

O MODAL RODOVIÁRIO PARANAENSE: OS DESAFIOS DO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO

Fabio dos Santos Corrêa da Luz

Resumo

O presente trabalho visa a abordar aspectos do modal rodoviário paranaense, destacando os desafios do escoamento da produção. Nas pegadas desse processo, ocupa-se de estudar e refletir acerca da origem dos transportes e estradas na humanidade. Trata-se de compreender o esforço humano em se atingir alternativas para transportar suas mercadorias e a si próprio, indo desde a tração animal aos mais recentes automóveis e aeronaves. Igualmente, busca-se situar a economia do estado do Paraná, seu histórico, seus ciclos produtivos, anseios e necessidades, para, assim, analisar seu processo de consolidação rodoviária. O estado do Paraná, a despeito de seus desafios e problemas, tem-se mostrado um referencial para a República Federativa do Brasil. Isso porquanto se encontra na lista dos cinco maiores IDHs, dentre os estados-membros, e sua monocultura traz inúmeros benefícios ao mercado nacional. Isso tudo robustece a importância de se estudar e se aprimorar o transporte e modal rodoviário regional.

Palavras-chave: Modal rodoviário; Paraná; Brasil; economia; produção; escoamento.

INTRODUÇÃO

O sistema rodoviário de um determinado local é determinante para a relação deste com a economia, sociedade e política. No estado do Paraná, referencial em produção agrícola e uma potência industrial, cada vez mais ascendente, não é distinta a lógica. As rodovias e estradas são fundamentais para o escoamento produtivo do estado paranaense e para seu consequente posicionamento no mercado nacional e internacional.

O trabalho que se segue é fruto de um esforço reflexivo, que visa a elucidar a importância geral dos transportes para o suprimento das necessidades humanas, bem como a situar alguns apontamentos pertinentes da economia paranaense. Por fim, busca-se centrar a discussão no modal rodoviário do estado e no escoamento da rica produção deste solo.

Posto isto, o estado, que leva o nome de um rio de águas caudalosas, tem sido sinônimo de fertilidade e progressos em todas as áreas. Trata-se de um referencial

para os outros entes federativos, em muitos aspectos. Apesar de seus peculiares desafios, se apresenta como uma terra na qual vale a pena se investir e produzir. Esse é um dos aspectos que se pode vislumbrar, por meio do presente estudo.

O PAPEL DOS TRANSPORTES NO SUPRIMENTO DAS NECESSIDADES HUMANAS

Os transportes são essenciais para a vida humana. Desde a remota história, o homem valeu-se, por exemplo, de animais ou de invenções para auxiliá-lo na tarefa de transportar pessoas ou cargas. O transporte é o principal responsável pelo fluxo de bens, desde o fornecimento ao destino. Em virtude disso, constitui significativa parcela dos custos logísticos empresariais (FORTINI, 2016).

Com efeito, a história evolutiva dos meios de transporte desperta fascínio e espanto de quão grande é a capacidade inventiva do ser humano. Há séculos, o automóvel ou o avião eram impensáveis, todavia a ciência e a tecnologia foram surpreendentes em seus itinerários, logrando conquistas inéditas nas últimas décadas.

Soma-se a isso, que, além de criar formas diferentes de transportar-se, o ser humano criou maneiras de se fazer presente, de tal modo que o transporte fosse considerado dispensável. É o que acontece com a *internet*, por exemplo. Ocorre, porém, que, quando se fala em mercadorias, as maneiras virtuais ainda não conseguiram um feito de similar natureza. Os produtos e alimentos adquiridos, ainda sim, precisam ser transportados, conduzidos por algum meio, desde o seu fornecimento até seu destino.

Em pertinência à história dos transportes, cabe alguns apontamentos, conforme se observa na dicção de João Almeida dos Santos (2002, p. 27):

O uso das próprias mãos para fazer o transporte de bens limitava o crescimento do homem e a expansão da região em que atuava. O emprego dos animais deu-lhe mobilidade, pois, além de empregá-los no transporte, também os aproveitava para o sustento do grupo. A evolução das modalidades de transporte, como a invenção da roda, a construção de estradas e ferrovias e o surgimento do automóvel, permitiu ao homem desbravar e habitar diversas regiões, firmando o domínio de algumas nações sobre outras e, assim, deu curso ao progresso da civilização.

Ora, o domínio exercido pelo *Homo sapiens* sobre a natureza deve muito à capacidade de desenvolvimento de meios de transporte, ou melhor, de estradas. Isso porquanto a expansão territorial, necessariamente, é uma atitude itinerante, valendo-se de meios eficientes para tanto.

Nessa órbita, cabe enfatizar o exemplo de Roma. O Grande Império da Antiguidade conseguiu dimensões astronômicas devido a seus avançados meios de transporte para a época. Um exemplo de tecnologia na história humana, encontramos na Civilização Romana. A expressão ‘todos os caminhos levam a Roma’ que, para nós contemporâneos, refere-se apenas a uma expressão popular, tinha na antiguidade um sentido quase literal. Isso deve-se ao fato de que Roma, após as conquistas de Cartago, no século III a.C., passou a desenvolver um projeto de expansão jamais encontrado na história. Com suas constantes conquistas, Roma passa a desenvolver uma rede de estradas, de modo a ligar as cidades conquistadas entre si, favorecendo o avanço de seus exércitos, mas, principalmente, para o comércio de mercadorias com os povos conquistados (GRIMAL, 2009).

Essas estradas eram construídas pelos escravos, os chamados conquistados de guerra. À medida que novos povos eram conquistados, mais mão-de-obra o Império tinha, o que favoreceu o grande avanço dessas obras. Essas estradas eram, na maioria dos casos, feitas de calçada, com uma base de quase um metro de diferentes pedras e rochas. Isso permitiu que muitas delas sobrevivessem até os dias de hoje. Além disso, eram curvadas, o que favorecia o correto escoamento de água, de modo que não houvesse qualquer tipo de alagamento (GRIMAL, 2009).

Os meios de transporte não eram avançados. Nesse contexto, o que havia era apenas carruagens, que, na maioria dos casos, serviam apenas para o transporte de mercadoria. O exército, bem como a população em geral, andava a pé ou em suas cavalarias. Seja como for, em nenhuma civilização havia uma estrutura de estradas tão bem elaboradas como os romanos, o que favoreceu o seu apogeu, nos séculos seguintes, como o maior império que a história já conheceu (GRIMAL, 2009).

Outros aspectos, em civilizações bem mais primitivas, são curiosos. Por exemplo, apesar da natural superioridade de força física masculina em relação à

feminina, nas sociedades tribais, o transporte das cargas, nos contextos nômades, era atribuição das mulheres (ALMEIDA, 2002).

Com a adoção do transporte animal para as cargas, por incrível que pareça, os cães foram os primeiros utilizados para carregamento de objetos. Apesar de sua força e tamanho reduzidos, eles tinham uma facilidade de se adaptar a um grande gama de adversidades climáticas, como nenhum outro animal (ALMEIDA, 2002).

Cumprir registrar, ainda, na dicção de Santos (2002, p. 28):

A tração animal foi-se adaptando de acordo com as condições do relevo e clima de cada região. Nas regiões cobertas de neve, empregava-se o trenó, que desloca a entidade com o uso de instrumentos deslizantes. Nos terrenos de condições mais favoráveis, utilizam-se veículos sobre rodas e, antes do aparecimento da roda, eram empregados troncos de árvores, em forma de cilindro, para o deslocamento de carga, facilitando o trabalho do homem.

Dessa maneira, pensando no quanto a humanidade evoluiu e nas conquistas que atingiu, tudo isso seria impensável sem uma estrutura viária adequada de transportes e estradas. Desde a tração animal até as embarcações, automóveis e aeronaves, o esforço do homem de mover-se sobre a terra foi a causa eficiente de muitos feitos:

É importante notar que a construção de estradas, assim como sua manutenção nos moldes que temos hoje, não é antiga. No Brasil, os primeiros caminhos permitiram o delineamento de regiões, o crescimento industrial e o fortalecimento regional, apesar de terem sido usados, de forma imprecisa, os recursos arrecadados para esse fim. O que chama a atenção é o fato de os problemas hoje existentes – administração das estradas, origem dos recursos e sua alocação – não terem sido solucionados ao longo da história (SANTOS, 2002, p. 31).

Ainda sobre esse aspecto associado ao cenário brasileiro, cabe citar:

As estradas como conhecemos hoje, apenas surgiram no Brasil do século XIX. A necessidade escoamento dos produtos e o crescimento do intercâmbio comercial entre regiões requeriam a abertura de rotas mais modernas. Por isso, em 1928 foi inaugurada no Brasil a primeira rodovia pavimentada, conhecida como Washington Luís, ligando a cidade do Rio de Janeiro a Petrópolis. Em meados do século passado, a instituição da indústria automobilística, foi condição determinante para a consolidação transporte rodoviário como o mais utilizado do Brasil (ROCHA, 2015, p. 28).

Ora, o transporte e as estradas, no Brasil, passaram por várias transformações, conforme o pano de fundo político e econômico vivenciados pela nação, no decorrer dos anos. Nesse sentido, o estado do Paraná não é exceção, também moveu sua dinâmica viária, de forma imbricada, quanto às dinâmicas produtivas de sua economia. É o que se verá a seguir.

ASPECTOS RELEVANTES DA ECONOMIA PARANAENSE

No bojo das diversas transformações econômicas ocorridas no Brasil, o Paraná sempre foi, e é impactado, com os eventos de relevância nacional e global, estando suas movimentações, intimamente, ligadas ao contexto no qual está inserido. Nesse contexto, elucida Trintin e Campos (2013, p. 166):

Em relação à economia paranaense, que entrava nesta década sentindo os efeitos dos investimentos realizados ainda nos anos 1970, fruto das inversões oriundas dos incentivos fiscais e financeiros proporcionados pelo governo estadual quanto a atração de investimentos industriais e do espraiamento paulista, não tardou para apresentar sinais de desaceleração. No início dos anos 1980 as taxas de crescimento do produto industrial paranaense caíram para 4,0% em 1981, contra uma taxa observada de 23,3% no ano anterior, seguida de sucessivas taxas negativas até o ano de 1984. A recuperação só aconteceu a partir do ano de 1985, quando o produto industrial paranaense apresentou uma taxa de crescimento de 11,5%, seguida de taxas positivas até o final da década. Os resultados desta conjuntura refletiram-se em um crescimento médio anual de 4,7%.

Logo, nas últimas décadas, a evolução em torno da economia paranaense foi significativa. Não é à toa que o estado é tido como um dos melhores da federação para se viver. Isso porquanto ocupa o quinto lugar no *ranking* dos entes federativos com maior IDH da nação (PNUD, 2013).

Assim como a economia brasileira, a paranaense está relacionada ao surgimento de alguns ciclos específicos. Nesse ínterim, Oliveira *et al* (2013) recorda que houve um primeiro ciclo do ouro, depois do tropeirismo, seguido do da erva-mate. Depois disso, surge a hegemonia do café. Esta levou o norte do estado a um progresso sem precedentes. Além do mais, alguns fluxos migratórios sulistas e europeus levaram o cultivo de outras monoculturas. Por fim, é de ressaltar-se que o processo de industrialização paranaense surge a partir da década de 1970, conforme já se mencionou acima.

Nesse contexto, urge mencionar Trintin (2001, p. 1):

A economia paranaense ganhou importância no cenário nacional a partir da expansão cafeeira no território do estado, mais precisamente a partir da década de trinta do século XX. O avanço da atividade cafeeira não significou apenas a introdução de uma nova atividade econômica nos limites territoriais do estado, em um contexto de poucas perspectivas para suas tradicionais economias do mate e da madeira. Mais que isto, representou o início de uma nova fase no processo de desenvolvimento de sua economia.

Ora, para o escoamento dessa atividade produtiva, era imprescindível a utilização de transportes bem como a adequada arquitetura de rodovias e estradas, que pudessem levar a rica produção paranaense ao Brasil e ao exterior.

Nessa perspectiva, vale lembrar, também, que o avanço da indústria automobilística, no Brasil e no mundo, levou a uma necessidade de se investir em rodovias. Evidentemente, isso acarretou uma postura específica no estado do Paraná, também voltada para essa urgência. Por isso, estabeleceu-se, no local, um plano rodoviário, em 1951, com base em rodovias-tronco para o escoamento da produção (SILVA, 1984).

DESAFIOS DO MODAL RODOVIÁRIO NO PARANÁ E DO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO

Primeiramente, cabe salientar que a responsabilidade pelas rodovias federais, dentro do estado do Paraná, é da entidade da União, intitulada Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT). Trata-se de uma autarquia federal, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, sendo entidade descentralizada, que possui autonomia para exercício de atividades típicas de Estado (BANDEIRA DE MELLO, 2005).

Em outro plano, a responsabilidade pelas rodovias estaduais, situadas no território paranaense, incumbe ao Departamento de Estradas e Rodovias do Paraná (DER-PR). Trata-se de uma autarquia estadual, vinculada à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística.

O modal rodoviário paranaense surge, e se aperfeiçoa, tendo em vista os interesses econômicos do estado. Isso porquanto o modelo que sustentava a

economia do contexto era o primário-exportador, em que a produção se destinava, sobretudo, aos Estados Unidos da América e à Europa. Para o escoamento das safras, um sistema viário fluído e adequado era imprescindível (SILVA, 1984).

O plano rodoviário estadual, em 1951, tinha como forte premissa a realização de ligação entre os centros de produção, consumo e embarque (SILVA, 1984). Antes disso, ainda em 1902, o presidente da então província aludia em seu discurso:

A ferrovia de Paranaguá à Ponta Grossa e a ferrovia São Paulo-Rio Grande estão indicando qual deve ser a rede de viação pública do Estado. Tem o Governo preservado no pensamento de ligar, com as aludidas ferrovias, por meio de estradas, as zonas mais povoadas e produtoras do Estado, para facilitar o transporte de seus produtos aos mercados consumidores, animando assim a lavoura e comércio (SILVA, 1902, p. 6).

Destarte, desde remotos tempos, já se via a necessidade de investir em transportes e vias para o escoamento produtivo do estado. O plano rodoviário feito, na segunda metade do século XX, foi o início de uma série de mudanças ocorridas no setor dentro do Paraná.

Muitas cidades do território paranaense devem a sua existência às dinâmicas viárias. Conforme se pode observar:

Devido à inexistência de estradas, o governo de São Paulo determinou a abertura do que viria a ser chamado de Caminho de Viamão ou Caminho das Tropas, ligando Viamão no Rio Grande do Sul à cidade de Sorocaba, no interior paulista, onde eram realizadas as grandes feiras de produtos e gêneros alimentícios. No decorrer desse caminho, foram surgindo vilas que acabaram por dar origem a cidades como Rio Negro, Campo do Tenente, Lapa, Palmeira, Ponta Grossa, entre outras. A região paranaense, hoje conhecida como Campos Gerais, foi povoada, principalmente, em consequência da atividade tropeira (PEREIRA, 2017, p. 16).

Conforme aludido anteriormente, o século passado foi profícuo, no estado, em termos de planejamento de estradas, levando vários investimentos e tentativas estratégicas, a fim de fluir mercadorias e transporte.

Nesse viés, cabe ressaltar que é possível fazer uma divisão dentro da cronologia paranaense. Primeiramente, na década de 1970, tem-se o marco de modernização, aumento de produtividade agrícola, significativo processo de

industrialização etc. À luz disso, surgem-se crescentes investimentos na pavimentação de rodovias (PEREIRA, 2017).

Em segundo lugar, tem-se a década de 1990, na qual – por forte influência liberal – considerando a insuficiência da gestão da infraestrutura, se formulou a alternativa de concessão à iniciativa privada a manutenção de muitas das rodovias do Estado (PEREIRA, 2017). Esse processo foi uma oportunidade de lucro para as empresas concessionárias, decorrentes da insuficiência estatal em cumprir o papel que lhes pertenciam.

A crise desse período foi uma soma de diversos fatores, como a elevação da taxa de juros real, a crise dos bancos paranaenses, as dívidas e desequilíbrios fiscais. Destarte, gradativamente, foi tornando-se insustentável a manutenção direta das rodovias (PEREIRA, 2017).

É cediço, ainda, consoante o ensinamento de Pereira (2017, p. 25):

No Estado do Paraná, os contratos de concessões foram assinados em 1997 para o para um prazo de 24 anos e a cobrança das tarifas iniciou-se em 1998. Esses contratos foram firmados no âmbito do Programa de Concessão de Rodovias do Paraná, a partir das mudanças legais editadas pela União – Lei 8.987/95 e da Lei 9.277/96 – e da delegação de aproximadamente 1800 quilômetros de rodovias federais em território paranaense.

Com efeito, vale a pena recordar, aqui, que o pedágio paranaense consolidou fama de um dos mais caros do mundo. Em contrapartida, os serviços prestados pelas empresas concessionárias, não raros, são alvo de inúmeras reclamações de seus usuários (COLOMBO, 2019).

O pensamento neoliberal traz consigo uma obstinada visão de retirar dos estados o maior número de atribuições possível, em relação às atividades que possam ser desempenhadas por particulares. A justificativa de muitos defensores desse modelo é de que, supostamente, o Estado seria deficiente, moroso e estagnado para realizar algumas tarefas.

Em outro vértice, cabe o questionamento: ao privatizar um segmento, em especial, a manutenção de rodovias, algo de relevantíssimo interesse público, se está promovendo uma perspectiva de maior eficiência ao transporte e qualidade das

estradas? Ou, simplesmente, se está financiando um negócio lucrativo para empresas concessionárias? O que o neoliberalismo falha em conceber é que não adianta livrar-se do jugo do Estado, e submeter-se ao domínio, igualmente, arbitrário de empresas. É deveras insuficiente renunciar ao arbítrio do poder político e abraçar o arbítrio do poder econômico.

Cumpra registrar:

Naquele período, a privatização era apresentada pela imprensa como algo desejável e bom pela natureza do esforço de iniciativas e da livre concorrência. “Tudo que é privado é bom”, era um slogan muito usado para convencer e criar o senso comum de que a qualidade dos serviços privados era superior a qualidade dos serviços estatais e que, conseqüentemente, o desenvolvimento do país se daria a partir das privatizações (COLOMBO, 2019, p. 112-113).

A iniciativa privada pode até prestar um serviço de maior qualidade por ser movida pelo interesse de lucrar; contudo, muitas vezes, se aproveita de seu posicionamento para se erigir, em função monopolizada, que lhe assegura um lucro excessivo, quando não abusivo.

Nessa esteira, os transeuntes de passagem assustam-se com o contraste das tarifas no preço do pedágio paranaense, se comparado aos estados vizinhos, como Santa Catarina, por exemplo. No Paraná, vê-se uma situação, múltiplas vezes, mais encarecida.

É cediço que a infraestrutura rodoviária contribui para o avanço econômico, em especial, para a geração de emprego e renda. Não é à toa que ao se falar nos progressos econômicos e a industrialização, pretendida no Plano de Metas no Brasil da década de 1950, fala-se, necessariamente, na necessidade de investimento no sistema rodoviário (PEREIRA, 2017).

Com efeito, nessa perspectiva, relacionando os assuntos anteriores, o mesmo autor alude que:

Portanto, os resultados indicam que as concessões rodoviárias geraram efeitos positivos sobre cidades próximas até 5 km, com efeito positivo de 16,88% sobre a população ocupada, e efeito positivo de 9,85% sobre a população ocupada quando incluímos cidades até 10 km. O efeito deixa de ser significativo quando incluímos cidades distantes acima de 10 km, indicando que as concessões somente geraram efeitos positivos para cidades próximas da rodovia (PEREIRA, 2017, p. 112).

Nesse viés, a geração de emprego ocorre, ainda que de forma um tanto seletiva, a depender da distância que o município se encontra do sistema rodoviário. No mais, vale enfatizar que o próprio fluxo de mercadorias, em um sistema viário, realmente eficiente, faz como que se movimenta a economia e se necessite, cada vez mais, de mão de obra.

Quanto às principais concessionárias de grandes rodovias do Paraná, podem destacar-se: a Autopista Litoral Sul (BR 116, 376 e 101), Autopista Regis Bittencourt (BR 116), Autopista Planalto Sul (BR 116) e Caminhos do Paraná (BR 277, 373, 476, 427).

Conforme já acenado anteriormente, essas concessões geram um alto custo ao usuário, e reclamações, frente às prestadoras, são constantes. Nas recorrentes campanhas eleitorais para governador, o tema do pedágio paranaense sempre está nas pautas dos debates e nas propostas; todavia, desde as concessões, não se tem notícia de uma atitude governamental que tenha, significativamente, atendido aos anseios da população. Tem-se, portanto, nessa seara, uma forte e desafiadora dificuldade no modal rodoviário paranaense

Algumas rodovias do Paraná de intenso movimento, todavia, não estão sob a égide das concessionárias, mas têm outros problemas. Dentre estas, convém mencionar a rodovia estadual PR 323, que liga o Noroeste ao Oeste e Norte do estado. A rodovia, depois de grande clamor popular, está lutando para ser duplicada, haja vista a quantidade assustadora de acidentes automobilísticos nela ocorridos (PARANÁ, 2020).

Isso deve-se ao fato de que a supramencionada, como muitas das rodovias do estado do Paraná, não foi projetada para a quantidade de tráfego veicular que se atingiu, nas últimas décadas. Soma-se a isso o grande fluxo de carros e a quantidade

de caminhões transportando mercadorias, o que, considerando a imprudência de muitos motoristas, acarretam consequências trágicas.

Por isso, investir em segurança viária, buscando duplicações de rodovias, facilita o transporte de produtos e serviços, tornando-os, igualmente, mais seguros e eficientes, além de, evidentemente, preservar vidas, subitamente ceifadas por uma ausência de prestação adequada do serviço rodoviário.

Feitas essas considerações, cabe enfatizar o cerne do que se pretende abordar: as rodovias e o escoamento da produção, no Paraná. Nessa perspectiva, cabe ressaltar:

Por isso, no período de 1950 a 1970, o sistema rodoviário teve um papel fundamental no crescimento econômico, momento em que foram efetuados grandes investimentos no setor. Influenciando a localização de atividades industriais, agrícolas e extrativas, um fator importante para o crescimento de uma região é o investimento em transporte. Apesar dos vários aspectos positivos, agrega um custo de tonelada transportada por quilometro percorrido mais elevado, e por trás desse crescimento incentivado, está a indústria automobilística e de derivados de petróleo, que representavam parte importante da estratégia de crescimento na política econômica nacional, e estavam em processo de expansão com desenvolvimento de produtos que atendiam as necessidades de transportes em maior quantidade de carga com distâncias maiores (ROCHA, 2015, p. 13).

O modal rodoviário, apesar de predominante, tem significativos custos com combustível, veículos, ao passo que, também, se movimenta a economia, em torno da fabricação destes últimos. Não é à toa que o Paraná concentra um dos maiores números de fabricantes e montadoras dentre os estados brasileiros.

Além disso, o transporte rodoviário, no que tange ao escoamento das mercadorias, possui vantagens e desvantagens a depender do ponto de vista. Isso porque o transporte, como qualquer empreendimento humano, padece de insuficiências e imperfeições. Não há transporte que atenda a todos os aspectos possíveis de mensuração de qualidade.

Basta-se observar que, caso o modal rodoviário possua maior flexibilidade, há a limitação do tamanho da carga. Do mesmo modo, ainda que fosse possível o utilizar para qualquer tipo de carga, haveria alto custo, inegavelmente. Ainda que o transporte, nesse caso, seja ágil, há um alto risco de acidentes. Por fim, cumpre

ressaltar que o modal rodoviário é o mais poluidor e nocivo ao meio ambiente que existe (ROCHA, 2015).

No que tange ao aspecto do transporte rodoviário, e à necessidade de que a economia tem dele, é algo evidente. A geração, hodierna, sabe bem disso, visto que, no ano de 2018, o Brasil vivenciou uma greve dos caminhoneiros que, praticamente, parou o país. Tudo depende do transporte rodoviário, hoje em dia, e seu impacto nas relações públicas e privadas é algo que não pode ser ignorado:

As infraestruturas de transporte são elementos importantes para o desenvolvimento econômico e social do país. Devido a sua relação com todos os outros setores produtivos. O fluxo de pessoas e bens depende do seu desempenho, no próprio território como para além das fronteiras. Necessita-se que sejam minimizados os custos do transporte, que correspondem a uma significativa parcela do Produto Interno Bruto, diminuindo o impacto na economia. Essa diminuição depende da qualidade da oferta das infraestruturas de transporte, assim como a integração dos seus modais e a eficiência da gestão. No Brasil, observa-se um quadro de carência nessa oferta, ao estágio que a cadeia produtiva e os mercados consumidores se encontram em crescimento e requerem mais e melhores serviços (ROCHA, 2015, p. 66).

Nesse contexto, vê-se, em 2021, o contrário da diminuição de custos, no modal rodoviário. Verificou-se, recentemente, altas sucessivas nos preços dos combustíveis, que afetaram todo o país, subindo 8,6% nos primeiros meses do ano corrente (BEM PARANÁ, 2021).

Ora, o monopólio do modal rodoviário é algo a ser repensado. Dependendo, unicamente, de uma via de transporte é algo temerário, que acarreta riscos que poderiam ser evitados com alternativas. A utilização de dois, ou até mais modais de transportes de mercadorias, diminui custos e perdas (BARAT, 1978).

Em suma, a economia está intimamente ligada ao transporte e às estradas, de forma geral. Não há como desvencilhar qualquer serviço ou mercadoria, que o ser humano utilize, que não passe pelo crivo de um modal de transporte. A preocupação em torno da temática deve ser partilhada com todos, e pensada pelos diferentes setores da sociedade, na iniciativa pública e privada. O interesse social e a persecução dos anseios particulares legítimos de lucratividade são, perfeitamente,

compatíveis e devem ser pensados com harmonia, quando da estratégia e do planejamento dos transportes e rodovias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ante o exposto, infere-se que a economia paranaense, erigida sobre diversos ciclos econômicos de monocultura, e coroada com um forte desejo de industrialização, possui uma série de peculiaridades. Observou-se que, nesse dinamismo, o papel do modal rodoviário é deveras relevante. O escoamento da produção agrícola do estado, bastante próspero, se dedica, inclusive, a uma finalidade exportadora, deve se dar, de forma fluída, em um sistema viário de qualidade e seguro. Evidentemente, existem desafios constantes, contendo rodovias mal administradas pela Administração, diretamente ou por suas permissionárias. Apesar das dificuldades, o estado paranaense tem sido um referencial nacional, auxiliando na movimentação da roda da economia brasileira como um todo.

REFERÊNCIAS

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. **Curso de Direito Administrativo**. 18ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2005.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BEM PARANÁ. **Preço da gasolina subiu 8,6% nos dois primeiros meses do ano**. Publicado em 01 de mar 2021. Disponível em: https://www.bemparana.com.br/noticia/preco-da-gasolina-subiu-86-nos-dois-primeiros-meses-do-ano#.YEVZ0Ztv_IU. Acesso em: 07 mar. 2021.

BERLOFFA, Viviane de Oliveira *et al.* Do ouro ao café: primeiros ciclos econômicos responsáveis pela ocupação do Estado do Paraná. **Seminário de pesquisa do PPE**. Universidade Estadual de Maringá (UEM). 13 a 14 de junho de 2013.

COLOMBO, Irineu Mário. O Pedágio no Paraná: lei permissiva e contrato forte. **Revista Economia & Região**, Londrina (Pr), v.7, n.1, p.109-126, jan./jun. 2019.

FORTINI, A. J. **Vias de Transporte**. São Paulo: Grupo A, 2016.

GRIMAL, Pierre. **A Civilização Romana**. Lisboa: Edições 70, 2009

PARANÁ. **DER-PR publica edital para licitação de terceiras faixas na PR-323**. Publicado em 15 de dezembro de 2020. Disponível em:

<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=110153&tit=DER-PR-publica-edital-para-licitacao-de-terceiras-faixas-na-PR-323>. Acesso em: 07 mar. 2021.

PEREIRA, Joaquim Israel Ribas. **Relação da infraestrutura rodoviária com o emprego nos municípios paranaenses**. Tese de Doutorado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná (UFPR), 2017.

PNUD. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013 – Consulta**. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/consulta>. Acesso em: 07 mar. 2021.

ROCHA, Cristiane Fursel. **O transporte de cargas no Brasil e sua importância para a economia**. Ijuí: Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ), 2015.

SANTOS, J. A. História do transporte rodoviário. **Revista Ibero-Americana de Estratégia**, v. 1, n. 1, p. 27-32, 2002.

SILVA, Francisco Xavier da. **Mensagem à Assembleia Legislativa do Estado por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1902**. Curitiba: Tipografia da República, 1902.

SILVA, Malcúvia Correa da. **As rodovias no contexto socioeconômico paranaense: 1946 – 1964**. Dissertação de mestrado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná (UFPR), 1984.

TRINTIN, Jaime Graciano. **A economia paranaense: 1985 – 1998**. Tese de Doutorado. Campinas: Universidade de Campinas (UNICAMP), 2001.

TRINTIN, Jaime Graciano; CAMPOS, Antônio Carlos de. Dinâmica regional recente da economia paranaense e suas perspectivas: diversificação ou risco de reconcentração e especialização produtiva. **Acta Scientiarum**. Human and Social Sciences. Maringá, v. 35, n. 2, p. 161-173, July-Dec. 2013.