

A REGIÃO GEOGRÁFICA IMEDIATA DE CAMPO MOURÃO-PR E A DUPLICAÇÃO DA PR-317

Cristina de Oliveira dos Santos

Secretaria de Estado da Educação do Paraná (SEED-PR)

cristina.silva28@escola.pr.gov.br

Resumo: Dentro da Região imediata de Campo Mourão houve a duplicação da PR-317 entre Floresta e Campo Mourão, a qual trouxe, aparentemente, mais segurança e benefícios, porém a rodovia nesse trecho passou por áreas urbanas e em sua instalação houve protestos dos cidadãos, em 2015. Em alguns municípios onde houve protestos perdura a ideia de que a duplicação teve mais impactos negativos do que positivos. Portanto, o objetivo geral desse trabalho será analisar se a duplicação da PR-317, feita pela concessionária VIAPAR trouxe impactos negativos reais ou se isso é somente uma ideia equivocada da população de Engenheiro Beltrão, de seu distrito Ivailândia e de Peabiru-PR. Dentro desse objetivo serão verificados pontos como despovoamento, segregação espacial, prejuízos para atividades econômicas no entorno, entre outros aspectos, e o que foi e tem sido feito em nível municipal. Enquanto estudo exploratório e descritivo, esta pesquisa será mista e fará uso de coleta e análise de dados também de forma mista. Para tal, irá se observar não somente as impressões da população com pesquisa, como dados e estatísticas do IPARDES e do IBGE.

Palavras-chave: rodovias; duplicação; concessionária; impactos;

THE IMMEDIATE GEOGRAPHIC REGION OF CAMPO MOURÃO – PR AND THE DUPLICATION OF PR – 317

Abstract: Within the immediate region of Campo Mourão, the PR-317 was duplicated between Floresta and Campo Mourão, which apparently brought more safety and benefits. However, the highway in this section passed through urban areas, and there were protests from citizens in 2015 during its construction. In some municipalities where protests occurred, the idea persists that the duplication had more negative impacts than positive ones. Therefore, the main objective of this study will be to analyze whether the duplication of PR-317, carried out by the concessionaire VIAPAR, brought real negative impacts or if this is merely a misconception held by the population of Engenheiro Beltrão, its district Ivailândia, and Peabiru-PR. This objective will include examining factors such as depopulation, spatial segregation, damages to surrounding economic activities, among other aspects, and what has been and is being done at the municipal level. As an exploratory and descriptive study, this research will be a mixed method and will use both data collection and analysis in a mixed approach. For this, not only will the impressions of the population be considered through surveys, but also data and statistics from IPARDES and IBGE.

Keywords: highway; duplication; dealership; impacts;

INTRODUÇÃO

A Região Geográfica Imediata de Campo Mourão – PR, consiste na junção dos municípios de Engenheiro Beltrão, o qual é dotado de 05 distritos, mais Peabiru. Neles aparecem modificações em área urbana, que se estendem a estruturas de duplicação. Essa duplicação foi realizada após 2014, pela concessionária VIAPAR, que tinha contrato de gerenciamento. Dos distritos de Engenheiro Beltrão, Ivailândia é aquele com maior contato com a PR-317 na duplicação e maior população dentre os distritos (PETCILUEM, 2015; IBGE, 2023a; IBGE, 2023b).

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, em 2000 o município de Engenheiro Beltrão com seus 05 distritos dispunha de 14.082 habitantes. Todavia, observou-se uma queda nos anos posteriores, possuindo atualmente 12.454 pessoas. O município de Peabiru, da mesma forma apresentou um quadro de queda populacional, pois em 2020 apresentava 14.007 habitantes, caindo para 13.346 habitantes segundo o Censo do IBGE de 2022 (IBGE, 2010; IBGE, 2023).

Nos interessa observar a duplicação nesses trechos visto que houve grande impacto na vida de quem reside, trabalha e estuda na Região Geográfica Imediata de Campo Mourão. A rodovia nesse trecho passa por áreas urbanas das cidades e muito do que existia foi modificado, afetando moradores, pedestres, atividades econômicas que usavam o trânsito na rodovia PR-317 como fonte de renda. Por exemplo, o comércio de Peabiru, vê-se que muitos dos comerciantes que tinham lojas na rodovia, acabaram fechando seu comércio pela diminuição de público, após a duplicação.

Segundo Gadini (2023), na sociedade o ideário popular, como boatos sem fundamento, pode circular entre as pessoas e fazer da insatisfação infundada uma ideia generalizada ou crença. Quando os cidadãos não estão felizes com as transformações ocorridas no município, começam a proferir diversas histórias e verdades ilógicas, fazendo com que muitas pessoas acreditem e depredem a imagem da cidade e da gestão pública.

Segundo Schiapati e Comar (2014), a localização de uma rodovia em espaço urbano

potencializa seus impactos tanto positivos, como negativos. Eles afirmam também que a duplicação, indo além da questão de segurança de pedestres, traz prejuízos para a economia, a segregação social e outros, como ligar-se indiretamente por seu impacto, ao despovoamento.

O objetivo da pesquisa é analisar se a duplicação da PR-317 pelo Estado e VIAPAR trouxe impactos negativos reais ou se isso é somente uma ideia equivocada da população de Engenheiro Beltrão, de seu distrito Ivailândia e de Peabiru-PR. Para tanto, apresentaremos uma breve discussão a respeito de rodovias, com destaque das concessionárias de pedágio, observando suas alterações e duplicação na Região Geográfica Imediata de Campo Mourão efetuadas por concessionária; os impactos; a fim de observar se houve ou não impactos negativos após duplicação da PR-317 considerando o período de 2015 até 2022, ou se isso é mito.

A REGIÃO IMEDIATA DE CAMPO MOURÃO – PARANÁ

No Paraná, há 06 Regiões Geográficas Intermediárias, sendo essas: a Região Intermediária – RGIInt de Curitiba com 45 municípios, a RGIInt de Guarapuava com 19 municípios, a RGIInt de Cascavel com 100 municípios, a RGIInt de Maringá que possui 115 municípios, a RGIInt de Londrina com 94 municípios e a RGIInt de Ponta Grossa com 26 municípios. As Regiões Intermediárias juntas perfazem um total 399 municípios (IPARDES, 2019).

Para o Estado do Paraná que tem grande atividade agrícola e outras atividades econômicas, a questão do transporte precisa ser levada muito a sério. Para cada Região Geográfica intermediária ou imediata, as condições de suas estradas e rodovias também são consideradas um assunto de prioridade para o desenvolvimento econômico, segurança no trânsito, entre outros (GONÇALVES JUNIOR *et al.*, 2021; SUZUKI JÚNIOR, 2022). É pela estrada que acontece a movimentação de carga, transporte de pessoas e animais, comercialização de produtos agrícolas e de outros ramos, entre tantas outras atividades.

porte, com dependência agrícola, embora existam atividades industriais, comerciais e outros. Esclarece Lucizani (2021) e Santos, juntamente com os autores Reolon e Endlich (2022), que as regiões intermediárias ou imediatas não tiveram um desenvolvimento em sua estrutura produtiva, urbana ou economia igual. Logo, as regiões imediatas com maiores fragilidades, precisam de recursos que contribuam para seus municípios independente de seus portes, mas reconhecem ser mais difícil a condição dos pequenos municípios. Deve haver uma visão regionalizada para planejamento.

Isso é colocado, pois se o IDH-M do Paraná conforme a PNUD/IPEA/FJP é de 0,749, a Região Geográfica Imediata de Campo Mourão do Paraná apresenta 0,7202 de IDH segundo dados de 2019, algo que não se modificou e da qual o IPARDES não tem dados de 2022 ou 2023. Pesquisas do IPARDES aplicando o Índice IPARDES de Desempenho Municipal – IPDM que é semelhante ao IDH-M, informaram que vários municípios dessa região tinham situação negativa¹ (IPARDES, 2022; WEHRHOLDT, BRONOSKI, 2022; IPARDES, 2023).

Sobre os pequenos municípios, expõe Maciel *et al.* (2021) e Ruiz (2022), que são aqueles com maiores dificuldades em manter o equilíbrio com suas contas públicas pela questão da necessidade de arrecadação de recursos, além de dúvidas quanto ao planejamento urbano e rural e o desenvolvimento econômico. Proposições de orçamentos, dificuldades de contingenciamento de gastos pela arrecadação, às vezes não comportam a execução de metas previstas e despovoamento são um fato. Há regiões geográficas intermediárias e imediatas com um total acentuado de municípios com menos de 10.000 habitantes. Dentre as regiões, chama a atenção a Região Geográfica Imediata de Campo Mourão, pertencente a Região Geográfica Intermediária de Maringá, que apresenta 24 municípios, sendo em sua maioria pequenos municípios (IPARDES, 2019; LUCIZANI, 2021; WEHRHOLDT; BRONOSKI, 2022).

A Região Geográfica Imediata de Campo Mourão foi uma das regiões que foram

¹ Com o uso do Índice IPARDES de Desempenho Municipal – IPDM, viu-se que de 2016 até 2019 o valor de IPDM em Renda, Emprego e Produção Agropecuária em Barbosa Ferraz alcançou o máximo de 0,3745. Corumbataí do Sul entre 2016 e 2019 apresentou o maior valor em 2017, com 0,3887. Altamira em 2016 em seus resultados teve 0,3739, e no máximo chegou em 2017 a 0,3978, fechando 2019 com 0,3727.

contempladas com o trabalho de concessionárias de pedágio. A rodovia PR-317 foi gerida por muito tempo pela VIAPAR, que mediante contrato, instalou pedágios e tornou-se responsável pela gestão, manutenção, alterações e duplicações no trecho contratado (RIBEIRO, 2017; PETCILUEM, 2015). Expõe Tavares (2015) e Silva (2022), que a duplicação é uma das principais modificações, seguindo Política Nacional de Transportes quanto a estratégia de melhoras das vias. Seus projetos seguem leis, políticas públicas, mas também regras do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

É preciso entender a geografia urbana da área urbana pela qual passa a rodovia que se duplica, pois identificar e compreender os impactos positivos ou negativos são válidos para criação de Políticas Públicas de Planejamento Urbano eficientes, porque a duplicação altera a dinâmica dos espaços rurais e urbanos dos municípios. Além disso, demonstrar interesse pelas questões de desenvolvimento do nosso país expõe o quanto reconhecemos a necessidade do bom funcionamento da logística de transportes.

RODOVIAS E DUPLICAÇÕES ENQUANTO EMPREENDIMENTOS - CONCESSIONÁRIAS E DISCUSSÕES NO PARANÁ

No geral, as rodovias são estradas pavimentadas com características e extensão superiores. Conforme Lee (2000) no Plano Nacional de Viação o DNER, hoje DNIT, há uma fixação das nomenclaturas das rodovias, bem como a sistematização de procedimentos para designação técnica delas. Desde o II PNV- Plano Nacional de Viação instituído em 1964, no Brasil é adotado o critério de localização geográfica para a designação das rodovias federais. As rodovias federais são nomeadas por sigla, onde há o símbolo BR que indica qualquer rodovia federal brasileira, um traço separador e três algarismos.

Segundo Hipólito (2016) no Brasil há 05 categorias de rodovias, conforme seu traçado e aspecto geográfico, sendo estas: rodovias radiais, rodovias longitudinais, rodovias transversais, rodovias diagonais e rodovias de ligação. As rodovias conforme Albano (2019), são parte da garantia do exercício do direito de ir e vir com segurança e por isso, o poder

Federal, Estadual e Municipal tem obrigações quanto as mesmas. A construção ou pavimentação de uma rodovia é algo que advém de uma necessidade da população seja esta urbana ou rural. A rodovia² nasce da necessidade social, econômica ou política, tendo o governo à função de aprovar o Plano Rodoviário e a construção delas. Assim, o Plano Rodoviário é um instrumento legal em âmbito federal e estadual.

De acordo com Bastiani e Gallo (2019), no caso de rodovias com pedágios, alguns municípios podem entender a instalação, alterações e duplicações de rodovias como positivas. Em rodovias pedagiadas, pode-se entender a existência dessas como forma de obter recursos com o repasse de ISSQN. Esse auxilia na composição orçamentária de municípios porque 5% do faturamento é repassado, mas rodovias são mais que empreendimentos em que se lucra com construção ou existência de pedágios. Concessionária, Estados e Municípios devem considerar população.

A Administração pública conforme Cahali (2014), tem um papel relevante na sociedade quanto ao oferecimento de serviços públicos. Acontece que nem sempre é capaz de atender todas as necessidades da população, daí advindo o contrato em regime de concessão ou permissão, por meio de licitação, para prestação de serviços públicos. Essas concessionárias são empresas privadas que firmam contratos com o Estado para execução de serviços que eram de competência da Administração Pública. Tais, exploram a concessão como uma forma de obtenção de lucros, havendo benefícios mútuos, pois a empresa obtém lucro e a coletividade o acesso aos serviços públicos (GONÇALVES, 2012; CAHALI, 2014).

Para o ambiente urbano as concessionárias de serviços públicos são utilizadas, porque há atividades centralizadas, como também descentralizadas e que podem ter seu desenvolvimento concedido, ou seja, repassado por contrato para outros. Deve-se compreender que não somente no ambiente urbano, como também na área de transporte

² No Brasil as rodovias conforme Profeta et al. (2022), são área de atuação para concessionárias, que vê nas mesmas uma forma de empreendimento e lucros. Foi a Lei n. 9.277 de 10 de maio de 1996, que permitiu a delegação de exploração de rodovias e portos federais e isso fez da atividade algo rentável. Ocorre que, sobre os lucros existe a questão de ser obrigada a considerar a legalidade, a eficiência, sem prejuízos para usuários ou municípios

e rodovias tem-se concessionárias (MEIRELLES, 2016; COSTA, 2021).

No Paraná, as concessionárias de pedágio se tornaram parte do anel de integração, modificando a estrutura das rodovias pedagiadas. Essas, no entanto, não somente trouxeram benefícios, porque debate sobre preços, superfaturamentos, irregularidades e os impactos das alterações e estruturas criadas. Os pedágios³ foram suspensos, mas as obras dos mesmos continuam (GRAZIANO, 2022).

AS RODOVIAS E SEUS IMPACTOS EM ÁREAS URBANAS

De acordo com Brasileiro, Schiapati e Comar (2014), a localização de uma rodovia em espaço urbano potencializa seus impactos, já que expõe tanto a população a riscos associados a rodovia, como pode piorar aspectos de localização, levando a segregação espacial. Quando isso acontece traz problemas, porque as rodovias vêm no sentido de melhorar as condições de vida, desenvolvimento populacional e econômico e não o contrário. Pode-se colocar a segregação espacial como algo “comum” ou mesmo é entendida por muitos, incluindo o DNIT, como um impacto comum ou “inevitável”. Ocorre que, o DNIT também esclarece que há uma interface entre o projeto de engenharia e os estudos ambientais. Deve-se buscar soluções para evitar ao máximo a segregação espacial, sendo obrigatória a adoção de ações mitigadoras nesse sentido (DNIT, 2006; ANDRADE; TAVARES, 2017).

Os Programas Ambientais são parte do planejamento e do projeto ambiental em empreendimentos rodoviários. Nele, se espera uma análise e avaliação de ameaças e oportunidades, de potencialidades e vulnerabilidades no territórios e a partir disso pode oportunizar medidas corretivas, preventivas, ou compensatórias dos tipos de impactos. Pode mitigar e até mesmo eliminar impactos negativos com medidas realmente corretas. Assim,

³ As empresas que atuam na área de concessão como as concessionárias de pedágio, podem ter relação com o ambiente urbano, porque muitas rodovias têm trechos que permeiam áreas rurais, como também urbanas de municípios, afetando direta ou indiretamente suas vidas. Assim, todo tipo de obra e funcionamento de rodovias tem uma relação de gestão, de observação de impactos, no qual Estado, concessionárias e municípios interagem desde o projeto, estudos, licitações e funcionamento (DAMACENO; ALVES, 2019; COSTA, 2021).

a segregação espacial, um dos impactos mais comuns, não pode ser somente vista como inevitável. Soluções devem ser pensadas e utilizadas⁴ (DNIT, 2006).

As comunidades e a mobilidade de pedestres são obrigatoriamente necessárias, porque os impactos da rodovia podem ser variados conforme a largura da via, velocidade definida, volume, composição do trabalho e outros. É relevante desde o projeto entender o meio, a população, os comportamentos na região, porque há elementos causados, elementos de influência e deles vêm os impactos (ANDRADE; TAVARES, 2017).

Como visto em Brasileiro, Schiapati e Comar (2014), bem como Guimarães e Silva (2022), as rodovias podem significar impactos à travessia urbana, à locomoção e segurança dos pedestres, gerar segregação espacial, prejudicar atividades econômicas antes existentes e ampliar o já existente despovoamento. Matos (2022), expõe que as rodovias e sua duplicação podem ser positivas, como também ser negativas, sendo válido entender a realidade dos municípios pelas quais essas passam no espaço urbano.

Julgamos importante conhecer a realidade dos pequenos municípios, porque de acordo com Costa (2016), existe um desenvolvimento geográfico desigual no Paraná. Alguns sofrem com a modernização da base técnica na produção agrícola, disparidade no processo de industrialização, no desenvolvimento local, educação, saneamento básico e outros. A Região Geográfica Imediata ou região metropolitana de Campo Mourão é vista como uma das regiões com grande número de pequenos municípios de fragilidades variadas. Moreira Júnior (2010), Tavares (2015) informam que independente do porte dos municípios, as rodovias em espaços urbanos podem ter impactos positivos, como também negativos. No caso dos impactos negativos, os municípios de menor porte são mais frágeis, sendo a segregação espacial, os efeitos econômicos, o agravamento do despovoamento, situações já vistas em pesquisas (DAMACENO, ALVES 2019).

⁴ Os impactos podem ser imediatos, indiretos e de longo prazo e o DNIT relata que isso pode afetar a configuração urbana em volta do trecho a ser duplicado. É preciso não pensar na segregação espacial como algo inevitável e comum apenas, mas sim deve-se pensar de maneira conjunta. Quem projeta a duplicação deve considerar a estrutura urbana adjacente e entender o que a estrutura irá significar (DNIT, 2006; ANDRADE; TAVARES, 2017).

com a cidade de Santa Helena no oeste do Estado. Essa apresenta trechos que coincidem com a PR-239, BR-158 e BR-272, por onde passam diferentes cargas. A iniciativa veio de cobranças do Poder Público e foi algo que se deu no governo de Beto Richa. A VIAPAR então concessionária se viu obrigada a executar a obra no trecho, o que requereu muitos custos, como desvios, a duplicação da ponte sobre o Rio Ivaí e outros. O projeto era defendido porque seria benéfico para cerca de 120 mil pessoas das regiões locais e demais usuários da via (FETRANSPAR, 2017).

A obra era parte do Anel de integração pensado e considerado estratégico, que deveria ter 118 quilômetros de estradas. Somente no trecho entre Floresta e Peabiru seriam 41 quilômetros duplicados, que chegariam a 53 até Campo Mourão. A obra⁵ com parceria entre o Estado e a VIAPAR, com previsão de entrega em dezembro de 2015, tinha como intenção o aumento da segurança, melhor viagem para usuários e melhores condições de escoamento de safra e outros (BEM PARANÁ, 2014). O que realmente se concretizou, visto que melhorou o fluxo do trânsito, diminuiu os acidentes e a mobilidade acontece de forma fluida.

É válido pensar se houve pontos negativos em Engenheiro Beltrão, Ivaílândia e Peabiru, porque a duplicação era algo solicitado pela população devido risco de acidentes. O uso da rodovia PR-317 com o fluxo de veículos, fez com que as pessoas, pagando pedágio argumentassem não ser uma rodovia segura⁶ (PETCILUEM, 2015; PARANÁ, 2022a).

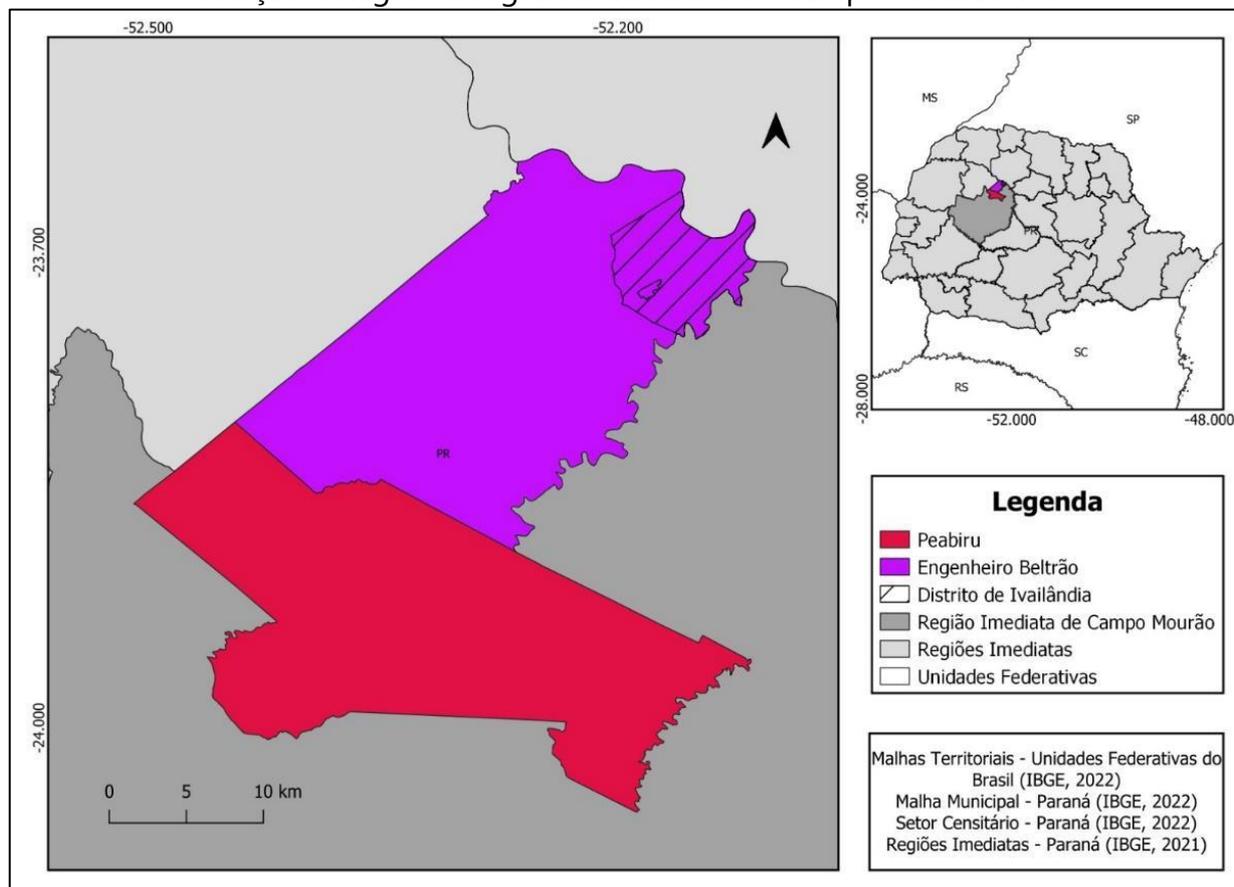
A observação do Mapa na Figura 3 pode expor a localização de Engenheiro Beltrão, seu

⁵ Em especial, municípios como Engenheiro Beltrão-PR, seus distritos com destaque à Ivaílândia e a cidade de Peabiru receberam em sua área urbana a duplicação dessa concessionária após 2014. A obra foi entregue em trechos em 2015, tendo sido entregues primeiro o trecho duplicado em Ivaílândia e Engenheiro Beltrão. Posteriormente veio do trecho de Peabiru e hoje a duplicação chega a Campo Mourão (PETCILUEM, 2015; PARANÁ, 2022a; PARANÁ, 2022b).

⁶ Havia responsabilização da concessionária e do Estado em caso de acidentes, porém a questão da falta de segurança durante a viagem levou a argumentação da importância de sua duplicação, obrigando a concessionária de pedágio a executar a obra. Deve-se colocar que, o foco era dar mais segurança a viagem de pessoas, mas para o transporte de cargas com grãos e outros poderia ser mais seguro e ágil. No governo de Beto Richa, a concessionária VIAPAR veio a duplicar o quilômetro 155 até 166 da PR-317. Além da argumentação quanto a segurança, se disse que seria algo para o desenvolvimento econômico e social do Estado e da Região Geográfica Imediata de Campo Mourão e outras (PETCILUEM, 2015; PARANÁ, 2022a).

distrito Ivailândia e Peabiru na Região Geográfica de Campo Mourão-PR.

Figura 3 - Engenheiro Beltrão, do distrito de Ivailândia e Peabiru em relação a Região Geográfica Imediata de Campo Mourão-PR



Elaborado por: SOUZA, N. De.U., (2023) Fonte: IBGE (2023).

A duplicação do trecho da rodovia PR-317 entre Floresta e Campo Mourão-PR tornou-se o mais seguro para os usuários e transporte de pessoas e cargas, mas afetou Engenheiro Beltrão, seu distrito Ivailândia e Peabiru na parte de sua área urbana. Reduziu tempo de viagem e de acidentes, tornando o trecho mais seguro, mas se o objetivo em relação a função da duplicação foi conseguido, alguns pontos trouxeram discussões (PETCILUEM, 2015; PARANÁ, 2022a).

Apesar dos argumentos que solicitaram a duplicação, conforme reportagens locais do Jornal Enfoque Regional, de Engenheiro Beltrão (2015), moradores do Conjunto Castelo Branco do município, se manifestaram em novembro de 2015, exigindo modificações, pelos

riscos de segurança e isolamento. Vieram a requerer passarela, redutores de velocidade e até rebaixamento das muretas de contenção. Percebemos o engajamento dos moradores ao requererem tais ações, visto que se preocupam com sua segurança e com a dos demais cidadãos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise realizada sobre os impactos da duplicação da PR-317 entre Floresta e Campo Mourão, especialmente nos municípios de Engenheiro Beltrão, Ivailândia e Peabiru, revelou uma complexa relação entre os benefícios percebidos e os desafios enfrentados pela população local. A nosso ver, a duplicação, embora tenha potencializado a segurança e a eficiência do tráfego, também trouxe consequências indesejadas para as comunidades vizinhas, como o despovoamento de áreas próximas, a segregação espacial e impactos negativos sobre as atividades econômicas locais.

A resistência observada, manifestada por meio de protestos em 2015 e a persistência de uma visão crítica sobre a obra, aponta para um descompasso entre as melhorias viárias e as necessidades das populações locais, que sentem os efeitos da segregação territorial e da diminuição de sua base econômica. Em relação aos dados coletados do IPARDES e do IBGE, foi possível observar um padrão de declínio em atividades econômicas que dependiam da proximidade e do fluxo de pessoas ao longo da antiga rodovia. No que se refere à gestão pública, as medidas adotadas nos municípios afetados, mostraram-se insuficientes para mitigar os efeitos adversos da duplicação. A integração entre as esferas municipais e a concessionária VIAPAR ainda carece de estratégias mais eficazes para atender às demandas locais.

REFERÊNCIAS

ALBANO, João Fortini. *A organização rodoviária*. Disponível em: http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/420_04-organizacao_rodoviaria.pdf. Acesso em: 10 jan. 2023.

- ANDRADE, M. O.; TAVARES, L. M. Impactos da duplicação de uma rodovia federal sobre a mobilidade e a acessibilidade em uma pequena cidade nordestina. *Revista Produção e Desenvolvimento*. v.3. n.3. p.101-116. Dez. 2017.
- BASTIANI, Pablo A.; GALLO, Fabricio. Proposta de mapeamento da relevância dos repasses de ISSQN realizados pelas empresas concessionárias de rodovias na composição orçamentária dos municípios paulistas. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/204941>. Acesso em: 13 fev. 2023.
- BEM PARANÁ. Anel de integração tem obras de duplicação. *Bem Paraná*. Jan. 2014. Disponível em: <https://www.bemparana.com.br/noticias/parana/anel-de-integracao-tem-obras-de-duplicacao-nove-trechos-considerados-estrategicos-no-estado-que-somam-118-quilometros-de-estradas/>. Acesso em: 04 abr. 2023.
- BRASIL. Planalto Federal. *Lei n. 9.277 de 10 de maio de 1996*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9277.htm. Acesso em: 14 fev. 2023.
- BRASILEIRO, Luzenira A.; SCHIAPATI, Rafaela S.; COMAR, Leticia C. A influência de rodovias na área urbana. *Revista Nacional de Gerenciamento das cidades*. v.2.n.13. 2014. Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/763/787. Acesso em: 10 fev. 2023.
- CAHALI, Yusef Said. *Responsabilidade Civil do Estado*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.
- CARELLI, Rodrigo de L. A terceirização no século XXI. *Revista TST*. V.79.n. 4.out./dez. Brasília. 2013. Disponível em: <https://abrir.link/Yqmlb>. Acesso em: 13 fev. 2023.
- COSTA, Agatha V. *Vantagens e desvantagens de uma rodovia concessionada: estudo de caso BR-060, eixo Brasília-Anápolis-Goiânia*. Trabalho de conclusão de curso. Graduação. Engenharia Civil. UNIEVANGÉLICA. Anápolis-GO. 2021. Disponível em: <http://repositorio.aee.edu.br/bitstream/aee/18940/1/Agatha%20Viana%20Costa.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2023.
- COSTA, Fábio R. de.; ROCHA, Márcio M. Nova dinâmica dos municípios do Paraná. *Revista Mercator*. Salvador. v.13. n.2. p.91-104. Mai./ago. 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/Rx4P9rK7n8CDb4q5Xz4cFPd/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 16 out. 2022.
- COSTA, Fábio Rodrigues da. *Condições periféricas: desenvolvimento geográfico desigual no Paraná*. Campo Mourão: Unespar, 2016.
- DER – Departamento de Estradas de Rodagem. PIA – Paraná Inteligência Artificial. *Rodovias concessionadas*. Disponível em: <https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Rodovias-Concessionadas>. Acesso em: 13 fev. 2023.
- DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes. *Manual para atividades ambientais rodoviárias*. IPR – 730. Brasília: DNIT, 2006. Disponível em:

https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr/coletanea-de-manuais/vigentes/730_manual_atividades_ambientais_rodoviaras.pdf. Acesso em: 10 fev. 2023.

FETRANSPAR - Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná. *AE - Nova ponte sobre o Rio Ivaí, na PR-317, já recebe pilares de suporte*. Set. 2017. Disponível em: <https://www.fetranspar.org.br/giro-pelo-setor/ae-nova-ponte-sobre-o-rio-ivai-na-pr-317-ja-recebe-pilares-de-suporte/>. Acesso em: 04 abr. 2023.

GALDINI, Sérgio L. O boato como estratégia folkcomunicacional. 2007. Disponível em: http://ri.uepg.br/riuepg/bitstream/handle/123456789/865/ARTIGO_BoatoEstrat%C3%A9gia.pdf?sequence=1. Acesso em: 04 abr. 2023.

GOMES, Ricardo Almeida. *Transporte rodoviário de carga e desenvolvimento econômico no Brasil: uma análise descritiva*. Monografia. Universidade de Brasília. 2006. Disponível em: http://www.repositorio.unb.br/bitstream/10482/5121/1/2006_Ricardo%20Almeida%20Gomes.pdf. Acesso em: 14 fev. 2023.

GONÇALVES JUNIOR, Carlos A *et al.* A dimensão do agronegócio paranaense: uma análise inter-regional de insumo-produto. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*. V.42.n.140. p.89-106. Curitiba. Jan./jun. 2021.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil brasileiro*. Contratos e atos bilaterais. 12. Ed. São Paulo: Saraiva, 2014. GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil brasileiro*. Contratos e atos bilaterais. 12. Ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

GRAZIANO, Luiz Felipe P. L. *A intervenção na lei geral de concessões: possíveis aprimoramentos com base na experiência prática*. Trabalho de conclusão de curso. Dissertação. Mestrado. Direito. Fundação Getúlio Vargas. São Paulo-SP. 2022. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/32811/LFPLG%20-%20Interven%C3%A7%C3%A3o%20na%20Lei%20Geral%20de%20Concess%C3%B5es%20%20.pdf?sequence=3&isAllowed=y>. Acesso em: 13 fev. 2023.

GUIMARÃES, Tércila P.; SILVA, Hamilton. Impactos causados pela duplicação de rodovia federal: BR116 norte entre Feira de Santana e Santa Barbará. *Repositório Anima Educação*. UNIFACS. 2022. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/23587/1/TCC%20UNIFAC%20-%20TARCILA%20PEREIRA%20GUIMARA%cc%83ES%20-%20R1%29%20-%20final%20%281%29.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2023.

HIPÓLITO, Christina Martinez. *As concessões de rodovias no sul do Brasil*. Trabalho de conclusão de curso. Monografia. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/177856/346858.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 14 fev. 2023.

HOYLER, Siegfried. O boato: comunicação patológica. 1966. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/rae/a/PBjNM3KRC665gYSS6yqZczq/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 04 abr. 2023.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (a). *Estados e Cidades. Paraná. Peabiru*. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/peabiru/panorama>. Acesso em: 13 jul. 2023.

IBGE– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (b). *Estados e Cidades. Paraná. Engenheiro Beltrão*. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/engenheiro-beltrao/panorama>. Acesso em: 13 jul. 2023.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. *Leituras regionais – Mesorregiões geográficas paranaenses – sumário executivo*. Curitiba: IPARDES, 2004. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/leituras_reg_sumario_executivo.pdf. Acesso em: 10 jan. 2023.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. *Paraná em números*. Disponível em: <https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Parana-em-Numeros>. Acesso em: 10 dez. 2022.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. *Perfil da RGI de Campo Mourão*. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/perfil_municipal/MontaPerfil.php?codlocal=515&btOk=ok. Acesso em: 29 mar. 2023.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. *Engenheiro Beltrão*. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/perfil_municipal/MontaPerfil.php?codlocal=329&btOk=ok. Acesso em: 01 abr. 2023.

JORNAL ENFOQUE REGIONAL – JORNAL DE ENGENHEIRO BELTRÃO (a). *Moradores reivindicam passarela no entroncamento da PR-317*. Nov. 2015. Acesso em: <http://jornal enfoque.blogspot.com/2015/11/moradores-reivindicam-passarela-no.html?q=duplica%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 13 fev. 2023.

JORNAL ENFOQUE REGIONAL – JORNAL DE ENGENHEIRO BELTRÃO (a). *Moradores de Ivailândia paralisam rodovia PR-317 e reivindicam melhorias*. Mar. 2016. Disponível em: <http://jornal enfoque.blogspot.com/2016/03/moradores-de-ivailandia-paralisam.html?view=magazine>. Acesso em: 13 fev. 2023.

JORNAL ENFOQUE REGIONAL – JORNAL DE ENGENHEIRO BELTRÃO (c). *Arrecadação de impostos com obras de duplicação da PR-317 "salva" finanças da Prefeitura em 2015*. Mar. 2016. Disponível em: <http://jornal enfoque.blogspot.com/2016/03/arrecadacao-de-impostos-com-obras-de.html?q=duplica%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 13 fev. 2023.

LEE, Shu Lan. *Introdução ao Projeto Geométrico de Rodovias*. Apostila CV 5115. UFSC. Semestre 2000/01. Disponível em: <http://pet.ecv.ufsc.br/arquivos/apoio-didatico/ECV5115%20-%20Apostila%20de%20Estradas.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2023.

- LEMOS, João H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contexto não metropolitanos. *Revista GEOMAE – Geografia, Meio Ambiente e Ensino*. v.12. n.Esp. Sinapea. P.299-328. Campo Mourão. 2021. Disponível em: <https://periodicos.unespar.edu.br/index.php/geomae/article/view/5864/3888>. Acesso em: 16 fev. 2023.
- LIBERAR, André; COELHO, Taiane R. A visualização da informação na análise populacional dos pequenos municípios do Paraná. *Information Systems in Latin America (ISLA)*. 2022. Disponível em: <https://aisel.aisnet.org/cgi/viewcontent.cgi?article=1003&context=isla2022>. Acesso em: 16 fev. 2023.
- LUCIZANI, Jonhey N. *Regionalização e planejamento do desenvolvimento regional: o caso do Oeste do Paraná*. Trabalho de conclusão de curso. Tese. Doutorado. Desenvolvimento Regional e Agronegócio. Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Toledo. 2021. Disponível em: https://tede.unioeste.br/bitstream/tede/5571/2/Jonhey_Lucizani_2021.pdf
- MACIEL, Lucas Rodrigues. *Barreiras do orçamento participativo: uma perspectiva dos municípios paranaenses e portugueses*. Trabalho de conclusão de curso. Dissertação. Mestrado. Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba. 2021. Disponível em: <https://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/26442/1/barreirasorcamentoparticipativoperspectiva.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2023.
- MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Fundamentos da metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2018.
- MATOS, Bárbara A. *Mobilidade pedonal e o efeito barreira das rodovias urbanas: as contradições e os conflitos no anel rodoviário Celso Mello Azevedo, em Belo Horizonte*. Trabalho de conclusão de curso. Tese. Doutorado. Geografia. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte. 2022.
- MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*. 38 ed. São Paulo: Malheiros Editora, 2016.
- MOREIRA JUNIOR, Orlando. Segregação urbana em cidades pequenas: algumas considerações a partir das escalas intra e interurbana. *Revista RA'EGA. UFPR*. Curitiba. n.20. p.133-142. 2010.
- MOTTER, Paulino *et al.* *Plantio Direto: a tecnologia que revolucionou a agricultura brasileira*. Foz do Iguaçu: Parque Itaipu, 2015.
- PARANÁ. Agência Estadual de Notícias (a). *Governo do Paraná investiu R\$950 milhões em obras rodoviárias ao longo de 2022*. Dez. 2022. Disponível em: <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Governo-do-Parana-investiu-R-950-milhoes-em-obras-rodoviarias-ao-longo-de-2022>. Acesso em: 10 jan. 2023.
- PARANÁ. Assembleia Legislativa do Paraná. *Requerimento n. 0336207/2021 – 0336207 – FPPEDAGIO*. Disponível em: <https://storage.assembleia.pr.leg.br/manifesto-deputados.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2023.

PETCUEM – Programa de Educação Tutorial em Engenharia Civil/UEM. *Duplicação da PR-317 entre Floresta e Campo Mourão*. Jul. 2015. Disponível em: <https://petciviluem.com/2015/07/20/duplicacao-da-pr-317-entre-floresta-e-campo-mourao/>. Acesso em: 13 fev. 2023.

PIANA, Maria C. *A construção do perfil do assistente social no cenário educacional*. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009

PIVETA, Aleson M. *O processo de (des)(re)territorialização dos moradores de Presidente Castelo Branco-PR com a duplicação da BR 376*. Trabalho de conclusão de curso. Dissertação. Mestrado. Administração. Universidade Estadual de Maringá. Maringá. 2020.

PROFETA, Graciela A. O investimento privado em rodovias gera crescimento econômico no Brasil? *Revista Transporte e Território*. n.26. p.377-403. Jan./jun. 2022. Disponível em: <http://revistascientificas2.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/9793/10783>. Acesso em: 13 fev. 2023.

RIBEIRO, Mateus de O. *Estudo de caso: análise dos trechos rodoviários entre Maringá-PR e Campo Mourão-PR, interpretando trechos com maior número de acidentes e possíveis intervenções*. Trabalho de conclusão de curso. Graduação. Engenharia Civil. Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Campo Mourão-PR. 2017.

ROCHA, Alberto A.da; SOUZA, Edson Belo C. de. As inter-relações econômicas no Paraná e as novas regionalizações. *Revista Terr@Plural*. v.13. n.1.p.73-92. Jan./abr. 2019.

RUIZ, José R. *Alimentação escolar orgânica: reflexões para implantação de alimentação orgânica nas escolas estaduais da mesorregião centro-ocidental do Estado do Paraná*. São Paulo: Dialética, 2022.

SANTOS, Denis Cereja dos; REOLON, Cleverson A.; ENDLICH, Angela M. Interações espaciais e pequenas cidades: o caso de Cambira/PR. *Caderno de Geografia*. v.32. n.71. 2022. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/geografia/article/view/28900/20178>. Acesso em: 10 jan. 2023.

SANTOS, Mauro Sérgio dos. *Curso de Direito Administrativo*. 2. Ed. Salvador: Juspodivm, 2016.

SILVA JÚNIOR, Sílvio Barbosa da; FERREIRA, Marcos Antonio G. Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos na percepção dos pedestres. *Sociedade & Natureza*. v. 20. n.1. p.221-237. Jun. 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sn/a/kp59PgnFGvMkHPGpkyFmHBP/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 jan. 2023.

SILVA, Rodrigo Monteiro da; VIEIRA, Cristiele de A. Localização e especialização nas mesorregiões do Paraná: uma abordagem teórico-empírica. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*. V.8.n.3. p.111-128. Blumenau. 2020. Disponível em: <https://bu.furb.br/ojs/index.php/rbdr/article/view/8804/4778>. Acesso em: 13 out. 2022.

SUZUKI JÚNIOR, Julio T. Infraestrutura de transportes do Paraná: demandas, importância e necessidades. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*. v.43.n.143. p.69-79. Curitiba. jul./dez. 2022. Disponível em: <https://ipardes.emnuvens.com.br/revistaparanaense/article/view/1249/1317>. Acesso em: 14 fev. 2023.

TAVARES, Luiza Medeiros. *Impactos sociais da duplicação de uma rodovia em uma cidade de pequeno porte: o caso de Goianinha/RN*. Trabalho de conclusão de curso. Dissertação. Mestrado. Engenharia Civil. Universidade Federal de Pernambuco. Recife. 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/29359/1/DISSERTA%C3%87AO%20Luiza%20Medeiros%20Tavares.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2023.

TRINDADE, André Felipe do N. *Estudo de caso do projeto de concessão dos serviços públicos de abastecimento de água e esgotamento sanitário nos municípios do Rio de Janeiro*. Trabalho de conclusão de curso. Dissertação. Mestrado. Economia e infraestrutura. Fundação Getúlio Vargas. Rio Janeiro-RJ. 2022. Disponível em: https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/33112/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20ANDR%C3%89%20FELIPE_REV04_.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 13 fev. 2023.

WEHRHOLDT, Eder C.; BRONOSKI, Marcelo E. Mapeamento das mídias jornalísticas do Paraná – a presença do jornalismo impresso e digital no estado entre 2018 a 2019. *Emancipação*. V.22.e2218230. p.1-11. Ponta Grossa. 2022. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8581435>. Acesso em: 10 out. 2022.