



PLANEJAMENTO E MOBILIDADE: A ELABORAÇÃO DO PLANO DA METRÓPOLE PARANÁ NORTE DE 2019

Lino Antonio Batista Lemes ¹

RESUMO

A pesquisa foi baseada na realização do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Eixo das Metrôpoles de Londrina, Apucarana e Maringá (Plano da Metrópole Paraná Norte) de 2019. O objetivo foi analisar a abordagem da questão da mobilidade urbana metropolitana na formulação do plano. Em relação aos procedimentos metodológicos, a pesquisa se baseou em fontes secundárias. Foram disponibilizadas de modo público em meio digital, pelo governo do estado do Paraná, as gravações de oficinas de engajamento, entrevistas com participantes, audiências públicas e a conferência final. No que se refere a mobilidade metropolitana, o PMPN propõe um desenvolvimento fundamentado em um conjunto de projetos estruturantes como: a alteração do traçado previsto da Ferrovia Norte-Sul, conversão da ferrovia São Paulo-Paraná, entre Jataizinho e Paiçandu, em uma linha metropolitana de transporte ferroviário por Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), exclusivamente para passageiros, denominado de “Metropolitano Vermelho”, requalificação urbana ao longo do trecho e a implantação de um aeroporto de cargas. O PMPN se propõe a servir de base para complementar e integrar os PDUIs, Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana. Observou-se a estruturação metropolitana e o potencial para transportes públicos metropolitanos, que atualmente ainda não ocorre devido à falta de investimentos e decisões políticas.

Palavras-chave: Planejamento, Metrópole, Mobilidade.

RESUMEN

La investigación se basó en la realización del Plan de Desarrollo Regional Sostenible para las Metrópolis de Londrina, Apucarana y Maringá (Plan Metrópolis Paraná Norte) de 2019. El objetivo fue analizar el abordaje del tema de la movilidad urbana metropolitana. En cuanto a los procedimientos metodológicos, la investigación se basó en fuentes secundarias. Las grabaciones de los talleres de participación, las entrevistas con los participantes, las audiencias públicas y la conferencia final se pusieron a disposición del público en los medios digitales por parte del gobierno del estado de Paraná. En cuanto a la movilidad urbana metropolitana, el PMPN propone un desarrollo basado en un conjunto de proyectos estructurantes como: cambiar la ruta planificada del Ferrocarril Norte-Sur, convertir el ferrocarril São Paulo-Paraná, entre Jataizinho y Paiçandu, en una sola línea. transporte ferroviario en Vehículo Ligero, exclusivo para pasajeros, denominado “Metropolitano Vermelho”, recalificación urbana a lo largo del tramo e implementación de un aeropuerto de carga. El PMPN propone servir de base para complementar e integrar los PDUI, Planes Directores y Planes de Movilidad Urbana. Se observó la

¹ Mestrando do programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Londrina - PR, orientado pela professora Dra. Léia Aparecida Veiga; lino_lemes@hotmail.com



estructuración metropolitana y el potencial del transporte público metropolitano, que actualmente no se da por la falta de inversiones y decisiones políticas.

Palabras clave: Planificación, metrópolis, movilidad.

INTRODUÇÃO

O planejamento urbano se refere a um processo contínuo e se materializa por meio de um plano urbano e regional. É uma atividade multidisciplinar que envolve pesquisas prévias, diagnóstico técnico que fundamenta as condicionantes, deficiências e seus desdobramentos futuros. As soluções são objetos de propostas que integram os aspectos econômicos, físicos, sociais e políticos das cidades. A execução é feita por um órgão central coordenador e acompanhador da sua execução que realiza revisões periódicas.

Para aprofundar a discussão, é preciso delimitar as características de um plano, a partir de determinadas práticas do Estado sobre o espaço urbano, de acordo com os seguintes componentes: abrangência territorial; continuidade de execução e necessidade de revisões e atualizações; interferência da ação sobre a maioria ou grandes contingentes da população; decisões políticas, especialmente dos organismos políticos formais e participação democrática da população (VILLAÇA, 1999).

Complementando as políticas de planejamento urbano no Brasil, o estado do Paraná implantou o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável, que consiste no estudo e levantamento de Planos Diretores Municipais, Planos de Mobilidade Urbana, projetos, programas e legislações já existentes nas regiões, com a identificação, contextualização de problemas e interesses comuns entre os municípios integrantes. A fim de produzir um plano de ações estratégicas em cada região, a serem trabalhadas a curto, médio e longo prazo, objetivando o desenvolvimento integrado das cidades (PARANÁ, 2019a).

O Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável da Metrópole Paraná Norte foi concebido pelo Governo do Estado do Paraná, por meio da Secretaria de Planejamento e Projetos Estruturantes (SEPL) e a sociedade civil. Seu objetivo está em traçar diretrizes e definir ações estratégicas para a organização, o desenvolvimento e a consolidação do eixo formado pelo corredor urbano entre Londrina, Apucarana e Maringá (PARANÁ, 2019b).



Ao abarcar o contexto da realização do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Eixo das Metrópoles de Londrina, Apucarana e Maringá (Plano da Metrópole Paraná Norte) de 2019, a pesquisa tem como objetivo analisar a abordagem da questão do planejamento e mobilidade urbana metropolitana na formulação do plano.

METODOLOGIA

A pesquisa é pautada na abordagem qualitativa (GIL, 2008), pelo fato de permitir o entendimento da natureza de um fenômeno social. Na interpretação dos fenômenos observados é enfatizada a dimensão histórica dos processos sociais, partindo da identificação do modo de produção em determinada sociedade e de sua relação com as estruturas políticas e jurídicas.

Na pesquisa qualitativa, a revisão bibliográfica desempenha um papel que não se limita a etapa inicial, abarca a interpretação do objeto ao longo da pesquisa. Analisa-se também dados oficiais, documentos públicos, dados censitários e trabalhos acadêmicos referentes à temática.

Em relação aos procedimentos metodológicos, a pesquisa se baseou em fontes secundárias, apreendendo a realidade. Para atingir o objetivo de analisar a abordagem da questão da mobilidade urbana metropolitana, no processo de elaboração do Plano da Metrópole Paraná Norte de 2019, foram observadas as fases de preparação do plano.

Foram disponibilizadas de modo público em meio digital, pelo governo do estado do Paraná, as gravações de oficinas de engajamento, entrevistas com participantes, audiências públicas e a conferência final. Também foram publicizados os planos de trabalho, relatórios de atividades, relatórios de audiências públicas, relatórios de cenários, pesquisa de tráfego de 2019 e documentos finais.

REFERENCIAL TEÓRICO

Com o aumento das cidades e a consolidação do urbano enquanto modo de vida social, a circulação de pessoas e bens se tornou decisiva para a realização do capital no espaço urbano. Atualmente, a infraestrutura de transporte para a circulação se configura como um recurso fundamental para a produção/realização dos empreendimentos econômicos (BARBOSA, 2014).



Assim, a definição de mobilidade vai além da ideia de um deslocamento de um ponto a outro do território para o exercício de atividades econômicas, sociais, culturais, etc. Ela a incorpora e a supera, tornando-se um movimento que propicia a ampliação de possibilidades que permitem a apropriação e uso coletivo e individual do espaço urbano. A mobilidade é tratada como um serviço adquirido no mercado ou um direito a ser garantido pelo Estado, inserida na prática social, como parte do direito à cidade (BARBOSA, 2014). O que demonstra a importância de haver determinações legais para assegurar esse direito.

Em janeiro de 2012, foi sancionada a Lei Federal n. 12.587 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Criada para regulamentar o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, que tratam da política de desenvolvimento urbano. Seu objetivo está em integrar entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas. A PNMU está fundamentada em princípios como o acesso ao transporte público coletivo e o uso do espaço público de circulação (BRASIL, 2012).

Born (2011) apresenta um diagnóstico acerca da gestão do sistema de mobilidade nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no Brasil. Para a autora, há aspectos negativos como a diversidade de órgãos, entidades e operadores no setor sem uma coordenação, integração ou cooperação institucional; ausência de políticas para a promoção do transporte público voltadas a uma integração multimodal; baixa ou ausente integração físico/tarifária e deficiência nas informações voltadas ao público sobre o funcionamento das redes de transportes.

Frequentemente, os municípios possuem um sistema de transporte local próprio e as linhas intermunicipais ficam sob a responsabilidade de um órgão do governo estadual como o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), no estado do Paraná. Diversas decisões são tomadas de forma descoordenadas, a desarticulação entre políticas e horários podem promover sistemas irracionais, de baixa qualidade e alto custo.

Devido ao compartilhamento das questões relacionadas ao transporte e à mobilidade urbana, os municípios que compõem regiões metropolitanas ou aglomerados urbanos, precisam direcionar em seus planos de mobilidade para um sistema de transporte metropolitano integrado físico e tarifariamente com os sistemas locais, a fim de direcionar a uma melhoria funcional dos sistemas entre municípios que se polarizam.



A articulação entre os diversos planos de mobilidade dos municípios que integram a Região Metropolitana precisa ficar a cargo do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI).

Para aprofundar essa discussão, é preciso entender o fenômeno da metropolização. Na atualidade, as cidades apresentam dimensões variáveis, tanto em população, como em extensão. Para Souza (2005), comumente as metrópoles apresentam conurbações, que significa a junção física do espaço urbano de dois ou mais municípios adjacentes. Quando os núcleos urbanos isolados fazem parte das metrópoles, é necessário que todas as áreas urbanas estejam ligadas. Essa junção é observada a partir dos deslocamentos diários da população. Sendo significativo o fluxo de trabalhadores e estudantes que reside nas cidades vizinhas e se desloca ao núcleo metropolitano, em um movimento chamado de pendular.

Carlos (1997) analisa a metrópole na perspectiva da dimensão do humano, em que o espaço urbano é um produto, condição e meio do processo da reprodução da sociedade urbana. Portanto, a metrópole se apresenta como última fase de manifestação do processo de urbanização, atingindo a universalização.

A ideia de metrópole denota que a cidade cresce, incorpora novas áreas, anteriormente vazias, agrícolas, e verticaliza as áreas centrais. Porém, para Carlos (2007), o ser humano parece desaparecer em seu interior. Esse não se apropria das obras e produtos produzidos por ele mesmo, fazendo que não se identifique com o que o cerca. A metrópole revela as contradições do processo de produção do espaço no seu constante processo de reprodução que é dialeticamente, acumulação de tempos e virtualidade.

A mesma autora explica que a metropolização se relaciona com a hierarquização do espaço a partir da dominação de centros que exerce sua função administrativa, jurídica, fiscal, policial e de gestão. Essa hierarquia é refletida na paisagem do espaço urbano.

A cidade produzida liga-se a forma de propriedade que reproduz a hierarquia espacial enquanto consequência da hierarquia social passível de ser percebida na paisagem urbana através da segregação espacial cuja dinâmica conduz, de um lado a redistribuição do uso das áreas já ocupadas levando a um deslocamento de atividades e dos habitantes e, de outro, a incorporação de novas áreas que criam novas formas de valorização do espaço urbano (CARLOS, 2007, p. 35).



As primeiras regiões metropolitanas no Brasil foram criadas em 1973, através da Lei Complementar nº 14, seguindo a determinação prevista na Constituição de 1967. A Constituição Federal de 1988 facultou aos governos estaduais a responsabilidade pela criação e gestão das unidades regionais, cabendo aos estados a alocação de recursos financeiros específicos para a criação de órgãos administradores.

Deste modo, legalmente as Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas são áreas de concentração populacional, seguindo critérios como a conurbação, agrupamentos de municípios limítrofes ou interesses políticos. A formação dessas áreas objetiva a realização de planejamentos, políticas públicas e desejos comuns, destinadas à melhoria da qualidade dos serviços públicos, englobando todos os municípios. Conforme a determinação do artigo 25, parágrafo 3º da Constituição Federal de 1988, ficou estabelecido que:

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, Cap. 3, art. 25, § 3º).

O Estatuto da Metrópole, lei no 13.089/2015 foi criado com base nas competências constitucionais de: instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive a habitação, saneamento básico e transportes urbanos; promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico; legislar sobre direito urbanístico; e fixar diretrizes gerais sobre a política de desenvolvimento urbano (BRASIL, 1988). O Estatuto da Metrópole possui uma função complementar ao Estatuto da Cidade.

A institucionalização de uma determinada RM ou AU é uma decisão política. De acordo com Souza (2005), há uma dificuldade em se delimitar as regiões metropolitanas. Pois, ao se criar regiões metropolitanas formais, são nomeadas diversas aglomerações que não possuem uma complexidade e uma área de influência que justifique isso. No Brasil, historicamente se verifica a propagação formal ou simplesmente legal de RMs que existem baixa ou nenhuma relação de interdependência ou conurbação. Observa-se a falta de critérios técnicos para a definição de diversas áreas, criando regiões metropolitanas onde há apenas aglomerações de porte não-



metropolitano, com baixa integração, sem um órgão de planejamento efetivo. Uma explicação a esse fato se deve aos municípios inseridos em RMs e participantes do planejamento integrado e de serviços comuns terem a preferência na obtenção dos recursos federais e estaduais, sob a forma de financiamento e de garantias para empréstimos.

Os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrados são essenciais para a administração das Regiões Metropolitanas. Propõem a definição de diretrizes gerais para o planejamento, diretrizes, gestão e execução das chamadas Funções Públicas de Interesse Comuns (FPICs) dos municípios que integram determinada área, incluindo projetos estratégicos e ações prioritárias; articulação intersetorial das políticas públicas afetas à unidade territorial; e o macrozoneamento da unidade territorial urbana. Também introduzem as bases para a criação de instrumentos para a Governança Interfederativa, nas áreas do Desenvolvimento Urbano e Regional.

O PDUI busca permitir a harmonização de todos os planejamentos urbanístico no âmbito metropolitano. Entretanto, pode resultar em perda de efetividade dos planos, ao criar uma situação de uma simples reprodução entre esses instrumentos (SANTOS, 2018). Após a elaboração e tramitação no âmbito da governança interfederativa, o PDUI precisa ser encaminhado à assembleia legislativa estadual, onde será aprovado mediante lei estadual, a fim que suas diretrizes sejam consideradas pelos Planos Diretores dos municípios. Assim como os demais planos urbanísticos, os PDUIs deverão ser revistos a cada dez anos.

Após a aprovação do PDUI mediante lei estadual, o prefeito de cada município integrante da RM ou da AU deve garantir a compatibilização do plano diretor ao PDUI, no prazo de três anos a contar da vigência da lei estadual, sob pena de incorrer em improbidade administrativa.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Na década de 1970, criou-se um reordenamento territorial do estado do Paraná, com o objetivo de criar uma organização funcional-urbana, estruturada com base em grandes eixos de desenvolvimento. Foi proposto o “Plano Diretor do Eixo Londrina-Maringá”. Então formou-se a MetrÓpole Linear do Norte do Paraná (METRONOR), que era formada por doze cidades e dois distritos dispostos sequencialmente: Ibiporã,

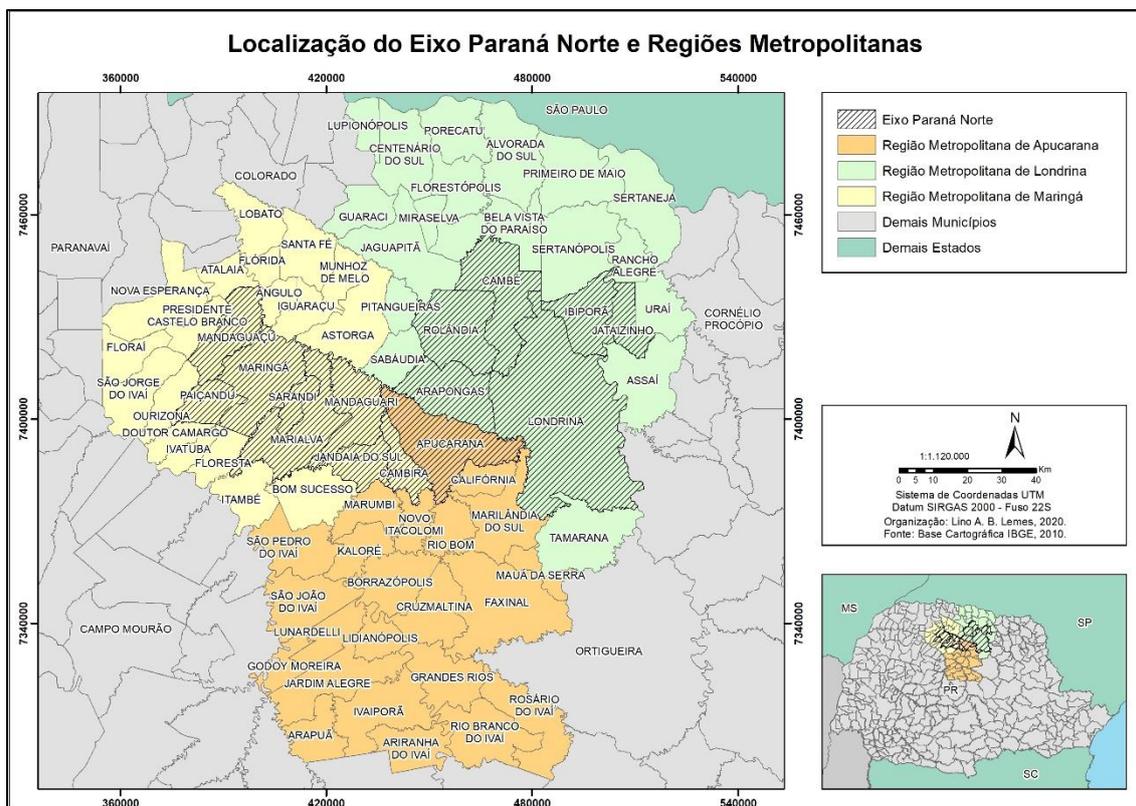


Londrina, Cambé, Rolândia, Araçongas, Apucarana, Pirapó (Distrito de Apucarana), Cambira, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Sarandi (então Distrito de Marialva), Maringá e Paiçandu. Nos anos 1980, esse planejamento foi cancelado, motivado pelo rompimento político entre os níveis de governo Federal e Estadual e a falta de interesse por parte dos municípios envolvidos (CUNHA, 2007).

A proposta do planejamento integrado do eixo Londrina-Maringá voltou a ser debatido pelo governo estadual e a sociedade civil em 2018, com a contratação do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Eixo das Metrôpoles de Londrina, Apucarana e Maringá – Plano da Metrópole Paraná Norte. Realizado pelo Governo do Estado do Paraná, por meio da Secretaria de Planejamento e Projetos Estruturantes (SEPL). Houve o apoio do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), ligado ao Banco Mundial.

Apesar do nome definido no Termo de Referência “Metrópole Paraná Norte”, o corredor urbano não se trata de uma Região Metropolitana nos termos da Lei Federal no 13.089, de 12/01/2015, mas apenas uma designação informal que assume uma ideia de unidade. O “Eixo Paraná Norte”, está inserido em três Regiões Metropolitanas: Londrina, Maringá e Apucarana (Figura 1) A definição do termo legal “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Eixo das Metrôpoles de Londrina, Apucarana e Maringá”, buscou evitar uma sobreposição de termos.

Figura 1 – Localização do Eixo Paraná Norte e as regiões metropolitanas.



Fonte: IBGE (2020). Organização: Lino Antonio Batista Lemes (2021).

Conforme os Termos de Referência do Plano da Metrópole Paraná Norte, o objetivo geral do Plano foi:

Traçar diretrizes e definir ações de implementação estratégicas para a organização, desenvolvimento sustentável e consolidação de uma ampla região do Estado do Paraná, composta por três regiões metropolitanas, a partir do seu núcleo formado por um corredor urbano e definido por uma linha de quinze cidades situadas ao longo das BR-369 e BR-376, a que se denominará Metrópole Paraná Norte (PARANÁ, 2019b, p. 2).

O PMPN foi subdividido em cinco etapas de trabalho. A primeira etapa envolveu: o Plano de Trabalho com primeira a reunião técnica mobilização das equipes e coleta de dados; oficinas de engajamento nos quinze municípios para apresentação do Plano de Trabalho à sociedade civil e aos técnicos das prefeituras; e a primeira audiência pública.

A segunda etapa foi baseada na contextualização do diagnóstico da região, por meio do levantamento e análise de dados, elaboração de pesquisas e entrevistas. Baseando-se nas informações coletadas, a área foi analisada das perspectivas: social,



territorial, ambiental, econômica, de infraestruturas, legal e institucional. Para isso foram realizadas a segunda reunião técnica, oficinas de contextualização e a segunda audiência pública.

A terceira etapa abarcou a construção de cenários de futuro, a partir das variáveis definidas e analisadas na etapa de diagnóstico com a terceira reunião técnica, oficina de construção de cenários e a terceira audiência pública. Já a quarta etapa compreendeu o Plano de Ação, a quarta reunião técnica, oficinas do plano de ação e a quarta audiência pública, em que foi proposto Plano de Ação, com a formulação e detalhamento de planos, programas, projetos e ações necessários à implementação do PMPN.

A estrutura do Relatório do Plano de Ações foi baseada nos fundamentos do processo de planejamento, análises dos temas definidos e eixos estratégicos. Os modelos de base institucional e de sistema de gestão sugeridos para a região foram apoiados nas questões discutidas nas oficinas e audiências públicas, além das estratégias de desenvolvimento e requalificação urbana por meio de projetos como o Metrô Pé Vermelho, da aplicação de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade e também do desenvolvimento econômico, agropecuário e ambiental.

O PMPN define três cenários que caracterizam possíveis trajetórias de desenvolvimento da região Norte do Paraná. O primeiro é denominado de “Cenário Tendencial”, pois indica as estratégias de desenvolvimento regional atualmente em vigência, mantendo o atual padrão. Nesse sentido, não há uma estratégia regional coordenada, mas estratégias individuais de acordo com as maiores cidades.

O segundo cenário é intitulado de “Agronegócios Inteligentes”, em que se desenvolve uma estratégia que o comportamento dos agentes regionais seria menos reativo e mais proativo. No qual o setor do agronegócio é potencializado e representa o sentido das mudanças e atinge-se parcialmente os objetivos, buscando o aumento da competitividade regional.

Por fim, o terceiro cenário é chamado de “Gestão Territorial”, em uma perspectiva ideal, em que se busca um desenvolvimento fundamentado em um conjunto de projetos estruturantes apresentados na Figura 2, como: a alteração do traçado previsto da Ferrovia Norte-Sul, com passagem para o leste de forma a viabilizar uma conexão com a ferrovias São Paulo-Paraná e Central do Paraná, mais próximas do centro de produção agrícola da região; conversão da ferrovia São Paulo-Paraná, entre

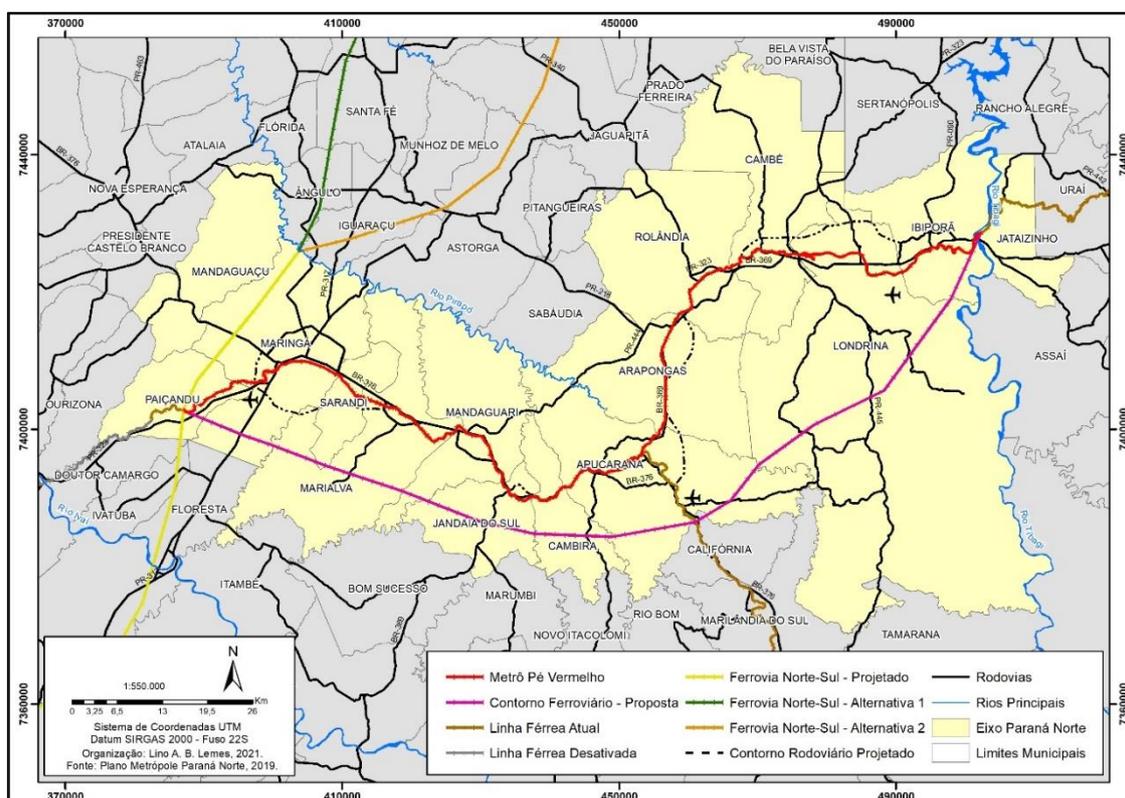


Jataizinho e Paiçandu, em uma linha metropolitana de transporte ferroviário por Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), exclusivamente para passageiros, que conectaria as cidades do eixo, denominado de “Metrô Pé Vermelho”, formando um esquema tronco-alimentado pelo transporte público de cada município, e a utilização do transporte de cargas em um novo ramal, fora das áreas urbanas e que se conectaria com a Ferrovia Norte-Sul; requalificação urbana ao longo do Metrô Pé Vermelho, com revisões profundas dos Planos Diretores Municipais; e a implantação de um aeroporto de cargas (PARANÁ, 2019a). A ideia é detalhada:

Os ganhos do Metrô Pé-Vermelho, portanto, vão além da maior disponibilidade e qualidade de meios de deslocamento ao longo do eixo da Metrópole Norte, pois ele também amplia mercados e opções de vivenda, trabalho e serviços aos habitantes da região. Como resultado indireto de sua implantação, a requalificação urbana permite um novo olhar às regiões degradadas ou pouco desenvolvidas. Entretanto, para que o Metro Pé-Vermelho represente de fato um ganho à população, deve-se buscar integrar os atuais sistemas de deslocamento urbanos estabelecidos com essa nova modalidade (PARANÁ, 2019a, p. 162).

Com a execução das propostas, o plano busca diminuir as desigualdades regionais, interligar as regiões economicamente, socialmente e culturalmente, abrir novas frentes de trabalho e proporcionar maior competitividade à região.

Figura 2 – Mapa Síntese de Projetos apresentados pelo PMPN.



Fonte: PMPN (PARANÁ, 2019a). Organização: Lino Antonio Batista Lemes (2021).

A proposta de institucionalização do Eixo Paraná Norte objetiva ser feita em uma base jurídica que estabeleça uma instância de governança interfederativa, supramunicipal e compartilhada, hierarquicamente superior às regiões metropolitanas, a partir de adaptações quanto à natureza e aos objetivos, seguindo os princípios instituídos pelo Estatuto da Metrôpole - Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, art. 6º, entre eles: prevalência do interesse comum sobre o local; compartilhamento de responsabilidades e de gestão, gestão democrática da cidade e efetividade no uso dos recursos públicos. Esse plano servirá de base para integrar e complementar em uma escala regional os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) das Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá em 2021 e 2022.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao abarcar o contexto da realização do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável do Eixo das Metrôpoles de Londrina, Apucarana e Maringá (Plano da



Metrópole Paraná Norte) de 2019, a pesquisa objetivou analisar a abordagem da questão do planejamento e mobilidade urbana metropolitana na formulação do plano.

O PMPN se propõe a servir de base para complementar e integrar os PDUIs, Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana. Sua institucionalização ainda não foi realizada na Assembleia Legislativa do Paraná (ALEP). Com base nas pesquisas, conseguiu-se traçar um panorama geral de objetivos e propostas relacionados à mobilidade urbana. Observou-se que há potencial para transportes públicos metropolitanos e uma maior integração entres os municípios do eixo, que atualmente ainda não ocorre devido ao não investimento público e decisões políticas.

Por fim, deseja-se haver investimentos voltados as necessidades da população, com a aplicação do plano, como forma de garantir o direito à cidade. A presente pesquisa não pretendeu esgotar o tema, mas procurou contribuir com esse assunto, já que cabe aos cidadãos, fiscalizar o uso do dinheiro público e participar das tomadas de decisões.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, J. L. A mobilidade urbana como expressão do direito à metrópole. *In*: LIMONAD, E.; CASTRO E. R. (Orgs.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 187- 201.

BORN, L. N. A Política de Mobilidade Urbana e os Planos Diretores. *In*: SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T. (Org.). **Os planos diretores municipais pós-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011. p. 155 - 171.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília/DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade, Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece as diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, 10 jul. 2001.

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

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Estatuto da Metrópole, Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, 12 jan. 2015.



CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 1997.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

CUNHA, F. C. A. METRONOR – Metrópole Linear Norte do Paraná: Um resgate do planejamento regional do Norte do Paraná nas décadas de 1970 e 1980. **Geografia**, Londrina, v. 16, n. 1/2, p. 5-48, 2007.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Base Cartográfica**, 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html>. Acesso em: 15 jul. 2021.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da População**, 2021. Disponível em <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 15 out. 2021.

PARANÁ. Governo do Estado. Documento Final. **Plano da Metrópole Paraná Norte**. Curitiba: Secretaria de Estado de Planejamento e Projetos Estruturantes, 2019a.

PARANÁ. Governo do Estado. Relatório do Plano de Ação Final. **Plano da Metrópole Paraná Norte**. Curitiba: Secretaria de Estado de Planejamento e Projetos Estruturantes, 2019b.

SANTOS, M. O. Interpretando o Estatuto da Metrópole: comentários sobre a lei no 13.089/2015. In: MARGUTI, B. O.; COSTA, M. A.; FAVARÃO, C. B. **Brasil metropolitano em foco**: desafios à implementação do Estatuto da Metrópole. Brasília: Ipea, 2018. p. 457-513.

SOUZA, M. L. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999. p. 171-243.