



# UNRISD

United Nations Research Institute for Social Development

## **The Spatial Face of Inequality**

*Mobility and the Impact of Neoliberal Policies on  
Transportation Infrastructure in Paraná, Brazil*

*Gustavo Glodes Blum  
Centro Universitário Curitiba  
Brazil*

Draft paper prepared for the UNRISD Conference

**Overcoming Inequalities in a Fractured World:  
Between Elite Power and Social Mobilization**

8–9 November 2018, Geneva, Switzerland

The United Nations Research Institute for Social Development (UNRISD) is an autonomous research institute within the UN system that undertakes multidisciplinary research and policy analysis on the social dimensions of contemporary development issues. Through our work we aim to ensure that social equity, inclusion and justice are central to development thinking, policy and practice.

UNRISD ▪ Palais des Nations ▪ 1211 Geneva 10 ▪ Switzerland  
info@unrisd.org ▪ www.unrisd.org

Copyright © United Nations Research Institute for Social Development

This is not a formal UNRISD publication. The responsibility for opinions expressed in signed studies rests solely with their author(s), and availability on the UNRISD website (www.unrisd.org) does not constitute an endorsement by UNRISD of the opinions expressed in them. No publication or distribution of these papers is permitted without the prior authorization of the author(s), except for personal use.

## Abstract

To face the challenges of the contemporary world, one must understand inequality as a multifaceted issue. Policy makers, academics and International Organizations have brought forward the issue over the last decades. I argue that the debate on inequality must expand beyond its perspective on income and opportunities and include the role of mobility. For such, I present the case of the state of Paraná, in the southern part of Brazil, and its Logistical Network Infrastructure Management. As a part of the *Anel da Integração* ('Integration Ring') Project, the state administration conceded the management of the state's main highways to the private sector in the late 1990s. From that moment on, this project created a structural difference between elites, who can pay for the expensive toll fees, and regular people, who, while depending on the mobility that those roads bring to them, cannot afford the fees.

## Keywords

Space; Inequality; Mobility; Paraná; Anel da Integração Project; Neoliberalism

## Resumo

Para encarar os desafios do mundo atual, é fundamental compreender a desigualdade enquanto um assunto multifacetado. Tomadores de decisão, acadêmicos e Organizações Internacionais trouxeram o tema para o debate durante as últimas décadas. Aponto, neste trabalho, que o debate sobre a desigualdade deve expandir sua perspectiva de renda e oportunidades, para incluir o papel da mobilidade. Para tal, apresento o caso do Estado do Paraná, na região sul do Brasil, e sua forma de administração da rede logística regional. Enquanto parte do Projeto *Anel da Integração* ('Ring of Integration'), o governo estadual concedeu a administração das principais rodovias do Estado para o setor privado na segunda metade da década de 1990. A partir deste momento, este projeto criou uma diferença estrutural entre as elites, que podem pagar as caríssimas taxas de pedágio, e as pessoas comuns, que embora dependam em sua mobilidade inter-regional destas rodovias, sofrem com o alto custo de pagamento daquelas taxas.

## Palavras-chave

Espaço; Desigualdade; Mobilidade; Paraná; Projeto Anel da Integração; Neoliberalismo.

## Bio

Gustavo Glodes Blum is Assistant Professor of the International Relations Department of Centro Universitário Curitiba (UNICURITIBA) in Curitiba, Paraná, Brazil. He holds a MA in Political Geography and a BA in International Relations, and is interested in the debate on power, space, control, and mobility.

## Introdução

As iniciativas de inserção da lógica neoliberal no Paraná, de certa forma, acompanharam o movimento de privatizações de reestruturação da escala nacional que ocorria no Brasil durante a década de 1990. Por um lado, o modal de transporte hidroviário estava reduzido, nessa época, a uma situação que permanece até hoje: a existência de algumas balsas em grandes rios da região, sendo pouco representativo para o grosso da circulação da riqueza, que se dava através do modal rodoviário. Por outro lado, algumas das responsabilidades sobre o transporte no estado foram gradualmente transmitidas a partir do Governo Federal. As ferrovias seriam privatizadas diretamente pelo Governo Federal, enquanto as rodovias passariam a ser responsabilidade do Governo Estadual, que posteriormente daria prosseguimento à sua concessão.

## Os programas nacionais de desestatização e a concessão das ferrovias

As iniciativas de privatização, no Brasil, datam do período de redemocratização do país, já no início da década de 1990. Eleito presidente, Fernando Collor de Mello estabelecerá o Programa Nacional de Desestatização, estabelecido pela Lei nº 8.031 de 12 de Abril de 1990. O objetivo desta lei, segundo seu artigo 1º, inciso I, era “reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público” (*sic*; Brasil 1990). Incluídas nestas denominadas “atividades indevidamente exploradas pelo setor público”, encontrava-se a gestão e operação da malha ferroviária brasileira, executada, até então, pela Rede Ferroviária Federal S/A – a RFFSA. Sendo uma empresa pública, ainda que com gestão autônoma, a RFFSA foi incluída entre as empresas públicas elegíveis para o processo de privatização, já que poderiam, segundo o artigo 2º da lei, “ser privatizadas, no termo desta lei, as empresas: I – controladas, direta ou indiretamente, pela União e instituídas por lei ou ato do Poder Executivo”, e “II – criadas pelo setor privado e que, por qualquer motivo, passaram ao controle, direto e indireto, da União”. Ainda que não tenha sido possível, nessa época, realizar e colocar em prática o processo de privatização das empresas estatais brasileiras: começaria, aí, ao processo de privatização da circulação da produção no Brasil, em geral, e no Paraná, em específico.

Devido aos diversos movimentos econômicos e políticos que restringiram a ação do Governo Federal na primeira metade da década de 1990 – entre elas, a hiperinflação e o a renúncia em razão da ameaça de impeachment político de Collor, em 1992 – o programa de desestatização perdeu força, e foi retomado apenas em 1995, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. Já no mês de fevereiro deste ano, é promulgada a Lei nº 8.987 (Brasil 1995), que seria o marco regulatório básico para o desenvolvimento das denominadas “concessões” do poder público à iniciativa privada. Estabelecida pelo Governo Federal, a “Lei das Concessões” estabelecia um marco legal para que os níveis governamentais – Governo Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios – pudessem estabelecer programas de privatização e concessão, visando a atividade privada para atendimento de demandas públicas. Ao mesmo tempo, esta lei estabelece três modos através dos quais o poder público poderia concessionar suas atividades à iniciativa privada.

Primeiramente, a determinação do poder concedente representa, através do atrelamento das responsabilidades legais, o ente governamental que não apenas será responsável pela execução do processo de concessão, mas também aquele que exercerá a capacidade fiscalizatória por sobre as atividades das concessionárias e permissionárias. Conforme afirma o artigo 3º da Lei de Concessões, “[a]s concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários” (Brasil 1995). Desta forma, estabelece-se uma maneira de circunscrever as responsabilidades do poder público diante da concessão: não apenas prover a base para o processo de concessão, mas também fiscalizar e fazer cumprir as atividades do concessionário. A definição daquele que é o ente responsável por estas atividades, será muito representativa para compreender a governamentalidade da

circulação no Paraná, como se verá a seguir. A própria Lei de Concessões estabelece uma série de encargos que deverão ser de responsabilidade do poder concedente, assim como para a empresa concessionária ou permissionária, em seus capítulos VII e VIII.

Em segundo lugar, a definição da “figura oficial” de ação do concessionário será muito representativa, pois estabelece algumas responsabilidades prévias deste com relação à sua atividade ou à execução da sua concessão. Ao se definir um processo de concessão de serviço público com ou sem a execução de obra pública precedente, cria-se a necessidade de determinar elementos a serem cumpridos por parte do concessionário. No caso da infraestrutura logística, este elemento jurídico é muito importante, uma vez que definirá, em discussões posteriores, se o concessionário deverá, ou não, realizar melhorias no sistema logístico do qual detém a responsabilidade pela manutenção ou execução.

Estes dois elementos serão muito representativos no caso da política relacionada aos sistemas logísticos no Paraná. Se enquanto o sistema hidroviário, como afirmado acima, permaneceu pouco representativo na lógica da rede logística no Estado, a permissão de concessão estabelecida pela Lei nº 8.987 estabelecerá uma divisão que será fundamental para compreender a atual situação da circulação da riqueza no Paraná: uma divisão em duas escalas diferentes dos processos de determinação do controle e das atividades das redes logísticas restantes, ou seja, do modal rodoviário e do modal ferroviário. Enquanto o modal ferroviário será concessionado, devido à sua estrutura técnica e forma de consolidação no território brasileiro, através do Governo Federal, as rodovias serão repassadas aos Governos Estaduais, sendo que estes procederão com os processos de concessão.

O funcionamento da rede ferroviária no Brasil tem um funcionamento sistêmico mais amplo do que aquele que normalmente pauta a rede rodoviária do país. Durante o processo de licitação, foi esse caráter sistêmico que se tornou evidente durante o processo, tendo em vista a forma como o sistema ferroviário foi privatizado no país.

É possível perceber a característica sistêmica das ferrovias que se encontram no Paraná, e a maneira como se interconectam com o grosso do sistema ferroviário nacional, que tem uma capilaridade muito maior nas regiões Sul e Sudeste, evocando os estudos de Milton Santos (2011) apresentados no capítulo anterior. E, inserida dentro desta lógica sistêmica, tendo sido concedida à exploração por parte da América Latina Logística (ALL) no ano de 1996, a circulação da riqueza dentro do Paraná que se dá através do modal ferroviário estará inserido nessa lógica mais ampla e melhor desenvolvida, gerando questões que serão de extrema importância para o governo do Estado, tais como a exportação de produção paranaense por portos de outras regiões, tais como Santos, em São Paulo, e Itajaí e São Francisco do Sul, em Santa Catarina (ANTT 2015).

Torna-se visível, desta maneira, a forma sistêmica a partir da qual será regida a circulação da riqueza através das ferrovias no Paraná. As atividades de gestão da rede ferroviária por parte da ALL, que se iniciaram no ano de 1997, foram concedidas com um prazo total de 25 anos, ou seja, devem se estender até o ano de 2022. Portanto, até essa data, pelo menos, a circulação logística por via férrea no Paraná fica submetida ao controle e às atividades desenvolvidas pela gestão da empresa, tendo em vista que mesmo a ferrovia que se encontra, ainda, em controle do Estado do Paraná, a FERROESTE (ramal em cinza na imagem acima, que vai de Guarapuava a Cascavel), e que se destina, sobretudo, à exportação da produção agrícola do Estado, está sob comando último da ALL, tendo em vista que depende das conexões desta rede para dar vazão à produção que por si é conduzida.

Da mesma forma, certa proximidade da rede ferroviária da Malha Sul com as principais vias de acesso rodoviário no Paraná reduz a relevância da ferrovia para transportes diversos, a principal ligação entre a capital do Paraná, Curitiba, e o Norte do Estado. Na imagem, é visível a diferença de apoio técnico ao desenvolvimento da circulação entre a rodovia e a ferrovia, e a situação em que esta se encontra.

Ao mesmo tempo, essa rede de infraestrutura logística acaba se destinando, de maneira mais representativa, ao transporte de carga agrícola, tendo em vista o seu manejo. De acordo com a própria América Latina Logística (ALL/RI 2014), os principais produtos transportados pela empresa inserem-se na categoria de *commodities*, ou seja, produtos agrícolas ou de manufatura simples que se destinam à exportação em grande quantidade e têm seu valor agregado de acordo com as variações dos preços no mercado internacional.

De acordo com a ALL, o transporte realizado pela empresa se caracteriza por estar composto de dois grandes grupos: *commodities* agrícolas, compostos sobretudo por “soja, farelo de soja, milho, açúcar (...) trigo (...) e fertilizantes”, em movimentos de exportação e importação; e os chamados “produtos industriais”, ou seja, relacionados às indústrias de “siderurgia e mineração, madeira, papel e celulose, alimentos, containers, (...) combustível, óleo vegetal [e] construção civil” (ALL 2014:5-12). O transporte de passageiros realiza-se tão somente no trecho entre Curitiba e Paranaguá, e estabelecido, ainda, como “trem de turismo”, e não como linha regular de transporte.

Estabelece-se, assim, um primeiro nível escalar de governo da circulação da riqueza no Estado: o modal ferroviário, que passa a ser administrado e executado por uma empresa privada, responsável tanto pelas atividades de circulação como pela gestão dessa circulação. Mesmo assim, o funcionamento dessa rede logística se destina, sobretudo, a atividades primárias, tais como demonstrado no gráfico abaixo, tendo como base a análise realizada pela ANTT sobre o ano de 2013 das atividades gerais da ALL.

Demonstra-se, desta maneira, que no modal ferroviário existe uma tendência elevada de se acompanhar o mercado externo a partir da produção agrícola. Essa, ainda que não represente a maior quantidade de valor produzido no Estado, segundo o IPARDES (2014), é a responsável pelo maior volume de produção no Paraná. Porém, ela tem, também, no modal rodoviário, uma das suas principais formas de escoamento. E, para que se possa analisar o modal rodoviário, se faz necessário entender, também, a forma como o processo de concessão destas rodovias acabou ocorrendo no Paraná, e a forma como se dá atualmente o governo da circulação no Estado e a maneira como se pode analisá-la.

## O Anel de Integração: privatização da gestão das rodovias em meio à Guerra das Regiões

Segundo Ederson Lima (2006), o neoliberalismo, no Paraná, advém de uma série de elementos que irão se conjugar dentro do Estado para a implantação e, de certa maneira, a propagação desta ideologia no Estado. Apoiando-se numa aliança já estabelecida previamente entre o Governo do Estado e o empresariado, e focando, sobretudo, no desenvolvimento de uma base para o Estado que permitisse a instalação de grandes indústrias, o apoio de uma classe local da burguesia industrial e comercial se consolidará, no Paraná, a partir do ano de 1994. Uma modernização do Paraná ocorrida no final dos anos 1970, com a consolidação da implantação da Cidade Industrial de Curitiba, para o autor, será representativo deste apoio; apoio esse que se verá abalado após os efeitos da lógica liberalizante do governo de Jaime Lerner.

Segundo Michel Foucault (2008), a base teórica para o pensamento liberalizante é aquela de que o Estado deveria diminuir ao máximo a sua participação não de forma generalizada, mas sim no tocante ao processo produtivo de um determinado país ou uma determinada região. Segundo o autor, os teóricos da linha liberal de pensamento econômico desenvolvem a ideia de que a gestão estatal ou a governança territorial devem ser repensadas no tocante ao processo produtivo: uma vez que o Estado não deve intervir na lógica do funcionamento próprio da economia (Foucault 2008).

O que ocorre, segundo esta forma de pensamento que será implantada no Brasil e no Paraná na segunda metade da década de 1990, é que as aplicações de intervenções estatais diversas têm de

se dar não mais sobre a ação das empresas, mas sim sobre a sociedade. Segundo Foucault, “[n]o fundo, ele tem de intervir nessa sociedade para que os mecanismos concorrenciais (...) possam ter o papel de regulador” (p. 199). Ora, essa forma de se analisar a aplicação das ações governamentais é completamente diferente daquela que se previa anteriormente no Brasil e especificamente no Paraná, uma vez que há uma mudança brusca: de responsável por executar as obras de infraestrutura básica para circulação no Estado para responsável por prover ao mercado um bom funcionamento, o quê são duas coisas qualitativamente muito diferentes. Em sua Mensagem de Governo de 1995, Jaime Lerner afirmou à Assembleia Legislativa do Paraná a respeito das estratégias que adotaria com relação não apenas ao sistema rodoviário e ferroviário do estado, mas também com relação ao seu planejamento de governo como um todo, o denominado “Anel de Integração”.

Percebe-se claramente uma das principais propostas do governo Lerner para esta realidade da rede logística no Estado: ela estaria pautada na lógica do trabalho e do crescimento econômico que, ao definir “uma matriz básica de vida e trabalho no Estado”, busca criar uma disciplina da circulação no território. Mesmo assim, a busca não é a intervenção nos sistemas produtivos, ou necessariamente num apoio à atividade das empresas em seu processo produtivo de forma direta.

O que se propõe é uma ação na infraestrutura, na forma de se estabelecer a conexão entre os diversos pontos que conectam a rede. Ou seja, uma intervenção na forma de desenvolvimento econômico não através de um incentivo à produção, mas focando numa ação que visa uma nova proposta: uma nova arquitetura do espaço e um novo ambiente institucional para o Estado. Esta perspectiva de ação tem origem na noção de competitividade, ou seja, a ideia de que o balizador da sociedade não deva ser mais alguma estrutura baseada na troca econômica ou no processo produtivo, mas sim nas áreas que sustentam a produção. Nas palavras de Foucault,

A sociedade regulada com base no mercado (...) é uma sociedade na qual o que deve constituir o princípio regulador não é tanto a troca das mercadorias quanto os mecanismos da concorrência. São esses mecanismos que devem ter o máximo de superfície e de espessura possível, que também devem ocupar o maior volume possível na sociedade. Vale dizer que o que se procura obter não é uma sociedade submetida ao efeito-mercadoria, é uma sociedade submetida à dinâmica concorrencial. Não uma sociedade de supermercado – uma sociedade empresarial. (Foucault 2008:201)

Neste momento, o que se visa para o Estado é estabelecer da maneira mais apropriada esta mudança – não mais a sociedade que, de certa forma, se estabeleceu ao longo da história do Paraná, de uma sociedade dependente na sua produção básica – as produções econômicas que deram origem à historiografia baseada nos “ciclos econômicos” relacionados a estes produtos. A partir da sua industrialização na década de 1970, com a instalação da Cidade Industrial de Curitiba, o que se busca é inserir, dentro do estado como um todo, na década de 1990, esse funcionamento enquanto empresa, com foco na competitividade. O governo estadual se insere, assim, na busca por uma aproximação com o mercado globalizado, com os mecanismos de produção, e o estabelecimento de uma *guerra das regiões*, ou *guerra dos lugares*, como definido por Milton Santos. Ao se desterritorializar, as diversas empresas buscam auferir maiores lucros, tendo em vista os investimentos realizados.

O Anel de Integração se mostra, dessa maneira, como uma das maneiras de desenvolvimento dessa inclusão lógica no espaço. Através dos mecanismos de controle do espaço e da realocação das redes no papel central da disciplina do território, o Governo estadual propõe uma realidade na qual o Paraná, como um todo, funcionaria enquanto uma empresa – uma realidade que, como abordado no capítulo anterior, estava presente também em uma tradição governamental no Paraná que advém da ascensão ao poder institucional dos grupos econômicos da madeira na metade do século XX. E, tendo em vista aquilo que chamou de “dificuldades orçamentárias e práticas de gestão governamental”, o governo de Jaime Lerner irá propor que

esse próprio funcionamento e a disciplina da circulação no espaço se dê não a partir da ação do Estado, mas sim com uma cessão dessa capacidade ao setor privado, que seria o único capaz em investir na rede de infraestrutura do Estado.

Uma vez que a rede de infraestrutura logística do Estado não se encontra em condições perfeitas segundo o próprio governo estadual, os custos para a sociedade como um todo se apresentam como um profundo problema para seu funcionamento. Portanto, neste trecho emerge a lógica do funcionamento da sociedade-empresa, já que uma falta de produtividade das rodovias no estado pode atingir diretamente a sociedade como um todo. A partir deste momento, todos se tornam, por serem atingidos por esta realidade, corresponsáveis na busca de uma solução. Como afirma a mesma mensagem de governo, é a necessidade de intervenções nessa lógica que força a cessão da responsabilidade sobre as principais vias rodoviárias no Estado para a iniciativa privada.

Ora, se, como apresentado acima, a utilização média da rede de infraestrutura logística no estado se apresenta como um custo geral para a sociedade como um todo, então a questão do transporte, a circulação das riquezas passa a fazer parte não mais das responsabilidades do Estado, mas sim do processo produtivo das empresas. Ou seja, os custos do transporte passam a ser observados, pelo Governo do Estado, como um *custo de transação*, um custo que se insere dentro do processo produtivo e, portanto, algo de que a responsabilidade não deve recair no poder público, mas, sim, nas regras do mercado e, portanto, nas mãos da iniciativa privada.

A partir daí, surgem dois elementos fundamentais para a execução deste projeto: primeiro, os entes privados que se responsabilizariam e seriam capazes de articular o processo de concessão dessas rodovias; em segundo, a busca por empresas internacionais que, ao se instalar no Estado, seriam a pedra de toque, seriam o sinalizador positivo dessa ação do poder público – independentemente da sua forma de instalação. O primeiro elemento se daria através do Programa de Concessões instalado pelo governo estadual, enquanto o segundo se daria através do que foi conhecido como “Guerra Fiscal”, afiliada ao processo de *guerra dos lugares* descrito por Milton Santos.

Segundo Rejane Karam e Walter Shima, o programa teve início no ano de 1996, durante o qual 15 consórcios foram “pré-qualificados para apresentar proposta técnica e comercial dos lotes do Programa” (Karam e Shima, 2007:113). Tanto a definição dos trajetos dos lotes como a localização das praças de pedágio já estavam expostos nos editais lançados para o processo de licitação. Ao mesmo tempo, a definição das propostas vencedoras se daria, segundo Karam e Shima (*op. cit.*), pelo critério da maior oferta. Assim, as seis concessionárias que ganharam o direito de gerir as rodovias assumiram a gestão não em razão de algum projeto interno às rodovias, ou ao estabelecimento de melhorias ao usuário, e sim foram escolhidas em razão da realização destes projetos de adaptação, ou seja, de criação de formas de entrada na rede rodoviária. Se esta escolha foi, portanto, baseada na criação de acessos às rodovias principais que faziam parte das rodovias concessionadas e que estava, a partir de 1998, sob a gestão das concessionárias.

A criação destes acessos por parte das concessionárias pode ser considerada como uma maneira através da qual se reforçam o Governo Estadual e as empresas concessionárias. Ora, se as concessionárias são responsáveis pela criação e manutenção de acessos mais capilarizados às suas rodovias principais, significa que os investimentos se farão de forma a aumentar o volume de tráfego nestas rodovias onde estão localizadas as praças de pedágio, gerando uma alimentação ao lucro das empresas concessionárias. Por outro lado, o Estado, através destes mecanismos de controle, estabelece e fortalece o seu plano de desenvolvimento do Anel de Integração, tanto em razão das melhorias prometidas pelas empresas concessionárias neste período, quanto pela atração de empresas nacionais e internacionais para instalação no Estado.

Desta forma, as conexões preferenciais entre as principais cidades do Estado estavam estabelecidas para ocorrerem apenas através da circulação pelas rodovias pedageadas. Através da institucionalização e implantação do Anel de Integração, a rede logística no Paraná adquire uma nova condição: a de que os principais eixos estruturais da mesma estará, a partir deste



momento, privatizada. Se o Governo Federal realizou, na escala nacional, a concessão às empresas privadas da rede ferroviária nacional, incluindo a Malha Sul que passa pelo Paraná, o Governo estadual tratou de privatizar as rodovias que faziam parte do Anel de Integração, privatizando aquilo que estava em mãos do Estado. Apenas a Ferroeste permanece nas mãos do governo estadual, ainda que tenha havido uma tentativa, na mesma época, de privatizá-la também.

Esse tipo de proposta não pode ser desvinculado das duas noções citadas anteriormente: a busca por uma arquitetura do espaço com base na sociedade-empresa, e a guerra das regiões que pautou o cenário nacional e internacional nas décadas de 1990 e 2000. Por um lado, a arquitetura do espaço busca criar as bases infraestruturais para o funcionamento pleno do capitalismo dentro do mercado específico, num espírito neoliberal como aquele indicado por Michel Foucault (2008).

Esta estrutura em rede atenderia a algumas demandas para essa arquitetura do espaço, num processo de retroalimentação: enquanto a rede do Anel da Integração seria a responsável por “interiorizar” o desenvolvimento econômico e a gestão privada do patrimônio público aceleraria os investimentos necessários para o melhor funcionamento desse novo sistema produtivo paranaense (Paraná 1995; 1998), a instalação de novas empresas ao longo dessa rede daria as bases financeiras e produtivas para que cada novo centro regional – as cidades-polo da rede – se equipasse de forma a promover o desenvolvimento da própria região. Nesse sentido, a responsabilidade por esse desenvolvimento também se dá por sobre a região.

Se, por um lado, esse movimento aproveitou-se da desconcentração industrial global, na qual o sistema produtivo global deixou de se concentrar em países da Europa e da América do Norte (Castells 1999, Santos 2011, 2012), por outro, o Governo Estadual desenvolveu um programa para atrair não apenas essas empresas, mas também outras localizadas em regiões do próprio Brasil, através da chamada Guerra Fiscal. Dentro deste período, como afirma Antonio Barros de Castro (2001), no Brasil, uma das indústrias que mais se mobilizou no Brasil em direção à desconcentração foi justamente a automobilística, uma vez que, com a baixa do dólar como moeda principal de compra de equipamentos estrangeiros, esta indústria foi uma das que melhor teve possibilidade “migratória” dentro do espaço brasileiro (Castro 2001).

As possibilidades de desconcentração destas empresas permitiam, dentro do escopo da Guerra Fiscal e o processo de atração destas indústrias, a sustentação de um processo de atendimento às suas demandas. É possível verificar, dessa maneira, uma busca pelo estabelecimento da estrutura sociedade-empresa por parte dos governos estaduais nessa época, voltadas ao atendimento destas grandes empresas. Se, durante a execução, planejamento e aplicação da concessão das rodovias do Anel da Integração, a busca foi pelo desenvolvimento destas mesmas estruturas sociais, porém, é visível como os investimentos permaneceram focados apenas na área com maior contato e mais proximidade com os grandes mercados do Brasil e do exterior. As políticas de atração das diversas empresas, conforme Claudinei Silveira e Helena Lisboa,

(...) estavam principalmente relacionadas a uma intensa abertura comercial, reestruturação do sistema financeiro, flexibilização de alguns monopólios, aceleração das privatizações, regulamentação das concessões de serviços públicos, dentre outros. Deste modo, o sistema produtivo paranaense começou a se organizar, em grande parte, baseado pelas demandas internacionais. (Silveira e Lisboa 2006:41)

Essa estruturação, porém, se deu através de investimentos em apenas uma das áreas do Estado: a região metropolitana de Curitiba. Segundo Silveira e Lisboa (*op. cit.*), cerca de 70% dos investimentos gerais do Estado, e 100% dos investimentos na área metal-mecânica realizados no Paraná no ano de 1998, estavam regionalmente concentrados na região de Curitiba. Nesse sentido, “deu[-se] início à concretização de uma série de ações

articuladas pelo estado do Paraná, no sentido de incrementar seu parque industrial” (*loc. cit.*). Através, por exemplo, do financiamento da instalação das empresas na Região Metropolitana de Curitiba, o Governo Estadual buscava criar uma articulação entre a rede logística do Estado e os benefícios fiscais para a instalação destas grandes empresas.

Essa mescla é a fonte da governabilidade instalada, portanto, na gestão do governo Lerner, através da concessão ao setor privado das rodovias e dos incentivos fiscais à instalação das empresas na Região Metropolitana de Curitiba: a concentração dos investimentos industriais e a divisão equitativa dos custos políticos e econômicos entre todo o estado. Pois, se os investimentos foram concentrados na RMC durante esse período, a estrutura de gestão da circulação e da instalação da proposta da sociedade-empresa foram espalhadas por todo o Estado, através, justamente, das privatizações que teoricamente levariam este tipo de desenvolvimento a todo o Estado. Porém, a atitude do governo de Lerner, em 1998, mudaria esta estratégia, criando um fato fundamental nesta análise: a ação unilateral de baixa do preço do pedágio, tomada em 1998, que criou uma série de efeitos prejudiciais ao Estado do qual ele ainda sofre muitos efeitos, e que será analisada na próxima seção.

## A diminuição unilateral do preço do pedágio e a troca de posições: da Guerra das Regiões às Estradas da Liberdade passando pela Guerra Judiciária

Ao ser eleito em 1994, Jaime Lerner se apresentou como um dos principais defensores de uma nova maneira de governar o estado, baseando-se em pressupostos já estabelecidos em governos anteriores. Os três governadores representaram, cada um à sua maneira, um estilo diferente de liberalismo econômico específico. Conforme Ederson Lima (2006), as condições estruturais econômicas e políticas de cada período no qual estes governadores exerceram suas políticas foram responsáveis pelas respostas que ofereceram dentro de suas ações executivas.

De acordo com Lima, o principal responsável por esta promoção econômica seria o Movimento Pró-Paraná, instalado no governo interino de Mário Pereira, no ano de 1994. Para o autor, a influência que este movimento, sob influência forte dos setores privados da economia do estado, exerceu foi fundamental para a implementação das políticas neoliberais no Estado.

Esta nova estrutura de atendimento do governo estadual, portanto, representa uma nova forma de gestão do espaço e controle da sua ação, gerando uma nova geopolítica do espaço: o atendimento às necessidades destas grandes empresas e de seus fornecedores, para que se instalem no Estado e se desenvolvam de forma a aumentar a produção interna do Paraná. Às empresas estrangeiras, por exemplo, como no caso da Renault, foi permitida a instalação em áreas de preservação ambiental, mas próximas das grandes vias de circulação, como era o caso da BR-277 (Silveira e Lisboa 2006), e incentivos tais como a isenção do pagamento de energia elétrica e uso da água (Lima, *loc. cit.*).

Aos poucos, o empresariado local, representado sobremaneira pelos industriais paranaenses, começou a perceber que esta política do espaço e de redistribuição do apoio do Estado estaria apenas vinculado ao atendimento a empresas estrangeiras. Foi assim que começou a se desvelar o real intento do governo estadual. Em realidade, esse foi o primeiro efeito político a surtir efeito, sendo seguido por alguns outros: a luta dos sindicatos pouco estruturados nas cidades que receberam essas grandes indústrias, por exemplo, só conseguiram obter resultados significativos a partir da segunda metade dos anos 2000, quando a classe trabalhadora dessas regiões conseguiu se mobilizar de maneira mais expressiva dentro das fábricas aqui instaladas (Silveira e Lisboa *op. cit.*). A busca do Governo estadual, portanto, pode ser classificada como uma que

almeja a divulgação da gestão do Estado para fora, sem um compromisso real com a vivência do seu espaço.

Isso será visível no ano de 1998, quando o Governo de Jaime Lerner irá baixar unilateralmente a tarifa dos pedágios no Estado. No início da campanha eleitoral que levaria à sua reeleição, o governador Jaime Lerner emite o “Termo de Alteração Unilateral do Contrato de Concessão de Obras Públicas”, sendo o mesmo para todas as concessionárias, e do qual constam apenas três cláusulas.

Lançada nesse decreto, a diminuição do valor tinha a intenção de se propor gradual “através da aplicação de redutores da ordem de 0,5 [50%] para os primeiros três anos, 0,8 [20%] para o período do 4º ao 6º ano e de 0,9 [10%] para o período do 7º ao 9º ano, voltando a tarifa aos padrões normais no 10º ano” (Karam e Shima 2007). Em contrapartida a essa redução no valor da tarifa, o Governo Estadual propôs a revisão das obrigações contratuais das concessionárias, diminuindo as suas responsabilidades com relação às obras públicas através das quais as concessionárias devolveriam ao Estado e aos usuários os benefícios nas rodovias em razão da sua administração. Esta revisão altera a lógica das concessões: enquanto o Estado, num primeiro momento, mantém certo controle a respeito das ações das concessionárias através dos contratos das operações iniciadas em janeiro de 1998, a partir do momento em que este mesmo Estado quebra o seu contrato, ele passa a se tornar o ente que está em débito com as empresas.

Desta forma, as concessionárias, a partir deste ato unilateral se desobrigavam a realizar as contrapartidas de melhoria da estrutura rodoviária do Estado. E, por ter sido o responsável pela quebra do contrato de gestão, o Governo do Estado daquele momento em diante não conseguiria voltar a exigir das concessionárias do pedágio que cumprissem com os objetivos primeiros do projeto do Anel da Integração, contribuindo para o estrangulamento do seu território, como será abordado na última seção deste capítulo. A decisão de Lerner pode ter levado à sua reeleição no ano de 1998, mas causou um profundo impacto no desenvolvimento das vias de circulação no Estado. Algumas tentativas de escapar a esta governamentalidade da circulação rodoviária, porém, serão tentadas através do programa “Estradas da Liberdade”, executado durante o governo de Requião, entre 2003 e 2010.

Ao assumir o governo do Estado, Roberto Requião começa um esforço duplo com relação à circulação dentro da rede logística do Estado. Por um lado, buscou travar uma Guerra Judicial, na qual o Governador pediu a revisão dos contratos e a volta das responsabilidades das empresas concessionárias com relação às obras de duplicação e de acesso às rodovias pedageadas. Esta batalha se daria ao longo de todo o seu primeiro mandato, sendo que neste período o governo se dedicaria à pavimentação de rodovias estaduais que seriam a base para a constituição de “saídas” da rede do pedágio. A pavimentação da rodovia PR-092, por exemplo, no trecho que liga a cidade de Rio Branco do Sul a Cerro Azul, seria pavimentado já entre os anos de 2003 e 2005, ainda que com um foco no escoamento da produção de cítricos da região (DETRAN/P 2007).

Neste primeiro momento, as rodovias recuperadas ou pavimentadas não tinham a intenção de se desvencilharem do controle da rede do pedágio, mas sim buscar criar “uma melhoria significativa (...) dos acessos vicinais, ou seja, aqueles que ligam as regiões rurais às rodovias de maior porte” (Dias e Lima 2007:13). A intenção primordial neste momento era de criar uma maior facilidade das regiões produtivas do Paraná com a rede de circulação, já que ainda se esperava um resultado positivo na guerra judicial contra as concessionárias de pedágio.

A proposta das Estradas da Liberdade, portanto, insere-se num contexto no qual o Governo do Estado não poderia contestar o domínio ou a ação das concessionárias das principais rodovias arteriais do Paraná. E, como já previa a proposta de Jaime Lerner, estas rodovias ligavam as principais cidades do Estado, que eram também aquelas que apresentavam maior grau de industrialização. Composto por cinco eixos estruturais, através dos quais se buscava justamente este “desvio” à rede estabelecida pelas rodovias concessionadas no Estado.

A rede que se pretendia criar através da instalação das Estradas da Liberdade visava a conexão de cerca de 260 municípios dos 399 existentes no Paraná, ligando-os a partir das rodovias que se encontravam sob jurisdição do Estado. Um dos focos principais desta nova rede, para além da evasão das rodovias pedageadas, era o escoamento da produção agrícola, a conexão com a capital, Curitiba, e o porto de Paranaguá, no litoral (Dias e Lima *op. cit.*). Numa década em que as *commodities* agrícolas alcançaram um valor expressivo no mercado internacional, e aliado a outras práticas do Governo Requião com relação á agricultura familiar e melhoria dos IDHs das cidades envolvidas, o Programa Estradas da Liberdade poderia ter representado uma grande modificação do sistema logístico paranaense, permitindo os “furos” às regras do pedágio.

Porém, devido a uma série de restrições relacionadas, sobretudo, às permissões ambientais (Silveira, 2010), as obras deste programa não foram finalizadas. Além das dificuldades técnicas de desenvolver esta rede, mesmo com a contratação do Exército Brasileiro para abrir as estradas e desenvolver os projetos, o impacto da crise internacional de 2008 começava a se sentir no Brasil, o que prejudicou o desenvolvimento de projetos de grande envergadura e começou a apertar a ação dos governos federal e estadual nesse sentido.

## A rede logística do Paraná na segunda década dos anos 2000: do Anel da Integração ao Território Estrangulado

A década de 1990 marcou profundamente a realidade da rede logística de circulação da riqueza no Paraná. A partir daquele momento, iria se instalar no território paranaense um novo tipo de governamentalidade dessa mesma circulação: aquela baseada na noção da sociedade-empresa.

Este tipo de governamentalidade se baseia na noção da sociedade voltada para o trabalho, a disposição adequada dos recursos e o desenvolvimento das atividades sociais com base na noção de investimento e retorno, sendo destacado o papel dos agentes econômicos envolvidos com a produção econômica para a realização destes movimentos (Foucault 2008). Ao se estabelecer as bases legais para este desenvolvimento, o que se buscou inserir no corpo social paranaense é a sociedade voltada para o trabalho, para a produção, ou seja, a visão de que todo e qualquer membro da população se torna o *homo oeconomicus*.

Ora, os pressupostos de governamentalidade, desta maneira, estarão baseados em dois pressupostos. O primeiro, de que alterações ambientais, ou no meio no qual a população vive, automaticamente alterarão a forma como as relações sociais se dão e, por consequência, terão um efeito econômico positivo que gerará um acúmulo de retornos positivos ao Estado, sobretudo através da coleta de maiores impostos sobre as ações comerciais. No Paraná, essa será vista, no Governo Lerner, como uma das oportunidades de alterar o quadro de endividamento do Estado, mas que não será alcançado (Lima 2006).

O segundo pressuposto será o de racionalidade humana, ou seja, a tendência de que os agentes econômicos, por serem racionais, verão a introdução de uma gestão profissional privada com relação às estradas do Paraná tem benefícios ao invés da intromissão do Estado, uma vez que a logística passará a ser vista não mais como um suporte estatal às empresas, mas sim como uma das diversas fases do processo econômico e, portanto, traduzível em uma relação economicista entre investimentos, custos e retornos (Foucault 2008).

De certa forma, esta será a forma a partir da qual ocorrerá a governamentalidade da circulação no Paraná a partir desse momento. Como visto acima, uma governamentalidade que não necessariamente tem a ver com as intenções do próprio estado, uma vez que o próprio Governo Requião tentará contrapô-la em alguns momentos, por exemplo. Essa é uma governamentalidade que terá, em seu seio, uma disputa incessante pelo desenvolvimento de melhorias na rede logística, tendo em vista que esta rede confunde, em si, não apenas as direções das movimentações no espaço, mas também outros elementos básicos da vida das pessoas. Se uma das intenções, no início da inserção desta nova forma de gestão da rede

logística, foi o desenvolvimento da mesma por parte da iniciativa privada, o ato unilateral de quebra de contrato causou efeitos importantes nessa governamentalidade.

É possível afirmar que, ao desobrigar as empresas concessionárias de realizar as contrapartidas estabelecidas em contrato, o Governo Lerner, além de obter o resultado político esperado com essa medida que pode ser considerada populista, gerou uma ótima oportunidade para as concessionárias. Como afirmam Karam e Shima, o “poder público, impondo alterações tarifárias unilateralmente, provocou desequilíbrios nos investimentos futuros, dando uma falsa impressão de que o usuário estaria se beneficiando deste tipo de ação” (p. 123). Ao mesmo tempo, afirmam os autores, a quebra de contrato deu um poder extraordinário às empresas concessionárias, que a partir daquele momento realizaram uma captura da ação estatal e da vida da população do Paraná, que passaria a pagar tarifas extremamente elevadas sem ter as contrapartidas necessárias. (Karam e Shima 2007).

Esta realidade, como se pode perceber, representa uma forte assimetria nas relações de gestão da circulação no espaço. Na realidade em que se encontra o Paraná na segunda década do século XXI, pode-se afirmar que ele se encontra como cenário de uma relação dissimétrica, como definido por Raffestin (1993 [1980]). Se uma relação simétrica está baseada no encontro de dois atores sintagmáticos numa relação de forças tal que “impede o crescimento de uma organização ou de uma estrutura em detrimento de uma outra”, pela similaridade entre estas organizações, a relação dissimétrica “favorece o crescimento de uma estrutura em detrimento de outra e, num extremo, a destruição de uma estrutura por outra” (p. 36). Enquanto a simetria seria a responsável pela diferença e pelo pluralismo, a dissimetria representa o controle de uma organização perante a própria existência das outras.

Afirmar que o Paraná se encontraria em uma relação de dissimetria significa dizer que há alguns interesses que se sobrepõe a outros na gestão, e que entram em conflito naquele que é o “espaço político por excelência, o campo de ação dos trunfos”, que é o território em si. É a luta entre as diversas forças sociais, econômicas, culturais, enfim, políticas, que permitem compreender esta governamentalidade que se dá atualmente no estado.

Não apenas as redes seriam a delimitação das relações através das quais se dão as diversas possibilidades do espaço, mas também o estabelecimento de limites a essas possibilidades: analisar, portanto, as rarefações e as abundâncias como manifestações espaciais das relações de poder inscritas no espaço e que influem diretamente na vivência e nas possibilidades territoriais (Raffestin 1990). Analisar, também, a quem e a quem essas rarefações e abundâncias atendem, e, portanto, analisar onde estão os acessos e os não-acessos.

Ao mesmo tempo, falar em possibilidades, acessos e não-acessos, significa falar no estabelecimento, dentro do espaço, da capacidade de deslocamento dentro do espaço. Ora, deslocar-se, circular, é um ato de poder e, ao concordar com uma das propostas de análise do poder como proposto por Horacio Capel (2014), ou seja, poder agir, ter a capacidade de atuar, encarando-se o poder enquanto verbo. O estabelecimento desses tempos de circulação, portanto, são a possibilidade de uso de trunfos no espaço, do tempo enquanto possibilidade de deslocamento no espaço e, portanto, ação política.

É através desta mesma análise das diversas temporalidades que se pode observar a maneira como as redes estruturam o território. Afinal de contas, em uma relação de complementação, e como afirmado por Milton Santos, a análise do uso do espaço. E, como afirmado por Doreen Massey (2001), a concepção do espaço e de seu uso deve se dar de tal forma que se busque compreender a sua real significação: “a multiplicidade coetânea de [diversas] trajetórias e a perspectiva-virada-para-fora de uma subjetividade espacial” (p. 59). Compreender que a disposição da rede de infraestrutura logística, num dos estados com maior frota automobilística tanto de uso familiar como de uso empresarial, representa a própria forma de vivenciar o espaço e, portanto, de compreensão da situação atual do território. O que se apresentará nesta seção será uma análise desta atual realidade de acordo com esses limites: rarefação e abundância,

possibilidade de ação e possibilidades de trajetórias, limites impostos à vivência do território de acordo com a disposição das redes que o estruturam.

## A atual rede logística do Paraná numa análise integrada

No ano de 2015, a rede logística do Paraná encontra-se caracterizada por cerca de 18.200 km dispostos ao redor do Estado. É notável perceber que o modal rodoviário, do total instalado, representa 87,4% da rede logística do Paraná, o que o torna o modal predominante no Estado e, portanto, deixa mais clara a representatividade da questão da sua gestão no governo estadual. O modal hidroviário no estado, atualmente, é representado apenas por balsas que fazem conexões entre estradas pelos rios interiores.

Um elemento muito representativo para a análise dessa rede de infraestrutura logística é aquele dos entes responsáveis pela sua administração. Percebe-se, desta maneira, que ambas as instâncias de controle e administração da rede logística no Estado, os governos Federal e Estadual, têm uma grande representatividade dentro de escopos diferentes. No caso da rede ferroviária, por exemplo, ainda que a parcela sob a jurisdição da concessão federal, administrada pela América Latina Logística, represente apenas 11,2% da extensão total da rede logística do Paraná, ela compõe 89,1% da extensão total de ferrovias no estado.

Não apenas isso, mas também o fato de que a rede de administração estadual, a Ferroeste, não se conectar com outra rede que não aquela da ALL, representa um domínio total da empresa sobre a circulação da riqueza através da rede ferroviária. Da mesma forma, determinando como sua prioridade o transporte logístico, como apresentado anteriormente, a ALL não inclui, nos seus projetos de ação, o transporte de passageiros, que poderia ser uma alternativa ao uso do modal rodoviário. A circulação através deste modal, portanto, se encontra em total domínio da ALL, que pode ser considerada como o lado dissimétrico da relação de acordo com a classificação proposta por Raffestin (1993).

Também com relação ao modal rodoviário a análise simplista dos dados apresentados acima pode levar a uma impressão de que a situação se encontra com uma forte possibilidade de mudanças devido ao fato de que o Governo do Estado do Paraná controla 61,8% da rede logística do Estado através da administração direta da rede rodoviária. Porém, uma análise mais qualitativa que quantitativa pode nos auxiliar a compreender uma importância relevante neste caso, qual seja, a diferença entre a quantidade total da rede e a sua estrutura física instalada.

Se há um predomínio da administração direta estadual caso se observe a situação numa escala geral, de acordo com a distribuição das rodovias pavimentadas e duplicadas no Estado, pode-se chegar à perspectiva de que grande parte das redes que estabelecem as melhores condições para a conexão entre as diversas regiões não estão sob administração do estado, mas sim sob o regime de concessão, o que significa o pagamento pelo seu uso às concessionárias do pedágio. Se não há nenhuma rodovia não-pavimentada que seja administrada por estas empresas, por exemplo, 69,70 km das rodovias mantidas pelo Governo Federal estão nesta situação, representando pouco mais de 4% das rodovias federais no Estado sem asfaltamento. Mais preocupante, talvez, seja a situação das rodovias estaduais, das quais 14% precisam ter o mínimo de infraestrutura. Ou seja, 14% do total de rodovias administradas pelo Governo Estadual não estão pavimentadas, dificultando a circulação dentro do espaço no estado e sendo barreiras que acabam por “quebrar” a rede.

Por sua vez, outra questão que se torna muito representativa no Estado é a administração das rodovias que contam com pavimentação em pista dupla, ou seja, permitem um deslocamento mais rápido e menos concentrado através do espaço, facilitando a atividade logística do Estado.

Desta forma, se pode perceber como, através do regime de concessões, os tipos de conexão que se incluiriam naquilo que Milton Santos classificou como “tempo rápido”, ou seja, as rodovias duplicadas, pertencem, em sua esmagadora maioria, à administração das empresas concessionárias. Apenas 22% do total estão sob o controle do poder público, seja ele estadual ou

federal, sendo 78% dessa rede concessionada. Assim, as redes principais de circulação no Estado se encontram sob o domínio e o controle de empresas que, mesmo cobrando pelo uso das estradas, não têm a responsabilidade de desenvolver esta malha, sendo apenas responsáveis pela sua manutenção.

Outra análise que se faz necessária, para compreender o atual estado da rede logística do Paraná, é justamente aquilo que Raffestin sugere como a análise da rarefação e da abundância. Isso significa verificar não apenas sob quem está o controle das redes do “tempo rápido”, mas também onde estão localizadas as infraestruturas de “tempo rápido”. Para isso, desenvolveu-se o mapa abaixo tendo em vista algumas características principais. Em consonância com a proposta de Milton Santos, compreendeu-se que a questão do tempo é sempre relativa, ou seja, se dá em comparação entre os diversos meios técnicos de circulação no espaço. Dessa forma, buscou-se realizar uma separação que, embora simplista, pode ter alguns benefícios metodológicos: especializar as regiões que são atendidas pela rede de infraestrutura logística e entender as relações sociais nela envolvidas.

Não apenas a possibilidade de circulação é possível de ser analisada, mas também certa regionalização do Paraná tendo como recorte estas vias de circulação. Isso decorre do fato de que, ainda que sejam voltadas basicamente à circulação da riqueza, estas vias se apresentam, atualmente, também como a forma de vivenciar o espaço e se conectar com serviços públicos e atividades privadas que se localizam em regiões específicas do território. Aqui, não se busca afirmar que as redes de infraestrutura constituiriam, *per se*, uma regionalização específica, mas as redes facilitam o acesso a esses serviços. Uma vez que se observe a quantidade de áreas em branco no mapa acima, se percebe o quanto esse tipo de acessibilidade no Estado está prejudicado.

É possível afirmar que há um forte predomínio dos acessos ao tempo rápido dentro da região de ocupação mais antiga, o chamado Paraná Tradicional. Estes acessos permitem realizar a reflexão que se pretende realizar neste estudo, da possibilidade da população do estado estar vivendo, atualmente, um estrangulamento do seu território.

É visível, no Brasil como um todo, a partir da década de 1950, a “opção preferencial pela indústria automobilística”, ou seja, a tomada de decisão a partir dos governos centrais e estaduais de desenvolver em maior grau a rede rodoviária que os outros modais de circulação dentro do espaço. Essa tomada de opção causou alguns efeitos já bem conhecidos dos brasileiros em geral e dos paranaenses em específico: a extensão das rodovias nem sempre significou uma boa qualidade das rodovias, facilitando a circulação.

Ao mesmo tempo, ao tomar a decisão de basear seu crescimento no desenvolvimento da rede rodoviária, que pode ter sido aquela mais barata ou de mais fácil instalação nestas décadas iniciais do processo de integração econômica nacional, o Estado brasileiro, representado por todos os seus âmbitos, acabou por selar o seu futuro. Cada vez mais, a sociedade brasileira estaria dependente não apenas da rede rodoviária, mas também da sua indústria de base – o que pode ser facilmente percebido através dos incentivos e benefícios concedidos pelos diversos Governos a esta indústria em recentes momentos de crise econômica (Almeida et al. 2014). O total de incentivos dado não apenas à indústria direta de fabricação de automóveis, mas toda a cadeia de produção envolvida (combustíveis, autopeças, funilaria, entre outras) representa a opção por um tipo específico de meio de transporte no Brasil.

No Paraná, existe uma representatividade muito grande dessa opção, tendo em vista as políticas analisadas neste capítulo. Não apenas a própria indústria automobilística foi vista como uma base para a industrialização tardia do Estado na década de 1990, mas o meio logístico preferencial – em razão das possibilidades de administração e das capacidades de ação do próprio governo estadual – foi a rodovia, desde o início da integração do Paraná, nos anos de 1950 e 1960, quando representou, também, o palco de grandes conflitos territoriais, até a década de 2010. É pouco visível o debate estabelecido a respeito de outros modais no Paraná, por parte do governo estadual. Desta maneira, existe certo “determinismo” imanente a estas políticas,

dentro qual algumas possibilidades, tais como o uso de hidrovias ou o investimento em redes ferroviárias estaduais não são nem cogitadas.

Acredita-se que aquilo que poderia explicar este tipo de mentalidade seria o conservadorismo exponencial das elites políticas paranaenses. Como apresentado por Márcia da Silva (2005), as elites políticas paranaenses apresentam uma forte ligação com a alocação de seus integrantes em cargos do Poder Executivo do Estado. Isso se dá, sobretudo, com a sua eleição para cargos no Poder Legislativo ou a distribuição de cargos políticos em diversas secretarias, autarquias e outros órgãos do Estado. Mais importante, porém, parece ser o fato de haver, no estado do Paraná, um altíssimo grau de concentração das decisões e das instâncias políticas do governo estadual em sua capital, Curitiba.

Ora, a região de Curitiba e suas conexões nacionais (com o Estado de São Paulo, ao norte, e com o Estado de Santa Catarina, ao sul) e estaduais diretas (com a região dos Campos Gerais e com o Litoral do Estado) se dão, na rede rodoviária, através daquelas seções da rede de infraestrutura logística que estão duplicadas, ou seja, pertencem às redes de tempo rápido do Estado. Desta forma, é perceptível a influência do espaço vivido no tipo de gestão aplicada no Paraná com relação à rede logística. Se o território é “a prisão que os homens constroem para si” (Raffestin 1990:144), a forma de proceder à gestão territorial passa pelas construções sociais criadas a partir dessa perspectiva.

Assim, contrapõem-se, portanto, a forma como se realiza esse tipo de gestão, e a vivência que a população como um todo faz do espaço na construção de seus territórios. Se, por um lado, esse uso se baseia na acessibilidade a uma técnica que permita essa circulação, sobretudo o acesso aos meios de transporte, por outro a mobilidade no espaço surge como uma maneira de fazer política, por representar as diversas possibilidades de ação dentro de uma mesma superfície.

Porém, se a gestão se dá através da vivência e do uso de rede de infraestrutura que permitem um rápido deslocamento, esta gestão corre o risco de generalizar a qualidade das estradas de uma região muito específica do Paraná, aquela mais tradicional e aquela com uma dinâmica econômica mais representativa, para regiões onde isso não ocorre. Para tal, por exemplo, basta comparar as paisagens dinâmicas e estáticas das regiões onde se encontram as redes rodoviárias duplicadas.

É desta maneira que se pode, portanto, afirmar que ocorre um estrangulamento do território do Paraná em razão deste tipo de governamentalidade instalada. Através de instituições e de uma estrutura político-administrativa que busca apenas o benefício das empresas concessionadas tendo em vista o não-interesse demonstrado pela elite política paranaense pela realidade do seu povo, as possibilidades de circulação e, portanto, de movimentação e ação dentro do território, estão cerceadas, econômica e tecnicamente. Se em um primeiro momento, ela buscava atender às demandas das empresas recém-instaladas no Estado, atualmente é possível afirmar que, através de mecanismos de controle e um certo esforço em criar uma regionalização forçada prende a vivência das pessoas, criando impedimentos à livre circulação no Estado.

## Referências

ALL RI. Portal de Relações com Investidores da América Latina Logística]. 2015. Disponível em: [http://ri.all-logistica.com/all/web/default\\_pt.asp?idioma=0&conta=28](http://ri.all-logistica.com/all/web/default_pt.asp?idioma=0&conta=28). Acesso em 31 de Janeiro de 2015.

Almeida, Cássia; Batista, Henrique G.; Farielo, Danilo. 2014. “Incentivos e subsídios a carros somam quase o dobro do investido em transporte coletivo em 2013.” *O Globo*, 02 de novembro de 2014. Caderno Economia.

<http://oglobo.globo.com/economia/incentivos-subsidios-carros-somam-quase-dobro-do-investido-em-transporte-coletivo-em-2013-14439996>



Brasil. 1990. Lei nº 8.031, de 12 de Abril de 1990. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF.

\_\_\_\_\_. 1995. Lei nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF.

Capel, Horacio. 2014. El poder. Una perspectiva geográfica. *Biblio 3W*. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 30 de noviembre de 2014, Vol. XIX, nº 1100 <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1100.htm>>[ISSN 1138-9796].

Castells, Manuel. 1999. *A sociedade em rede*. (A era da informação: economia, sociedade e cultural; v.1). São Paulo: Paz e Terra.

CASTRO, Antonio B. 2001. A reestruturação industrial brasileira nos anos 1990. Uma interpretação. *Revista de Economia Política*, vol. 21, nº 3 (83), julho-setembro.

ANTT. CONCESSÕES – Portal ANTT [Agência Nacional de Transportes Terrestres]. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5262/Concessoes.html>. Acesso em: 31 de Janeiro de 2015.

DETRAN/PR [Departamento de Trânsito do Paraná]. 2007. *Revista Detrânsito*, ano V, n. 44. Curitiba, 2007.

Dias, Agemir de C.; Lima, Fernando R. F. de. 2007. Estradas da Liberdade: inclusão e desenvolvimento. *Análise Conjuntural do IPARDES*; v. 20, n. 05-06, p. 13-18, maio/jun.

Foucault, Michel. 2008. *O nascimento da biopolítica: curso dado no Collège de France (1978-1979)*. São Paulo: Martins Fontes.

Karam, Rejane; Shima, Walter T. 2007. A concessão de rodovias paranaenses: Um serviço público sob a ótica do lucro. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*; Curitiba, n. 113, p. 103-127, jul./dez.

Lima, Ederson P. S. 2006. O Neoliberalismo no Paraná: Um resgate histórico. *Revista de História Reigonal*; n. 11, v. 1, p. 109-124.

Massey, Doreen B. 2001. *Space, place and gender*. Third reprint. Minneapolis, EUA: Blackwell Publishing/University of Minnesota Press.

Paraná. 1995. *Mensagem à Assembleia Legislativa*. Governador: Jaime Lerner; Vice-Governadora: Emília de S. Belinatti. Disponível em: <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/arquivos/File/pdf/Mensagem1995JaimeLerner.pdf>. Acesso em 31 de Janeiro de 2015.

Paraná. 1998. *Mensagem à Assembleia Legislativa*. Governador: Jaime Lerner; Vice-Governadora: Emília de S. Belinatti. Disponível em: <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/arquivos/File/pdf/Mensagem1998JaimeLerner.pdf>. Acesso em 31 de Janeiro de 2015.

Raffestin, Claude. 1993 [1980]. *Por uma geografia do poder*. São Paulo, SP: Editora Ática.

Santos, Milton. 2011. *O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: BestBolso.

\_\_\_\_\_. 2012 [1996]. *A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. 7. reimp. São Paulo, SP: Editora da Universidade de São Paulo.

Silva, Márcia da. 2015. *Territórios conservadores de poder no centro-sul do Paraná*. 263 f. Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista Júlio Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente: [s.n.].

Silveira, Claudinei T. da; Lisboa, Helena dos S. 2006. A atração de indústrias multinacionais para o polo automobilístico na Região Metropolitana de Curitiba/PR: Instalação da Renault. *Revista Eletrônica Geografar*; Curitiba, v. 1, n. 1, p. 38-51, jul./dez.