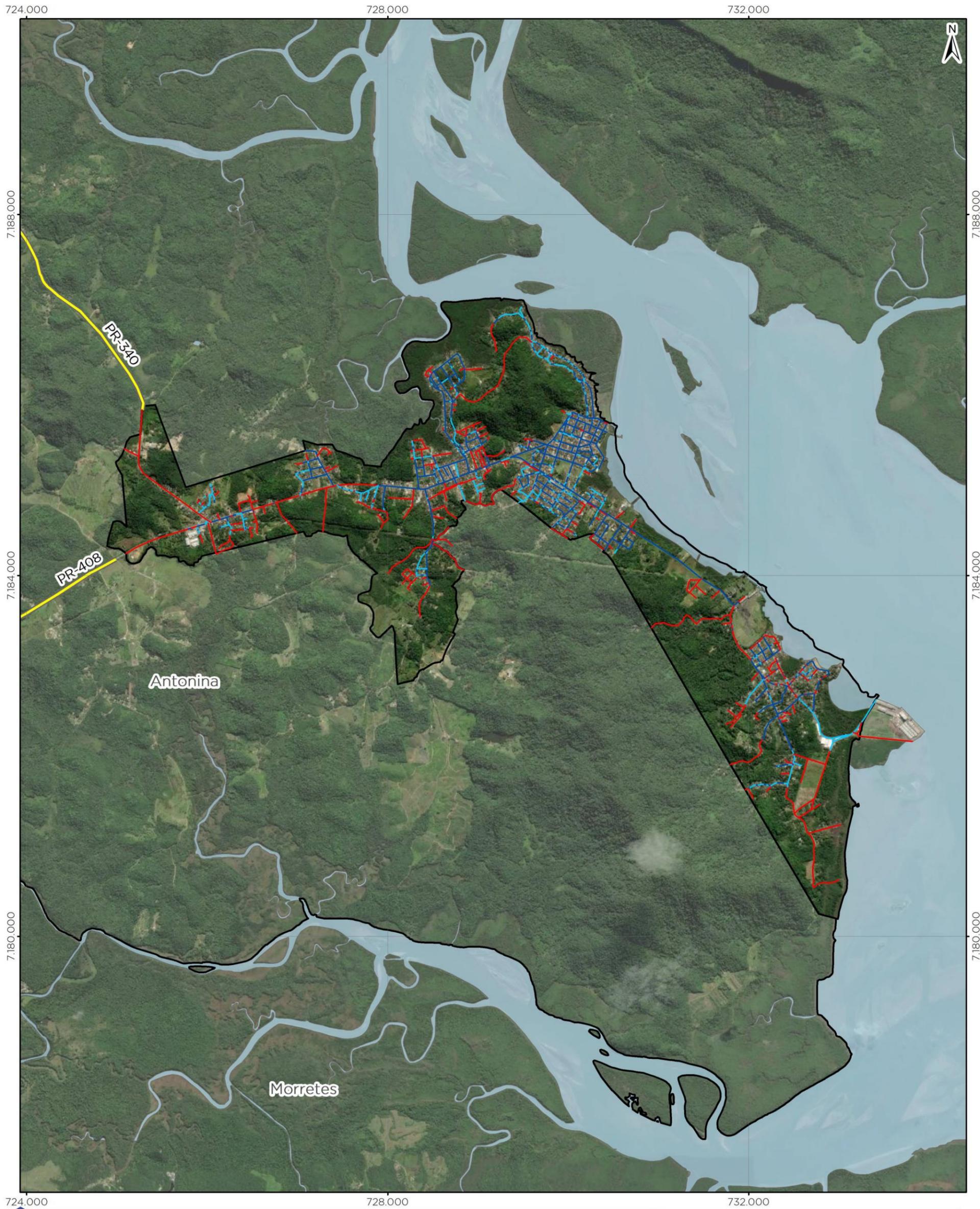


Fonte: FUPEF (2022).

No caso das vias locais, por sua vez, em mais de 40%, tanto no lado esquerdo e direito inexistem calçadas, em 18 e 19% as calçadas existem, mas não possuem revestimento, no lado esquerdo e direito e em apenas 39% dos casos as calçadas existem com algum tipo de revestimento.

Como é possível visualizar no mapeamento a seguir as calçadas com revestimentos concentram-se na região central da sede urbano, enquanto nas regiões mais periféricas, consideradas de regiões residenciais têm predominância a inexistência de calçadas.

FIGURA 3.14 – REVESTIMENTO DE CALÇADA – LADO DIREITO



**Legenda**

- Rodovias
- Limite municipal de Antonina
- Perímetro urbano de Antonina
- Massa d'água
- Existência de calçada - Lado direito**
- Calçada inexistente
- Calçada existente, mas sem revestimento
- Calçada existente e com revestimento

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

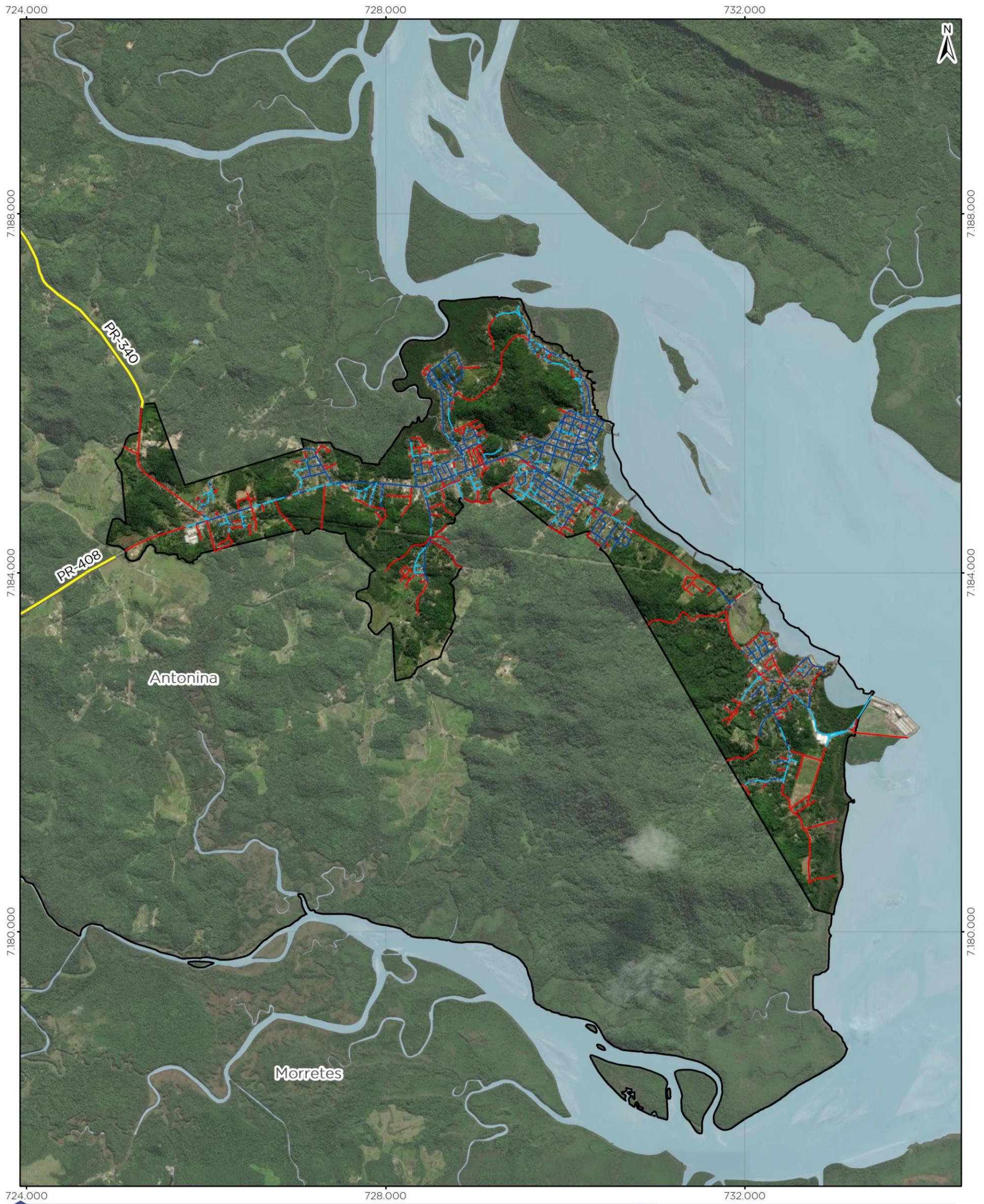
**EXISTÊNCIA DE CALÇADA LADO DIREITO**

0 400 800 1.600 m  
 Escala do mapa: 1 : 40.000  
 1 cm = 400 m  
 Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
 Meridiano Central: 51° W



Existência de calçada - FUPEF, 2022;  
 Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
 Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
 Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

FIGURA 3.15 – REVESTIMENTO DE CALÇADA – LADO ESQUERDO



**Legenda**

- Rodovias
- Limite municipal de Antonina
- Perímetro urbano de Antonina
- Massa d'água
- Existência de calçada - Lado esquerdo**
- Calçada inexistente
- Calçada existente, mas sem revestimento
- Calçada existente e com revestimento

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

**EXISTÊNCIA DE CALÇADA LADO ESQUERDO**

0 400 800 1600 m  
 Escala do mapa: 1 : 40.000  
 1 cm = 400 m  
 Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 225  
 Meridiano Central: 51° W

**fupef**  
 Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná

Existência de calçada - FUPeF, 2022;  
 Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
 Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
 Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

## 3.2 DESLOCAMENTOS

Os deslocamentos dentro do município envolvem elementos dos sistemas de transporte. Estes são adicionais ao sistema viário e sua avaliação permite analisar as deficiências e potencialidades de mobilidade que a Revisão do Plano Diretor pode agir. Antonina é caracterizada pela mobilidade interna do município, pelo acesso a Guaraqueçaba e pela movimentação de cargas causada pelos portos. Essas condicionantes determinam locais de atração de viagens, pela concentração de comércios e serviços, que são as subcentralidades mencionadas no relatório anterior. Os subcentros, junto à centralidade do município e à localização dos Polos Geradores de Viagens (PGVs), formam pontos de atração de viagens e deslocamentos (FIGURA 3.16). Os PGVs, por sua vez, reúnem os equipamentos de saúde, educação, cultura e lazer, discutidos no relatório anterior, que funcionam também como pontos atrativos de viagens.

Com base nessas informações gerais sobre os deslocamentos em Antonina, as subseções seguintes tratam de questões específicas para os sistemas de transporte e o acesso ao município.

FIGURA 3.16 – PGVS NO PERÍMETRO URBANO DE ANTONINA



**Legenda**

-  Rodovias
-  Vias
-  Limite municipal de Antonina
-  Perímetro urbano de Antonina
-  Massa d'água
- Polos Geradores de Viagens (PGVs)**
-  Educação
-  Lazer
-  Saúde
-  Serviço
-  Lazer e turismo

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

**POLOS GERADORES DE VIAGEM NA SEDE URBANA**

0 400 800 1600 m

Escala do mapa: 1 : 40.000  
1 cm = 400 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
Meridiano Central: 51° W



Polos Geradores de Viagens - FUPEF, 2022;  
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;  
Vias - PARANACIDADE, 2019;  
Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;  
Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008;  
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

### 3.2.1 Deslocamentos não motorizados

Pelas características e dimensões do município, Antonina tem grande representatividade dos modos ativos, o andar a pé e o pedalar. Para a caminhada, a infraestrutura necessária constitui-se das calçadas, calçadões, passarelas e elementos de apoio, como travessias elevados, semáforos próprios, faixas de pedestre e redutores de velocidade. No caso dos passeios, a Lei nº 26/2008, o Código de Posturas do Município, no Art. 45, prevê que os proprietários de imóveis são os responsáveis pela construção e conservação das faixas de calçada e seus elementos, como os passeios e as áreas ajardinadas. Caso isso não ocorra, a prefeitura pode construir, mas é ressarcida perante o proprietário.

Já para o deslocamento de bicicletas, a infraestrutura própria consiste nas vias cicláveis apropriadas, como ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e espaços compartilhados. Quando não há esses elementos, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, BRASIL, 1997) dispõe que os ciclistas devem pedalar junto ao bordo direito das vias, com respeito por parte dos condutores. Em Antonina, as ciclovias previstas no sistema viário e apresentadas na seção anterior, são inexistentes. Recentemente, entretanto, foi implantada uma ciclofaixa na Avenida Tiago Peixoto, em substituição a uma faixa de estacionamento, numa extensão total de 1,6 km, ao longo da região do Batel (MANDATO TOURA, 2022).

### 3.2.2 Transporte público e escolar

Em relação ao transporte público, há três linhas de ônibus regulares que operam no município, geridas pela empresa concessionada Godinho's Transporte e Logística Ltda. A empresa foi habilitada pela licitação 004/2021, substituindo a empresa anterior, a Viação Pilar, que abandonou a operação mesmo com determinação judicial para que o fizesse. Assim, a Godinho's recebeu a concessão pelos próximos 20 anos (PROTA, 2021; AEN, 2022; BARROS, 2022). Das três linhas, uma tem caráter urbano, perpassando as regiões internas do perímetro urbano, desde o Km4 até a Ponta da Pita, com paradas nas vias centrais e na Rodoviária Municipal. É a linha 001 – Batel/Ponta da Pita, cujo itinerário é mostrado no mapa da FIGURA 3.17, com a tabela horária exibida na TABELA 3.8.

FIGURA 3.17 – LINHA DE TRANSPORTE PÚBLICO 001 - BATEL / PONTA DA PITA



**Legenda**

- Rodovias
- Vias
- Limite municipal de Antonina
- Perímetro urbano de Antonina
- Massa d'água
- Transporte público - Linha 001 - Batel/Ponta da Pita**
- Sentido: Ponta da Pita e Batel

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

**ROTA DE TRANSPORTE PÚBLICO LINHA 001 - BATEL/PONTA DA PITA**

0 400 800 1.600 m

Escala do mapa: 1 : 40.000  
1 cm = 400 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
Meridiano Central: 51° W



Rota de Transporte Público - Prefeitura Municipal de Guaratuba, 2022; Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019; Vias - PARANACIDADE, 2019; Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015; Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008; BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

TABELA 3.8 – TABELA HORÁRIA – LINHA 001 – BATEL/PONTA DA PITA

<b>Batel-Ponta da Pita – seg a sex</b>			
7:00	9:00	13:20	18:20
<b>Ponta da Pita-Batel – seg a sex</b>			
6:00	8:00	12:20	17:00

FONTE: Moovit (2022a).

As outras duas linhas se caracterizam pela ligação a localidades rurais. A linha 002 – Bairro Alto atende, desde a rodoviária, às localidades ao longo da PR-340, com ponto final no Bairro Alto. Já a linha 003 – Cedro se destina, a partir da rodoviária, à localidade Rio do Cedro, utilizando, portanto, a PR-340, a PR-405 e a estrada rural de acesso à comunidade em questão. Ambas as linhas rurais são mostradas no mapa da FIGURA 3.18, com suas tabelas horárias exibidas na TABELA 3.9 e na TABELA 3.10, respectivamente.

TABELA 3.9 – TABELA HORÁRIA – LINHA 002 – BAIRRO ALTO

<b>Bairro Alto-Rodoviária – seg a sex</b>	
8:00	13:00
<b>Rodoviária-Bairro Alto – seg a sex</b>	
12:00	18:00

FONTE: Moovit (2022b).

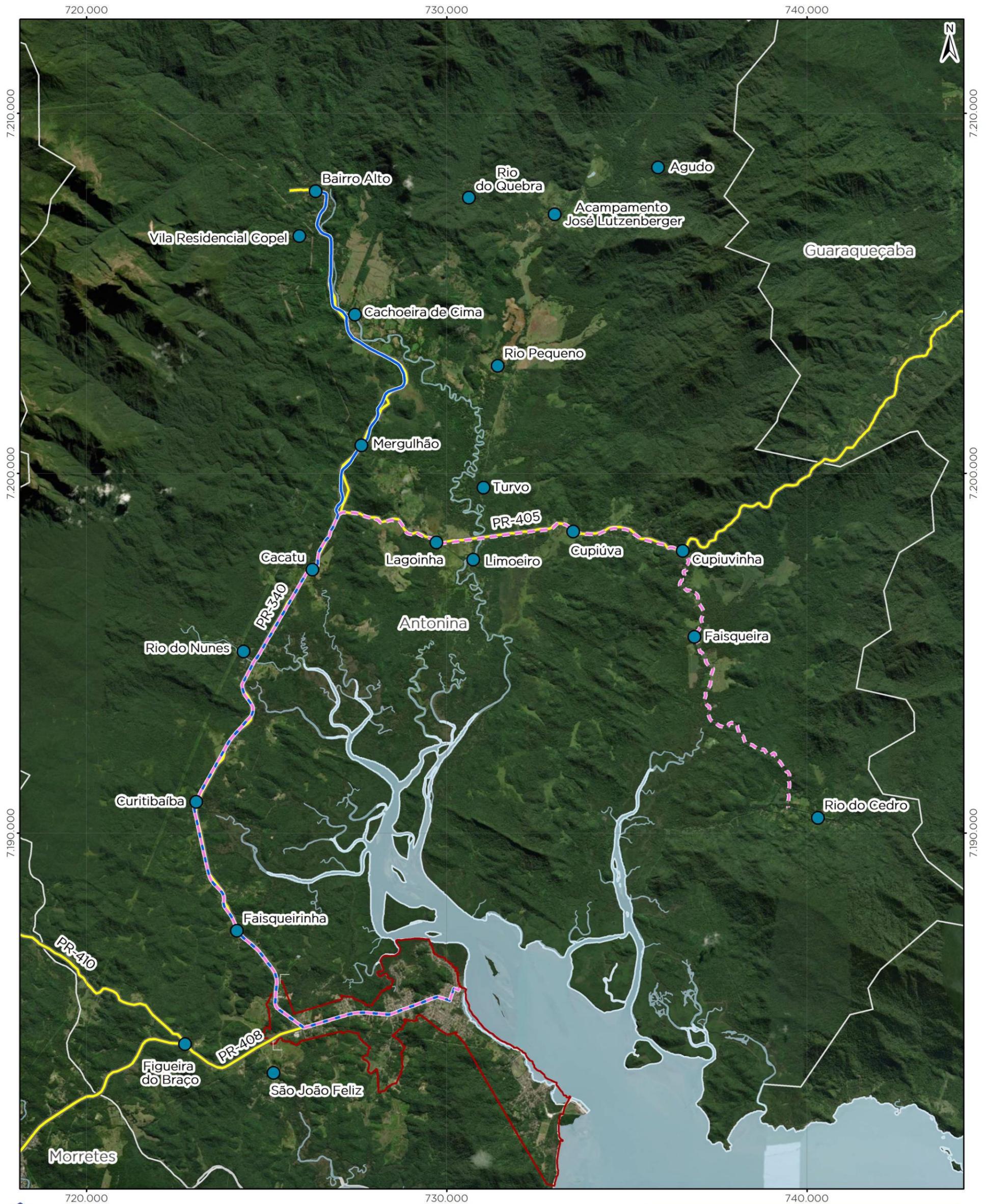
TABELA 3.10 – TABELA HORÁRIA – LINHA 003 – CEDROS

<b>Cedros-Rodoviária – seg, qua e sex</b>	
7:00	
<b>Rodoviária-Cedros – seg, qua e sex</b>	
16:00	

FONTE: Moovit (2022c).

No município, também há o transporte chamado metropolitano, que interliga os municípios do litoral paranaense. No caso de Antonina, existe a linha Paranaguá/Antonina, mostrada na FIGURA 3.19, operada pela Viação Graciosa. É uma linha característica pela catraca e por paradas simples, num transporte intermunicipal. Ou seja, permite a conexão de Antonina com os municípios de Morretes e Paranaguá.

FIGURA 3.18 – LINHAS DE TRANSPORTE PÚBLICO 002 E 003



**Legenda**

- Localidades rurais
- Rodovias
- Limites municipais
- Perímetro urbano de Antonina
- Massa d'água
- Rota de transporte público municipal
  - Linha 002 - Bairro Alto (Sentido: Bairro Alto)
  - Linha 003 - Cedros (Sentido: Cedros)

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR**

**ROTA DE TRANSPORTE PÚBLICO LINHA 002 e LINHA 003**

0 1 2 4 km  
 Escala do mapa: 1 : 100.000  
 1 cm = 1.000 m  
 Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
 Meridiano Central: 51° W



Localidades rurais - FUPEF, 2022; Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 22/2008; Rota de Transporte Público - Prefeitura Municipal de Antonina, 2022; Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019; Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015; Perímetro urbano de Antonina - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008; BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

FIGURA 3.19 – ROTA DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL – LINHA PARANAGUÁ/ANTONINA



**Legenda**

- Rodovias
- Limites municipais
- Perímetros urbanos
- Massa d'água

- Transporte público intermunicipal**
- Linha Paranaguá/Antonina

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE ANTONINA/PR

**ROTA DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL LINHA PARANAGUÁ/ANTONINA**

0 1 2 4 km

Escala do mapa: 1 : 150.000  
1 cm = 1.500 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000  
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S  
Meridiano Central: 51° W



Rota de Transporte Intermunicipal - Prefeitura Municipal de Antonina, 2022; Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019; Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015; Perímetros urbanos - Prefeitura Municipal de Antonina, Lei nº 23/2008, PARANACIDADE, 2019; BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

Já para o transporte rodoviário, as linhas operantes são a Antonina-Curitiba, com parada em Morretes, e a Antonina-Guaraqueçaba. Ambas são também operadas pela Viação Graciosa, sendo a primeira com horários diários. Já a linha Antonina-Guaraqueçaba tornou-se recentemente uma linha rodoviária, sendo operada em caráter experimental pela Viação Graciosa, uma vez que não há interesse de empresas em gerenciarem esse trajeto (SCORTECCI, 2022).

O transporte escolar de estudantes é responsabilidade dos municípios, no caso do Paraná existe o Programa Estadual do Transporte Escolar que realiza o repasse de verbas para os municípios arcarem com parte do transporte escolar (DETRAN, 2021).

Tal tipo de transporte é realizado pela empresa Godinho's Transportes, e ofertado para os alunos da sede urbana e das escolas nas regiões rurais de Cachoeira, Bairro Alto e Rio do Cedro, como mostra a TABELA 3.11, a FIGURA 3.20, bem como a FIGURA 3.21.

TABELA 3.11 – LEGENDA DE SUBCENTRALIDADES E PGVS

Lote	Itinerário	Turno	Tipo	Veículo
1	Pedreira / Gil Feres	M - T	Urbano	Ônibus
2	CMEI / Portinho / Pita	M - T	Urbano	Ônibus
3	Centro / Caetana Martins / Batel	M - T	Urbano	Ônibus
4	Maria Rosa / Gil Feres	M - T	Urbano	Ônibus
5	CMEI / Km 04 / Batel	M - T	Urbano	Ônibus
6	Escola Aracy / Centro	M - T	Urbano	Ônibus
7	APAE x Km 05	M - T	Urbano	Micro - ônibus
8	APAE x Zona Rural	M - T - N	Urbano	Micro - ônibus
9	Olimpia Breyer x Antonina	M - T	Rural	
10	Iran (Copel) Olimpia Breyer x Bairro Alto x Rio Pequeno	M - T	Rural	
11	Iran (Copel) Olimpia Breyer / Moyses x Cachoeira x Antonina	M - T	Rural	
12	Ernesto x Antonina Porto das Moças / Rio Grande	M - T - N	Rural	Micro - ônibus
13	Iran (Copel) Olimpia Breyer x Cedro x Lageado	M - T	Rural	
14	Ernesto x Antonina	M - T	Rural	
15	Pinheiro / Moyses / Brasília / Portinho / Rocha / Brasília / Moyses	M - T - N	Urb. / Not.	
16	Moyes x São João (Balança) Pedreira	M - T	Urb. / Est.	

Fonte: ANTONINA (2022).

FIGURA 3.20 – TRANSPORTE ESCOLAR EM RIO DO CEDRO



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 3.21 – TRANSPORTE ESCOLAR NO BAIRRO ALTO



Fonte: FUPEF (2022).

No ano de 2018, o Ministério Público do PR recomendou a suspensão do contrato da empresa prestadora de serviços por irregularidade na documentação contratual e na prestação do serviço em si, utilizando os veículos de outra empresa (BEMPARANÁ, 2018).

Em notícia mais recente, de junho de 2022 são relatadas as dificuldades dos moradores de Rio do Cedro em chegarem às escolas devido a grande quantidade de chuva no local. Neste caso a qualidade das ruas impacta diretamente na paralisação do transporte com o trajeto sendo finalizado a pé. Na oficina comunitária no local alguns alunos relataram problemas no transporte, sendo que alguns precisam chegar até o ponto de encontro com o transporte utilizando canoas e trafegando os rios, outros reclamaram do longo tempo que passam no transporte, já que apenas um ônibus atende toda a região (ANTONINA, 2022; BANDA B, 2022).

No ano de 2019 a lei municipal nº 31 criou o comitê do transporte escolar. Segundo a lei a função do comitê é acompanhar e fiscalizar as condições de oferta do transporte escolar de Antonina, além de analisar os relatórios bimestrais do transporte, a correta aplicação dos recursos, realizar visitas técnicas e verificar a regularidade do transporte e a regularidade dos procedimentos (ANTONINA, 2019).

### 3.2.3 Acesso ao município

De maneira geral, a maior parte do município não apresenta problemas em relação ao acesso terrestre, visto que a PR-408 conecta o perímetro urbano e a PR-340 com o município de Morretes e com a Rodovia BR-277. Esta é a principal ligação com a capital Curitiba e com o restante do Estado. A PR-410 conecta Antonina à BR-116, na Estrada da Graciosa. A BR-116 é o único acesso à localidade de São Sebastião, através de Campina Grande do Sul, em um trecho pedagiado da Rodovia Régis Bittencourt. Por fim, a PR-405 interliga a localidade de Cacatu às comunidades rurais a leste do Rio Cachoeira e também ao município vizinho de Guaraqueçaba. Esses dados podem ser visualizados nos mapas de acessos, presentes no Produto 3 – Análise Temática Integrada (Parte 2).

A partir das vias rurais, que partem tanto das rodovias quanto de vias do perímetro urbano, algumas comunidades mais interiores são acessadas, umas com

ligação mais simples, como Cachoeira de Cima, e outras com estradas mais longas, como o Acampamento José Lutzenberger e o Rio do Cedro.

Há ainda alguns acessos aquaviários, em comunidades e propriedades contíguas à Baía de Antonina. Estes dependem de trapiches próprios e improvisados nas áreas rurais, de maneira que, na área urbana, existe o trapiche municipal para os moradores e pescadores.

### 3.2.4 Deslocamento de cargas e serviços

Antonina possui movimentação de cargas dentro da área urbana, ocasionada pela existência dos portos na Baía de Antonina e pela produção das localidades rurais. O escoamento da produção rural utiliza as vias municipais e as rodovias, sem uma problemática característica nos deslocamentos. Já para a movimentação de cargas e serviços portuários, os caminhões precisam atravessar o perímetro urbano, por meio das avenidas Tiago Peixoto e Conde Matarazzo. Assim, áreas residenciais e comerciais convivem com o tráfego de veículos pesados, sendo que esse tráfego ocasiona sujeira e ruído, além de representar uma barreira na travessia intensa de pedestres e ciclistas no local (FIGURA 3.22).

FIGURA 3.22 – TRÂNSITO DE VEÍCULOS DE CARGA NA AVENIDA TIAGO PEIXOTO – REGIÃO DO BATEL



Fonte: FUPEF (2022).

## 4 DEFINIÇÃO DA CAPACIDADE DE INVESTIMENTO DO MUNICÍPIO

As Finanças Públicas nos diferentes entes federativos são um resultado da soma das receitas e das despesas realizadas e são ordenadas pelo orçamento definido pela municipalidade e pela obtenção do crédito público. Portanto, as finanças públicas estão relacionadas com a obtenção, distribuição, utilização e controle dos recursos financeiros do Estado (OLIVEIRA, 2015).

Através destes diferentes critérios estabelece-se uma relação direta entre a atividade econômica do Município, a capacidade de tributação e a consequente capacidade de investimentos para oferta de bens e serviços, que deve ser o principal objetivo do Município.

As finanças públicas federais, estaduais ou municipais são compostas por três funções: alocativa, estabilizadora e redistributiva. A função alocativa consiste na capacidade do Município de recolher impostos, arrecadar receitas. Tal função está diretamente relacionada à capacidade de endividamento do governo. Portanto, o capital ingresso que financia os gastos do Estado provêm dos impostos, da atividade produtiva do próprio Estado e das operações de crédito (MATIAS-PEREIRA, 2010).

A função estabilizadora está relacionada à capacidade do município de promover estabilidade econômica, através da criação de políticas econômicas que tenham como finalidade a promoção de empregos, atração de investimentos, de desenvolvimento e a estabilidade. A função redistributiva, por sua vez, está relacionada à responsabilidade que a municipalidade possui de redistribuir o capital arrecadado pelas demais funções e redistribuí-lo através de investimentos em bens e serviços públicos ou coletivos como acesso à justiça, saúde pública e outros (MATIAS-PEREIRA, 2010).

Portanto, com o objetivo de que o Município desempenhe as funções públicas à que se destina, é fundamental que exista o equilíbrio financeiro para que seja criado um ambiente competitivo para os negócios, possibilitando a geração de empregos, o desenvolvimento e investimentos para melhorias em geral.

No dia 04 de maio de 2000, com o objetivo de fiscalizar e promover tal equilíbrio, foi aprovada a Lei Complementar nº 101 que estabelece as normas das finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, além de dar outras providências, comumente conhecida como Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) (BRASIL, 2000).

Nesta lei, além de em outras normativas e regulamentações de controle, estipula-se um teto de gastos com pessoal e encargos pelos Municípios, segundo a lei as despesas municipais com esta categoria não devem ser iguais ou superiores a 60% das despesas totais. Além disso, a lei determina que a dívida consolidada líquida deve estar em uma relação de 1,2 com a Receita Corrente Líquida (RCL).

No caso de descumprimento da LRF ocorre improbidade fiscal. Além disso é importante destacar que o não cumprimento da LRF gera desequilíbrio na gestão fiscal dos recursos do Município, corrompendo a estrutura de gestão municipal e impossibilitando o financiamento de infraestruturas, obras, atendimentos e outras necessidades dos munícipes.

Os dados das finanças públicas dos municípios são registrados pelas prefeituras através do Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi) e do Sistema de Coleta de Dados Contábeis (SISTN).

Nos tópicos a seguir serão descritas a análise da gestão fiscal e financeira de Antonina através da análise da relação entre as receitas, a coleta de impostos e as despesas, bem como do orçamento previsto para investimentos e outros.

#### 4.1 Gestão fiscal e finanças públicas

Compreender como ocorre a dinâmica fiscal de Antonina, seu planejamento de gastos possibilita avaliar como estes elementos podem ser explorados pelo Plano de Ação e Investimento (PAI), possibilitando a implementação dos programas e ações propostos pelo Plano Diretor.

A base de análise de tais dados é a Lei das Diretrizes Orçamentárias (LDO) e o Planejamento Plurianual (PPA) para os anos de 2022 a 2025. Tais leis e suas respectivas tabelas relacionam arrecadações, gastos e metas realizadas nos anos anteriores à 2022, previstas para o ano de 2022 e projetadas para os anos de 2023, 2024 e 2025 (ANTONINA, 2022).

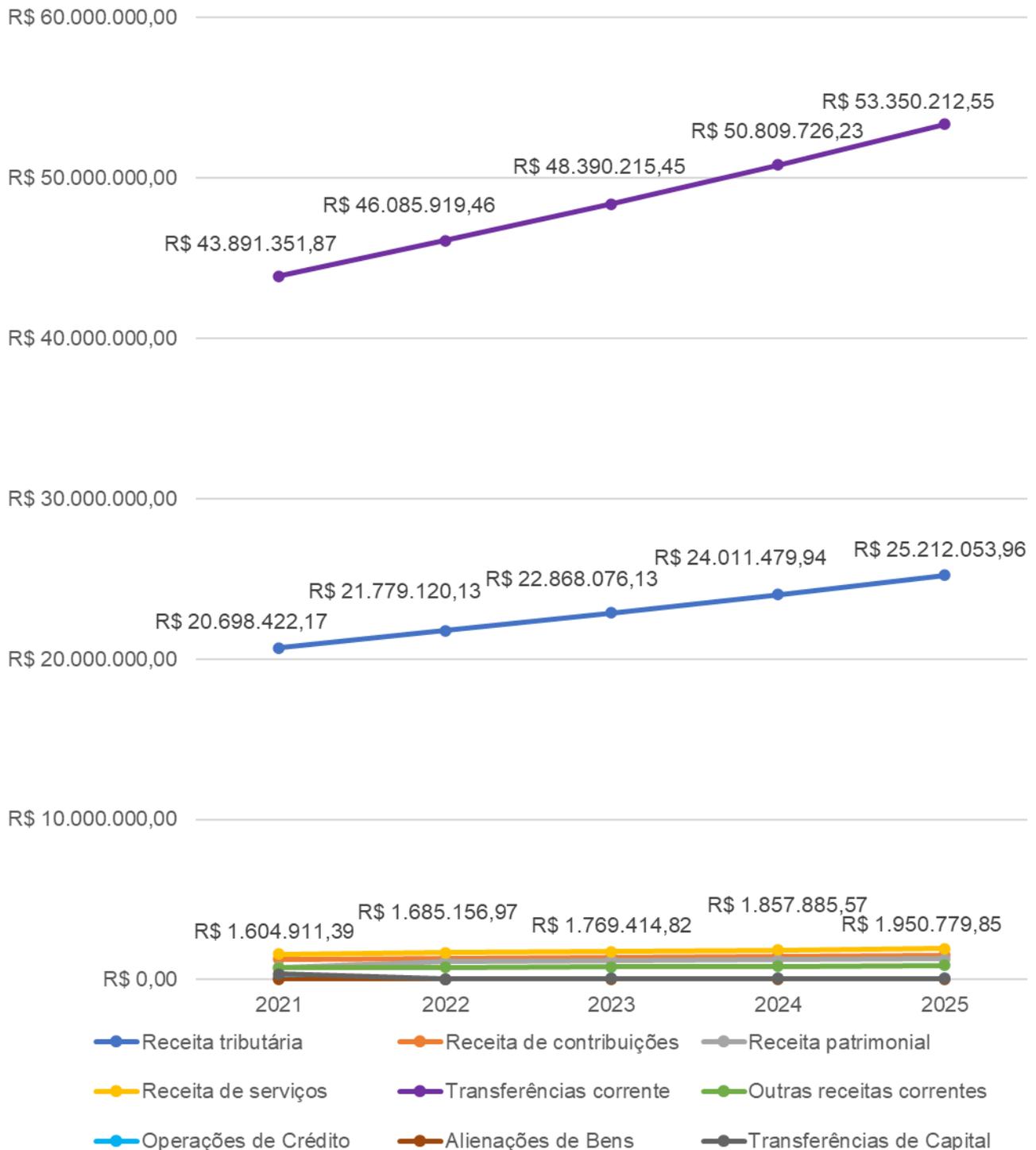
Como é possível perceber na TABELA 4.1 e na FIGURA 4.1, a projeção de receita para o ano de 2022 e os anos subsequentes cresce sempre em cerca de 3,5 milhões. A meta da receita tributária, por sua vez, cresce cerca de um milhão de reais ao ano.

TABELA 4.1 – DEMONSTRATIVO DE RECEITA CORRENTE POR CATEGORIA ECONÔMICA DE ANTONINA

Tipo de Receita	Estimada (LOA 2021)	Projeções Plano Plurianual (2022 - 2025)			
	2021	2022	2023	2024	2025
Receitas Correntes					
Receita tributária (R\$)	20.698.422,17	21.779.120,13	22.868.076,13	24.011.479,94	25.212.053,96
Receita de contribuições (R\$)	1.275.369,90	1.339.138,40	1.406.095,32	1.476.400,09	1.550.220,09
Receita patrimonial (R\$)	784.892,80	1.146.402,07	1.203.722,15	1.263.908,24	1.327.103,69
Receita de serviços (R\$)	1.604.911,39	1.685.156,97	1.769.414,82	1.857.885,57	1.950.779,85
Transferências corrente (R\$)	43.891.351,87	46.085.919,46	48.390.215,45	50.809.726,23	53.350.212,55
Outras receitas correntes (R\$)	736.249,50	773.061,97	811.715,07	825.300,83	894.915,87
Receitas de Capital					
Operações de Crédito (R\$)	91.440,30	60.787,09	63.827,39	67.018,76	70.369,70
Alienações de Bens (R\$)	12,07	12,07	13,30	13,96	14,66
Outras Receitas de Capital (R\$)	0,00	0,00			
Transferências de Capital (R\$)	374.850,00	60.776,01	63.814,08	67.004,78	70.355,02
<b>Total de Receitas (R\$)</b>	<b>69.457.500,00</b>	<b>72.930.374,97</b>	<b>76.576.893,71</b>	<b>80.405.738,40</b>	<b>84.426.025,39</b>

Fonte: ANTONINA (2022).

FIGURA 4.1 – EVOLUÇÃO DAS RECEITAS DE ANTONINA ENTRE 2021 E 2025



Fonte: ANTONINA (2022).

Como é possível observar as principais receitas de Antonina provêm das transferências correntes, que em 2021 corresponderam à 63% das receitas totais. As transferências correntes são os recursos recebidos diretamente por pessoas de direito público ou privado e que não dependem de contraprestações diretas de bens ou serviços,

como no caso das taxas. Estas receitas geralmente ocorrem em nível intra ou intergovernamental e são recursos, na maioria das vezes, provenientes da União ou do Estado (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2022, n.p.).

Outra fonte significativa de receitas para o município são as receitas tributárias, provenientes do pagamento de impostos e taxas. Além disso, as previsões destas receitas seguem as metas e médias alcançadas nos anos anteriores, segundo a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei Orçamentária Anual (LOA) e as expectativas de investimentos e repasses orçamentários (ANTONINA, 2022). A receita tributária se divide entre o imposto recolhido sobre o patrimônio, a renda, propriedades prediais como IPTU, e taxas aplicadas à serviços prestados à população como a taxa de limpeza pública e a taxa de fiscalização e vigilância sanitária, além de outros.

Portanto, sabe-se que mais da metade do orçamento de Antonina não depende diretamente da arrecadação municipal, o que torna a cidade com baixos níveis de autonomia, sempre dependendo de receitas estaduais ou federais.

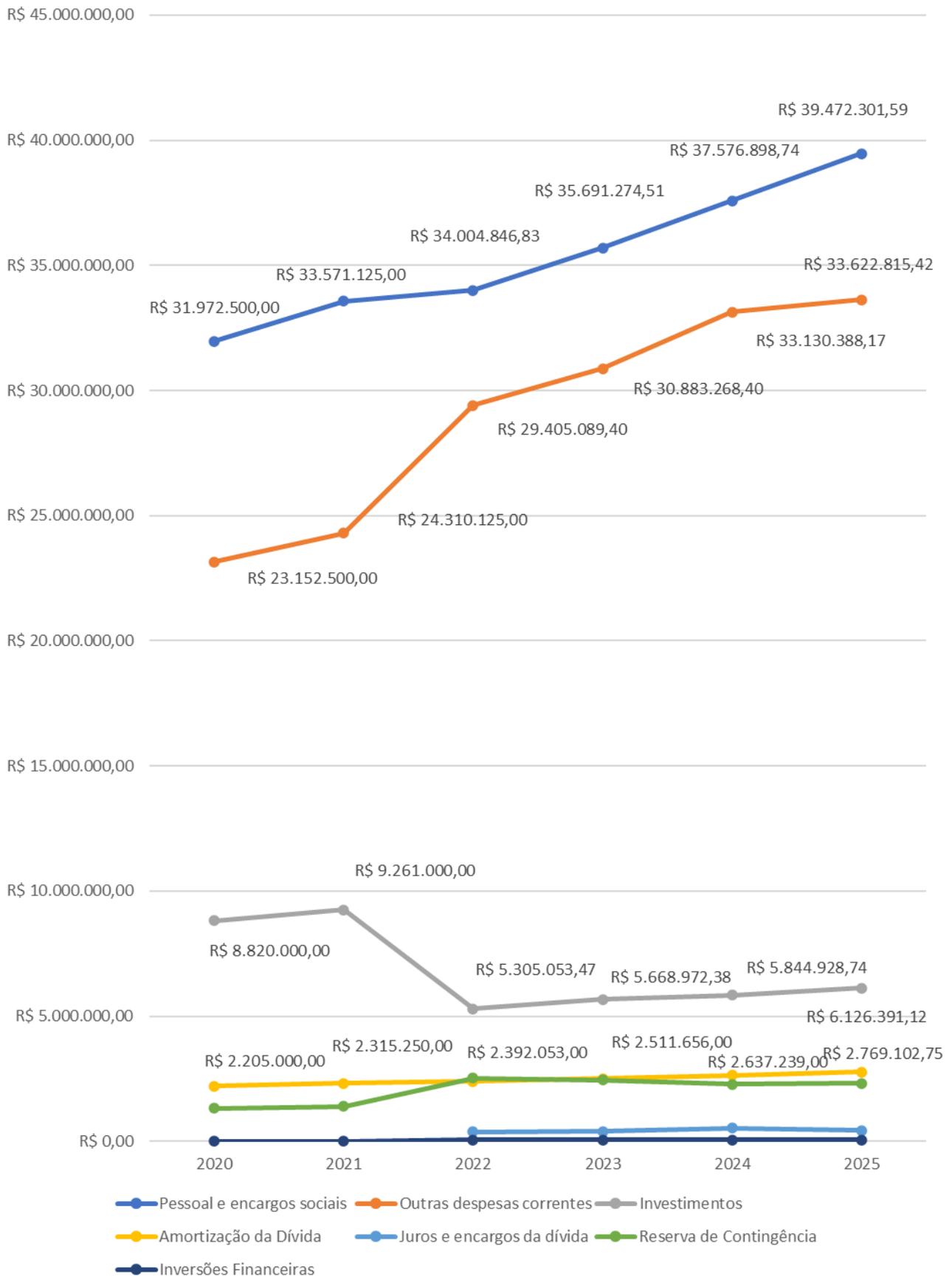
É importante ressaltar que a “saúde” do orçamento fiscal não depende apenas das receitas, mas das despesas que o município possui. No caso de Antonina, as despesas totais em relação às receitas anuais realizadas, estimadas e projetadas no PPA e na LDO estão descritas na TABELA 4.2 e na FIGURA 4.2.

TABELA 4.2 – DEMONSTRATIVO POR NATUREZA DAS DESPESAS EM ANTONINA

Tipo de despesa	Estimada (LOA)		Previstas Plano Plurianual (2022 - 2025)			
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Despesas correntes						
Pessoal e encargos sociais (R\$)	31.972.500,00	33.571.125,00	34.004.846,83	35.691.274,51	37.576.898,74	39.472.301,59
Outras despesas correntes (R\$)	23.152.500,00	24.310.12,00	29.405.089,40	30.883.268,40	33.130.388,17	33.622.815,42
Despesas de capital						
Investimentos (R\$)	8.820.000,00	9.261.000,00	R\$ 5.305.053,47	R\$ 5.668.972,38	R\$ 5.844.928,74	R\$ 6.126.391,12
Amortização da Dívida (R\$)	2.205.000,00	R\$ 2.315.250,00	R\$ 2.392.053,00	R\$ 2.511.656,00	R\$ 2.637.239,00	R\$ 2.769.102,75
Juros e encargos da dívida (R\$)			R\$ 382.885,00	R\$ 402.030,00	R\$ 522.132,00	R\$ 443.239,00
Outras despesas						
Reserva de Contingência (R\$)	1.323.000,00	1.389.150,00	2.525.550,27	2.459.077,77	2.289.280,15	2.315.995,04
Inversões Financeiras (R\$)	-	-	51.053,00	53.605,65	56.285,93	59.100,23
Outras (R\$)			1.947.135,18	2.576.754,91	1.972.530,44	2.372.477,40
<b>Total (R\$)</b>	<b>66.150.000,00</b>	<b>69.457.000,00</b>	<b>75.759.394,31</b>	<b>79.988.584,58</b>	<b>83.147.914,27</b>	<b>85.930.086,03</b>

Fonte: ANTONINA (2022).

FIGURA 4.2– EVOLUÇÃO DAS DESPESAS DE ANTONINA ENTRE 2020 E 2022



Fonte: ANTONINA (2022).

O Plano de Investimentos do PPA de Antonina prevê um total R\$323.825.979,19 gastos entre os anos de 2022 e 2025. Como é possível verificar, o município de Antonina possui uma relação pouco equilibrada entre despesas e receitas, sendo que, na maioria dos casos, as metas não são atingidas e se gasta mais do que se espera receber. Inclusive, no próprio PPA, quando somados os investimentos, as despesas com pessoal, outras despesas e gastos com a reserva de contingência nas secretarias de Finanças, Planejamento, Educação, Saúde Meio Ambiente, Assistência Social e na Coordenação de Assuntos Institucionais o somatório destes itens não condiz com o total previsto para a secretaria.

Estes repasses orçamentários entre diferentes secretarias e endividamento previsto no próprio orçamento mostra realmente que a liquidez das contas públicas está em situação crítica, já que sempre se espera que se tenham mais despesas que receitas e que as receitas de uma secretaria cubram as de outra. No ano de exercício de 2021, as despesas com pessoal foram de 48%, enquanto que a parcela voltada às aplicações diretas que envolvem investimentos em obras e instalações, equipamentos e material permanente, bem como, aquisição de imóveis, foi de 13% do valor dedicado às despesas. Como é possível visualizar no gráfico entre os anos de 2021 e 2022 os gastos com pessoal cresceram, enquanto os gastos com investimentos diminuiram.

Mesmo com uma quantidade de investimentos relativamente alta, se comparada com outros municípios, é de fundamental importância que as ações e investimentos descritas no PAI sejam relacionadas às parcerias público-privadas em todos os níveis federativos e que essas ações visem programas existentes de captação de recursos.

Percebe-se que os anos de 2022, 2023, 2024 e 2025 não possuem previsões divididas em categorias orçamentárias. Isto ocorre porque no Plano Plurianual (PPA), os investimentos estão previstos por programas e ações específicos, os investimentos municipais divididos por secretarias, bem como, os principais investimentos e ações de cada secretaria que envolvem o Plano Diretor estão na TABELA 4.3, a seguir.

TABELA 4.3 – DEMONSTRATIVO POR SECRETARIA DOS PRINCIPAIS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS DE ANTONINA

Principais investimentos	2022	2023	2024	2025	Total
<b>Secretaria de Planejamento</b>					
Administração de Pessoal (R\$)	2.091.411,69	2.195.982,27	2.305.781,39	2.421.070,47	9.014.245,82
Ampliação e construção de parques infantis (R\$)	44.671,00	46.905,00	49.251,00	51.714,00	192.541,00
Ampliação da estação rodoviária (R\$)	19.145,00	20.103,00	21.109,00	22.165,00	82.522,00
Construção de Sanitários Públicos (R\$)	38.290,00	40.205,00	42.216,00	44.327,00	165.038,00
Manutenção do mercado municipal (R\$)	63.819,00	67.009,95	70.360,45	73.878,48	275.067,88
Manutenção da Estação Rodoviária (R\$)	63.819,00	67.012,00	70.366,00	73.886,00	275.083,00
Sede prefeitura (R\$)	31.908,00	33.504,00	35.180,00	36.939,00	137.531,00
Saneamento (R\$)	34.728,75	34.728,75	34.728,75	34.728,75	138.915,00
Melhorias no sistema de ilum. Pública (R\$)	162.772,40	170.911,02	179.456,57	188.429,40	701.569,39
Reforma ampliação e construção de prédios públicos (R\$)	231.525,01	231.525,01	231.525,01	231.525,01	926.100,04
Reforma ampliação e construção de praças públicas (R\$)	231.525,01	231.525,01	231.525,01	231.525,01	926.100,04
Reforma ampliação e construção de trapiches (R\$)	115.762,50	115.762,50	115.762,50	115.762,50	463.050,00
Planejamento e execução de obras públicas (R\$)	3.398.370,00	3.568.288,50	3.746.702,92	3.934.038,06	14.647.399,48
Execução de obras rodoviárias (R\$)	118.696,00	124.632,00	130.865,00	137.409,00	511.602,00
Sinalização urbana (R\$)	44.671,00	46.905,00	49.251,00	51.714,00	192.541,00
Pavimentação de ruas (R\$)	621.029,00	652.080,45	684.684,47	718.918,69	2.676.712,61
<b>Total da Secretaria (R\$)</b>	<b>9.547.940,75</b>	<b>10.717.838,42</b>	<b>10.683.756,97</b>	<b>11.111.231,72</b>	<b>42.060.767,86</b>
<b>Secretaria Municipal de Educação</b>					
Novos mobiliários e equipamentos (R\$)	10.000,00	10.500,00	11.025,00	11.576,25	43.101,25
Obras, novos espaços, reformas, ampliações e aquisição de materiais (R\$)	81.169,00	85.227,45	89.488,83	93.963,28	349.848,56
Construção de 01 centro esportivo educacional (R\$)	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	160.000,00
Melhoria da SME e novos espaços nas escolas, como bibliotecas (R\$)	97.600,00	102.480,00	107.604,00	112.985,00	420.669,00
reforma, construção e ampliação de escolas e quadras (R\$)	1.028.318,00	1.079.735,00	1.133.720,00	1.190.407,00	4.432.180,00
Manutenção, adequação e reforma das creches (R\$)	293.549,00	308.226,45	323.637,78	339.819,68	1.265.232,91
Educação especial (R\$)	12.764,00	13.402,20	14.072,31	14.775,93	55.014,44
Novos mobiliários e equipamentos (R\$)	10.000,00	10.500,00	11.025,00	11.576,25	43.101,25

Principais investimentos	2022	2023	2024	2025	Total
Obras, novos espaços, reformas, ampliações e Aquisição de materiais (R\$)	81.169,00	85.227,45	89.488,83	93.963,28	349.848,56
Construção de 01 centro esportivo educacional (R\$)	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	160.000,00
Melhoria da SME e novos espaços nas escolas, como bibliotecas (R\$)	97.600,00	102.480,00	107.604,00	112.985,00	420.669,00
reforma, construção e ampliação de escolas e quadras (R\$)	1.028.318,00	1.079.735,00	1.133.720,00	1.190.407,00	4.432.180,00
Manutenção, adequação e reforma das creches (R\$)	293.549,00	308.226,45	323.637,78	339.819,68	1.265.232,91
Educação especial (R\$)	12.764,00	13.402,20	14.072,31	14.775,93	55.014,44
<b>Total da Secretaria (R\$)</b>	<b>18.355.986,95</b>	<b>18.994.139,69</b>	<b>19.842.759,05</b>	<b>20.963.283,01</b>	<b>78.156.168,70</b>
<b>Secretaria de Saúde</b>					
Vigilância sanitária (R\$)	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	40.000,00
Saúde básica (R\$)	481.039,06	505.091,02	530.345,57	556.862,85	2.073.338,50
<b>Total da Secretaria (R\$)</b>	<b>17.852.787,37</b>	<b>18.703.111,88</b>	<b>20.301.189,67</b>	<b>20.563.570,46</b>	<b>77.420.659,38</b>
<b>Secretaria do Meio Ambiente</b>					
Reformas na secretaria (R\$)	25.527,00	26.803,35	28.143,52	29.550,70	110.024,57
Reestruturação, recadastramento e ampliação dos cemitérios municipais (R\$)	6.382,00	6.702,00	7.038,00	7.390,00	27.512,00
<b>Total da Secretaria (R\$)</b>	<b>2.713.272,63</b>	<b>2.796.553,73</b>	<b>2.883.998,90</b>	<b>2.975.816,32</b>	<b>11.369.641,58</b>
<b>Secretaria de Indústria e Comércio</b>					
Implantar o distrito industrial de Antonina – Delimitar a área e criar infraestrutura necessária (R\$)	4.395,00	4.615,00	4.846,00	5.088,00	18.944,00
Conservação dos equipamentos e desenvolvimento do turismo (R\$)	12.156,00	12.763,80	13.401,99	14.072,09	52.393,88
<b>Total da Secretaria (R\$)</b>	<b>756.545,00</b>	<b>794.372,50</b>	<b>834.091,39</b>	<b>875.795,66</b>	<b>756.545,00</b>
<b>Secretaria de Assistência Social</b>					
Projeto Melhor Idade (R\$)	63.815,00	67.006,00	70.357,00	73.875,00	275.053,00
Manutenção da Secretaria (R\$)	38.290,00	40.204,50	42.214,73	44.325,47	165.034,70
Bolsa Família (R\$)	36.522,32	38.348,44	40.265,86	42.279,15	157.415,77
Execução de Projetos FIA (R\$)	31.477,44	33.051,31	34.703,88	36.439,07	135.671,70
<b>Total da Secretaria (R\$)</b>	<b>2.541.024,66</b>	<b>2.983.955,44</b>	<b>2.959.080,36</b>	<b>3.096.671,47</b>	<b>11.580.731,93</b>
<b>Secretaria de Turismo e Cultura</b>					

Principais investimentos	2022	2023	2024	2025	Total
Eventos culturais (R\$)	12.764,00	13.402,00	14.072,31	14.775,93	55.014,24
<b>Total da Secretaria (R\$)</b>	<b>1.352.974,86</b>	<b>1.420.622,45</b>	<b>1.491.653,73</b>	<b>1.566.235,45</b>	<b>5.831.486,49</b>
<b>Secretaria de Agricultura e Pesca</b>					
Pavimentação rural (R\$)	120.000,00	126.000,00	132.300,00	138.914,50	517.214,50
Manutenção da secretaria (R\$)	70.000,00	73.500,00	77.175,00	81.033,75	301.708,75
<b>Total da Secretaria (R\$)</b>	<b>1.004.000,00</b>	<b>1.054.200,00</b>	<b>1.106.910,00</b>	<b>1.162.258,13</b>	<b>4.327.368,13</b>

Fonte: ANTONINA (2022), adaptado por FUPEF (2022).

Na TABELA 4.3, deixaram de ser apresentados alguns recursos de relevância inferior, mas os totais das secretarias envolvem todos os recursos do PPA. Assim, as secretarias com mais recursos à disposição são: a Secretaria de Educação, Cultura, Esporte e Turismo, seguida pela Secretaria de Saúde e a Secretaria de Administração e Finanças.

Os maiores gastos previstos no plano sempre envolvem o pagamento de pessoal e encargos, com parcela significativa de despesas para manutenção dos equipamentos e das próprias secretarias, restando pouco orçamento para investimentos.

Portanto, para que exista orçamento para investimentos para ações previstas no presente plano os valores investidos e reservados para investimentos de infraestrutura, reforma e construção de equipamentos e melhoria de serviços devem sempre servir como contrapartida para ações que contem com recursos federais e estaduais específicos, já que sozinho o município não disponibiliza de tais recursos.

A correlação das ações previstas pelo presente Plano Diretor com o PPA, e como serão incorporadas às diferentes divisões públicas serão apresentadas no Plano de Ações e Investimentos (Produto 6 – Relatório de Plano de Ações e Investimentos).

#### 4.2 Análise a partir da base de dados do Índice Firjan de Gestão Fiscal

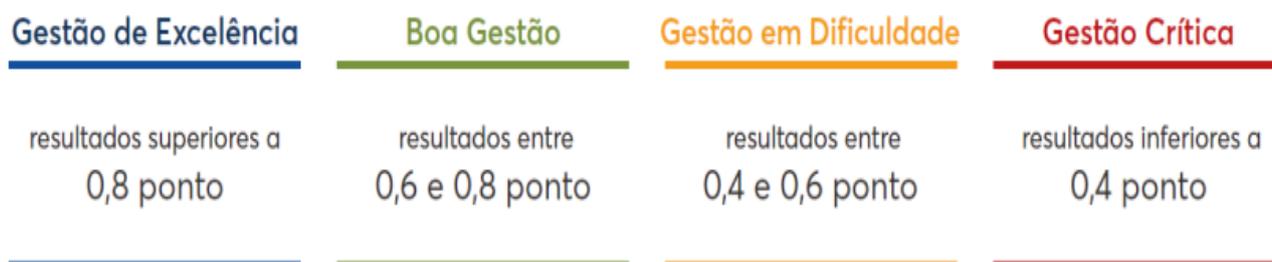
O Índice Firjan de Gestão Fiscal (IFGF, 2021) foi criado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) com o objetivo de avaliar a relação entre as receitas e despesas municipais e, assim, contribuir com o debate e controle do equilíbrio fiscal do município.

Desta forma, o estudo indica caminhos para a melhoria do ambiente de negócios e equilíbrio fiscal com análise realizada para todos os municípios brasileiros com frequência anual, assumindo as seguintes funções:

- i) mapa dos principais entraves em torno do Pacto Federativo;
- ii) instrumento de suporte para gestores públicos de todo o país administrarem suas contas de forma eficiente;
- iii) ferramenta de controle social para os cidadãos sobre a administração dos recursos públicos;
- iv) rating para investidores sobre ambiente de negócios. Para atender de forma eficiente a cada um desses pontos, o IFGF é composto por quatro indicadores, que assumem o mesmo peso para o cálculo do índice geral, 25% (IFGF, 2021, n.p.).

O índice varia com valores de 0 a 1, quanto mais próximo de 1 melhor será a gestão fiscal do município, conforme valores de referência presentes na FIGURA 4.3.

FIGURA 4.3 – NÍVEIS DE QUALIDADE DA GESTÃO FINANCEIRA DETERMINADOS PELO IFGF



Fonte: IFGF (2022).

Como é possível visualizar, o índice é composto por quatro indicadores. Tais indicadores possuem um peso igual de 25% na composição do índice final e que também variam em valores de 0 a 1. Estes indicadores estão descritos na FIGURA 4.4:

FIGURA 4.4 – INDICADORES ANALISADOS PELO IFGF

Autonomia	Gastos com pessoal	Liquidez	Investimentos
Capacidade de financiar a estrutura administrativa	Grau de rigidez do orçamento	Cumprimento das obrigações financeiras	Capacidade de gerar bem-estar e competitividade
Receita Local - Estrut Admin Receita Corrente Líquida	Gastos com Pessoal Receita Corrente Líquida	Caixa - Restos a Pagar Receita Corrente Líquida	Investimentos Receita Total

Fonte: IFGF (2022).

De acordo com a FIRJAN (IFGF, 2021), o indicador de autonomia revela o ponto mais crítico da gestão fiscal de muitas prefeituras brasileiras ao trabalhar a capacidade dos municípios de se sustentarem, sua autonomia fiscal, a capacidade de financiarem a estrutura administrativa que possuem. Assim, o indicador avalia se as prefeituras têm gerado mais receitas que despesas, ou seja, se geram receita suficiente para arcar com seus custos de existência. Para tanto são analisados dois fatores: as receitas provenientes das diferentes atividades econômicas realizadas no município e os custos das atividades públicas, enfim, de todas as despesas com as quais o Município deve

arcar (IFGF, 2021). No entanto, o cálculo do indicador de autonomia não considera os investimentos municipais, pois estes gastos são considerados em indicador específico (IFGF, 2021).

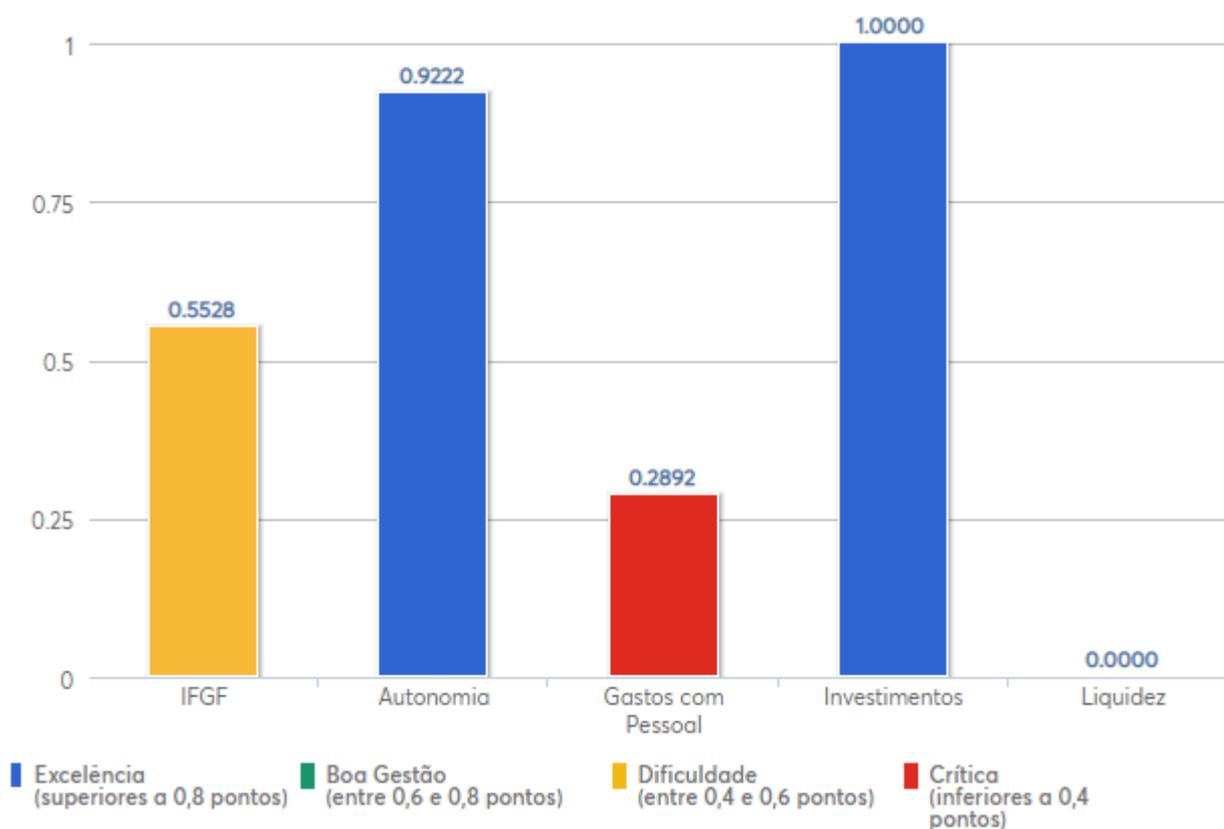
O segundo indicador avalia a análise dos gastos que a prefeitura possui com pessoal. Nos municípios brasileiros os gastos com o setor público correspondem, em geral, ao principal gastos das prefeituras metade da Receita Corrente Líquida (RCL) dos Municípios é utilizada no pagamento dos servidores. Quando o município ultrapassa os 60% estipulados pela LRF com gastos de pessoal os municípios recebem nota zero neste indicador.

O terceiro indicador avalia a relação entre o que se falta a pagar, acumulado naquele ano e os ativos financeiros que estejam disponíveis para cobrir essas dívidas e despesas, a liquidez das finanças municipais. Neste caso, quanto mais próximo de 1 o valor do indicador significa que menos o município está adiando os pagamentos de suas despesas, o que comprometeria o orçamento dos anos seguintes.

Finalmente, o indicador de investimentos compara os gastos com investimentos em relação à RCL. Tais gastos com investimentos são os gastos com as atividades fim, que segundo a metodologia do índice significam que “hospitais bem equipados, ruas pavimentadas, saneamento, iluminação pública, entre outros, são investimentos tipicamente municipais que fomentam as atividades econômicas locais e geram bem-estar para a população” (IFGF, 2021, p.7).

Na FIGURA 4.5, a seguir, é possível visualizar que os melhores indicadores do município de Antonina são os que se relacionam com a Autonomia e os Investimentos, enquanto os piores indicam os Gastos com Pessoal como um ponto crítico, sendo que os dados de Liquidez não foram obtidos.

FIGURA 4.5 – INDICADORES IFGV 2020 PARA ANTONINA



Fonte: IFGF (2022)

Vale destacar, portanto, que estes valores apontam as despesas e receitas para o ano de 2020. Assim, a evolução histórica do IFGF está exposta na TABELA 4.4, onde é possível perceber a baixa posição que Antonina ocupa em relação aos demais municípios do Estado e do Brasil, com considerável melhora em 2020.

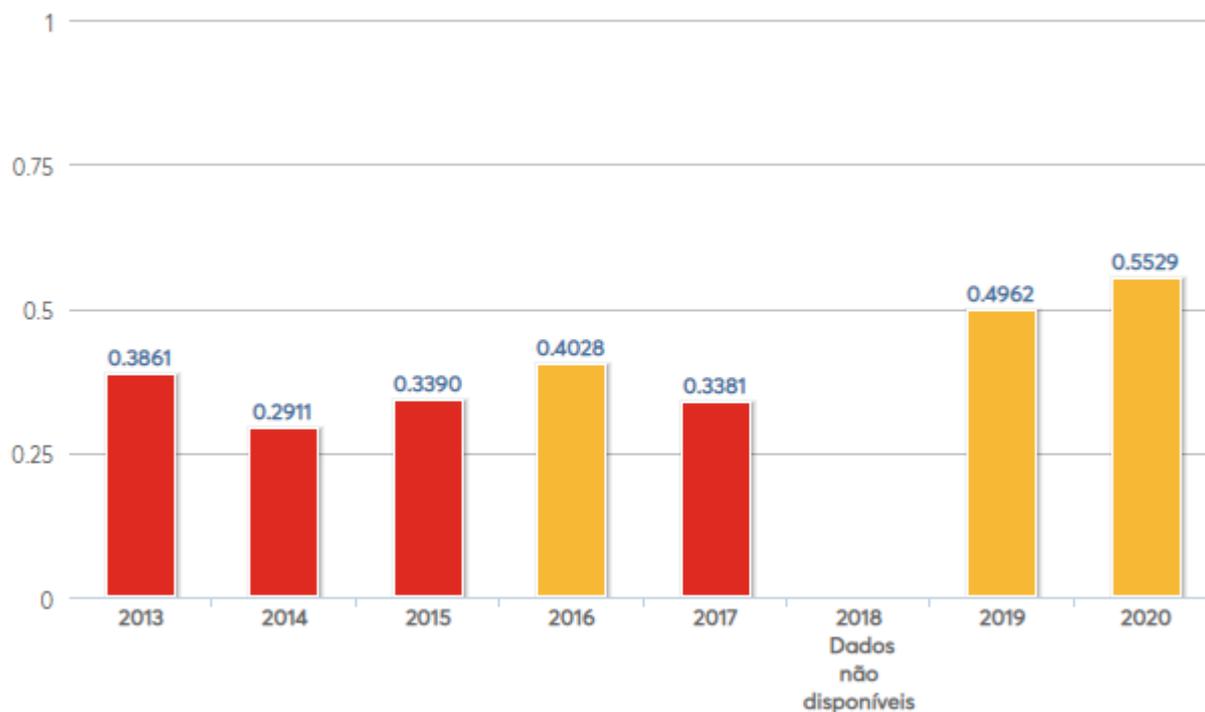
TABELA 4.4 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ÍNDICE FIRJAN ENTRE 2013 E 2020

Ano	Valor	Ranking Estadual	Ranking Nacional
2013	0,3861	358º	3.290º
2014	0,2911	384º	4.092º
2015	0,3390	376º	3.367º
2016	0,4028	338º	3.236º
2017	0,3381	362º	3.296º
2018	Dados não disponíveis		
2019	0,4962	315º	2.668
2020	0,5528	274º	2.637º

Fonte: IFGF (2022)

Nos últimos anos, os valores passaram do nível considerado crítico para um nível com dificuldade, como é possível visualizar na FIGURA 4.6.

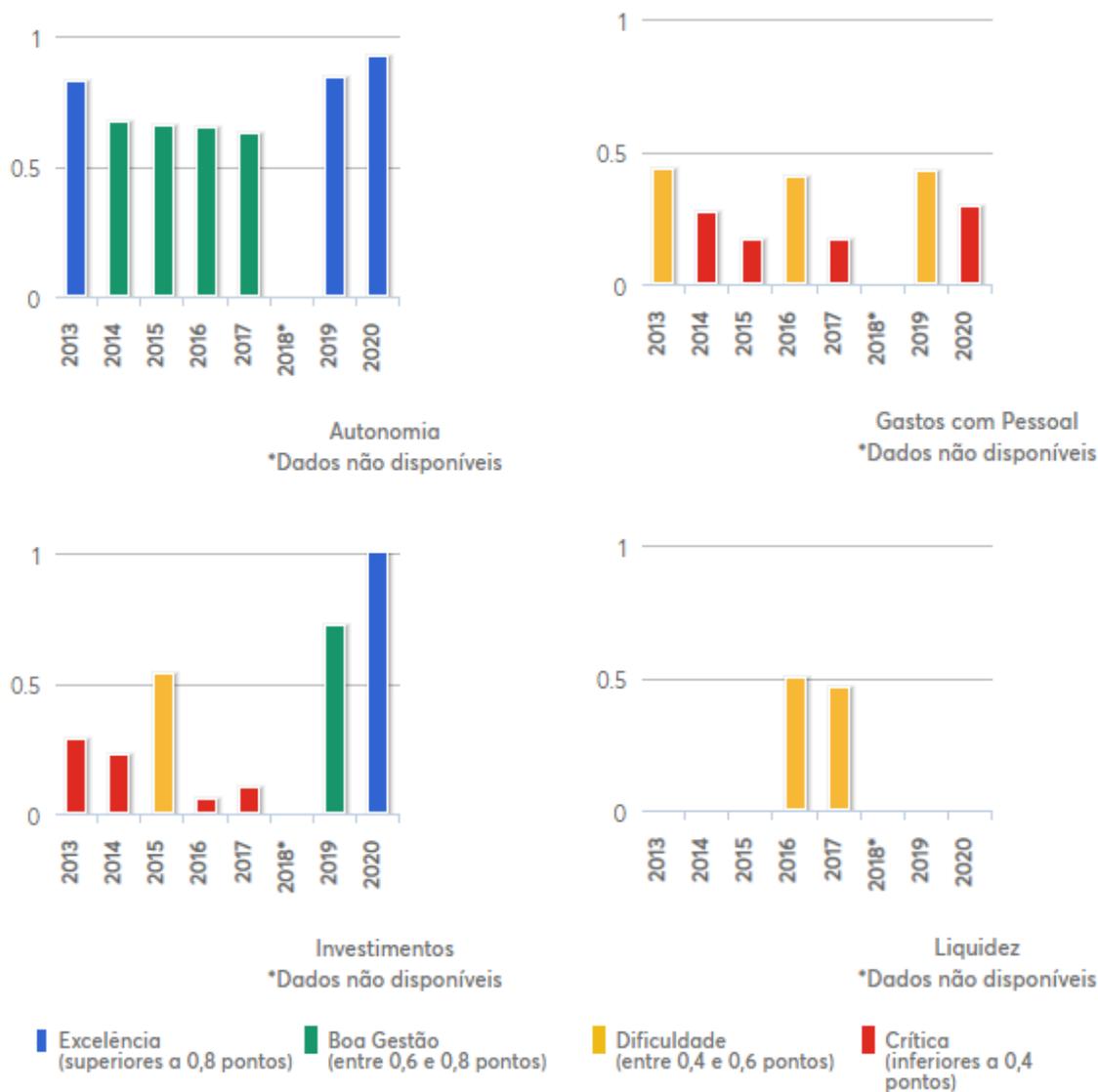
FIGURA 4.6 – EVOLUÇÃO DO IFGF ENTRE 2013 E 2020 PARA ANTONINA



Fonte: IFGF (2022)

Quando separados entre si e analisados na série histórica (FIGURA 4.7), é possível verificar que todos os índices apresentam grandes flutuações ao longo dos anos, sobretudo o índice acerca da liquidez, dos gastos com pessoal e dos investimentos. O índice autonomia têm sofrido melhora ao longo dos dois últimos anos.

FIGURA 4.7 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS INDICADORES DO ÍNDICE FIRJAN ENTRE 2013 E 2020



Fonte: IFGF (2022).

Assim, infere-se que o município tem encontrado dificuldade na gestão de seus recursos, o que é relatado inclusive pela equipe técnica e foi constatado também nas pesquisas realizadas com a comunidade. Os investimentos têm sofrido melhora também nos últimos anos, mas os gastos com pessoal e a liquidez estão em situações críticas.

Dentre as receitas municipais, está a receita tributária, fruto da arrecadação direta dos moradores. O município possui o Imposto sobre a propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU), Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) e Imposto sobre a Transmissão Inter vivos de Bens Imóveis (ITBI).

No entanto, em Antonina, há dificuldades na coleta de impostos como o IPTU devido à massiva presença de lotes com irregularidade fundiária. Para fomentar a

autonomia fiscal e a possibilidade de novos investimentos, portanto, Antonina deve considerar prioritárias as ações de regularização fundiária em toda a sede urbana, o que deve propiciar um aumento na coleta da receita tributária pelo município. Para tornar isso possível é importante que o desenvolvimento econômico e geração de empregos sejam levados em consideração, tornando possível a cobrança de tal imposto sem onerar os moradores de forma desequilibrada com seus ganhos.

## 5 DIAGNÓSTICO DA ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO DOS CONSELHOS MUNICIPAIS EXISTENTES

A criação de conselhos abertos à participação popular tem como escopo a criação de ambientes democráticos que proporcionem o envolvimento dos cidadãos na gestão do município. Dentre outras formas de trazer o envolvimento da coletividade para as tomadas de decisão da administração pública, a existência de tais organismos contribui para que os órgãos públicos possam ter conhecimento das ideias, manifestações, críticas e sugestões da população residente, com o fim de obter melhoria nos serviços públicos e eficiência na prestação de serviços.

Os Conselhos Municipais são órgãos colegiados de natureza deliberativa e consultiva, e que possuem o objetivo de averiguar e propor as diretrizes para a formulação e implementação das políticas públicas, além de acompanhar e examinar a sua execução.

Em seu aspecto funcional, tais organismos correspondem à participação ativa dos cidadãos no processo de criação de políticas públicas, conforme determina o artigo 29, inciso XII da Constituição da República, ao estabelecer como atribuição dos municípios a “cooperação das associações representativas no planejamento municipal”. (BRASIL, 1988). Assim, o envolvimento da população é uma garantia constitucional, assim como ocorre com a seguridade social, a educação, a saúde e entre outros.

No QUADRO 5.1 observa-se os Conselhos Municipais existentes em Antonina e suas respectivas regulamentações normativas.

QUADRO 5.1 – CONSELHOS MUNICIPAIS DE ANTONINA

Conselho	Regulamento de Criação	Regulamentação do Fundo
Conselho Municipal do Trabalho, Emprego e Renda	Lei n. 06/21	Lei n. 06/21
Conselho Municipal de Saneamento – COMUSA	Lei n. 55/20	N/A
Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência	Lei n. 37/18	Lei n. 37/18
Conselho de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de Antonina	Lei n. 17/14	N/A
Conselho Municipal de Políticas sobre Drogas	Lei n. 14/13	N/A
Conselho Municipal de Direitos do Idoso	Lei n. 73/11	Lei n. 73/11

Conselho	Regulamento de Criação	Regulamentação do Fundo
Conselho da Cidade de Antonina – ConCidade Antonina	Lei n. 48/11	N/A
Conselho Municipal de Educação	Lei n. 30/11	Lei n. 13/17
Conselho Gestor do Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social – FHIS	Lei n. 01/10	Lei n. 01/10
Conselho Municipal de Saúde	Lei n. 44/08	Lei n. 43/08
Conselho Municipal de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação – FUNDEB	Lei n. 11/07	N/A
Conselho de Alimentação Escolar do Município de Antonina	Lei n. 28/99	N/A
Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural de Antonina – CMDR	Lei n. 13/99 e 08/02	N/A
Conselho Municipal de Turismo	Lei n. 10/98	Lei n. 42/99
Conselho Municipal do Projeto Paraná 12 Meses	Lei n. 04/98	N/A
Conselho Municipal do Trabalho	Lei n. 25/96	N/A
Conselho Municipal de Assistência Social – COMAS	Lei n. 14/95	Lei n. 14/95
Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente	Lei n. 19/90	N/A
Conselho Comunitário de Apoio ao Desenvolvimento de Antonina	Lei n. 3/88	N/A

Fonte: FUPEF (2022).

## 6 SÍNTESE DA ANÁLISE TEMÁTICA INTEGRADA

Este tópico objetiva sintetizar os principais pontos levantados na análise temática integrada em relação ao que foi levantado pela população nas oficinas, nos questionários, nas reuniões com a equipe técnica da prefeitura e o comitê de acompanhamento, assim como os pontos identificados pela equipe técnica ao longo da elaboração dos relatórios e análises dos dados da Análise Temática Integrada.

O objetivo dessa síntese é alinhar as relações existentes entre cada campo avaliado, o que torna possível verificar quais pontos possuem destaque, ou que aparecem com maior frequência e maior relevância, que guiarão a composição dos objetivos de desenvolvimento municipal, e as respectivas diretrizes, ações e propostas.

Para relacionar tais pontos foi utilizada a metodologia denominada “Condicionantes, Deficiências e Potencialidades” (CDPs), ferramenta largamente utilizada no planejamento urbano para reunir elementos de diagnóstico comunitário e técnico e, inclusive, apontada pelo Termo de Referência (TR) como a ferramenta a ser utilizada nesta etapa. As CDPs permitem uma abordagem objetiva e de fácil compreensão sobre o cenário atual do município, possibilitando a determinação de estratégias futuras de maneira eficiente, estas estratégias são cenários que possibilitam traçar estratégias, diretrizes, ações. As três categorias que compõem essa metodologia são descritas como segue:

- Condicionantes: questões que abrangem o município inteiramente ou parcialmente e que não podem ou não devem ser alterados, ou que ainda se encontram fora da alçada de intervenção municipal;
- Deficiências: componentes que geram problemáticas e empecilhos a um desenvolvimento municipal justo e eficiente, como falta e insuficiência de serviços públicos;
- Potencialidades: questões apontadas como possíveis geradoras de impulso do desenvolvimento e da melhoria da qualidade de vida.

Os elementos distribuídos em cada uma das categorias advêm da análise qualitativa e quantitativa realizada, conjuntamente às deficiências e potencialidades identificadas na dinâmica com a população.

Para isso, nas oficinas e reuniões foram utilizados mapas com ortoimagens dos diferentes locais nas quais se demarcavam perímetros, escolas, postos de saúde, a prefeitura municipal, no caso da sede urbana e espaços de lazer e esportes. Nesses mapas, os participantes podiam inserir *tags* adesivas representando equipamentos e redes de infraestrutura, em locais com deficiência ou com possibilidade para implantação de tais serviços. As *tags* são exibidas na FIGURA 6.1 com os seus significados simbólicos básicos.

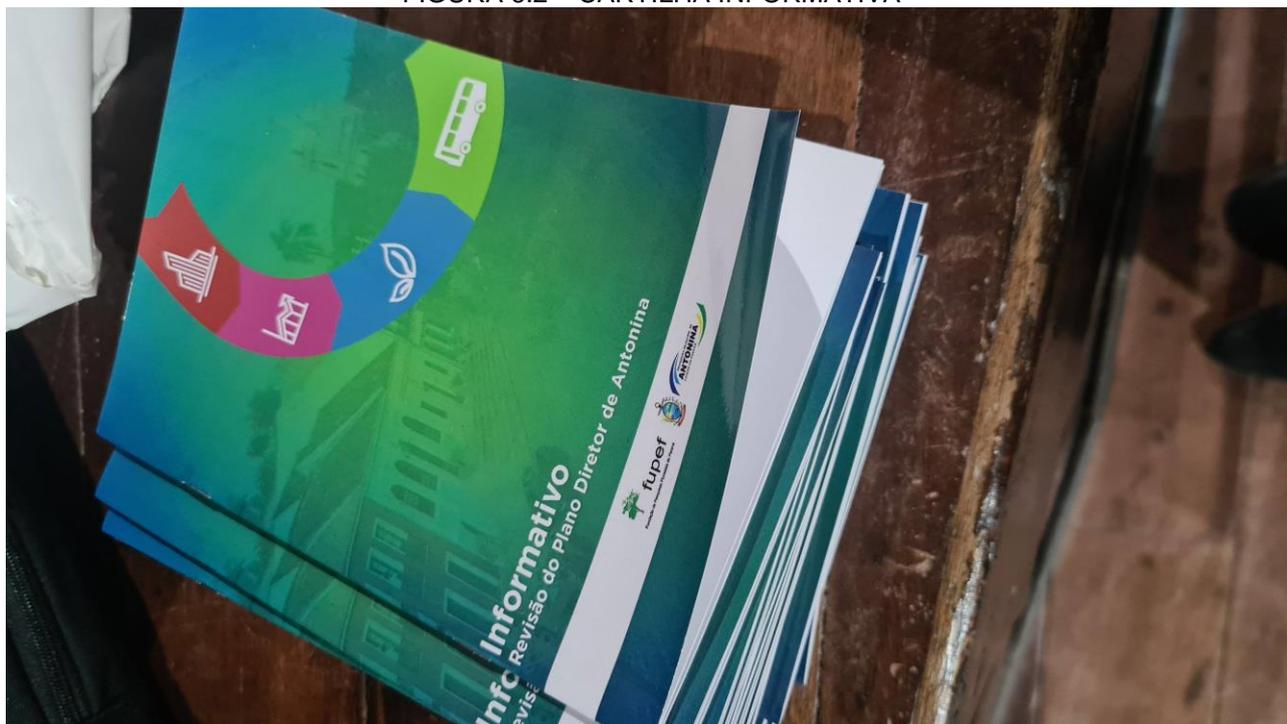


Fonte: FUPEF (2022).

Além delas, foram dispostas fitas, canetas e outros materiais para que os grupos pudessem alterar e indicar as potencialidades e deficiências dos locais. Assim, os grupos podiam desenhar sobre os mapas e escreveram informações específicas indicando infraestrutura de desejo, diretrizes viárias importantes a serem consolidadas, pontos de atenção e outros.

Portanto, de forma integrada, os grupos podiam apontar no mapa e se localizar, desenhar e enquanto isso os pontos identificados eram acrescentados às CDPs. Além disso, nas oficinas comunitárias foram distribuídas cartilhas informativas sobre o Plano Diretor, como em que consiste o plano, em quais instâncias atua e quais as fases de implementação.

FIGURA 6.2 – CARTILHA INFORMATIVA



Fonte: FUPEF (2022).

A seguir será apresentada a CDP de cada uma das oficinas e também pontos levantados nas reuniões com a equipe técnica.

#### 6.1. Reunião com a Equipe Técnica Municipal e Comitê de Acompanhamento

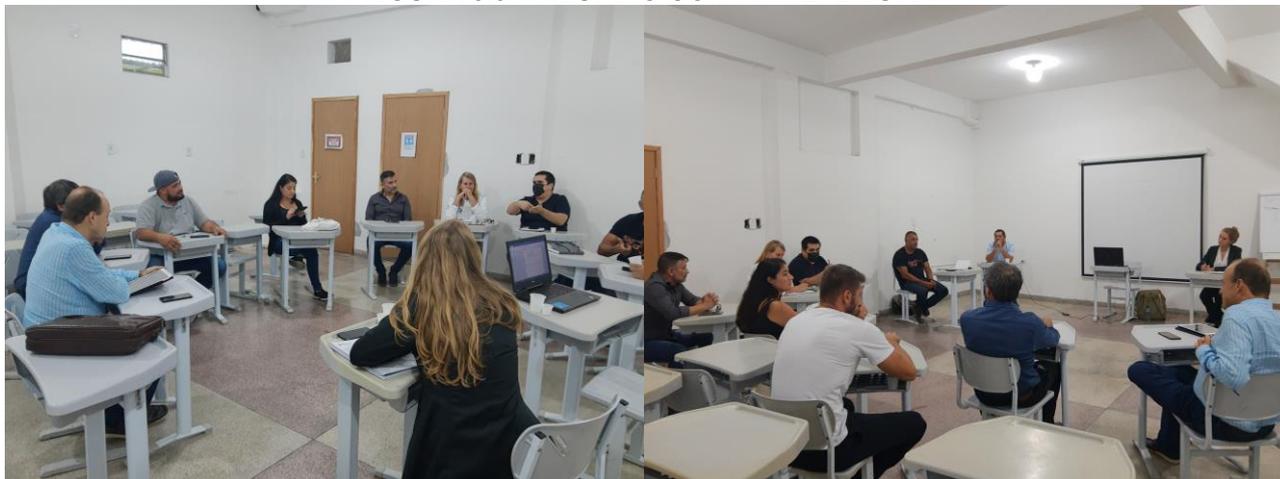
No dia 29.04.2022 no período da tarde ocorreu a reunião com a equipe técnica municipal e o comitê de acompanhamento com a presença de membros da consultoria e destas equipes. Na reunião foram discutidos, sobretudo, investimentos futuros que seriam realizados no Município. Segundo os membros da equipe técnica há previsão de um investimento de 22 milhões para realização do início da implantação de obras de saneamento.

Os técnicos apontaram também o grande potencial da baía para realização de eventos de competição de vela e para a criação de ostras, que são diretamente afetados pela falta de tratamento de esgoto.

Assim, ficou evidente como a questão do esgoto não afeta somente os moradores diretamente e a saúde local, mas vários outros aspectos municipais, como o não recebimento de investimentos, eventos, turistas, entre outros.

Posteriormente foi levantada a falta de regularização nas comunidades rurais, que afeta diretamente no recebimento de energia e água pelos moradores das vilas.

FIGURA 6.3 – REUNIÃO COM A PREFEITURA



Fonte: FUPEF (2022).

## 6.2. Oficina Técnica Bairro Alto e Cachoeira

Na oficina realizada no dia 26.05.2022 às 10h00 na Escola Rural Municipal Olimpia Breyer foram discutidas questões específicas sobre as localidades rurais do Bairro Alto e do Cachoeira.

Dentre os presentes estavam membros da comunidade bem como integrantes do comitê técnico municipal (CTM), como o secretário do Meio Ambiente Murylo Nemer de Souza, o Secretário da Pesca Sérgio Paulo Nico Pinheiro da Veiga, o médico veterinário do Município Carlos Eduardo de Abreu Calixto, o secretário de comunicação Marcelo Vieira Gomes, o engenheiro florestal e de segurança do trabalho Fábio Luís de Azevedo e o secretário de Agricultura Yuri Yoriaki Osaki.

FIGURA 6.4 – OFICINA TÉCNICA DAS LOCALIDADES RURAIS DE CACHOEIRA E BAIRRO ALTO



Fonte: FUPEF (2022).

Na oficina o Secretário de Agricultura destacou que deve ser levado em consideração, nas propostas técnicas de Antonina a questão acerca das propriedades menores que os módulos rurais no Município. Segundo ele, diversas propriedades nas localidades rurais, ao longo dos anos, sofreram divisões e novos parcelamentos de forma não regularizada, o que dificulta o acesso a redes de água e de energia elétrica.

Portanto, existe uma questão de alta irregularidade fundiária não apenas na sede urbana, mas também na área rural e a população têm exigido que essas questões sejam resolvidas, principalmente nos casos em que há impossibilidade de acesso à rede elétrica e hidráulica.

Além disso, segundo apontado pelo grupo está em andamento a realização de um cadastro pelo ITCG que aponta como seria realizada a regularização das Vilas Rurais. Neste ponto sugere-se a delimitação do perímetro para os distritos urbanos de forma, não a fomentar novas áreas de ocupação, parcelamento e urbanização, mas sim a regularização das áreas já ocupadas e descaracterizadas do meio rural.

Foi citado também a importância da regularização fundiária na área rural também para fomentar a vinda de recursos e projetos, tendo em vista que anos antes a Cohapar não conseguiu viabilizar a construção de casas para moradores locais porque os proprietários dos terrenos onde seriam construídas as casas para a melhoria habitacional, não possuíam titulação do terreno onde moravam.

No mesmo sentido foi destaca a extrema importância da melhoria da qualidade da água que também dificulta os pescadores locais de entrarem em programas específicos de incentivo a agropecuária e à atividade pesqueira.

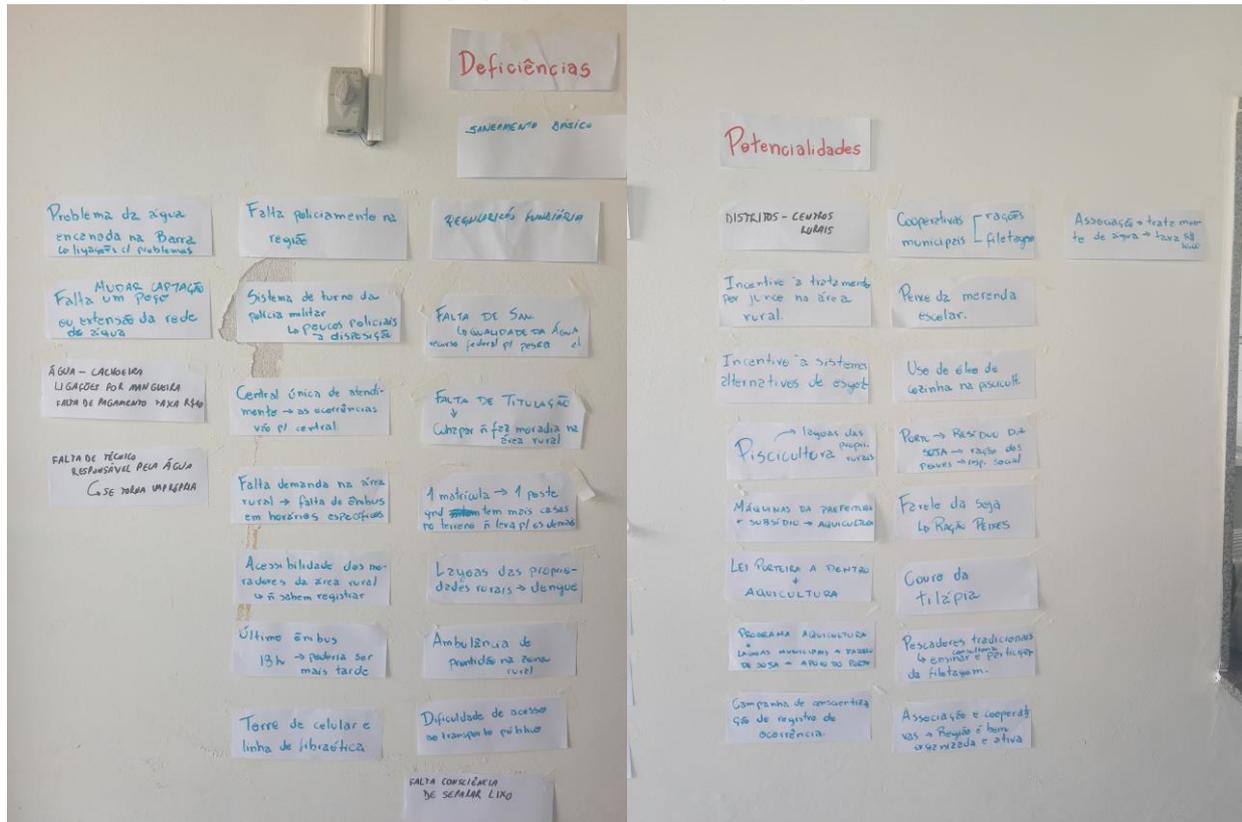
Nesse sentido foi destacada a existência e início de construção de um projeto de utilização das lagoas internas que existem nas propriedades rurais para a produção de tilápia. Para a realização do projeto seria necessária a construção de uma fábrica de rações e de uma parceria travada com o porto para repasse do farelo de soja e utilização na fábrica. Além disso, seria necessária a reativação da fábrica de filetagem do peixe. Segundo os participantes da oficina, o projeto seria positivo tanto pelo desenvolvimento de empregos na área rural, quanto pela questão ambiental, tanto quanto pela diminuição de casos de dengue que se proliferam nas águas paradas das lagoas. Além disso, acredita-se que o programa poderia ter envolvimento com a distribuição da produção de peixe na merenda escolar, com subsequente melhora da alimentação dos alunos.

Para esse projeto e, soma-se à necessidade apontada pelos moradores de uma nova captação de água, que inclusive já possui recursos via emenda parlamentar, não via associações. Assim, os moradores têm apontado que a SAMAE deve assumir o abastecimento no Bairro Cachoeira.

A SAMAE hoje é a responsável pela coleta de lixo também e atualmente não há separação do lixo coletado, sendo que há repasse dos recursos via TAC para a coleta seletiva e há necessidade de pressionar a CAPRA, responsável pela coleta seletiva, para cumprir o contrato.

A FIGURA 6.5 e o QUADRO 6.1 apresentam as deficiências e potencialidades abordadas durante a oficina técnica.

FIGURA 6.5 – DEFICIÊNCIAS E POTENCIALIDADES LEVANTADAS NA OFICINA TÉCNICA DE CACHOEIRA E BAIRRO ALTO



Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 6.1 – TRANSPOSIÇÃO DAS CDPs DA OFICINA

Condicionante	Deficiência	Potencialidade
Propriedades menores que o módulo rural	As propriedades menores que o módulo rurais não conseguem ter acesso à água luz. 1 matrícula é igual 1 poste, quando tem mais casas no terreno a Copel não expande para os demais.	Distritos -> Centros rurais.
	Falta drenagem e saneamento básico no asfalto novo construído na localidade rural de Cachoeira.	Incentivo à sistemas alternativos de tratamento de esgoto. Incentivo à tratamento por junco na área rural.
	Somente cerca de 5% das propriedades rurais possuem matrícula definitiva.	Lei porteira a dentro
	Falta de titulação impossibilita programas habitacionais da Cohapar na área rural.	Lagoas internas das propriedades rurais podem ser utilizadas para a criação de peixes.
	Má qualidade da água dificulta pescadores conseguirem recursos para pesca.	Utilizar máquinas da prefeitura e subsídio para construção dos tanques para aquicultura.
	Servidões internas das propriedades são ruins para o escoamento da safra.	Utilização do óleo de cozinha na piscicultura.
	Lagoas das propriedades rurais -> dengue	Porto -> resíduo da soja -> ração dos peixes e responsabilidade ambiental. O farelo da soja pode ser utilizado para ração de peixes.
	Falta de técnico responsável pela água - a	Utilização do couro da tilápia

Condicionante	Deficiência	Potencialidade
	água tratada pela associação tem voltado como imprópria e as ligações estão com problemas	
	Ligações de água por mangueira no Cachoeira, falta de pagamento da taxa de R\$10,00.	Pescadores tradicionais podem dar consultorias ensinando a prática da filetagem.
	Falta de policiamento na região. O sistema de turno da polícia militar faz com que poucos policiais fiquem à disposição.	Mudar a captação ou estender a rede. Mudar para a SAMAE.
	Os atendimentos da central única de atendimento vão diretamente para a central. Os moradores não sabem realizar B.O. online. Falta uma campanha de conscientização sobre os registros de ocorrência.	Associação e cooperativas -> região bem organizada e ativa.
	Falta de ônibus em horários específicos, o último ônibus é às 18h, poderia ser mais tarde e também falta de demanda na área rural.	
	Falta ambulância de prontidão na zona rural. A SAMAE não separa o lixo coletado.	
	Falta uma campanha de conscientização para separação do lixo.	
	A Associação de Catadores de Produtos Recicláveis de Antonina (ACAPRA) não cumpre o contrato de coleta e separação do lixo reciclável.	

Fonte: FUPEF (2022)

### 6.3. Oficina Técnica Sede Urbana

No mesmo dia, foi realizada no Theatro Municipal de Antonina, uma Oficina Técnica da Sede Urbana, com início às 19h que contou com a participação de membros da sociedade civil, do comitê municipal e também de organizações e associações comunitárias, como dos moradores da região do Maria Luzia e da localidade de São Joãozinho Feliz.

Nesta oficina foram explicados novamente os objetivos do plano, já que haviam diversos integrantes que ainda não haviam comparecido nas demais oficinas ou audiências e, após algumas trocas entre os moradores de regiões específicas e vereadores, os presentes foram divididos em três grupos para realização das dinâmicas.

Cada um dos grupos foi dividido por regiões similares e com demandas específicas, assim houveram membros da região rural de São Joãozinho Feliz que ficaram em um primeiro grupo Um segundo grupo foi formado por membros que

gostariam de discutir a questão turística da baía e demais membros de regiões residenciais urbanas como a região do Maria Luzia constituíram o terceiro grupo.

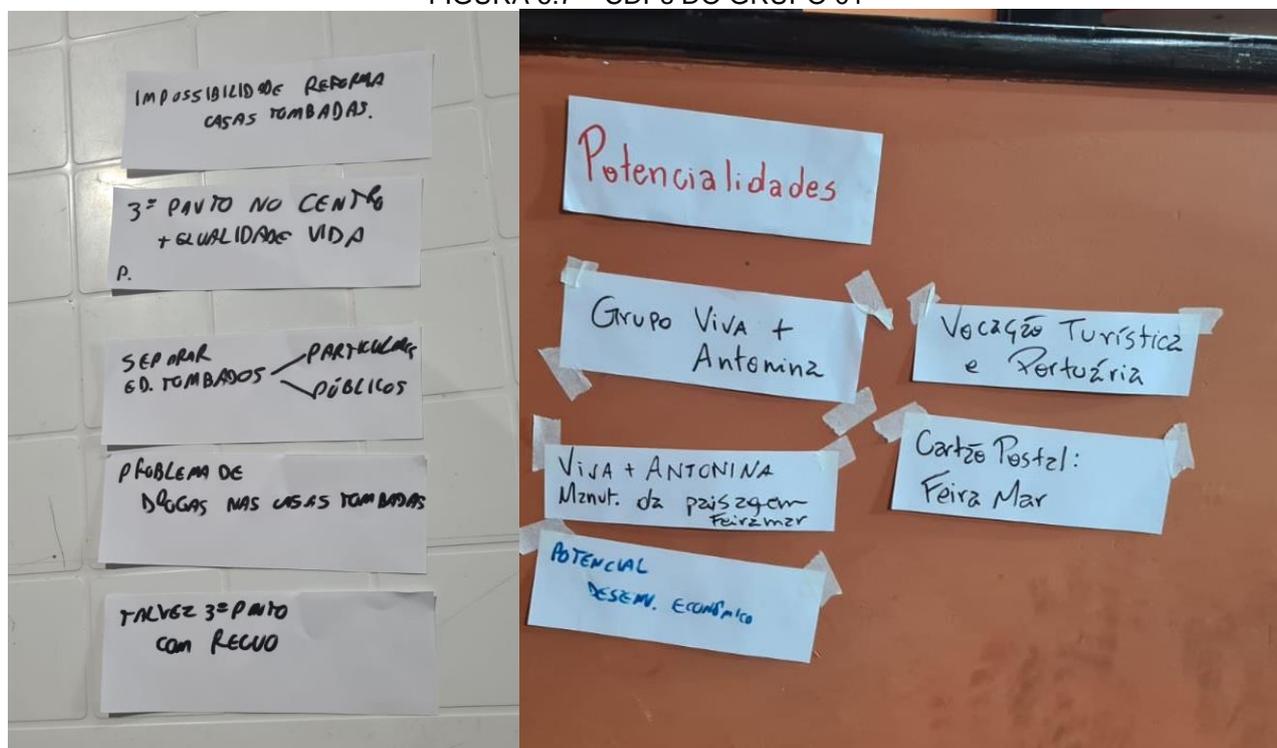
FIGURA 6.6 –OFICINA TÉCNICA SEDE URBANA



Fonte: FUPEF (2022).

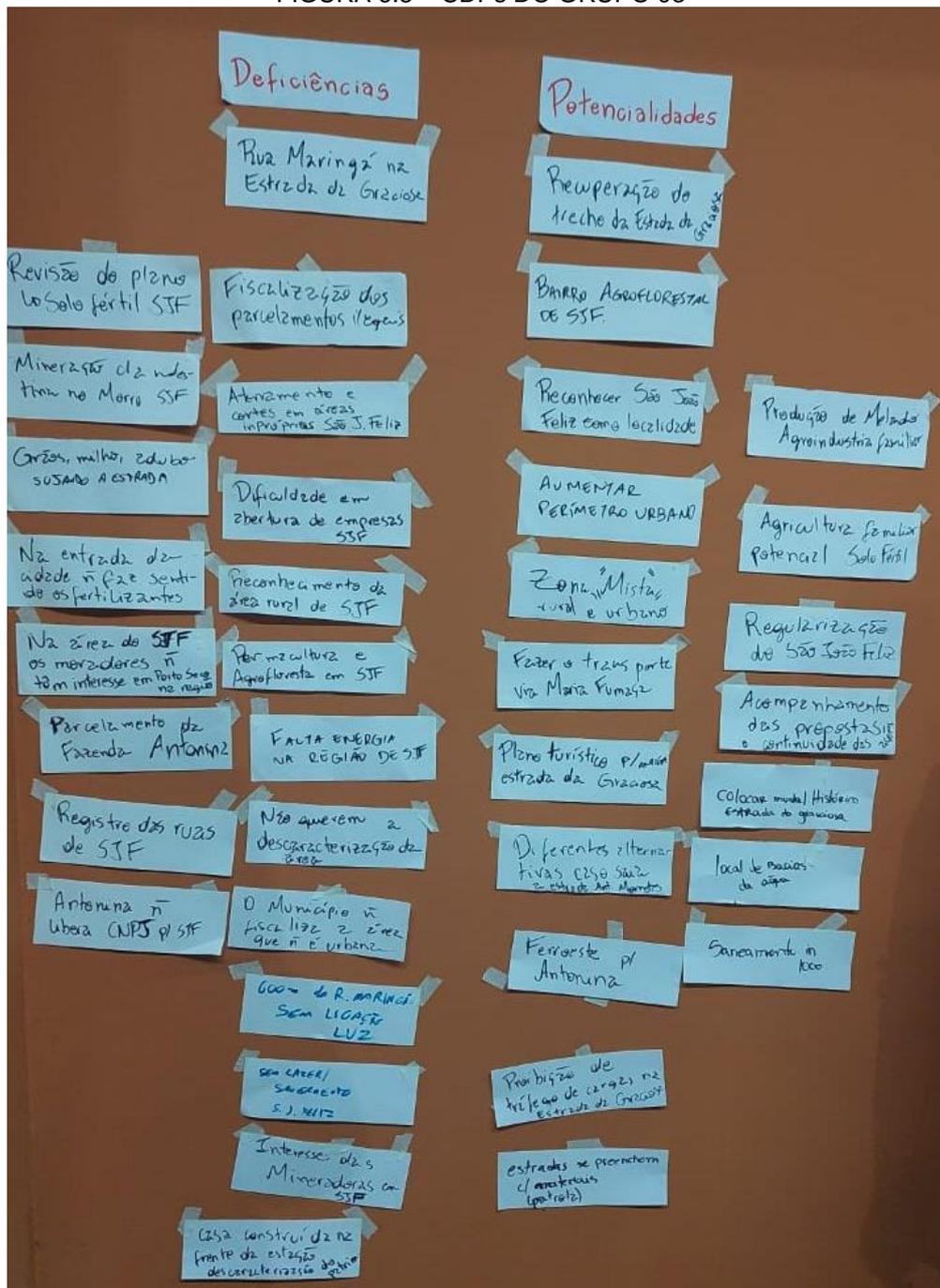
Na FIGURA 6.7 e na FIGURA 6.8 estão expostas algumas dos levantamentos dos diferentes grupos e no QUADRO 6.3 a transcrição de todos os apontamentos realizados.

FIGURA 6.7 – CDPs DO GRUPO 01



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 6.8 – CDPs DO GRUPO 03



Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 6.2 – TRANSCRIÇÃO DAS CDPs DA OFICINA

Condicionante	Deficiência	Potencialidade
	Falta de reconhecimento da região de São Joãozinho Feliz	
	Aterro da Fortservice que estão sendo realizados na região de SJF	
	Área da fazenda Antonina	

	sendo loteada com lotes menores que o módulo rural	
		Trilhas antigas dos indígenas e dos bandeirantes bem como estrada da graciosa desativada têm imenso potencial turístico.
		Área de SJF tem potencial para permacultura, estudos sustentáveis, interesses agroecológicos e desenvolvimento sustentável
	Falta cuidado e fiscalização da saibreira de SJF	
	Impossibilidade de reforma das casas tombadas	
	3º pavimento no centro e mais qualidade de vida. Talvez 3º pavimento respeitando recuo.	
	Separar edifícios tombados particulares e públicos	
	Problemas com drogas nas casas tombadas	
		Grupo Viva + Antonina -> Manutenção da paisagem da FeiraMar. FeiraMar é um Cartão Postal.
		Potencial de desenvolvimento econômico.
		Vocação Turística e Portuária,
	Enchentes	
	Pavimentação e Drenagem no Jardim Maria Luzia	
	Caminhões e Barracões de armazenagem de grãos	
	Hierarquia viária	
	Falta de saneamento	
	Iluminação Pública	
	Transporte Náutico	Turismo náutico
	Balneabilidade	
	Transporte Público	
	Assoreamento Baía	
		Revitalização do ecoturismo do Bom-Brinquedo
		Parques
		Ecossistemas inovadores
		Turismo de base comunitária
		Área industrial

Fonte: FUPEF (2022).

Além de aplicar a dinâmica CDP foram também apontados lugares com falta de equipamentos, desenhadas novas propostas de perímetro, de diretrizes e conexões viárias nos mapas enviados, como é possível visualizar na FIGURA 6.9. a seguir.



#### 6.4. Oficina Técnica Rio do Cedro

No dia seguinte, na Escola Rural Municipal Ernesto Zenith Matisao em Rio do Cedro foi realizada uma oficina com os alunos das diferentes classes da escola (FIGURA 6.10).

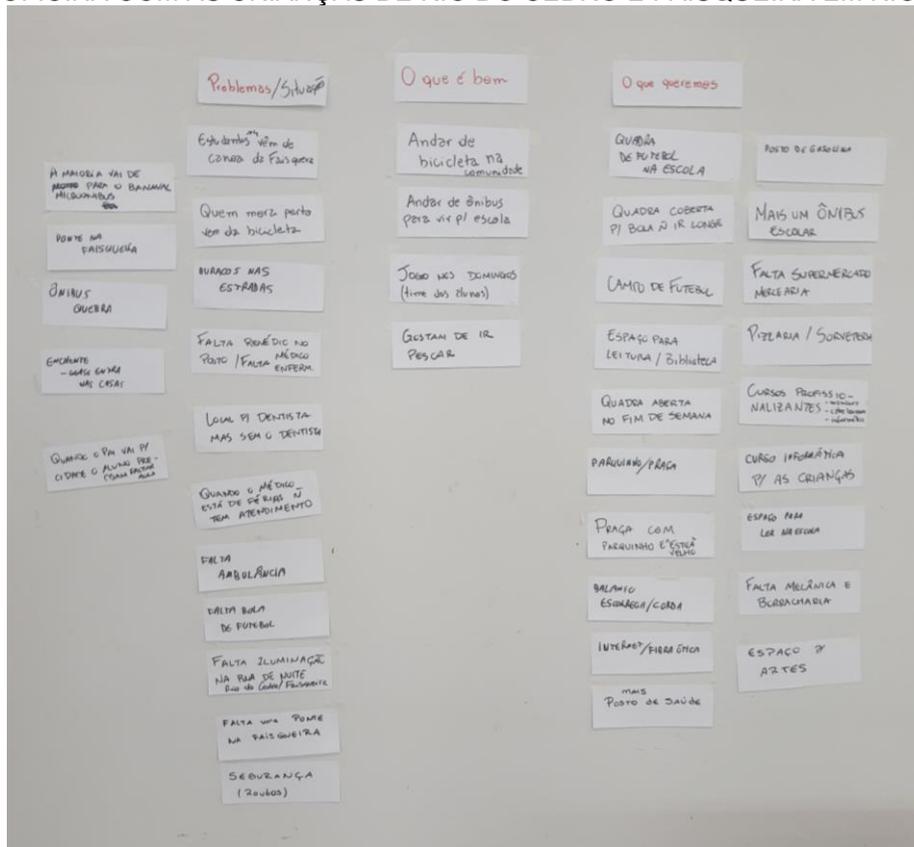
Como tal oficina fora realizada com crianças o formato da CDP foi atualizado e ao invés das condicionantes, deficiências e potencialidades foram levantados os problemas identificados pelos alunos, o que eles consideram bom na localidade e o que eles desejam (FIGURA 6.11).

FIGURA 6.10 –OFICINA COM AS CRIANÇAS DE RIO DO CEDRO E FAISQUEIRA EM RIO DO CEDRO



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 6.11 –OFICINA COM AS CRIANÇAS DE RIO DO CEDRO E FAISQUEIRA EM RIO DO CEDRO



Fonte: FUPEF (2022).

No QUADRO 6.3 é possível visualizar a transcrição dos pontos levantados pelas crianças.

QUADRO 6.3 – TRANSCRIÇÃO DA DINÂMICA DA OFICINA

PROBLEMAS E SITUAÇÕES	O QUE É BOM	O QUE QUEREMOS
A maioria dos moradores vai de micro-ônibus para o bananal	Andar de bicicleta na comunidade	Quadra de futebol na escola
Ponte na faisqueira	Andar de ônibus para vir para escola	Posto de gasolina
Ônibus quebra	Jogo nos domingos (time dos alunos)	Quadra coberta para bola não ir longe
Enchente – água entra nas casas	Gostam de ir pescar	Campo de futebol
Quando o pai vai para a cidade o aluno precisa faltar aula		Espaço para leitura e biblioteca
Estudantes vem de canoa da região da Faisqueira		Quadra aberta no fim de semana
Quem mora perto vem de bicicleta		Parquinho / praça
Buracos nas estradas		Praça com parquinho e “estica velho”
Falta remédio no posto		Internet / Fibra ótica
Falta de médicos e enfermeiras		Mais postos de saúde
Local para dentistas existe, mas falta o dentista		Mais um ônibus escolar

PROBLEMAS E SITUAÇÕES	O QUE É BOM	O QUE QUEREMOS
Quando o médico está de férias não tem atendimento		Falta supermercado / mercearia
Falta ambulância		Pizzaria / sorveteria
Falta bola de futebol		Cursos profissionalizantes (manicure, cabeleireira, informática)
Falta iluminação na rua de noite no Cedro e na Faisqueira		Espaço para ler na escola
Falta uma ponte na Faisqueira		Falta mecânica e borracharia
Segurança (roubos)		Espaço para artes

Fonte: FUPEF (2022).

Vale mencionar que, na discussão conjunta, outros assuntos foram levantados pelos participantes, sendo listados a seguir:

- O transporte escolar de 100% dos alunos. Segundo a diretora os ônibus vão 4 Km para cada lado da escola para buscar os alunos. O custo do transporte é de 30% do Estado e de 70% do Município.
- Segundo apontado pela diretora da escola na localidade de Rio do Cedro ocorrem diversos casos de gravidez precoce de alunos que após concluírem os estudos na escola da localidade rural no 5º ano do ensino fundamental. No 6º ano os alunos passam a estudar na Vila da Copel através do transporte escolar que sai às 11h e almoçam na escola na Vila Rural e tem ainda cerca de uma hora livre até o início das aulas.
- Segundo os professores ainda ocorre muitos casos de alunas voltarem grávidas das férias.
- Além disso, ocorre muito de os professores e os alunos ficarem na estrada no transporte escolar. O transporte escolar é realizado pelo município e nele os professores são transportados juntamente com os alunos.
- Foi apontado também que os professores conseguiriam ir e vir de barco todos os dias caso fosse necessário.
- Na escola de Rio do Cedro está sendo realizada a reforma da escola onde será adicionada uma quadra.

Todos esses elementos complementaram a análise temática integrada, de forma que a sumarização de toda essa avaliação permite moldar um diagnóstico preciso e fundamentado sobre os aspectos que caracterizam o desenvolvimento de Antonina. As

seções de levantamento e análise de dados trouxeram informações de áreas específicas, sendo todas elas integradas na determinação da rotina socioeconômica municipal. Dessa maneira, a sumarização é necessária para condensar os dados e facilitar a compreensão das possibilidades existentes no desenvolvimento municipal.

Assim, o QUADRO 6.4 apresenta cada elemento disposto conforme o eixo temático e a categoria das CDPs, compondo um resumo de toda a análise realizada até o momento.

QUADRO 6.4 – CONDICIONANTES, DEFICIÊNCIAS E POTENCIALIDADES

Eixo temático	Condicionantes	Deficiências	Potencialidades
Desenvolvimento social	Região Metropolitana de Curitiba	Falta de áreas de lazer para a população, sobretudo na área rural	Desenvolvimento da baía para o esporte náutico
	Hierarquia REGIC	Falta de inclusão da educação de jovens adultos	Novas praças, playgrounds e parques em áreas carentes
		Falta cursos profissionalizantes	Parque Linear – rio entre Divino e Centro
		Inexistência de programas habitacionais em andamento	Boa abrangência dos equipamentos de educação
		Expressivo déficit habitacional	Falta de equipamentos de segurança pública e policiamento na região da Praia dos Polacos e Itapema.
		Baixo crescimento demográfico	
		IDHM médio	
		IDEB abaixo da média estadual	
		Taxa de analfabetismo alta para adultos	
		Taxa significativo de distorção educacional nos anos finais do fundamental e no ensino médio	
		Grande porção de pessoas com fundamental incompleto	
		Aumento da população em estado de pobreza	
		Famílias grandes com rendas insuficientes	
		Falta de emprego	
		Falta de segurança, problemas com drogas e prostituição nos bairros periféricos.	
		Falta de opções de recreação, lazer e acesso à cultura, sobretudo na área rural e para os mais jovens.	
	Falta de oportunidades para desenvolvimento pessoal e mudança de classe social.		
	Necessidade de reforma nos equipamentos de educação		



Eixo temático	Condicionantes	Deficiências	Potencialidades
		Violência contra a mulher	
		Escolas da área rural concentradas em locais específicos de difícil acesso para localidades mais remotas.	
		Falta de postos de saúde na região da Penha.	
		Falta de praças de vizinhança	
		Déficit habitacional	
Desenvolvimento rural	Núcleos de localidades	Dificuldade de atuação no parcelamento do solo rural	Possibilidade turística
		Falta de padronização nas vias de acesso rurais	Consolidação das localidades rurais
		Inexistência da delimitação de comunidades rurais	Desenvolvimento da aquicultura em conjunto com os produtores rurais e o porto (farelo de soja) e utilização dos tanques das propriedades
		Falta de incentivo aos produtores rurais	
Aspectos ambientais	Área de Mananciais	Deslizamentos na área urbana	Potencial turístico e ambiental
	Presença da Serra do Mar	Alagamentos na área urbana	Preservação das unidades de conservação e ICMS Ecológico
	Unidades de conservação presentes em todo o território	Desmatamento para implementação de loteamentos clandestinos	APPs bem preservadas
	Áreas de preservação por alta declividades		
Desenvolvimento econômico, portuário, industrial e turístico	Empresas concentram-se na área de serviços e comércio	Falta de áreas para expandir a indústria	Preservar os sambaquis e utilizar seu potencial como patrimônio conscientizando a população
		Falta de bancos	Presença de atividades radicais, trilhas, montanhismo, rafting, entre outros.
		Falta de novos empreendimentos como hotéis e indústrias	Realçar uma identidade do município pela sua vocação turística e portuária
		Empregos voltados para o porto	Tranquilidade
			Proximidade dos serviços
			Potencializar o turismo náutico e de eventos esportivos
			Interesse em hotéis e na criação de novas pousadas
			Subcentralidades
Mobilidade	Rodovias	Falta de pavimentação nas regiões mais periféricas	Ideias de desvio para a região portuária conectando Antonina e Morretes
		Passagem de tráfegos pesados no meio da cidade em direção ao porto	
		Falta de linhas e horários mais abrangentes no transporte público e metropolitano	
		Falta de linhas e horário	



Eixo temático	Condicionantes	Deficiências	Potencialidades
		Conflitos viários na Rua Uruguai, Avenida Matarazzo e Avenida Thiago Peixoto	
		Falta de sinalização	
		Inconsistências da lei do sistema viário	
		Vias com caixas insuficientes	
		Falta de calçadas e de calçamento nas vias principais e locais	
		Poucas vias cicláveis	
		Condições ruins da rodoviária	
		Falta oferta de ônibus escolar e melhores conexões com moradores de regiões remotas, como com balsas, utilização de outros modais	
Saneamento, abastecimento e comunicação		Falta de rede de coleta e tratamento de esgoto	Iluminação pública abrangente na sede urbana
		Problemas com a coleta de resíduos comum e reciclável	Previsão de recursos para instalação da rede de saneamento urbano
		Falta de abrangência da rede de abastecimento de água e de energia em regiões rurais	
		Falta de abrangência da rede de drenagem urbana	
		Falta de infraestrutura nas bordas da mancha urbana	
		Problemas com internet e nas telecomunicações na área rural e urbana.	
		Problemas no abastecimento de água pela cooperativa na região do Bairro Alto e Cachoeira.	
Uso e ocupação do solo	Áreas de alta declividade na sede urbana	Ocupações e loteamentos irregulares	Área de parque industrial - BR 116
	Condicionantes físicas para a expansão urbana	Desrespeito às uso e ocupação do solo	
	Presença elevada de áreas inaptas e aptas com restrição em todo o território	Ocupação fora do perímetro urbano com surgimento de loteamentos clandestinos	Aplicação do IPTU progressivo no tempo nos lotes não utilizados
	Perímetro histórico protegido pelo IPHAN na região central	Impossibilidade de construção de mais de dois pavimentos, mesmo fora do perímetro histórico	Interesse em áreas industriais
		Tendências de expansão para além do perímetro urbano	Interesse de empreendimentos residenciais
		Áreas ocupadas sem parcelamento	Eixos industriais e de serviços
		ZEIS ocupadas	Tipologia dominante de tipo casa
		Falta de urbanização nas áreas precárias	



Eixo temático	Condicionantes	Deficiências	Potencialidades
		Falta de programas de apoio, assistência técnica e melhoria habitacional Falta de fiscalização	

Fonte: FUPEF (2022).

## **7 DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL**

A análise temática integrada se constitui de avaliações de variados aspectos do município, tanto em escala urbana quanto em escala rural. Assim, dentre os objetivos expostos no Termo de Referência para o presente tópico elencava-se:

1. Promover a regularização fundiária rural, possibilitando o acesso dos moradores às infraestruturas necessárias à moradia digna e ao pleno acesso dos direitos humanitários.
2. Preservar o meio natural antoninense impossibilitando novos parcelamentos menores que o módulo rural aconteçam em áreas fora dos perímetros urbanos definidos.
3. Promover ações de saneamento e recuperação da qualidade da água local, sobretudo da Baía.

Assim, estes são os objetivos maiores da revisão do plano diretor. Além disso, com base na finalização da análise temática integrada, o procedimento das CDPs possibilita a determinação dos objetivos específicos para o desenvolvimento sustentável de Antonina e que serão englobados pela Revisão do Plano Diretor, transformados em diretrizes e ações posteriormente. Esses objetivos são os seguintes, conforme áreas temáticas semelhantes:

### **REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL E LEGISLATIVA**

- Reorganizar territorialmente a sede urbana, adequando o perímetro urbano às possibilidades e restrições de ocupação e implementando políticas de fiscalização do uso do solo;
- Delimitar as localidades rurais, implementando novas políticas de fiscalização e legislações de controle da liberação da venda de imóveis fora dos padrões mínimos
- Aprimorar a comunicação entre as secretarias com o objetivo de aumentar a eficiência no atendimento à população, a fiscalização e o cumprimento do ordenamento do solo, sistematizando os cadastros e os registros e compartilhando as informações;

- Aprimorar a legislação urbana, o código de obras e posturas, os manuais construtivos, padronizando e facilitando o acesso à população, promovendo campanhas de conscientização das etapas necessárias à construção e parcelamento.
- Estimular o desenvolvimento industrial, portuário e turístico, delimitando áreas de interesse, destinadas para tais fins e que promovam o crescimento econômico e a geração de empregos na cidade.
- Promover a preservação das áreas mais fragilizadas, de manancial, a preservação das APPs, dos morros, encostas, das baías e dos mangues, dos parques e unidades de conservação estabelecendo parâmetros de uso do solo das áreas restritas e ambientalmente vulneráveis, guiando os usos permitidos e permissíveis, criando soluções de requalificação das áreas degradadas, bem como, promovendo o desenvolvimento sustentável.
- Estabelecer nova hierarquização viária que possibilite o pleno fluxo na sede urbana e na área rural, bem como dentro de novo corpo de lei de sistema viário, priorizando a utilização de modais não motorizados, a segurança, ordenando o fluxo de cargas e facilitando os acessos.
- Direcionar a expansão urbana sem afetar as áreas de restrição à ocupação e priorizando áreas propícias e bem servidas de infraestrutura, estabelecendo legislação clara e que permita o desenvolvimento da sede urbana de forma a construir uma cidade bem estruturada e compacta, com poucos deslocamentos;
- Ordenar o uso e ocupação do solo rural, delimitando localidades rurais e áreas de desenvolvimento agropecuário, conforme usos e vocações adequados e estabelecer parâmetros de uso do solo que impulsionem a agricultura sustentável e o desenvolvimento da aquicultura em áreas com aptidão;
- Adequar a legislação voltada para o sistema viário do município, redefinindo sua hierarquia e estabelecendo critérios de dimensões compatíveis com as categorias de vias e as diretrizes viárias que deverão ser projetadas para as áreas de expansão urbana., assim como, sistematizando e identificando as vias previamente existentes.

- Fiscalizar a implantação de infraestrutura de novos loteamentos conforme a nova legislação municipal e estabelecer legislação específica com punição para o não cumprimento da legislação de uso e ocupação do solo.
- Promover a regularização fundiária, o acesso à terra, à moradia digna, à titulação da casa, urbanizando áreas precárias, desenvolvendo ações e programas de produção e melhoria habitacional para a população, estabelecendo novo cadastro e mapeamento do déficit habitacional, reestruturando áreas de ZEIS e criando estratégias legislativas para a titulação.

## **DESENVOLVIMENTO E PROGRAMAS**

- Promover parcerias com instituições estaduais, federais e internacionais, cooperativas, ongs, universidades e com a iniciativa privada para arrecadação de recursos e estruturação de ações que não possam contar com recursos municipais, como aquelas voltadas para melhoria habitacional, implementação de ciclovias, cursos profissionalizantes e outros;
- Buscar apoio para programas de regularização, urbanização, produção habitacional, assistência técnica, entre outros;
- Promover estratégias e campanhas de adesão de reintrodução de jovens e adultos na escola e profissionalização destes jovens, inclusive na área rural, combatendo os altos níveis de abandono escolar e não conclusão dos estudos, fortalecendo o EJA nas escolas do município;
- Desenvolver o paisagismo e a qualidade de vida na sede urbana, estabelecendo programas específicos de requalificação da baía, aproveitando seu potencial comercial, de eventos e turístico.
- Promover a permanência dos moradores na área rural, desenvolvendo programas de desenvolvimento regional, parcerias com a prefeitura para o uso de máquinas, o cooperativismo e a capacitação para o produtor rural e os jovens da área rural, aumentando a produção agrícola, de peixes e diminuindo o êxodo crescente dos últimos anos;

- Desenvolver programas, ações e estratégias que promovam a capacitação profissional e geração de emprego e renda para atendimento à população, especialmente dos jovens.
- Estimular o desenvolvimento do ecoturismo sustentável nas unidades de conservação, criando campanhas de divulgação de Antonina como um centro turístico para esportes radicais, na natureza.
- Estimular o turismo, apoiando os empresários das áreas e criando campanhas e estratégias de marketing de divulgação de Antonina como cidade histórica turística, gastronômica de promoção cultural e de atividades ao ar livre e na natureza.
- Promover a gestão sustentável dos resíduos sólidos, elaborando o Plano de Gestão dos resíduos sólidos e planejando campanhas de adesão da população à separação de resíduos recicláveis e revendo a concessão das empresas que realizam o serviço de coleta.
- Estimular o fortalecimento do comércio local e estimular a descentralização deste tipo de atividade criando setores específicos nas regiões.

## **INFRAESTRUTURA E EQUIPAMENTOS**

- Possibilitar a implementação do saneamento básico em Antonina para preservação da baía e melhoria da qualidade de vida dos moradores.
- Investir em estruturas e eventos voltados para o lazer e práticas de esportes na área urbana e na área rural.
- Planejar alternativas para o transporte coletivo rural, em especial das localidades mais distantes e rurais, considerando as restrições que sua demanda implica, mas buscando atender às necessidades desses habitantes;
- Reestruturar edificações e espaços educacionais e de assistência social que estejam com situações precárias e verificar a possibilidade de melhoria no atendimento educacional e de saúde na área rural, sobretudo as mais remotas.
- Garantir a melhoria dos itinerários e dos horários do transporte público na sede urbana e também do transporte escolar.

- Estabelecer e construir áreas de recreação como praças de vizinhança, academias ao ar livre e playground, inclusive nas localidades rurais.
- Reforçar a segurança local, estabelecendo parque de monitoramento por câmera e melhorando o policiamento.
- Promover o uso de diferentes modais nos deslocamentos urbanos, estabelecendo ações de melhorias das calçadas e da rede de vias cicláveis;
- Promover melhorias no sistema viário urbano através da sinalização e a regulamentação de estacionamentos.
- Incrementar o acesso à saúde, criando estratégias de atendimento e expandido a abrangência e deslocamento às UBS;
- Melhorar o atendimento dos serviços públicos, estendendo as redes de drenagem.
- Incentivar e auxiliar os moradores rurais em estratégias sustentáveis de saneamento rural.

## **RELAÇÕES EXTERNAS**

- Ordenar o planejamento de novas diretrizes tendo em vistas novos projetos de origem externa, alinhando o planejamento de ações futuras com os municípios vizinhos, sobretudo Morretes e o governo do Estado, compreendendo o planejamento para a estruturação viária que afete diretamente o município;
- Promover o transporte intermunicipal, o direito à cidade e à equipamentos públicos metropolitanos, requisitando junto à COMEC melhorias no sistema de transporte metropolitano e à COHAPAR ações de produção e urbanização habitacional.

## 8 CONSIDERAÇÕES

Em relação a avaliação das condições gerais de acessibilidade, foi identificado que Antonina possui um sistema viário que segue o tipo de deslocamento realizado pelos munícipes, indo das regiões residenciais para o centro e os portos. No que tange a largura das vias a sede urbana apresenta vias principais com caixas maiores e vias locais com caixas pequenas, na maioria dos casos sem saída, que acabam em morros ou na baía. Estas vias residenciais periféricas possuem baixos índices de drenagem e calçadas, já que a concentração deste tipo de infraestrutura ocorre nas vias principais (coletoras, arteriais, conectoras e outros). Destaca-se, no entanto, a positiva distribuição de iluminação pública nos mais diversos pontos do sistema viário.

Sobre a análise da capacidade de investimento de Antonina, apesar do município possuir um orçamento considerável em relação à quantidade de moradores, os custos com manutenção dos serviços, equipamentos e pagamento dos servidores acaba resultando em poucos recursos disponíveis. Apesar de possuir uma boa autonomia, a falta de recursos também está expressa na liquidez das contas públicas e, assim, os recursos obtidos são utilizados para pagamento de dívidas anteriores e restam poucos recursos para investimentos, o que coloca Antonina em um índice geral de dificuldade da gestão e conseqüentemente em más posições no ranking estadual e brasileiro.

Assim, é de fundamental importância que esta melhora nas condições fiscais do município seja priorizada para que Antonina possa realizar investimentos em melhorias e criar um ambiente economicamente para novos negócios se instalarem, possibilitando o desenvolvimento municipal.

Os objetivos apontados deverão ser tratados no decorrer dos produtos futuros, visando detalhar cada uma das ações e indicando a priorização dos investimentos.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA ESTADUAL DE NOTÍCIAS (AEN). **DER convoca novas empresas para operar provisoriamente a linha Antonina-Guaraqueçaba**. 16 mar. 2022. Disponível em: <<https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/DER-convoca-novas-empresas-para-operar-provisoriamente-linha-Antonina-Guaraquecaba>>. Acesso em jun. 2022.

ANTONINA. **Portal da Transparência**. Informações orçamentárias: PPA, LDO, LOA. Disponível em: < <http://189.11.2.26:8090/portaltransparencia/publicacoes>>. Acesso em jun. 2022.

ANTONINA. Checklists, oficinas e audiências do plano diretor. 2022.

ANTONINA. **Lei nº 31, de 29 de outubro de 2019**. Cria o comitê municipal do transporte escolar no âmbito do município de Antonina/PR, Conforme Especifica – Conselho. Antonina, 29 de outubro de 2019.

BANDA B. Ruas intransitáveis impedem ônibus de circular e alunos fazem trajeto a pé em Antonina. 2022. Disponível em :< <https://www.bandab.com.br/litoral/ruas-intransitaveis-impedem-onibus-escolar-circula-antonina/>>. Acesso em jun. 2022.

BARROS, F. **Após sucessivas dispensas de licitação, empresa ganha concessão para operar transporte por mais 20 anos em Antonina**. 28 abr. 2022. Disponível em: <<https://jblitoral.com.br/apos-sucessivas-dispensas-de-licitacao-empresa-ganha-concessao-para-operar-transporte-por-mais-20-anos-em-antonina/>>. Acesso em jun. 2022

BEMPARANÁ. Justiça recomenda suspensão de contrato de Antonina com empresa do transporte escolar. 2018. Disponível em: <<https://www.bemparana.com.br/noticia/justica-de-antonina-recomenda-suspensao-de-contrato-municipal-com-empresa-do-transporte-escolar-na-cidade#.YrDCh3bMKUk>>. Acesso em jun. 2022

BRASIL. **Lei complementar nº 101, de 4 de maio de 2000**. Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. Brasília, 4 de maio de 2000.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 11 jul. 2001. Seção 1, p. 1.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, 4 jan. 2012.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, 23 set. 1997.

DETRAN. Transporte Escolar. Disponível em: <<https://www.detrان.pr.gov.br/Noticia/Municipios-tem-ate-sexta-para-finalizar-cadastro-do-transporte-escolar>>. Acesso em jun. 2022.

IFGF. **Índice FIRJAN de Gestão Fiscal**. 2021. Disponível em: <[www.firjan.com.br](http://www.firjan.com.br)>. Acesso em jun. 2022.

MANDATO GOURA. Bicicletada marca inauguração da ciclofaixa de principal avenida de Antonina. Disponível em: <<https://mandatogoura.com.br/bicicletada-marca-inauguracao-da-ciclofaixa-de-principal-avenida-de-antonina/>>. Acesso em jun. 2022

MATIAS-PEREIRA, J. **Finanças Públicas**: A Política Orçamentária no Brasil. São Paulo: Atlas, 2010.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. **Programa Nacional de Educação Fiscal**. Disponível em: <[http://www.fazenda.rj.gov.br/sefaz/content/conn/UCMServer/path/Contribution%20Folders/educacaofiscal/MaterialDit%C3%A1tico/CadernosDid%C3%A1ticosdoPNEF/Arquivos/Leituras%20Complementares\\_Caderno%204.pdf](http://www.fazenda.rj.gov.br/sefaz/content/conn/UCMServer/path/Contribution%20Folders/educacaofiscal/MaterialDit%C3%A1tico/CadernosDid%C3%A1ticosdoPNEF/Arquivos/Leituras%20Complementares_Caderno%204.pdf)>. Acesso em jun. 2022

MOOVIT. Linha 001 Batel / Ponta da Pita (via Rodoviária). 2022a. Disponível em: <[https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte\\_p%C3%BAblico-line-001\\_BATEL\\_PONTA\\_DA\\_PITA\\_VIA\\_RODOVIA-Paranagu%C3%A1-5897-1798982-37831098-0](https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-line-001_BATEL_PONTA_DA_PITA_VIA_RODOVIA-Paranagu%C3%A1-5897-1798982-37831098-0)>. Acesso em jun. 2022

MOOVIT. Linha 002 Bairro Alto. 2022b. Disponível em: <[https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte\\_p%C3%BAblico-line-002\\_BAIRRO\\_ALTO-Paranagu%C3%A1-5897-1798982-37831097-0](https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-line-002_BAIRRO_ALTO-Paranagu%C3%A1-5897-1798982-37831097-0)>. Acesso em jun. 2022

MOOVIT. Linha 003 Cedros. 2022c. Disponível em: <[https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte\\_p%C3%BAblico-line-003\\_CEDROS-Paranagu%C3%A1-5897-1798982-37831096-0](https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-line-003_CEDROS-Paranagu%C3%A1-5897-1798982-37831096-0)>. Acesso em jun. 2022

OLIVEIRA, P. H. **Finanças Públicas 2015**. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Minas Gerais – IFMG. Ministério da Educação. Disponível em: <<http://proedu.rnp.br/bitstream/handle/123456789/1599/50.Financas%20Publicas%20-%20SERVI%C3%87OS%20P%C3%A1BLICOS%20-%20IFMG.pdf>>. Acesso em jun. 2022

PROTA, M. **Viação Pilar não volta a operar ônibus em Antonina e justiça cobra multa de R\$ 20 mil**. 21 jul. 2021. Disponível em: <<https://jblitoral.com.br/viacao-pilar-nao-volta-a-operar-onibus-em-antonina-e-mppr-cobra-multa-de-r20-mil/>>. Acesso em jun. 2022

RATTON, E.; WAYDZIK, F. A.; MACHADO, V. Manual de normalização de relatórios técnicos e/ou científicos: de acordo com as Normas da ABNT. Curitiba: ITTI/UFPR, 2019.

SCORTECCI, C. **Com histórico de problemas, linha de ônibus de Guaraqueçaba entra em “fase experimental”**. 14 mai. 2022. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/parana/linha-de-onibus-de-guaraquecaba-entra-em-fase-experimental/>>. Acesso em jun. 2022