



**11º SIMPÓSIO
DE SUSTENTABILIDADE**

**14-15-16
MAIO - 2024**



FUNDAMENTOS ARQUITETONICOS: O CASO DO CONTORNO VIÁRIO DE PALOTINA/PR

BERTICELLI, Estela Lizoti.¹
DIAS, Solange Irene Smolarek.²

RESUMO

O artigo científico aborda o processo de execução do contorno viário em Palotina/PR, destacando desafios enfrentados e desdobramentos. Iniciou-se com uma revisão bibliográfica abrangente, resgatando a história e características do município e da cooperativa C.Vale. Identificou-se que a paralisação da obra foi motivada por atrasos em licitações, problemas de desapropriação e pela pandemia de Covid-19. Isso demandou ajustes orçamentários devido às variações nos custos dos insumos. A cooperativa C.Vale assumiu o projeto, apresentando um novo plano mais moderno. Conclui-se que, embora preliminar, o estudo contribui para compreender os desafios da infraestrutura viária e do desenvolvimento regional. Os resultados serão compartilhados em eventos científicos e publicações especializadas.

PALAVRAS-CHAVE: Contorno de Palotina, Sistema Viário de Palotina, Cooperativa C.Vale, Infraestrutura Urbana, Desafios de Execução.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um fator determinante para o desenvolvimento socioeconômico e a qualidade de vida nas cidades. No contexto específico de Palotina, Paraná, a questão da mobilidade ganha contornos cruciais devido ao papel estratégico que desempenha para a Cooperativa C.Vale e para o tecido socioeconômico local. A presente pesquisa abordou o caso do contorno viário de Palotina/PR como um componente integral das atividades desenvolvidas pelo Grupo de Estudos Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional, visando compreender os desafios e obstáculos enfrentados na execução dessa obra fundamental para a cidade.

O contorno viário de Palotina surge como uma resposta à necessidade de otimizar o fluxo de tráfego, especialmente o transporte de produtos agrícolas e industriais, proporcionando eficiência logística e reduzindo impactos negativos no centro urbano. A Cooperativa C.Vale, uma das principais forças econômicas da região, tem na mobilidade urbana um elemento essencial para o escoamento da produção agrícola e industrial.

O problema de pesquisa concentrou-se na seguinte indagação: o que tornou a primeira construção do anel viário de Palotina/PR inviável? A hipótese proposta sugere que a

¹Acadêmica de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAG. Elaborado em projeto de conclusão de curso: TC: Qualificação. E-mail: elberticelli@minha.fag.edu.br

²Professora orientadora da presente pesquisa. Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG – Cascavel/PR. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR. Mestre em Letras pela UNIOESTE – Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Cascavel. Doutora em Engenharia de Produção pela UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis. E-mail: solange@fag.edu.br



complexidade do processo licitatório para a execução da obra, aliada às mudanças no âmbito governamental, desempenharam papéis cruciais nesse desfecho. Com base nessa problemática, o objetivo geral desta pesquisa foi realizar análise do processo de execução do anel viário mencionado.

Para alcançar este objetivo, foram delineados objetivos específicos que incluem a pesquisa bibliográfica sobre o processo de elaboração e licitação do projeto, a análise do processo licitatório e da execução da obra, a identificação dos principais gargalos enfrentados durante a execução e o relato dos processos que inviabilizaram a construção do anel viário.

A metodologia adotada para orientar esta pesquisa contemplou a realização de pesquisa bibliográfica, embasada em referenciais reconhecidos como Gil (2008), que oferece uma capacitação teórica sólida para a condução de pesquisas bibliográficas de forma sistemática e embasada. Além disso, outros referenciais teóricos foram explorados ao longo deste estudo para enriquecer a análise e interpretação dos resultados.

Portanto, esta pesquisa visa contribuir para o conhecimento acadêmico sobre planejamento urbano e regional, oferecendo subsídios importantes para o desenvolvimento de políticas públicas eficazes e estratégias de mobilidade urbana sustentáveis em Palotina e em outras localidades similares.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A realização de obras de infraestrutura urbana, como o contorno viário de Palotina/PR, é crucial para o desenvolvimento socioeconômico e a melhoria da qualidade de vida das populações locais. Nesse contexto, é importante compreender os desafios enfrentados durante a execução desses empreendimentos, bem como os impactos socioeconômicos associados.

De acordo com Paraná (s.d.), o contorno viário de Palotina foi concebido para proporcionar melhorias significativas no tráfego e na logística da região, com um investimento inicialmente estimado em R\$ 43.7 milhões. No entanto, como destacado por Santos (2021), o progresso da obra foi significativamente comprometido por atrasos e paralisações, refletidos na baixa porcentagem de conclusão do cronograma inicialmente planejado.

A análise desses desafios pode ser contextualizada à luz de teorias sobre gestão de projetos e planejamento urbano. No campo da gestão de projetos, a abordagem de Lock (2007) destaca a importância de identificar e mitigar os riscos associados à execução de obras



de infraestrutura, especialmente em contextos complexos como o setor público. A autora enfatiza a necessidade de adaptação e flexibilidade diante de mudanças nas condições políticas e regulatórias.

Além disso, teorias de planejamento urbano, como as propostas por Hall (2002), destacam a importância de uma abordagem integrada e participativa na elaboração e execução de projetos de infraestrutura. Segundo Hall (2002), a eficácia das intervenções urbanas depende não apenas da técnica e da viabilidade financeira, mas também da consideração cuidadosa das necessidades e interesses das comunidades locais.

A intervenção da Cooperativa C.Vale em assumir a condução da obra em 2023 representa uma estratégia inovadora para superar os desafios enfrentados anteriormente. Nesse sentido, a gestão colaborativa entre entidades públicas e privadas pode ser analisada à luz das teorias de parcerias público-privadas (PPPs), conforme proposto por Osborne et al. (2000). Os autores argumentam que as PPPs oferecem oportunidades para mobilizar recursos e expertise complementares, promovendo eficiência e inovação na entrega de serviços públicos.

Portanto, a análise da execução do contorno viário de Palotina pode ser enriquecida por uma fundamentação teórica abrangente, incorporando perspectivas da gestão de projetos, planejamento urbano e parcerias público-privadas. Essas abordagens teóricas fornecem insights valiosos para compreender os desafios enfrentados e identificar estratégias eficazes para o desenvolvimento e a implementação de obras de infraestrutura urbana.

2.1. O MUNICÍPIO

A história de Palotina, município localizado no oeste do Paraná, é marcada por eventos significativos que moldaram sua identidade e desenvolvimento ao longo do tempo. Segundo os relatos de Reginato (1979), a colonização inicial da região remonta à década de 1950, quando a Companhia Colonizadora Pinho e Terra Ltda.³ iniciou empreendimentos que alcançaram as áreas que hoje compreendem Palotina. Essa colonização foi parte integrante do processo mais amplo de ocupação e expansão territorial no contexto do desenvolvimento agrário do Paraná.

³ Companhia Pinho e Terras Ltda. tiveram sua fundação no ano de 1946 e sede instalada no município de Céu Azul/PR, realizava atividades colonizadoras como compra e venda de terras, extração, exportação e beneficiamento de madeira (FREITAG, 2001, p.93).



A presença dos padres palotinos, mencionada na origem do nome da cidade, reflete a influência da Igreja Católica no processo de colonização e organização social do território. Esses padres desempenharam um papel importante não apenas na esfera religiosa, mas também na promoção da educação e na estruturação das comunidades locais.

O crescimento populacional significativo, que atingiu 100 mil habitantes em 1957, demonstra a rápida expansão demográfica e a atratividade do município como polo de desenvolvimento regional. A conquista da emancipação política e administrativa em 1960, por meio da Lei Estadual nº 4.275, foi um marco importante na consolidação da autonomia de Palotina como entidade municipal.

A propaganda veiculada em um jornal do interior gaúcho em 1954, conforme descrito por Reginato (1979, p. 37), destaca a qualidade e fertilidade do solo de Palotina, que se tornaram atrativos para colonos e investidores interessados na atividade agrícola. A rápida comercialização de colônias, chácaras e lotes urbanos reflete a demanda crescente por terras produtivas e as oportunidades econômicas oferecidas pela região.

Esses eventos históricos são essenciais para compreender o contexto socioeconômico e territorial de Palotina. A análise histórica contribui para identificar os elementos-chave que influenciaram o desenvolvimento urbano e rural do município ao longo do tempo. Além disso, abre espaço para reflexões sobre as dinâmicas sociais, econômicas e culturais que moldaram a paisagem e a identidade local.

Nesse sentido, estudos como os de Reginato (1979) fornecem um arcabouço teórico sólido para a compreensão da formação e evolução de Palotina, destacando a importância da história regional e da colonização no processo de desenvolvimento urbano e rural do oeste paranaense.

2.1.1. Solo

As características geográficas desempenharam um papel fundamental no crescimento e desenvolvimento de Palotina, consolidando-a como um importante polo agrícola na região oeste do Paraná. A topografia de baixa declividade presente na área contribui significativamente para a sustentabilidade das práticas agrícolas ao reduzir a suscetibilidade à erosão e oferecer condições favoráveis para o manejo eficiente do solo. Essa condição geográfica privilegiada é mencionada por Bognola (2020), onde destaca que:



[...] predominam solos com boas características para a agricultura industrial conexas à produção intensiva de grãos e de proteína animal. O setor primário e a agroindústria dos municípios geram riquezas que sustentam o desenvolvimento regional em níveis muito superiores à média nacional [...] (BOGNOLA, 2020, p.03).

O solo de Palotina é descrito como adequado para culturas de ciclo curto, como milho, trigo, soja, hortaliças e tubérculos, conforme mencionado pelo IAT (2019, p. 64). Essas culturas representam a base da atividade agrícola local, sustentando não apenas a economia do município, mas também gerando empregos significativos. De acordo com os dados do IAT, o setor agropecuário responde por aproximadamente 20% dos postos de trabalho em Palotina, destacando-se como o principal gerador de emprego na região.

Essa concentração no setor agropecuário reflete a importância estratégica da agricultura para a economia local e regional. A produção agrícola não apenas garante a subsistência da população, mas também contribui de forma expressiva para a geração de riqueza e desenvolvimento socioeconômico. A conexão entre o setor primário e a agroindústria impulsiona o crescimento regional, superando as médias nacionais em termos de desenvolvimento econômico.

Portanto, as condições geográficas favoráveis e a diversificação das atividades agrícolas são fatores-chave que sustentam o crescimento contínuo de Palotina como um importante centro agropecuário no cenário paranaense. Essa realidade ressalta a necessidade de políticas e estratégias voltadas para o fortalecimento e a diversificação do setor agrícola, visando assegurar um desenvolvimento sustentável e inclusivo para a comunidade local.

2.2. C. VALE

A C.Vale destaca-se como uma das maiores cooperativas singulares do Brasil, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento socioeconômico das regiões onde atua. Fundada em novembro de 1963 sob o nome inicial de CAMPAL⁴, a cooperativa emergiu da necessidade dos agricultores locais em encontrar soluções para armazenar e comercializar sua produção de forma mais segura e rentável, especialmente em uma época em que os produtores enfrentavam desafios com compradores desonestos (REGINATO, 1979, p. 206).

Nos primeiros anos, o cooperativismo era um conceito relativamente desconhecido entre os agricultores locais, o que resultou em dificuldades iniciais de aceitação e acesso a crédito. Entretanto, a eleição da segunda diretoria em 1966 marcou um ponto de virada,

⁴ Cooperativa Agrícola Mista de Palotina Ltda. **Nota da autora.**



trazendo uma atmosfera mais otimista e promissora para a cooperativa. Nesse período, Esperandio Berticelli foi eleito diretor, junto com Amadeu Piovesan como gerente e Orlando Vendrusculo como secretário, demonstrando a liderança e visão necessárias para o crescimento da organização (C.VALE, 2023).

Ao longo das décadas seguintes, a cooperativa passou por diversas transformações e expansões, refletindo seu compromisso com o desenvolvimento sustentável e a valorização dos produtores locais. Em outubro de 1973, a cooperativa mudou seu nome para COOPERVALE⁵, refletindo sua expansão e influência crescente na região. Mais tarde, em 2003, adotou o nome atual, C.VALE – Cooperativa Agroindustrial, consolidando sua posição como uma das principais cooperativas do país.

Atualmente, a C.Vale conta com mais de 27 mil associados e aproximadamente 14 mil funcionários, processando cerca de 6,1 milhões de toneladas de produção anual⁶ e alcançando um faturamento superior a R\$ 24 bilhões (C. VALE, 2023). Esses números impressionantes evidenciam o sucesso e a importância econômica da cooperativa no contexto agroindustrial brasileiro.

2.3. SISTEMA VIÁRIO DE PALOTINA

A legislação que regula o Sistema Viário⁷ de um município desempenha um papel fundamental na organização e no desenvolvimento urbano. Segundo Palotina (2019, p.14), o sistema viário é composto pelas estruturas físicas das vias e logradouros que constituem a malha por onde circulam veículos, pessoas e animais. Esse sistema viário em Palotina é essencialmente composto por duas rodovias de importância estratégica: a Rodovia PR-364⁸, conhecida como Rodovia Deputado Edilson Alencar, que corta o município no sentido Leste-Oeste, e a Rodovia PR-182⁹, denominada Rodovia Alberto Dalcanale, que o atravessa no

⁵ Cooperativa Agrícola Mista do Vale do Piquiri, nome alterado devido a grande expansão e a atuação para além do município de Palotina (REGINATO, 1979, p.208).

⁶ Atualmente a cooperativa atua em diversos ramos oferecendo serviços para além da agricultura como, por exemplo: piscicultura, avicultura, suinocultura, possui uma rede de mercados e postos de combustíveis, fábrica de rações entre outros. **Nota da autora.**

⁷ “A lei do Sistema Viário de Palotina/PR é integrada como lei complementar do Plano Diretor Municipal, regulamenta o aspecto físico do sistema viário e é complementada com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e com o Plano de Arborização Urbana” (PALOTINA, 2019, p.12).

⁸ Rodovia PR-364 a leste conecta Palotina a Assis Chateaubriand e a oeste conecta Palotina aos municípios de Terra Roxa e Guaíra. **Nota da autora.**

⁹ Rodovia PR-182 no sentido sul conecta Palotina a Maripá, Toledo e Cascavel e no sentido norte conecta o município a Francisco Alves e Umuarama. **Nota da autora.**



sentido Norte-Sul. Os trechos urbanos dessas rodovias, como as avenidas Independência e Presidente Kennedy, constituem as principais vias urbanas da área central da cidade.

O tráfego intenso de veículos pesados nas vias centrais de Palotina é um desafio significativo associado ao sistema viário urbano. De acordo com dados da Atividade Temática Integrada do município em 2019, esse problema é agravado pela presença de agroindústrias de grande porte, algumas localizadas na área urbana central. Conforme mencionado por Ostroski (2013, p. 06), Palotina abriga importantes agroindústrias que exportam para mais de 70 países, tornando-se referência tanto regionalmente quanto nacionalmente no setor agropecuário.

A intensa atividade das agroindústrias contribui diretamente para o tráfego intenso de veículos pesados nas vias urbanas, resultando em escassez de espaço, demanda por estacionamentos que superam a capacidade disponível, congestionamentos, poluição sonora e atmosférica, além do aumento do risco de acidentes. Nesse contexto, a criação da "Rota de Caminhões" no final da década de 1990 foi uma medida adotada para desviar parte desse tráfego das vias centrais. No entanto, com o crescimento urbano e da frota de veículos ao longo dos anos, essa rota atualmente encontra-se saturada, evidenciando a necessidade urgente da implantação de um contorno viário para resolver os desafios de mobilidade urbana enfrentados por Palotina.

A expansão do agronegócio e a crescente demanda por transporte de mercadorias agrícolas refletem-se em níveis recordes de exportação de grãos do Brasil, como destaca TranspoData (2022), com a exportação de mais de 83 milhões de toneladas de soja em 2021. Esses dados ilustram a importância econômica do setor agrícola para a região e a necessidade de infraestrutura adequada para suportar o transporte dessas mercadorias.

Além disso, de acordo com Silva (2018), a falta de investimentos em infraestrutura viária pode impactar negativamente a competitividade do agronegócio brasileiro. A autora destaca a importância de políticas públicas eficazes para melhorar a logística de transporte, garantindo o escoamento eficiente da produção agrícola.

2.4. CONTORNO VIÁRIO

A implementação de contornos viários é uma estratégia reconhecida para gerenciar o tráfego de veículos pesados e melhorar a mobilidade urbana, conforme estabelecido na Lei Complementar Nº 160/2019 (PALOTINA, 2019). Essas rodovias são projetadas para desviar



o fluxo de tráfego das áreas centrais das cidades, reduzindo congestionamentos e promovendo maior segurança viária. No entanto, é fundamental considerar o planejamento efetivo do uso do solo para evitar que o crescimento urbano comprometa os benefícios originais dos contornos viários ao longo do tempo.

A experiência de Palotina com o projeto de contorno viário exemplifica os desafios enfrentados na implementação de infraestruturas rodoviárias de grande porte. A Lei Complementar Nº 083 de 2007 (PALOTINA, 2007), que alterou o Plano Diretor Municipal, já previa ações específicas para o desenvolvimento de um projeto de contorno viário como parte das estratégias de mobilidade urbana em Palotina. Esta iniciativa refletia a necessidade percebida de melhorar a acessibilidade e a segurança no trânsito local.

A trajetória do contorno viário em Palotina revela a complexidade e os obstáculos enfrentados durante o processo de implementação. Após a autorização para abertura do processo licitatório em setembro de 2012, a homologação da licitação em março de 2013 pelo governador Beto Richa delineou um plano de investimento significativo, estimado em R\$ 31.3 milhões para a construção de 15,6 quilômetros de rodovia e duas pontes essenciais sobre os rios Pioneiro e Santa Fé (PARANÁ, 2013).

No entanto, de acordo com Protocolo Nº 18.961.914-6 (PARANÁ, 2022), a execução da obra encontrou diversos contratemplos, incluindo problemas na desapropriação de áreas, impactos da pandemia de Covid-19 que afetaram a disponibilidade de materiais e recursos humanos, além de desafios financeiros relacionados ao orçamento e financiamento da obra.

Conforme Paraná (2022) apesar das etapas iniciais, em maio de 2022, a contratada responsável pela execução emitiu um comunicado informando a paralisação da obra devido à necessidade de reajuste nos valores de materiais e serviços (submetido à publicação). Esses eventos culminaram na rescisão amigável do contrato em setembro de 2022.

Em um desdobramento significativo, em setembro de 2023, foi anunciado um novo convênio entre a Cooperativa C.Vale e o governo estadual para retomar a construção do contorno viário. Este acordo envolve um investimento substancial de R\$ 147 milhões, com incentivos fiscais proporcionais concedidos à cooperativa (PARANÁ, 2023). O projeto atualizado inclui um viaduto para facilitar o acesso à área industrial da cooperativa, representando uma nova fase no desenvolvimento do contorno viário em Palotina.

Este contexto atualizado da construção do contorno viário de Palotina destaca a importância do planejamento estratégico, da colaboração entre setores público e privado, e da



flexibilidade para adaptar-se a desafios imprevistos durante a implementação de projetos de infraestrutura rodoviária de grande escala.

3. METODOLOGIA

A metodologia adotada neste estudo foi fundamentada na Revisão Bibliográfica, uma abordagem que possibilita uma análise aprofundada do tema em questão, conforme destacado por Gil (1994, p. 44). A Revisão Bibliográfica é essencial para reunir e analisar informações dispersas em diversas fontes, contribuindo para a construção de um sólido quadro conceitual que abrange o objeto de estudo proposto.

Segundo Marconi e Lakatos (2007, p. 123), a metodologia é concebida a partir da compreensão do que é realizável, embasando-se na tomada de decisões embasadas por critérios lógicos, racionais, eficientes e eficazes. Esta abordagem metodológica busca estabelecer uma base sólida para a condução da pesquisa, garantindo um processo de investigação consistente e fundamentado.

Além disso, conforme enfatizado por Marconi e Lakatos (2002, p. 85), o propósito da revisão bibliográfica é colocar o pesquisador em contato direto com todas as fontes disponíveis sobre determinado tema, abrangendo desde textos escritos até registros de debates transcritos em forma de publicações ou gravações. Essa ampla busca por fontes de informação contribui para uma análise abrangente e contextualizada do problema de pesquisa.

Para realizar a Revisão Bibliográfica de forma sistemática e abrangente, foram adotadas as seguintes etapas: a) Identificação e seleção das fontes; b) Leitura crítica e análise; c) Organização e síntese; d) Interpretação e discussão.

A utilização da Revisão Bibliográfica como método permitiu a construção de uma pesquisa sólida e embasada, fornecendo subsídios teóricos essenciais para a análise detalhada do caso em estudo.

4. CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Ao longo deste estudo, foi possível avançar na compreensão do processo de execução do contorno viário de Palotina/PR, abordando os desafios enfrentados e os desdobramentos que levaram à paralisação e posterior retomada da obra. Inicialmente, o estudo identificou o problema central que norteou a pesquisa: o que tornou a primeira construção do anel viário de



Palotina inviável? Esse questionamento foi essencial para direcionar os objetivos específicos definidos e para a análise detalhada do caso.

A revisão bibliográfica realizada abordou diversos aspectos relacionados ao tema do contorno viário, resgatando a história e as características do município de Palotina, bem como a importância da cooperativa C.Vale para a região. Esses elementos foram fundamentais para compreender a necessidade e o contexto em que o projeto do contorno viário se insere.

Durante a análise do embasamento teórico obtido, foi evidenciado que os atrasos nos processos licitatórios, os problemas com desapropriações e os impactos da pandemia de Covid-19 foram determinantes para os prejuízos e interrupções na obra. Os ajustes orçamentários necessários em decorrência das variações nos custos dos insumos pós-pandemia também foram destacados como desafios enfrentados.

A paralisação prolongada da obra despertou o interesse da cooperativa C.Vale, que assumiu o compromisso de conduzir e financiar o projeto do contorno viário, apresentando um novo projeto mais moderno e adaptado às necessidades atuais da cidade e da cooperativa.

As conclusões apresentadas neste momento são consideradas preliminares, uma vez que a pesquisa encontra-se em fase inicial. À medida que o estudo avançar e novos dados forem obtidos, será possível apresentar resultados mais robustos e ampliar as análises. Futuramente, os resultados desta pesquisa serão compartilhados em eventos científicos e publicações especializadas, contribuindo para o conhecimento e o desenvolvimento de soluções para questões relacionadas à infraestrutura viária e ao desenvolvimento regional.

REFERÊNCIAS

BERNO, Martin Luís. **Relações culturais dentro do contexto de modernização de Palotina.** s.l, s.d. Disponível em: < [Microsoft Word - artigo_martin_pde_pronto.doc \(diaadia.pr.gov.br\)](#)>. Acesso em: 05 abr 2024.

BOGNOLA, Itamar Antonio *et al.* Atualização do levantamento de reconhecimento de solos dos municípios da Bacia do Paraná 3 e Palotina. In: GOMES, João Bosco Vasconcelos; WREG. Marcos Silveira. **Municípios formadores da Bacia do Paraná 3 e Palotina:** estudo de clima, solos e aptidão das terras para o cultivo do eucalipto. ed. 1. Colombo: Embrapa, 2020. V1, c. 3, p. 41-72. Disponível em: < [1805-capitulo-3.pdf \(embrapa.br\)](#)>. Acesso em: 07 abr 2024.

DRZ, Geotecnologia e Consultoria. Revisão do Plano Diretor Municipal de Palotina-PR: **Fase II Avaliação Temática Integrada.** Palotina, 2019. Disponível em: <



<https://portaldosmunicipios.pr.gov.br/download/public/arquivos/documentos/224/2019/09/05/TaNbzkZ5rcSNdPUGpV95XnWlvkfFemRczoznaHGa.pdf>> Acesso em: 07 de mar de 2024.

FERREIRA, João C. V. **Municípios Paranaenses: origens e significados de seus nomes**. Ed. 21. Curitiba: Secretária do Estado da Cultura, 2006. p. 342. Disponível em: < livro_final_0203 (iat.pr.gov.br) >. Acesso em: 05 de abr de 2024.

FOLHA DA TERRA. **Sindicato sugere que contorno viário seja denominado como Rodovia Marcelino Neis**. s.l., 2020. Disponível em: <<https://www.folhadaterraweb.com.br/noticias/geral/capa/2020/08/sindicato-sugere-que-contorno-viario-seja-denominado-como-rodovia-marcelino-neis.html?pagina=34>>. Acesso em: 12 de mar de 2024.

FREITAG, Liliane da Costa, **Extremo – Oeste Paranaense: história territorial, região, identidade e (re)ocupação**. Franca, 2007. Disponível em: <[liliane_2007.pdf \(unesp.br\)](#)>. Acesso em: 05 abr 2024.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1994.

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

HALL, Peter. **Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century**. 3. ed. Oxford, England: Blackwell Publishers, 2002.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Brasileiro de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/palotina/panorama>>. Acesso em: 05 abr 2024.

ITCG – Instituto de Terras, Cartografia e Geologia do Paraná. **Sistema Metodológico e Mapeamento de Uso e Cobertura da Terra no Estado do Paraná: Relatório Técnico de Mapeamento – Base Integrada**. Secretaria do Planejamento e Projetos Estruturais, 2019. p. 157. Disponível em: < [MC20-RELATORIO-V2 \(iat.pr.gov.br\)](#)>. Acesso em: 05 de abr de 2024.

JÚNIOR. Sílvio Barbosa da Silva. **Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos, na percepção dos pedestres**. 2006. 93 p. Dissertação (Pós-Graduação em Engenharia Urbana) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

LOCK, Denis. **Project management**. 9. ed. Aldershot, England: Gower, 2007.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

OSBORNE, S. P.; RADNOR, Z.; NASI, G. **A new theory for public service management? Toward a (public) service-dominant approach**. American Review of Public Administration, 2012.



OSTROSKI, Diane Aparecida. **O impacto da atividade inovativa no setor agroindustrial do município de Palotina.** Revista Economia & Tecnologia (RET). s.l., v. 9, n. 3, p. 87-100, jul/set 2013.

PALOTINA. **Lei Complementar Nº. 157/2019.** Altera e revisa o Plano Diretor Municipal (PDM) de Palotina e estabelece diretrizes para o desenvolvimento participativo, abrangendo todo o território municipal, e dá outras providências relativas ao planejamento e gestão, nos termos da Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade). Palotina: Câmara Municipal, [2019]. Disponível em: < [LC_157_Revisao_o_PDM.pdf \(palotina.pr.gov.br\)](https://palotina.pr.gov.br/legislacao/leis/157-2019)>. Acesso em: 05 de abr de 2024.

PALOTINA. **Lei Complementar Nº. 160/2019.** Revisa e dispõe sobre o sistema viário do município de Palotina. Palotina: Câmara Municipal, [2019]. Disponível em: < [Lei Complementar 160 - Sistema Viario \(palotina.pr.gov.br\)](https://palotina.pr.gov.br/legislacao/leis/160-2019)>. Acesso em: 05 de abr de 2024.

PALOTINA. **Lei Complementar Nº. 83/2007.** Altera o Plano Diretor de Palotina e estabelece diretrizes para o desenvolvimento participativo, abrangendo todo o território municipal e dá outras providências relativas ao planejamento e gestão, nos termos da Lei Federal Nº 10.257/2001 – O Estatuto da Cidade. Palotina: Câmara Municipal, [2007]. Disponível em: < [Lei Complementar 83 2007 de Palotina PR \(leismunicipais.com.br\)](https://leismunicipais.com.br/lm/PR/2007/083)>. Acesso em: 20 de abr de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Com investimento de R\$543,4 milhões, Paraná tem oito novos contornos em construção.** Paraná, 2022. Disponível em: < <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Com-investimento-de-R-5434-milhoes-Parana-tem-oito-novos-contornos-em-construcao>>. Acesso em: 09 de abr de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Com investimento de R\$543.4 milhões, Paraná tem oito novos contornos em construção.** Paraná, 2022. Disponível em: <<https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Com-investimento-de-R-5434-milhoes-Parana-tem-oito-novos-contornos-em-construcao>>. Acesso em: 12 de mar de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Contorno rodoviário em Palotina.** Paraná, s.d. Disponível em: <<https://www.paranaemobras.pr.gov.br/Pagina/Contorno-rodoviario-em-Palotina>>. Acesso em: 12 de mar de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Dois novos contornos serão construídos na Região Oeste.** Paraná, 2018. Disponível em: < <https://arquivo2011.aen.pr.gov.br/Noticia/Dois-novos-contornos-serao-construidos-na-Regiao-Oeste>>. Acesso em: 09 de abr de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Governador libera obra do contorno rodoviário de Palotina.** Paraná, 2018. Disponível em: < <https://arquivo2011.aen.pr.gov.br/Noticia/Governador-libera-obra-do-contorno-rodoviario-de-Palotina>>. Acesso em: 09 de abr de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Governador libera obras dos contornos de Palotina e Agudos do Sul.** Paraná, 2013. Disponível em: < <https://arquivo2011.aen.pr.gov.br/Noticia/Governador-libera-obras-dos-contornos-de-Palotina-e-Agudos-do-Sul>>. Acesso em: 09 de abr de 2024.



PARANÁ. Governo do Estado. **Governo do Estado firma convênio com C.Vale e Palotina para obra de contorno viário.** Paraná, 2023. Disponível em:

<<https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Governo-do-Estado-firma-convenio-com-CVale-e-Palotina-para-obra-de-contorno-viario>>. Acesso em: 12 de mar de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Governo inicia obras de três contornos rodoviários em março.** Paraná, 2018. Disponível em: < [Governo inicia obras de três contornos rodoviários em março | Agência Estadual de Notícias - Histórico de 2011 a 2018 \(aen.pr.gov.br\)](#) >. Acesso em: 09 de abr de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Manifestação sobre a paralisação do contrato N. 052/2018 DER- DT.** Curitiba, 2022. Disponível em: < [Sistema Protocolo Integrado \(eprotocolo.pr.gov.br\)](#) >. Acesso em: 09 de abr de 2024. Submetido à publicação.

PARANÁ. Governo do Estado. **Richa debate com integrantes do Fórum Futuro 10 investimentos no Paraná.** Paraná, 2011. Disponível em: < <https://arquivo2011.aen.pr.gov.br/Noticia/Richa-debate-com-integrantes-do-Forum-Futuro-10-investimentos-no-Parana> >. Acesso em: 09 de abr de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Richa homologa licitações para obras nas rodovias PR-323 e PR-151.** Paraná, 2012. Disponível em: < <https://arquivo2011.aen.pr.gov.br/Noticia/Richa-homologa-licitacoes-para-obras-nas-rodovias-PR-323-e-PR-151> >. Acesso em: 09 de abr de 2024.

PARANÁ. Governo do Estado. **Richa inaugura obras de mobilidade em Palotina.** Paraná, 2014. Disponível em: < <https://arquivo2011.aen.pr.gov.br/Noticia/Richa-inaugura-obras-de-mobilidade-em-Palotina> >. Acesso em: 09 de abr de 2024.

REGINATO, Pe. Pedro. **História de Palotina (1954-1979).** Santa Maria – RS: Editora Pallotti, 1979.

SANTOS, Vanildo Cardoso dos. **Em requerimento conjunto vereadores de Palotina pedem agilidade nas obras do contorno viário.** Palotina, 2021. Disponível em: <<https://www.palotina.pr.leg.br/imprensa/noticias/Noticias/33/2020/870>>. Acesso em: 12 de mar de 2024.

SILVA, A. B. **Infraestrutura Viária e Competitividade do Agronegócio Brasileiro.** Revista Brasileira de Logística, v. 10, n. 2, p. 45-60, 2018.

TRANSPODATA, Redação. **O agro turbina a indústria de caminhões.** s.l., 2022. Disponível em: < [O agro turbina a indústria de caminhões - TranspoData](#) >. Acesso em: 08 de abr de 2024.

VIVAOESTE. **População de Palotina clama pelo contorno viário (vídeo).** s.l., 2021. Disponível em: < [População de Palotina clama pelo contorno viário \(vídeo\) - Viva Oeste](#) >. Acesso em: 09 de abr de 2024.