

DESAFIOS DA MOBILIDADE E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO INTERMUNICIPAL: O CASO DAS RODOVIAS BR 277 E BR 376 ENTRE CURITIBA E PONTA GROSSA (PR)

CHALLENGES OF MOBILITY AND PRODUCTION OF INTERMUNICIPAL URBAN SPACE: THE CASE OF HIGHWAYS BR 277 AND BR 376 BETWEEN CURITIBA AND PONTA GROSSA (PR)

DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD Y LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO INTERMUNICIPAL: EL CASO DE LAS AUTOPISTAS BR 277 Y BR 376 ENTRE CURITIBA Y PONTA GROSSA (PR)

Valdinei de Jesus Ferreira da Luz Junior¹
Larissa Warnavin²

Resumo

A mobilidade e a produção do espaço urbano são temas emergentes na conjuntura. O presente estudo discute os desafios da mobilidade e da produção do espaço urbano adjacente às rodovias federais que conectam os municípios de Curitiba à Ponta Grossa (PR). Quanto à metodologia, trata-se de um estudo exploratório, de abordagem qualitativa realizada por meio da revisão bibliográfica com foco em estudos de Villaça (1998-2001), Caccia (2015), Alves Neto e Ferreira (2020) e Silva *et al.* (2021). A pesquisa investigou a influência dessas rodovias na dinâmica intermunicipal entre as cidades envolvidas no recorte espacial; e observou que elementos como indústrias e centros comerciais, de promoção de *localizações* no eixo analisado, viabiliza a consolidação das relações de capital e expansão do espaço urbano. Com isso, concluiu-se a partir deste estudo que as rodovias federais 277 e 376 entre Curitiba e Ponta Grossa possuem papel elementar na integração locorregional e de desenvolvimento socioeconômico, todavia, apresentam desafios de gestão territorial; e de análise do papel do Estado frente às demandas de ordem social, associados à malha viária referida.

Palavras-chave: mobilidade; espaço urbano; intermunicipal.

Abstract

Mobility and urban space production are emerging topics in the current context. This study discusses the challenges of mobility and urban space production adjacent to federal highways connecting the municipalities of Curitiba and Ponta Grossa (PR). In terms of methodology, this is an exploratory study with a qualitative approach conducted through a literature review focusing on studies by Villaça (1998-2001), Caccia (2015), Alves Neto and Ferreira (2020), and Silva *et al.* (2021). The research investigated the influence of these highways on the intermunicipal dynamics between the cities involved in the spatial section and observed that elements such as industries and commercial centers, promoting locations in the analyzed axis, enable the consolidation of capital relations and the expansion of urban space. Thus, this study concluded that federal highways 277 and 376 between Curitiba and Ponta Grossa play a fundamental role in locoregional integration and socioeconomic development, but present challenges in terms of territorial management and analysis of the role of the State in relation to social demands associated with the road network.

Keywords: mobility; urban space; intermunicipal.

¹ Professor Coordenador de Geografia no Departamento de Ensino da rede pública de Campo Largo (PR). Licenciado/Bacharel em Geografia, Licenciado em Pedagogia. Mestrando regular do Programa de Pós-Graduação em Educação: Teoria e Prática de Ensino, da Universidade Federal do Paraná (UFPR), na área de concentração de Educação Geográfica. Aluno especial no Mestrado em Gestão do Território pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). E-mail: valdineijunior18@gmail.com.

² Professora no Centro Universitário Internacional - UNINTER.

Resumen

La movilidad y la producción del espacio urbano son temas emergentes en la coyuntura actual. El presente estudio analiza los retos de la movilidad y la producción del espacio urbano adyacente a las carreteras federales que conectan los municipios de Curitiba y Ponta Grossa (PR). En cuanto a la metodología, se trata de un estudio exploratorio, de enfoque cualitativo, realizado mediante una revisión bibliográfica centrada en los estudios de Villaça (1998-2001), Caccia (2015), Alves Neto y Ferreira (2020) y Silva *et al.* (2021). La investigación analizó la influencia de estas autopistas en la dinámica intermunicipal entre las ciudades involucradas en el recorte espacial y observó que elementos como las industrias y los centros comerciales, que promueven la ubicación en el eje analizado, permiten la consolidación de las relaciones de capital y la expansión del espacio urbano. A partir de este estudio, se concluyó que las autopistas federales 277 y 376 entre Curitiba y Ponta Grossa desempeñan un papel fundamental en la integración locorregional y el desarrollo socioeconómico, pero presentan retos de gestión territorial y de análisis del papel del Estado frente a las demandas de orden social asociadas a la red viaria mencionada.

Palabras clave: movilidad; espacio urbano; intermunicipal.

1 Introdução

O crescimento acelerado e desordenado atrelado à interdependência entre os municípios geram desafios e demandas significativas nas estratégias de planejamento urbano e infraestrutura de mobilidade.

No estado do Paraná, as rodovias federais BR 277 e BR 376 entre Curitiba e Ponta Grossa desempenham papel crucial na circulação de pessoas, no transporte de mercadorias, na oferta de bens e serviços e ainda, na integração entre cidades importantes; no entanto, essas vias apresentam na conjuntura uma série de desafios em termos de capacidade operacional e segurança.

A análise a ser desenvolvida quanto aos impactos na mobilidade e no fluxo de produção do espaço urbano das referidas vias, caracteriza-se com fundamental importância para entender como a infraestrutura viária manifesta-se como elemento motriz de desenvolvimento em âmbitos econômico e social locorregional. Nesse sentido, em um cenário cada vez mais complexo em esfera sociopolítica, as questões adjacentes a urbanização e à mobilidade tornam-se pilares para compreender como as rodovias influenciam desde a circulação, mas na própria produção do espaço geográfico.

Apesar de avanços significativos na pesquisa acadêmica quanto à mobilidade e à produção do espaço, por meio da investigação inicial foi possível identificar a ausência de reflexões quanto ao recorte espacial analisado. Nesse sentido, o presente estudo pretende ser a bússola para preencher essa lacuna acadêmica, buscando responder: de que maneira as rodovias federais impactam os desafios da mobilidade e na dinâmica de produção do espaço urbano intermunicipal entre Curitiba e Ponta Grossa (PR) no contexto atual?

O sistema rodoviário e a mobilidade urbana sempre estiveram atrelados e reverberam intrinsecamente na organização espacial. Para a compreensão dessas relações vamos analisar alguns

marcos históricos que tangem as rodovias BR 277 e BR 376 entre Curitiba e Ponta Grossa (PR), a fim de verificar os contextos de deslocamento intermunicipal entre as cidades envolvidas, avaliar a dinâmica de produção do espaço urbano dos espaços adjacentes às rodovias supracitadas e, por fim, analisar os desafios de mobilidade intermunicipal locorregional.

2 Metodologia

O presente estudo se apresenta de base qualitativa e exploratória, utilizando-se para coleta de dados a pesquisa bibliográfica pautada em produções científicas, que dialoguem com a temática envolvida, disponíveis em bases de dados como o *Google Scholar* e o *SciELO*, repertórios de documentos das Prefeituras envolvidas, para análise de instrumentos como os Planos Diretores e documentos pertinentes às vias junto à concessionária operante.

A pesquisa exploratória, segundo Gil (2002, p. 41) “têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses”.

A principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente. Essa vantagem torna-se particularmente importante quando o problema de pesquisa requer dados muito dispersos pelo espaço (Gil, 2002 p. 45).

No *Google Scholar*, as palavras-chave buscadas foram: “mobilidade intermunicipal” & Curitiba, “BR 277 & urbanização, mobilidade e “BR 376” & urbanização, mobilidade; considerando as publicações em língua portuguesa. Os indicadores para a consulta resultaram em 177 artigos potenciais, sendo eleitos para discussão os textos de Caccia (2015), Alves Neto e Ferreira (2020) e Silva *et al.* (2021), de acordo com a congruidade do objeto de análise e a partir dos pressupostos do materialismo Histórico-Dialético.

As obras selecionadas conforme os objetivos dessa pesquisa foram “Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil” (Villaça; Deák e Schiffer (org.), 1999) e “Espaço intra-urbano no Brasil”, 1ª e 2ª edição (Villaça, 1999-2001).

3 O rodoviarismo no Paraná

Dominado, até então, por um cenário do sistema ferroviário, o rodoviarismo surgiu no Brasil como demanda necessária para integração territorial e com papel crucial para o avanço da industrialização no país ao longo do século XX.

Por rodoviarismo, conceituamos todo o conjunto de ações e objetos direta e indiretamente relacionados aos vários elementos componentes do modal rodoviário (construção e pavimentação de estradas de rodagem, veículo, petróleo, políticas públicas, investimento, base normativa, engenharia, mentalidade, entre outros), cuja compreensão demanda a análise de aspectos conjunturais e estruturais, técnicos e políticos, que tornaram possível a sua emergência, expansão e consolidação no país, com profundos impactos em sua configuração territorial (Grandi; Huertas, 2023, p. 19).

No Paraná, a partir da década de 1960, atrelado à industrialização, repercutiu-se a necessidade de ampliação de sua infraestrutura efetivamente. Dentro desse cenário, o estado passou por um intenso processo de ocupação, especialmente após a década de 1970, com repercussão em grandes transformações sociais e econômicas.

Nos anos 1970, inicia-se um maciço programa de investimentos. Cerca de 45% da renda do Estado foi aplicada em programas de construção de infraestrutura, dos quais aproximadamente três quintos destinaram-se à construção de rodovias. A ampliação do Porto de Paranaguá e a construção e a pavimentação das rodovias BR-277 e BR-376 foram importantes no processo de integração dos paranaenses (Lima; Dias, 2008, p. 19).

4 As rodovias federais BR's 277 e 376³

A BR 277 liga o estado do Paraná de Oeste a Leste, entre Foz do Iguaçu à Paranaguá. Sob o contexto histórico da década de 1920, a proposta de ligar Foz do Iguaçu à Curitiba, capital, foi colocada em prática, todavia, longe da estrutura que hoje se apresenta. Com a gestão federal de Getúlio Vargas, amplificado com a conjuntura nacional de industrialização a partir das décadas de 1930 e 1940, investimentos foram aplicados na rodovia, haja vista sua importância no contexto estadual e federal.

A rodovia foi “vital para o desenvolvimento socioeconômico, político, estratégico e turístico do Paraná e do Brasil” (BR-277..., 2023, *apud* Schuck, 2024, p. 37). Durante a gestão de Juscelino Kubitschek (1956-1961) deu-se prosseguimento com o processo de asfaltamento; logo esse processo perdurou mais de duas décadas, sendo “finalizada” apenas em 1969, durante a ditadura militar.

Já a BR 376, em sua extensão total, liga o município de Garuva (SC) à Dourados (MS), inicialmente foi cogitada no governo Imperial do Brasil, que objetivava uma ligação direta entre o litoral brasileiro e o Mato Grosso, passando pelo território paranaense, mas foi apenas em 1871, em Curitiba (PR), com o início da Estrada Mato Grosso, que se estendia para noroeste da

³ Usualmente o trecho da BR 376 entre Curitiba e Balsa Nova - PR (concessão Lote 1) é chamado de “BR 277 – Sentido Ponta Grossa”, ou “Pista Norte”. Neste trabalho, para fins didáticos de análise e localização, o trecho supracitado será considerado sua extensão a nível nacional, apesar do recorte, portanto, a título de “BR 376” para designar o trecho sentido interior do estado do Paraná.

Estrada da Graciosa sentido Campo Largo, Palmeira e Ponta Grossa (PR) que o projeto começou a se desenvolver.

O espaço urbano, como apontam Alves Neto e Ferreira (2020), é constituído socialmente de acordo com os anseios de consumo de determinada população e região, o que induz, por meio do transporte rodoviário a se locomoverem à alguma centralidade urbana, dentro ou fora de sua municipalidade.

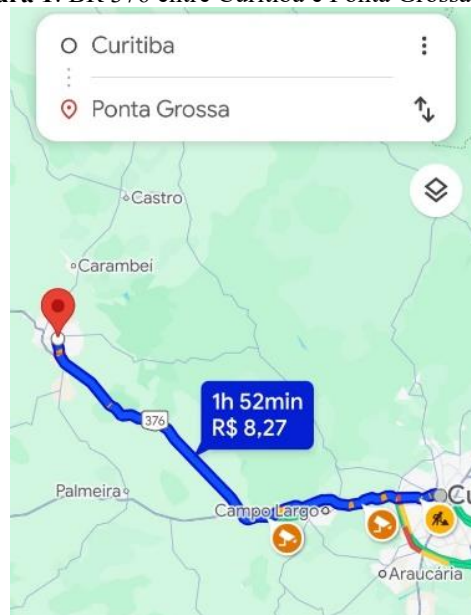
Frente ao exposto, foi em 1944, dois anos antes da criação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), que a obra para a construção da rodovia propriamente iniciou, sendo aberta ao tráfego a partir de 1951. O principal objetivo de construção da via era o escoamento das lavouras de café, visando promover a circulação de produtos e atuar como instrumento de integração econômica, social e política dentro dos estados de Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul.

As rodovias BR's 277 e 376 nos trechos entre Curitiba e Ponta Grossa (PR) são duplicados e foram concedidos a empresas privadas em 1997, logo no início do período de concessões das rodovias brasileiras, pautadas na política neoliberal do governo brasileiro a partir da década de 1990. Até o ano de 2021 as concessões das vias supracitadas foram de responsabilidade do grupo CCR – Rodonorte, fundada e extinta junto à vigência do processo de concessão das vias.

5 Curitiba à Ponta Grossa (PR)

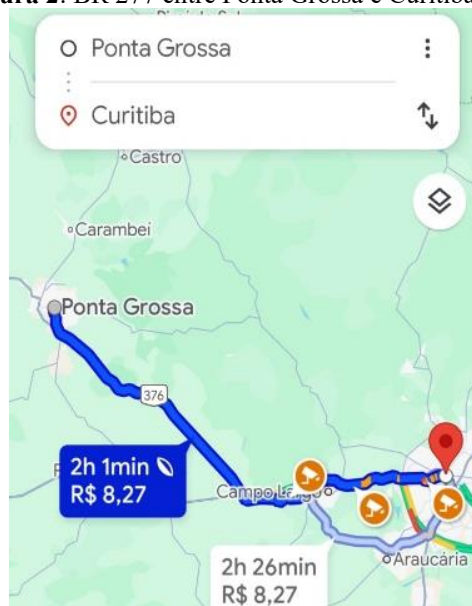
O trecho viário entre Curitiba, capital do estado do Paraná, e Ponta Grossa conta com 114 km aproximadamente, duplicados e asfaltados. O trajeto entre Curitiba e Ponta Grossa conta com dois postos de pedágio, sendo um em São Luiz do Purunã e outro em Palmeira, todavia durante o período de 28 de novembro de 2021 a 22 de março de 2024 o posto de São Luiz esteve desativado. Já o pedágio de Palmeira possuía previsão de retorno de sua atividade em maio de 2025 (Ribeiro, 2024). Atualmente possui gestão do grupo Via Araucária, por meio do programa de concessão realizado pelo governo do estado do Paraná (2023).

Figura 1: BR 376 entre Curitiba e Ponta Grossa (PR)⁴



Fonte: Google Maps – *screenshot* próprio autor⁵

Figura 2: BR 277 entre Ponta Grossa e Curitiba (PR)



Fonte: Google Maps – *screenshot* próprio autor

6 A configuração espacial do lócus de análise

O ir e vir da população ocorre em diferentes fluxos à luz de diferentes fatores como trabalho, estudo, saúde, turismo, dentre outros aspectos, que são a bússola motriz para esses deslocamentos, como aponta Aranha (2005). Campos (2013) aponta que historicamente o transporte se apresenta como um elemento indutor de crescimento de uma região; e na

⁴ Figuras 1 e 2: para fins didáticos, considerou-se a região central para demarcação dos pontos partida/destino.

⁵ Figuras 1 e 2: condições de tempo de percurso e tarifárias simuladas em 23 de janeiro de 2025. Sujeito a alterações por motivos diversos como obras, condições climáticas desfavoráveis ou fluxo intenso.

medida proporcional da expansão, os tipos de concentração reverberam em zonas de comércio, serviços, indústrias e residências, alimentando a necessidade de manutenção do sistema de transporte e, por vezes, criando a necessidade de novos.

É difícil chegar ao conhecimento dos transportes urbanos sem passar antes pelo estudo da estrutura urbana sobre a qual eles vão se desenvolver. O problema dos transportes não é um problema que pode se resolver em si mesmo. Ele atua num determinado cenário, a cidade, então é preciso conhecer a fundo suas características para determinar não somente a demanda por transportes como também os meios mais adequados para satisfazê-la, o que está extremamente relacionado com as peculiaridades da estrutura física da urbe (Calvet, 1970, *apud* Campos, 2013, p. 9).

Portanto, as diferentes escalas de intensidade do uso do espaço geográfico e das centralidades urbanas de cada cidade demonstram, como consequência, “um fluxo material e econômico considerável, influenciando no desenvolvimento social e econômico das cidades de determinada região” (Alves Neto; Ferreira, 2020, p. 3). A produção do espaço urbano ao longo das rodovias federais BR’s 277 e 376 entre Curitiba e Ponta Grossa (PR) reflete nesse sentido as dinâmicas do capital estabelecidas. Essas rodovias apontam como eixo estratégico para a circulação de bens, conectando dois polos econômicos de grande importância, todavia, em seu percurso, de forma empírica, escaneia-se a segregação e hierarquização do território.

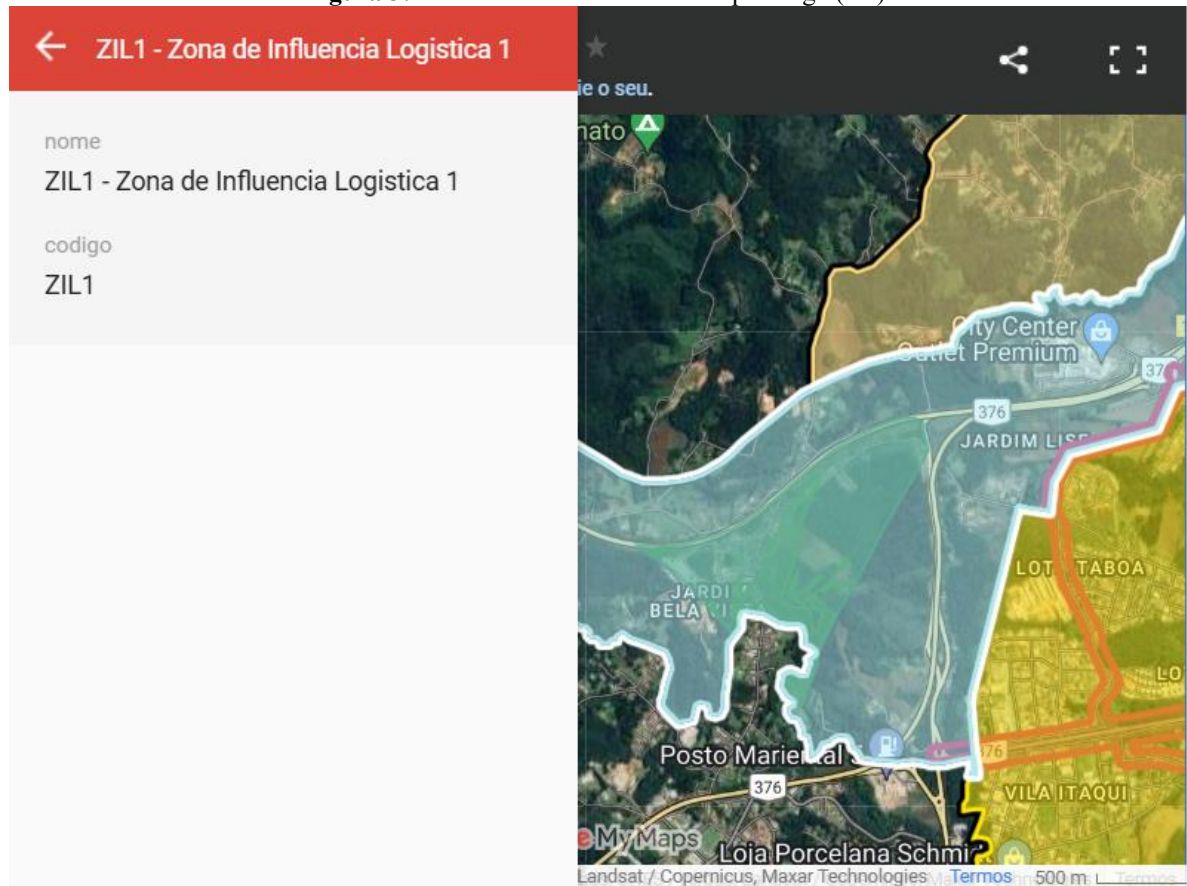
Ao longo do percurso das rodovias federais 277 e 376 entre Curitiba e Ponta Grossa (PR), empiricamente é possível observar polos logísticos em construção e centros industriais; já em outras áreas mais afastadas dos centros urbanos há pontos de moradias irregulares. Salienta-se também o atributo turístico das vias, com empreendimentos de lazer públicos e privados; destaque para o Parque Estadual Vila Velha.

Uma das problemáticas da conjuntura nas vias federais 277 e 376, em especial o trecho congruente ao perímetro urbano entre Curitiba e Campo Largo (PR) trata-se da insuficiência de fluxo do tráfego viário em virtude da alta demanda de veículos nesse trecho, para isso, já está prevista em contrato firmado entre a operadora de concessão das vias e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a implementação da terceira faixa de rolamento nesse trecho, contanto a previsão é para 2030. Algumas demandas de impacto social serão ilustradas, como a presença de moradias irregulares às margens do percurso viário.

A infraestrutura da rodovia 376 viabiliza-se em Campo Largo (PR), município da região metropolitana de Curitiba (PR) como Zona de influência logística.

A Macrozona de Influência Logística corresponde aos terrenos lindeiros às rodovias federais e estaduais que atravessam o Município de Campo Largo, de uso predominantemente industrial, comercial e de serviços de grande porte, que representam conexões estratégicas regionais, nacionais e internacionais (Campo Largo(PR), 2018, p. 27).

Figura 3: Zoneamento do solo em Campo Largo (PR)⁶

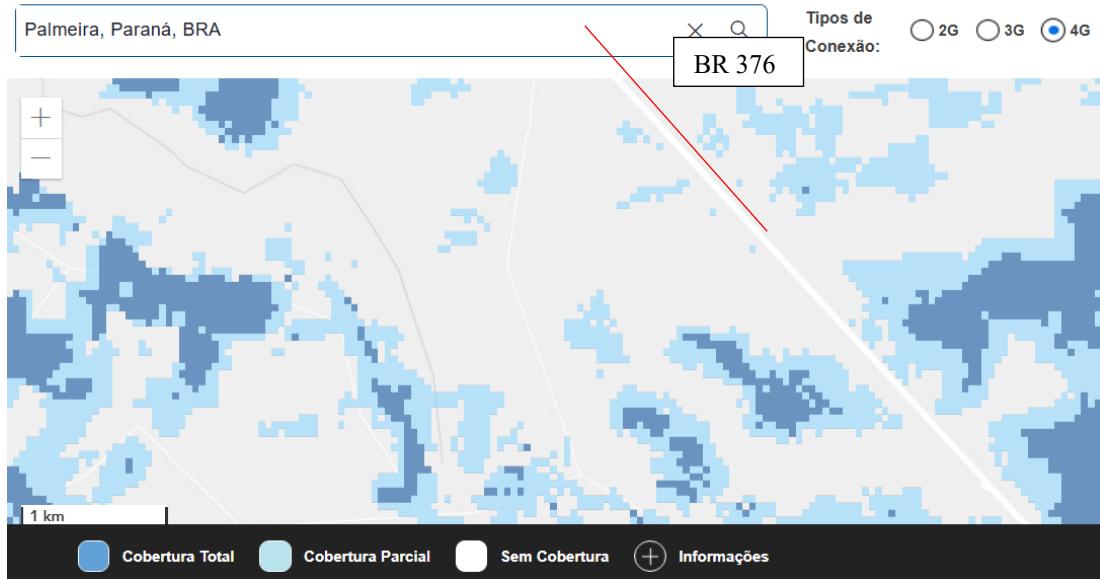


Fonte: Prefeitura Municipal de Campo Largo (PR).

Outro aspecto observado é no tangente à comunicação, enquanto nos trechos urbanos da 376 entre Curitiba, Campo Largo, Balsa Nova e Ponta Grossa (perímetro industrial) há disponibilidade de recursos de voz e internet móvel de alta velocidade, regiões como o interior de Palmeira, por onde segue a rodovia 376, não possuem cobertura.

⁶ Lei Municipal n.º 3509/2022 (Campo Largo/PR)

Figura 4: Cobertura 4G BR 376, km $\approx$ 549 em Palmeira (PR)⁷



Fonte: Tim Brasil®, modificado pelo autor.

O trajeto intermunicipal por meio de transporte público entre Curitiba, Campo Largo, Balsa Nova, Palmeira e Ponta Grossa pelos trechos de vias federais ocorre conforme quadro demonstrativo abaixo:

Quadro 1: demonstrativo de deslocamento através do transporte público

TRAJETO (ida ou volta)	QUANT. DE VIAGENS (dias úteis)	CUSTO ⁸	OPERADORA
Curitiba/Ponta Grossa	14	R\$56,08 – R\$58,81	Princesa dos Campos
Curitiba/Palmeira	3	R\$43,33	J Araujo
Curitiba/Balsa Nova ⁹	-	-	-
Curitiba/Campo Largo	64 (direto) 58 (pontual)	R\$6,50	AMEP - Empresa de Ônibus Campo Largo

Fonte: elaborado próprio autor.

Nesse cenário, é possível observar a mobilidade pendular entre as cidades com uso desse modal, com destaque para Campo Largo, município vizinho à Curitiba, que é o trecho com maior sobrecarga rodoviária do espaço urbano entre Curitiba/Ponta Grossa. A integração entre uso do solo urbano, transporte, mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade são elementos essenciais para melhorar significativamente a qualidade de vida nas cidades. Esses elementos não devem ser tratados de forma isolada, mas sim como partes interligadas de um todo. A

⁷ Acesso em: 27 de janeiro de 2025. Sujeito a alterações.

⁸ Tarifas cotadas em 28 de janeiro de 2025.

⁹ Transporte público municipal entre Curitiba e Balsa Nova apenas com conexão entre Campo Largo, sem linhas diretas por meio de acesso através de rodovias federais.

disposição desses elementos no espaço geográfico influencia diretamente a demanda por transporte, enquanto a infraestrutura de transporte impacta o uso do solo. Da mesma forma, os sistemas de mobilidade moldam o desenvolvimento urbano e os padrões de deslocamento exercem influência sobre a estruturação do espaço urbano (Campos, 2013).

7 Urbanização e malha viária: fundamentos gerais

Flávio Villaça (1929-2021), em sua obra intitulada “Espaço intra-urbano no Brasil” (2001), traz quanto o papel exclusivamente “mediador” do ser humano — classes sociais — no que tange aos complexos efeitos dos transportes e das vias de transporte sobre a configuração urbana.

Ainda dentro desse arcabouço teórico, o autor traz reflexões pertinentes sobre a produção do espaço e seus desdobramentos. Villaça (2001) sugere que o processo de urbanização está intrinsecamente ligado à estruturação do espaço intra-urbano. Nesse cenário de análise, afirma-se que a construção de uma via, como os objetos deste estudo, pode influenciar o arranjo espacial do crescimento urbano em determinada direção, mas enfatiza-se que não é a causa primária desse desenvolvimento. Assim, embora uma via possa direcionar a expansão urbana, ela, por si só, não é responsável pela produção do espaço urbano regional.

Villaça (1998) aponta que os transportes urbanos não são responsáveis pelo crescimento urbano, mas atuam sobre o arranjo territorial atrelado ao crescimento, conforme excerto abaixo:

Por que a urbanização é mais intensa e diferente ao longo de certas vias do que ao longo de outras? É o crescimento da urbanização (demanda por transportes) que faz com que se aperfeiçoem certas vias e sistemas de transportes (oferta), em vez de outros, ou é o aperfeiçoamento do sistema regional de transportes (oferta) que atrai a urbanização (demanda)? Seja qual for a relação entre a oferta e a demanda, cabe ainda perguntar porque o crescimento urbano é mais intenso ao longo de certas vias do que em outras (Villaça, 1998, p. 70).

8 O capital e a produção (valor) do espaço

Villaça (1998) compreende que a ideia de a terra urbana ser um processo intrínseco à natureza e com isso não ser possível controlar sua oferta ou reconhecer seu valor, é um equívoco. O autor estabelece que diferente de outros recursos naturais, como o ar e as águas, a terra em si se estabelece em uma relação diferente, pois onde expõe-se o processo de produção (valor) do espaço é o “começo da mobilização do espaço para permitir sua produção” (Lefebvre, 1974 *apud* Villaça, 1998, p. 71).

A mobilização do espaço para permitir sua produção tem exigências severas. Ela começa - é sabido - pelo solo, que, de início, precisa ser arrancado da propriedade do tipo tradicional, da estabilidade, da transmissão patrimonial- não sem dificuldades e concessões ao proprietário (as rendas fundiárias). A mobilização se estende a seguir ao espaço, subsolo e volumes acima do solo. O espaço inteiro deve receber **valor de troca**. Ora, a troca implica intercambiabilidade. A intercambiabilidade de um bem faz dele uma mercadoria, análoga a uma quantidade de açúcar ou de carvão; ela exige que o bem seja comparável a outros bens e mesmo a todos os bens do mesmo gênero. O “mundo da mercadoria” com seus traços se estende as coisas e bens produzidos no espaço e, de suas circulações e fluxos, ao espaço inteiro que toma assim a realidade autônoma (na aparência) da coisa, do dinheiro (Lefebvre, 1974, p. 388-389 *Apud* Villaça, 1998, p. 71, grifo original).

Estabelecidas as diferenças entre espaço produzido e o solo (terra tradicional) com clara colocação do espaço produzido como mercadoria, Villaça (1998, p. 72) aponta que “o espaço urbano é produzido pelo trabalho social dispendido na produção de algo útil. Logo, esse trabalho produz um valor”. O autor ainda categoriza em dois valores a serem considerados: ao dos produtos em si (infraestrutura) e o valor que advém da aglomeração, dado pela localização dessa infraestrutura.

Como fluxo de manutenção do sistema capitalista, é necessário desde a sua gênese ao resultado do trabalho, a mercadoria, todavia, como aponta Villaça (1998) o capital não consegue reproduzir completamente as aglomerações sociais sem as haver *localizações* previamente. Como recursos estratégicos, cita-se a construção de *shoppings centers*, por exemplo, que continuam dependentes de aglomerações.

Figura 4: City Center Outlet Premium¹⁰



Fonte: ZIGG Comunicação Corporativa via Agência Estadual de Notícias (Paraná, 2022)

O [...] centro de compras está situado estrategicamente na BR-277 sentido interior do Paraná e em pouco tempo deve se tornar referência não só na venda de produtos [...], mas também no entretenimento e lazer. Distante a apenas 25 minutos de Curitiba e Ponta Grossa, importantes cidades no Estado, o Outlet deve beneficiar ainda outras 25 cidades do entorno, além de ser uma opção de parada para os cerca de um milhão

¹⁰ Empreendimento localizado às margens da rodovia federal 376 (BR 277 sentido Ponta Grossa – pista Oeste, no km 129, em Campo Largo (PR).

de viajantes e turistas que circulam mensalmente em média na BR 277 que corta o Paraná de Leste a Oeste (Grupo...¹¹, s.d.).

Nesse sentido, Villaça (1998) aponta que apesar de as localizações não serem em sua integridade intercambiáveis, na prática cotidiana o capital realiza tentativas de produzi-las e torná-las comerciais. (bens e serviços). Por isso, “o sistema de transportes é fundamental para toda a cadeia produtiva do sistema capitalista” (Alves Neto; Ferreira, 2020, p. 10).

o transporte rodoviário demonstra influência significativa no que tange à utilização do espaço e também na sedimentação das centralidades e na forma como as mercadorias e os consumidores se deslocam e distribuem capitais ao longo de um espaço na cadeia produtiva e de consumo. (Neto e Ferreira, 2020, p. 11).

9 Vias e produção do espaço urbano: a dialética

De acordo com Villaça (1998) o primeiro e direto impacto de uma via em determinada região é a *acessibilidade*¹² e, a partir dela, conseqüentemente, sua valorização: “A estrutura social é socialmente produzida e ao mesmo tempo reage sobre o social” (Villaça, 2001, p.12).

Segundo Villaça (1998), a possibilidade de especulação por parte de proprietários de terras faz com que as terras localizadas em espaços rurais apresentem um caráter ambiental urbano prévio a serem diretamente afetados por atividades urbanas; pois os ocupantes buscam mais do que estarem próximos à cidade, mas efetivamente nela, em um processo efetivo de busca pela proximidade ao centro urbano.

Nesse cenário, Villaça (1998) aponta que a mera proximidade geográfica de um espaço rural à cidade não o torna potencialmente urbano, para isso, é necessário a existência — ou construção — da acessibilidade, que se traduz no espaço urbano em sistema de transporte e mobilidade viável a realidade locorregional. Para isso, “a mobilidade diária se deve às diferenças socioeconômicas da sociedade, realizadas por pessoas de classes distintas, sendo que cada localidade possui características que condicionam uma seletividade para tais deslocamentos” (Silva *et al.*, 2021, p. 5).

Quanto ao fenômeno especificamente nas rodovias, Villaça (1998) aborda que em qualquer ponto ao longo da rodovia pode-se concretizar o potencial de acessibilidade ao centro urbano e exemplifica como por meio de um simples ponto de parada de transporte coletivo interurbano, no qual a partir desse realizam-se conexões com outros transportes. No caso do

¹¹ ABRASCE: Associação Brasileira de Shopping Centers.

¹² O conceito *acessibilidade* é discutido por Villaça (1998) com rigor por meio da *teoria valor-trabalho* (Marx, 1867). Segundo ela, há um aumento — criação — de valor pelo trabalho que socialmente é necessário. Nesse sentido, o acesso (mobilidade) é difundido por meio de construções de vias e seus respectivos pontos (localizações) com valor agregado ante a terra por si só.

automóvel privado, a presença da rodovia pública é o motriz de acesso e estímulo às localizações, logo, impactando na dinâmica de transporte e desenvolvimento urbano. Analisa-se, ainda, a metamorfose das vias em relação ao papel social em seus respectivos tempos históricos:

À medida que a cidade cresce, ela se apropria e absorve os trechos urbanos das vias regionais como nos casos das rodovias antigas-que, com o tempo, se transformaram em vias urbanas. É a mudança de função da via (que passa a ter tráfego intra-urbano), e não sua localização (dentro ou fora da cidade), que transforma uma via regional em urbana (Villaça, 1998, p. 82).

Nesse contexto, considera-se os resultados de estudos empíricos sobre a dialética entre transporte e o espaço urbano, a valer-se de duas variáveis (Lautso *et al.* 2004, *apud* Campos, 2013): os impactos do uso do solo sobre o transporte e os impactos do transporte sobre o uso do solo. Quanto ao impacto sobre o transporte:

A densidade residencial tem se mostrado um fator inversamente correlacionado com o comprimento das viagens. A centralização de empregos implica maiores viagens enquanto o comprimento das viagens é menor em áreas que apresentam uma razão balanceada entre residências e empregos. [...] A visão teórica de que a distância das residências aos centros de trabalho é um fator determinante do comprimento médio das viagens foi confirmada empiricamente. Nenhum dos estudos identificou um impacto significativo de algum fator sobre a frequência de viagens. A densidade de residentes e de emprego, tanto quanto uma maior aglomeração e um rápido acesso às paradas e estações de transporte público mostraram-se positivamente correlacionadas com demanda por transporte público (Lautso *et al.* 2004, *apud* Campos, 2013, p. 10).

Já a respeito dos impactos sobre o uso do solo:

A acessibilidade dada pelo transporte é considerada como uma variável importante para diferentes tipos de uso do solo, pois é um fator essencial para localização de lojas de varejo, escritórios e residências. Locais com alta acessibilidade tendem a ter um desenvolvimento mais rápido que outras áreas. O valor da acessibilidade para as indústrias varia consideravelmente, dependendo, principalmente, do tipo de mercadoria produzida. De uma forma geral, melhoramentos na acessibilidade provocam uma organização mais dispersa do uso do solo. Assim, as decisões tomadas em relação aos transportes influenciam o uso do solo diretamente, com novas construções, e indiretamente, com aumento da acessibilidade (Lautso *et al.* 2004, *apud* Campos, 2013, p. 10-11).

10 Mobilidade urbana intermunicipal

Mobilizado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelecida em 2012, a temática mobilidade urbana é recente no Brasil.

muitas vezes a mobilidade urbana é abordada de forma fragmentada e, em geral, por meio de estudos de casos¹³. As análises acabam se restringindo às relações

¹³ Miralles (2009) e Kaufmann (2008).

e/ou interações socioespaciais dos movimentos de mercadorias, da distribuição desigual de pessoas e informações nos territórios, explicadas por teorias dos lugares centrais, hierarquias urbanas, logísticas, redes de infraestruturas. Apesar dessa recente mudança de paradigma, pouco se debate em termos teóricos e conceituais, em especial no Brasil. O fato de o tema não ter sido suficientemente trabalhado faz com que alguns conceitos, como deslocamento, tráfego, trânsito, transporte, mobilidade, acessibilidade, sejam tratados por definições simplificadas, ora como sinônimos, ora como complementares, gerando certas confusões e ambiguidades conceituais e metodológicas (Caccia, 2015, p. 14).

As escalas de análise desde então se modificaram ao longo do tempo à medida que os componentes que a compõem no espaço se resignificaram. Dessa maneira, a mobilidade, pelas políticas de transporte e pelas modificações atreladas condicionam de maneira materializada a apropriação e transformação do espaço (Caccia, 2015).

Usualmente o assunto é tratado pelo campo dos transportes por meio de uma abordagem quantitativa – de oferta e demanda, logística, origem e destino, infraestrutura – em geral associada a estudos de tráfego e fluxos. Recentemente, o que era considerado objeto apenas do planejamento de transportes (deslocamentos no espaço), passa a incorporar um conjunto de novos conceitos, entre eles o de mobilidade e acessibilidade urbana. A mobilidade passa a ser encarada como um fenômeno multifacetado e transversal, associada a aspectos de uso do solo, meio ambiente, saúde, desigualdades sociais e territoriais, onde o transporte seria apenas um de seus elementos (Caccia, 2015, p. 13).

A mobilidade se apresenta da maneira intrínseca a questões de consumos. Em outras palavras, Alves Neto e Ferreira (2020, p. 7) discorrem:

podemos dizer que a mobilidade é fator de grande influência de consumo nas centralidades regionais em determinadas regiões, podendo ser as centralidades estabelecidas na própria cidade em que o cidadão mantém domicílio, bem como em centros comerciais dispostos em outras cidades [...]. Essa mobilidade intermunicipal revelada pela busca de aquisição de produtos e serviços em outras localidades [...] merece destaque, tendo em vista que influencia diretamente o deslocamento humano.

Outro aspecto que evidencia a mobilidade de consumo para Alves Neto e Ferreira (2020) é o fato de que algumas regiões, como cidades menores, não são estruturalmente moldadas à parcela de moradores dessas localidades, devido às variáveis de contexto social/econômica. Isso ocorre porque, muitas vezes, sua cidade não atende às suas expectativas de consumo, especialmente pela limitada variedade de opções comerciais e de serviços disponíveis. Nesse cenário, além da necessidade básica por bens e serviços, impulsionada pelo aumento, ainda que temporariamente, do poder aquisitivo e pelas intensas campanhas publicitárias dos grandes centros, essas pessoas tendem a se deslocar, mesmo que por curtos períodos, para cidades maiores em busca desses bens e serviços que não se encontram em sua local de origem.

O campo do transporte tem se restringido a uma discussão técnica, fundamentalmente econômica ou do ponto de vista urbanístico, de infraestrutura. A mobilidade, por sua vez, passa a considerar os elementos que influenciam os deslocamentos cotidianos das pessoas, como a classe social, a renda, o gênero, a idade, as condições físicas, os desejos e necessidades de cada indivíduo (Caccia, 2015, p. 13).

11 Considerações finais

As rodovias federais que conectam Curitiba e Ponta Grossa (PR) desempenham um papel estratégico na dinâmica de produção do espaço urbano intermunicipal e de mobilidade. Utilizadas como instrumentos de expansão urbana, essas vias impactam significativamente o espaço urbano locorregional das cidades adjacentes, promovendo a ocupação de áreas periféricas, instalação de indústrias e empreendimentos comerciais, que reforçam a integração econômica entre as cidades e próprio desenvolvimento local.

Nesse âmbito, na instauração de um processo de conurbação entre as cidades, salienta-se a necessidade de um planejamento territorial que contemple um crescimento sustentável, com alternativas eficientes de transporte. Portanto, enfatiza-se o papel de políticas públicas de gestão urbana que articule elementos estratégicos do território, de maneira a garantir uma infraestrutura rodoviária de mobilidade sustentável e inclusiva.

Referências

Grupo Tacla inaugura neste fim de ano o City Center Outlet Premium. 2022. **ABRASCE**, s.d. Disponível em: <https://abrasce.com.br/espaco-do-associado/inauguracoes/grupo-tacla-inaugura-neste-fim-de-ano-o-city-center-outlet-premium/>. Acesso em: 27 jan. 2025.

ARANHA, V. Mobilidade pendular na metrópole Paulista. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 96-109, 2005. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-88392005000400006>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/9VhhZsBffDzSsw7HwmfTqrP/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 05 jan. 2025.

CACCIA, L. S. **Mobilidade urbana**: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras. 2015. 184 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/133191/000984211.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 23 jan. 2025.

CAMPO LARGO. **Lei n.º 3000, de 19 de dezembro de 2018**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Campo Largo e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/campo-largo/lei-ordinaria/2018/300/3000/lei-ordinaria-n-3000-2018-dispoe-sobre-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-integrado-do-municipio-de-campo-largo-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 27 jan. 2025.

CAMPOS, V. B. G. Planejamento de transportes: conceitos e modelos. Rio de Janeiro: Interciência, 2013.

GIL, A. C. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GRANDI, G.; HUERTAS, D. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v. 184, n. 491, p. 17-54, 2023. Disponível em: <https://rihgb.emnuvens.com.br/revista/article/view/4>. Acesso em: 06 jan. 2025.

LIMA, F. R. F.; DIAS, A. C. A infraestrutura rodoviária no Paraná e o tráfego nas rodovias pedagiadas: 2000-2006. **Revista Geografar**, [S. l.], v. 3, n. 1, 2008. DOI: 10.5380/geografar.v3i1.12908. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/geografar/article/view/12908>. Acesso em: 5 fev. 2026.

ALVES NETO, F. A.; FERREIRA, W. R. As relações de (Inter) dependência, fluxos e deslocamentos entre cidades para acesso a bens e serviços. **Brazilian Journal of Development**, [S. l.], v. 6, n. 10, p. 78491-78503, 2020. DOI: 10.34117/bjdv6n10-326. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/18280>. Acesso em: 5 fev. 2026.

BR-277: você conhece a história da rodovia? **Redação 100fronteiras**, 4 de novembro de 2023. Disponível em: <https://100fronteiras.com/historia-de-foz/noticia/br-277-voce-conhece-a-historia-da-rodovia/>. Acesso em: 23 jan. 2025.

RIBEIRO, G. Quanto vai custar o pedágio na nova concessão da Rodovia do Café. **Gazeta do Povo**, 13 de dezembro de 2024, às 10:41. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/parana/preco-pedagio-lote-3-concessao-rodovia-do-cafe/>. Acesso em: 27 jan. 2025.

SCHUCK, G. **A construção da Usina de Itaipu e suas implicações no processo de urbanização em Foz do Iguaçu**: o caso da Vila C. 2024. 52 f. TCC (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2024. Disponível em: <https://dspace.unila.edu.br/server/api/core/bitstreams/468be662-3909-41d5-82be-28d3ef7affe7/content>. Acesso em: 23 jan. 2025.

SILVA, J. G.; QUEIROZ, S. N.; SIDRIM, R. M. S. Mobilidade pendular na região metropolitana do cariri. **Economia & Região**, [S. l.], v. 9, n. 2, p. 211–231, 2021. DOI: 10.5433/2317-627X.2021v9n2p211. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/ecoreg/article/view/40051>. Acesso em: 5 fev. 2026.

TIM BRASIL. Mapa de cobertura. Disponível em: <https://www.tim.com.br/para-voce/cobertura-e-roaming/mapa-de-cobertura>. Acesso em: 27 jan. 2025.

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp/Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169-243.

Data de submissão: 16/10/2025

Data de aceite: 19/11/2025