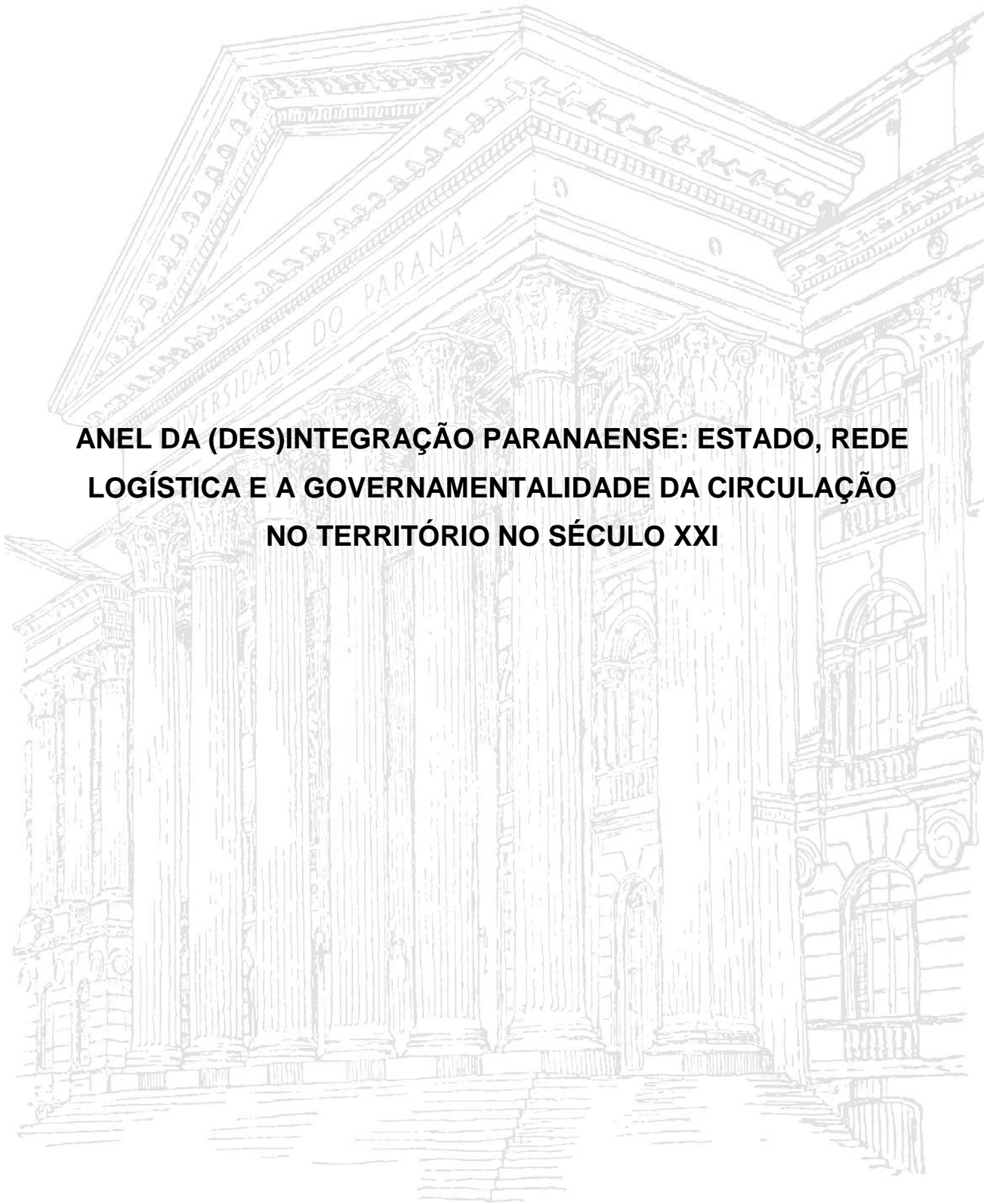


GUSTAVO GLODES BLUM

A detailed architectural line drawing of the facade of the University of Paraná. The drawing shows a grand neoclassical building with a prominent portico supported by tall, fluted columns. The pediment above the columns is inscribed with the text 'UNIVERSIDADE DO PARANÁ'. The drawing is rendered in a fine-line, sketch-like style, capturing the intricate details of the architecture.

**ANEL DA (DES)INTEGRAÇÃO PARANAENSE: ESTADO, REDE
LOGÍSTICA E A GOVERNAMENTALIDADE DA CIRCULAÇÃO
NO TERRITÓRIO NO SÉCULO XXI**

CURITIBA

2015

GUSTAVO GLODES BLUM

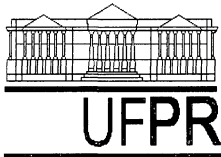
**ANEL DA (DES)INTEGRAÇÃO PARANAENSE: ESTADO, REDE
LOGÍSTICA E A GOVERNAMENTALIDADE DA CIRCULAÇÃO
NO TERRITÓRIO NO SÉCULO XXI**

Dissertação de Mestrado apresentada para obtenção do título de Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Paraná, na Linha de Pesquisa “Produção e Transformação do Espaço Urbano-Regional”.

Orientador: Prof. Dr. Nilson César Fraga.

CURITIBA

2015



MINISTÉRIO DE EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR CIÊNCIAS DA TERRA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



ATA DE DEFESA DE
DISSERTAÇÃO

Aos vinte e quatro dias do mês de março do ano de dois mil e quinze, na sala CT15, foi avaliada pela Banca Examinadora, composta pelos professores abaixo relacionados, a Dissertação de Mestrado do aluno **GUSTAVO GLODES BLUM** intitulada “**ANEL DA (DES)INTEGRAÇÃO PARANAENSE: ESTADO, REDE LOGÍSTICA E A GOVERNAMENTALIDADE DA CIRCULAÇÃO NO TERRITÓRIO NO SÉCULO XXI**” que obteve como resultado final aprovado.

(RES. 65/09 CEPE Art. 69. Os examinadores avaliarão a dissertação ou a tese considerando o conteúdo, a forma, a redação, a apresentação e a defesa do trabalho, decidindo pela aprovação, ou reprovação do trabalho de conclusão do aluno.

Parágrafo único. A ata da sessão pública da defesa de dissertação ou tese indicará apenas a condição de aprovado ou reprovado.

OBS: este documento tem a validade de 60 dias a contar desta data.

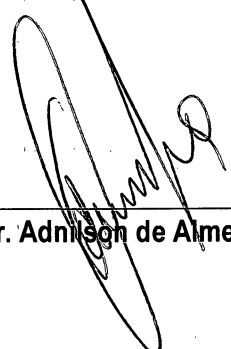
Nome e assinatura da Banca Examinadora:



Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga – orientador



Profª. Drª. Marcia da Silva - UNICENTRO



Prof. Dr. Adilson de Almeida Silva - UNIR

Por isso estamos na política, por isso lutamos na política. Por que, ao fim e ao cabo, simplificando, é cortar o toucinho um pouco mais grosso em favor daqueles que menos têm. Porque a política é eleger decisões, e eleger decisões é favorecer a alguém, e pode prejudicar a outro. Ou se está com a maioria, ou se está com a minoria, e não há termo médio, não se pode ser neutro e há que se tomar partido. Mas, à parte disso, companheiros, há outra coisa. Há uma coisa mais importante que a justiça. A alguns de nós quiseram afirmar que o mundo era formado por um balde de lágrimas, para ir a um paraíso. Eu não creio neles. O paraíso é aqui, ou a condenação é aqui, e por isso nesta vida há que se lutar, para que as pessoas vivam melhor, e não há termo médio. (...) A vida se vai, e te reduz, e vai se esvaindo, minuto a minuto, e não se pode ir ao supermercado para comprar a vida. Então, lute para viver, para dar conteúdo à vida.

- José Alberto “Pepe” Mujica Cordano

Dedico este trabalho à minha família, e aos milhares de paranaenses que, sabendo ou não, influenciaram o desenvolvimento deste trabalho. Aos paranaenses, e, sobretudo, àqueles que encontrei em minhas viagens pelo interior deste vasto Estado que, vagando pela beira das estradas, me fizeram problematizar esta realidade.

AGRADECIMENTOS

Sempre que se realizam agradecimentos de qualquer natureza, corre-se o risco de deixar alguém de fora, em razão do número de pessoas envolvidos num processo tão profundo e longo de pesquisa como uma Dissertação de Mestrado ou uma Tese de Doutorado representam. Desta forma, a lista aqui apresentada não busca esgotar o número de pessoas que contribuíram em discussões e em perspectivas de trabalho ao longo destes últimos dois anos, mas sim lembrar momentos e fases de trabalho desta pesquisa.

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao meu orientador, Prof. Dr. Nilson César Fraga, que desde a graduação no não-tão-longínquo-assim ano de 2009 lecionou a disciplina de Geografia Política no curso de Relações Internacionais, e foi a mosca azul responsável pelo meu interesse na área. Através da nossa contribuição conjunta, que mesmo fora dos esquadrinhamentos tradicionais da academia teve continuidade, foi sendo construído aos poucos o tema deste trabalho e a parceria tanto acadêmica como pessoal. Agradeço a sua atenção e compreensão em diversas fases do processo, assim como as divertidas orientações e questionamentos sobre o processo como um todo.

Gostaria de agradecer também à minha família que, ao longo deste processo, ficou maior. Agradeço aos meus pais, Dionízio e Célia, que me deram total apoio na escolha da minha carreira, e entenderam com calma e paciência as minhas opções profissionais. Seu apoio ao longo da vida foi mais que necessário para que esse trabalho se completasse, desde a formação até os momentos de desespero acadêmico. Agradeço também à minha irmã, Caroline, e aos novos integrantes da família, Geovanni e Luiza, que ajudam a iluminar a nossa casa e trouxeram muita alegria. À Caroline, agradeço também pela paciência e pelas longas e curtas conversas sobre os mais variados tópicos na carreira que ambos, por caminhos diferentes, acabamos por escolher. O seu exemplo enquanto pesquisadora foi fundamental na minha busca pelo conhecimento.

Agradeço também aos meus amigos-família, Felipe Vieira Filippetto, Flora Maria Morena Martini de Araújo, Carmem Cardoso Bueno de Camargo e Vinícius Carvalho Martins, que nos últimos vinte e tantos anos vêm sendo não apenas minhas referências para debates e discussões de temas acadêmicos, mas também companheiros dessa jornada que é a vida. Obrigado por todos os

momentos em que pudemos debater não apenas o tema deste trabalho, mas também todos os que o tangenciam, me permitindo refletir melhor sobre os mesmos.

À Gabriela Vieira, pelo apoio dado em todo este processo e pelas conversas que, mesmo à distância, permitiram novas perspectivas não apenas sobre o objeto da pesquisa, mas sobre a vida como um todo.

À Vanessa Maria Ludka, não apenas pelo apoio nas dúvidas ao longo do caminho, mas também pelo companheirismo e pelo exemplo de como ser um pesquisador de alto nível que tem como intenção a melhoria da qualidade de vida de uma população. Vanessa, muito obrigado por tudo.

À Sheila Castro, pelas conversas e devaneios, rigores e especificidades da pesquisa científica. Obrigado por me ajudar a encontrar caminhos que me ajudam a estudar caminhos.

Aos queridos Heitor Matos da Silveira e Naibi Souza Jayme, que através de nossas conversas, trocas de ideias, e da confecção de alguns materiais aqui apresentados, sempre apoiaram a pesquisa e tiveram papel fundamental no desenvolvimento da mesma.

Aos outros companheiros de luta que também fazem parte do Laboratório de Geografia, Território, Meio Ambiente e Conflito – nossa pátria acadêmica do GEOTMAC – pelo apoio e compreensão na organização de eventos e por mostrarem que o conhecimento científico pode ser feito de maneira leve, que a busca pela ciência pode ser divertida e interessante, e por me fazerem sentir em casa toda vez que me encontro nas terras quentes do Norte do Paraná, onde também tenho raízes. Desta forma, agradeço à Profa. Dra. Margarida de Cássia Campos, e aos colegas Diego da Luz Rocha, Matheus Cavatorta, Marcos Silva Moura, Angelo Menegatti, Márcia Schüller (também pelos deliciosos passeios pelo Contestado), Lucas Bertacco, Tainara Sussai Gallinari e Haroldo Junior.

Agradeço também aos professores do Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná (PPGGeografia/UFPR) com quem tive a oportunidade de desenvolver atividades conjuntas em disciplinas e fora delas: Prof. Dr. Francisco de Assis Mendonça, Prof. Dr. Adilar Antonio Cigolini, que além das matérias desenvolvidas me auxiliaram através de suas considerações durante a Banca de Qualificação; Prof. Dr. Jorge R. Montenegro Gómez, que me permitiu pensar fora do padrão original; Profa. Dra. Olga L. C. de F. Firkowski, através da análise da aplicação de metodologia ao meu trabalho; e a Profa. Dra. Gislene Aparecida dos Santos, com quem tive diversas conversas e me auxiliou muito no período pré-qualificação. A todos, meu muito obrigado.

Por fim, ao Colegiado do Curso de Relações Internacionais e outros professores da Casa, com quem pude debater meu tema num ritmo cotidiano, e através das conversas quais eu pude desenvolver melhor minha perspectiva. Agradeço especialmente aos colegas Michelle Hastreiter, Bruno Hendler, Andrew Traumann, Isaak Soares, Patrícia Tendolini, Malu Scaramella, Thiago Assunção, Rafael Pons Reis, Perci Klein, Carolina Marafigga e Heloísa Câmara.

Além de pessoas, gostaria de agradecer também algumas instituições que permitiram o desenvolvimento desta pesquisa, compostas elas também por pessoas essenciais no desenvolvimento deste trabalho.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná, na figura da sua Coordenadora, Profa. Dra. Olga L. C. de F. Firkowski e de seus servidores, Adriana Cristina Oliveira e Luis Carlos Zem, que praticamente cuidaram de mim ao longo de todo o tempo e me deram todas as direções para o desenvolvimento das atividades dentro do programa.

Agradeço ao Museu Paranaense, na figura do seu Diretor-Presidente Renato Carneiro Jr., e na figura de Ricardo Carvalho Rodrigues, através de quem tive acesso a algumas das peças do acervo que foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho. Agradeço também as diversas conversas e conselhos que me deram ao longo da pesquisa, assim como pela inspiração que são.

Também gostaria de agradecer à Biblioteca Pública do Paraná e ao Arquivo Público do Estado, através dos quais tive acesso a documentações que foram relevantes para o desenvolvimento desta pesquisa. Da mesma forma, sem o financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento do pessoal de Ensino Superior – CAPES – esta pesquisa não seria possível.

Por fim, aos milhares de paranaenses pela vida de quem passei, ainda que não saibam disso e que eu também não saiba. Meu muito obrigado por me permitirem, ainda que de forma tácita, falar um pouco de sua história, como a D. Maria, que me auxiliou na busca por informações para minha pesquisa, e que vive à beira da Rodovia do Café, no Distrito do Bairro dos França, em Ortigueira. Através dela, agradeço a todos.

Sumário

ÍNDICE DE MAPAS, QUADROS, TABELAS E FIGURAS.....	11
RESUMO.....	14
ABSTRACT.....	15
INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO I.....	24
OS PROCESSOS SOCIO-ESPACIAIS NO TEMPO E NO ESPAÇO: PODER E REDES COMO ESTRUTURAÇÃO DA VIVÊNCIA E DO GOVERNO DO/NO TERRITÓRIO	24
1.1 Compreender os poderes no Espaço e no Tempo	28
1.2 A apropriação do espaço e a constituição dos fluxos de circulação: o Território e a Rede	48
1.3 As regionalizações dos acessos e dos não-acessos e diferenças regionais	60
CAPÍTULO II.....	72
MODERNIZAR PARA A CIRCULAÇÃO: O PROCESSO CONFLITUOSO DE OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO E ESTABELECIMENTO DAS REDES NO PARANÁ.....	72
2.1 Formação socioespacial do Paraná	77
2.1.1 As frentes colonizadoras no Paraná.....	81
2.2 O impacto dos processos de ocupação no Paraná: o avanço da integração nacional e do capitalismo e as grandes questões de terras	98
2.3 A evolução da rede de infraestrutura logística no Paraná.....	104
2.3.1 Os caminhos históricos do Paraná: tropeirismo e conexão Litoral-Paraná Tradicional.....	109
2.3.2 A infraestrutura logística do Paraná na República Velha: 1896 a 1929	Erro! Indicador não definido.
2.2.2 O Período de Intervenção na Era Vargas: de 1930 a 1945.....	117
2.2.3 A tomada da opção pelas rodovias: 1945 a 1975	119
2.2.4 As décadas de 1980 e 1990: formas da infraestrutura logística anteriormente ao neoliberalismo no Paraná.....	127

2.3 O Paraná numa leitura sobre a expansão da rede logística enquanto o avanço da modernidade sobre o espaço	130
CAPÍTULO III	132
DA INTEGRAÇÃO AO ESTRANGULAMENTO DO TERRITÓRIO: A GOVERNAMENTALIDADE DA CIRCULAÇÃO NO PARANÁ SOB CONTROLE DO CAPITAL PRIVADO	132
3.1 O avanço global do capitalismo, nexos econômicos e controle/alteração do espaço.....	138
3.2 Um novo governo da circulação no Paraná: privatizações, o Anel da Integração e uma nova “arquitetura do espaço”	150
3.2.1 Os programas nacionais de desestatização e a concessão das ferrovias	150
3.2.2 O Anel de Integração: privatização da gestão das rodovias em meio à Guerra das Regiões	159
3.2.3 A diminuição unilateral do preço do pedágio e a troca de posições: da Guerra das Regiões à Guerra Judiciária	171
3.2.4 As “Estradas da Liberdade” de Roberto Requião e a tentativa de criar novas conexões na rede	Erro! Indicador não definido.
3.3 A rede logística do Paraná na segunda década dos anos 2000: do Anel da Integração ao Território Estrangulado	177
3.3.1 A realidade da rede logística e seu governo: a criação de mundos “de pista dupla” no governo da rede de infraestrutura logística e o estrangulamento do território	188
CONSIDERAÇÕES FINAIS	196
REFERÊNCIAS.....	201

ÍNDICE DE MAPAS, QUADROS, TABELAS E FIGURAS

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO ESTADO DO PARANÁ NA AMÉRICA DO SUL E NO BRASIL.....	18
FIGURA 2 - CERRO AZUL, NO VALE DO RIBEIRA (PR): DUAS TEMPORALIDADES EM RAZÃO DOS MEIOS TÉCNICOS DE CONTATO DA REGIÃO COM O PARANÁ COMO UM TODO.....	63
FIGURA 3 - ARMAZÉM DAS INDÚSTRIAS MATARAZZO NA CIDADE DE ANTONINA (PR), REPRESENTANDO AS MUDANÇAS TÉCNICAS E VALORIZAÇÕES ESPACIAIS DO PAPEL DAS NOVAS REDES DE CIRCULAÇÃO	66
FIGURA 4 - PORTAL DA ESTRADA DA GRACIOSA, INAUGURADO EM 1997 NO GOVERNO DE JAIME LERNER COMO UM DOS EXEMPLOS DA CONSTRUÇÃO DE TRADIÇÕES NO PARANÁ	74
FIGURA 5 - FORMAÇÕES HISTÓRICO-SOCIOESPACIAIS DO PARANÁ	82
FIGURA 6 - MAPA DO ESTADO DO PARANÁ. ORGANIZADO E DESENHADO PELO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA, TERRAS E COLONIZAÇÃO DA SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. 1944.	96
FIGURA 7 - OS CAMINHOS TROPEIROS DO SUL DO BRASIL. REGIÃO DISPUTADA ENTRE AS PROVÍNCIAS E ESTADOS DO PARANÁ E DE SANTA CATARINA EM DESTAQUE	110
FIGURA 8 - CAMINHOS UTILIZADOS PARA CIRCULAÇÃO ENTRE CURITIBA E O LITORAL ATÉ A INSTALAÇÃO DA FERROVIA EM 1885	111
FIGURA 9 - DETALHE DO MAPPA DO ESTADO DO PARANÁ (...), DE 1896, DEMONSTRANDO O ALCANCE DA REDE FERROVIÁRIA NO ESTADO QUE, INSTALADA A PARTIR DE 1895, TEVE RÁPIDO CRESCIMENTO NA REGIÃO DO PARANÁ TRADICIONAL	113
FIGURA 10 - SCHEMA DE VIAÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ. ORGANISADO [SIC] PELO ENGENHEIRO CIVIL CANDIDO FERREIRA DE ABREU. 1901.	114
FIGURA 11 - PLANTA DA VIAÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ EM 1908, ORGANISADA PELA DIRECTORIA DE OBRAS E VIAÇÃO [SIC].	115
FIGURA 12 - O ESTADO DO PARANÁ E SUA RÊDE DE VIAÇÃO KILOMETRADA DE ACORDO COM OS DADOS MAIS RECENTES. ORGANIZADO E DESENHADO POR E. LOUREIRO SANTOS	116
FIGURA 13 - ESTADO DO PARANÁ, OBRAS EXECUTADAS NO GOVERNO MANOEL RIBAS. 1932-1938.	118
FIGURA 14 - DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA. ÓRGÃO REGIONAL DO IBGE. ESTADO DO PARANÁ. CARTOGRAMA DOS MEIOS DE TRANSPORTE. 1950. ORGANIZADO NA ADMINISTRAÇÃO DO EXCLENTÍSSIMO SENHOR GOVERNADOR MOYSÉS LUPION.	122

FIGURA 15 -	<i>ESTADO DO PARANÁ. PLANO RODOVIÁRIO. D.E.R. ESQUEMA GERAL. 1953.</i>	123
FIGURA 16 -	<i>ESTADO DO PARANÁ. DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGENS. ESQUEMA DAS ESTRADAS CONSERVADAS E EM CONSTRUÇÃO. 1956.</i>	123
FIGURA 17 -	<i>ESTADO DO PARANÁ. SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DO GOVERNO. DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA. CARTOGRAMA FERRO-RODOVIÁRIO. 1962.</i>	125
FIGURA 18 -	<i>REDE DE VIAÇÃO PARANÁ – SANTA CATARINA. ESQUEMA DAS LINHAS EM TRÁFEGO, EM CONSTRUÇÃO E PLANEJADAS.</i>	126
FIGURA 19 -	<i>MAPA DO PLANO RODOVIÁRIO ESTADUAL: SITUAÇÃO FÍSICA. SECRETARIA DOS TRANSPORTES. DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM. DIVISÃO DE PLANEJAMENTO. GPU. 1975.</i>	127
FIGURA 20 -	<i>REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. SECRETARIA DOS TRANSPORTES. DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGENS. 1981.</i>	128
FIGURA 21 -	<i>PLACA LEVANTADA PELO GOVERNO DE ÁLVARO DIAS, SINALIZANDO OBRA VIÁRIA NA CIDADE DE PALMEIRA NA DÉCADA DE 1980, E REPINTADA POR OCASIÃO DAS ELEIÇÕES GERAIS DO ANO DE 2014. CAPITAL POLÍTICO ATRAVÉS DAS ESTRADAS.</i>	129
FIGURA 22 -	<i>MALHA FERROVIÁRIA DO BRASIL.</i>	154
FIGURA 23 -	<i>MAPA DA CONCESSÃO DA MALHA SUL.</i>	155
FIGURA 24 -	<i>PARALELISMO DAS REDES DE TRANSPORTE – REDE FERROVIÁRIA PRÓXIMA À RODOVIA BR-376 NO DISTRITO DOS FRANÇA, ORTIGUEIRA (PR).</i>	156
FIGURA 25 -	<i>PARALELISMO DAS REDES DE TRANSPORTE – REDE FERROVIÁRIA PRÓXIMA À RODOVIA PR-444, EM ARAPONGAS...</i>	157
FIGURA 26 -	<i>A DIVISÃO POR LOTES DO ANEL DE INTEGRAÇÃO E PRINCIPAIS CIDADES CONECTADAS NA REDE, COM AS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS RESPONSÁVEIS PELA SUA GESTÃO.</i>	166
FIGURA 27 -	<i>BASE POPULACIONAL DO ESTADO DO PARANÁ EM 1996, COM A CONEXÃO DOS PRINCIPAIS EIXOS DO ANEL DE INTEGRAÇÃO.</i>	167
FIGURA 28 -	<i>TRECHOS PROPOSTOS PARA AS “ESTRADAS DA LIBERDADE” DO GOVERNO DE ROBERTO REQUIÃO, INTERLIGANDO REGIÕES AGRÍCOLAS DO ESTADO COM A REDE RODOVIÁRIA PEDAGIADA.</i>	176
FIGURA 29 -	<i>REGIÕES PARANAENSES COM ACESSO À RODOVIAS COM PISTA DUPLA NO ANEL DA INTEGRAÇÃO E ADJACÊNCIAS, MOSTRANDO A DIVISÃO ENTRE TEMPOS RÁPIDOS E TEMPOS LENTOS NA ATUALIDADE</i>	186

FIGURA 30 - OBRAS DE DUPLICAÇÃO NA BR-376, EM PONTA GROSSA, QUE TERMINAM JUSTAMENTE AO FIM DA INSTALAÇÃO FABRIL DA FÁBRICA CERVEJEIRA DA AMBEV.	187
FIGURA 31 - BR-277, COM PISTA DUPLICADA, NA SAÍDA DE CURITIBA PARA O LITORAL DO ESTADO, REPRESENTANDO UMA PAISAGEM DA VELOCIDADE, DO ACESSO E DA DINÂMICA ECONÔMICA.	190
FIGURA 32 - PR-317, NO TRECHO ENTRE AS CIDADES DE MARINGÁ E CAMPO MOURÃO, COMO UMA REPRESENTAÇÃO DE UMA PAISAGEM LIGADA À UMA RODOVIA DUPLICADA MAS QUE AINDA SE ENCONTRA EM UM TEMPO LENTO.....	191
FIGURA 33 - PREÇOS PRATICADOS PELAS CONCESSIONÁRIAS NO PARANÁ NO INÍCIO DO ANO DE 2015.	192

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - VISÃO DICOTÔMICA TERRITÓRIO-REDE (HAESBAERT, 2014)	58
QUADRO 2- ESTRUTURA DA REDE RODOVIÁRIA DO PARANÁ EM 1994	128
QUADRO 3 - O PROCESSO DE “GLOCALIZAÇÃO” E A RELAÇÃO ENTRE AS ESCALAS POLÍTICO-GEOGRÁFICAS	144
QUADRO 4 - EXTENSÃO EM QUILÔMETROS DAS RODOVIAS CONCESSIONADAS NO PARANÁ, DE ACORDO COM SEU LOTE COMO DEFINIDO NO PROGRAMA DE CONCESSÕES DO GOVERNO JAIME LERNER.	164

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - PRODUTO INTERNO BRUTO A PREÇOS CORRENTES DAS CIDADES-POLO DO ANEL DE INTEGRAÇÃO EM 1999 (EM R\$ 1.000,00)	167
TABELA 2- EXTENSÃO TOTAL DAS REDES DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA INSTALADA NO PARANÁ	182
TABELA 3 - DIVISÃO DAS REDES LOGÍSTICAS DO PARANÁ POR ENTES PÚBLICOS RESPONSÁVEIS POR SUA GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO (2015)	182

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - PORCENTAGEM DA REDE RODOVIÁRIA DE PISTA DUPLA NO PARANÁ POR TIPO DE ADMINISTRAÇÃO DAS RODOVIAS	184
--	-----

RESUMO

O objetivo da pesquisa “Governo, empresas e rede logística no Paraná: Governamentalidade da circulação no espaço no início do século XXI” é desenvolver uma análise a respeito da atual configuração da circulação de riquezas no Estado do Paraná. Numa perspectiva que envolve a Geografia Política, busca-se desvendar quais são os diversos interesses que historicamente envolvem as redes logísticas e seu papel no desenvolvimento econômico, político e social no Paraná, sobremaneira a partir do processo tardio de industrialização no estado na década de 1990 e seu impacto na lógica de circulação no espaço. Para tal, no primeiro capítulo desenvolve-se um arcabouço teórico a partir do qual será analisado o processo de constituição do objeto desta pesquisa. Nesta parte do trabalho, analisa-se a base bibliográfica dentro da ciência geográfica e de outras áreas do conhecimento que permitem compreender a relação entre as redes de circulação e o poder político dentro de um determinado território. Na segunda seção deste trabalho, buscou-se criar uma análise do processo de ocupação do território no Paraná, assim como a relação deste processo com a evolução da rede logística no Estado, dentro de uma perspectiva de mistura entre os elementos básicos da colonização da terra, produção econômica de característica agrícola, e os tipos de povoamento realizados no território paranaense. Ao mesmo tempo, busca-se discutir, tendo como base esta evolução, uma possível dominação do poder político por parte de uma região, o Paraná Tradicional, em relação às outras. Por fim, no terceiro capítulo, através da análise de bibliografia recente e dos processos que levaram à privatização da gestão das principais vias logísticas do Brasil e do Paraná, discute-se o papel dessa elite “conectada” às melhores vias de circulação do estado e um estrangulamento do território, maneira através da qual se propõe analisar a situação em que o Estado se retira da administração destas vias e o interesse privado se sobrepõe por sobre as liberdades constitucionais do cidadão de livre circulação. O desenvolvimento desta pesquisa contou com revisão bibliográfica e recolhimento de dados primários junto a órgãos governamentais, assim como pesquisa de campo realizada no principal eixo logístico do Paraná, o Anel da Integração.

Palavras-chave: Governo – Empresas – Rede Logística – Território e Poder – Paraná.

ABSTRACT

The objective of this research, entitled “Government, companies and logistical network in Paraná: Governamentality of circulation in space at the beginning of the 21st century”, is to develop an analysis about the current configuration of riches circulation in the State of Paraná. In a perspective that is immersed within the area of Political Geography, we seek to unveil which are the many interests that have historically been relevant to logistical networks in the State of Paraná, and their role in the economic, political and social development of Paraná, above all starting with its late industrialization process that began in the 1990s and had a great impact in the logics of circulation on its space. For such, in the first chapter is developed a theoretical basis from which the constitution process of this research’s object can be analyzed. In this section of the thesis, a bibliographical basis is analyzed within the scope of the geographical science and other areas of knowledge that allow understanding the relationship between circulation networks and political power within a given territory. In its second section, this thesis seeks to historically place Paraná’s logistical networks in its territorial occupation process, in a perspective of mixture between the elements of colonization of land, economic production of agricultural characteristics, and the different kinds of inhabitation realized in the territory of Paraná. At the same time, we seek to discuss, having this evolution as a basis, the possibility of a political power that rises from one region, *Paraná Tradicional*, in relation to the other two. At last, in the third chapter, through to analysis of recent bibliography and processes that have led to the privatization of the management of the main logistical circulation lines both in Brazil and Paraná, discussing the role of this “connected elite” to the better-maintained logistical lines in the State and an strangulation of the territory, way through which it is proposed to analyze the situation created by the State leaving the administration of this lines and the private interest overlapping over constitutional liberties of citizens of free circulation. The development of this research has been based on bibliographical review and primary data collecting with governmental bodies, as well as field research realized in the main logistical axis of Paraná, the Ring of Integration.

Keywords: Government – Companies – Logistical Network – Territory and Power – Paraná.

INTRODUÇÃO

Numa era que se pretende marcada pela mobilidade, física e virtual, de diversos aspectos da vida humana, estudar a estruturação das redes de circulação apresenta-se como fundamental para compreender alguns aspectos da realidade vivida. Devido ao desenvolvimento das formas de comunicação e de transporte, de bens, pessoas e informações, vive-se nas sociedades ocidentais aquilo que Marc Augé (2010) denominou de “mobilidade sobremoderna”, ou seja, uma situação na qual se exprimem “os movimentos de população (migrações, turismo, mobilidade profissional), [a] comunicação geral instantânea e [a] circulação dos produtos, das imagens e das informações” (p. 15). Esta realidade se apresenta com dois componentes: o primeiro, de que parece não ser mais necessário se deslocar para ter acesso, sobretudo aos signos e significados. Por outro lado, ainda assim essa circulação ocorre.

Ao mesmo tempo, como afirma Augé (2010), “nosso mundo está cheio de contra-exemplos [a essa mobilidade]: exemplos de sedentarismo forçado, de uma parte, exemplos de territorialidade reivindicada, de outra” (p. 16). Para o autor, “[n]osso mundo está cheio de ‘abcessos de fixação’ territoriais ou ideológicos”, compondo, em si, um paradoxo – uma sociedade obcecada e que vivencia a mobilidade, sem precisar se movimentar, mas que ainda assim circula e, ao mesmo tempo, cria condições de fixação territorial.

Compreender esse jogo de realidades diversas, de composições e desenvolvimentos desta realidade cria numerosas possibilidades para o estudo científico. E, tendo como base a perspectiva apresentada por Gaston Bachelard (1996), é nesse momento que surge a possibilidade de se desenvolver novas pesquisas científicas, aproveitar o momento para compreender novos objetos de estudo que aparecem à frente dos acadêmicos. Para o autor, estes novos objetivos devem sempre se renovar, seja em sua materialidade ou em seu conteúdo; ser observados e analisados num processo contínuo que leve em consideração tanto o empirismo como o racionalismo, o conhecimento fático das realidades vividas e a problematização teórica e racional a ser realizada a partir desta realidade material (p. 302).

A pesquisa desenvolvida ao longo deste trabalho, e sua apresentação na forma desta dissertação, surgem de inquietações promovidas pelos elementos apresentados acima e muitos outros que a compõem. Por meio da observação do momento em que as sociedades se encontram e do desenrolar das atividades e processos da sociedade capitalista mundial, surge uma preocupação em se compreender de qual forma este elemento fundamental – a circulação – se apresenta na vivência do território e do espaço. Assim, compreende-se que os diversos fluxos são também uma boa oportunidade para compreender sua não-limitação.

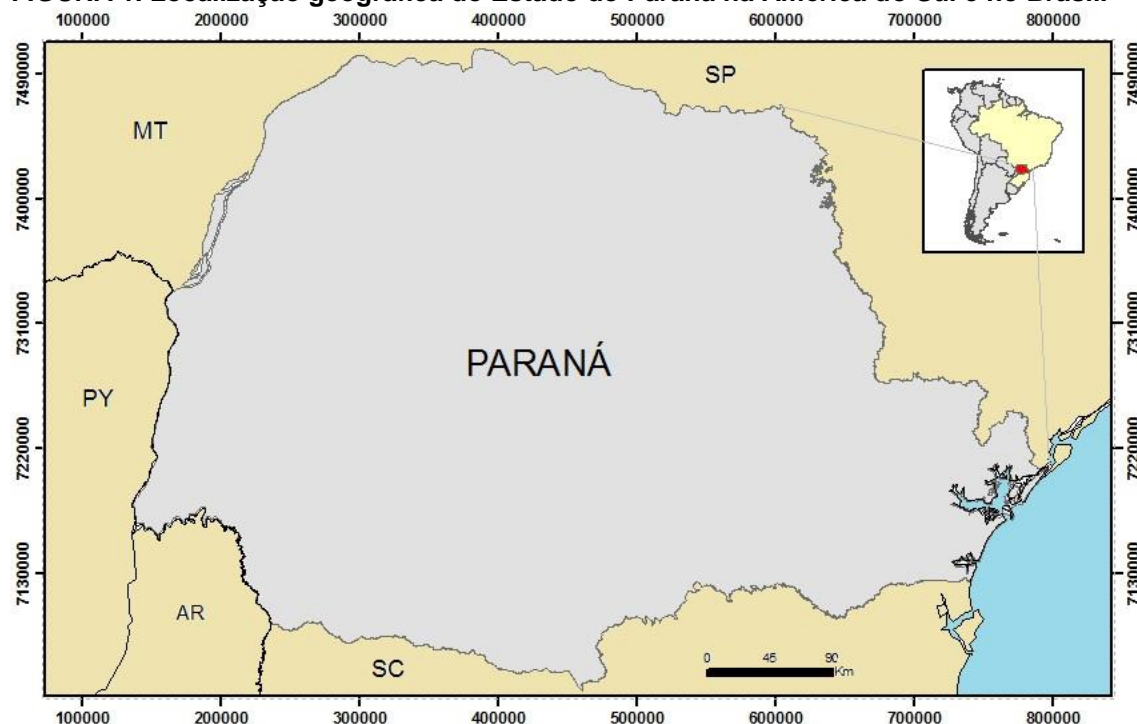
Este trabalho tem como objetivo principal realizar uma análise a respeito da atual configuração da circulação de riquezas no Estado do Paraná. Numa perspectiva que envolve a Geografia Política, busca-se desvendar quais são os diversos interesses que historicamente envolvem as redes logísticas e seu papel no desenvolvimento econômico, político e social no Paraná, sobremaneira a partir do processo tardio de industrialização no estado na década de 1990 e seu impacto na lógica de circulação no espaço. Dentro desta perspectiva, também se entende que estes fluxos são transregionais e, por isso, revelam muito da realidade geográfica para além daquela restrita ao Paraná.

Especificamente, procura-se compreender de qual forma a circulação, e especificamente a movimentação da riqueza produzida, se dá dentro de um determinado recorte espacial: o estado do Paraná, unidade federada da República Brasileira localizada na sua região Sul, cuja localização se apresenta abaixo (FIGURA 1, na próxima página). Sem dúvida, os impactos deste tipo de estrutura e as decisões que levaram à sua configuração, sua governamentalidade, causaram diversos impactos, dentre eles cerceamentos severos à população e aos municípios menores, em razão da centralização de uma rede logística adotada na última década do século passado e centralizada nos municípios e regiões de polos regionais paranaenses.

A circulação da riqueza no Paraná, durante muito tempo, esteve profundamente relacionada com um longo processo de ocupação e colonização do espaço de seu território. Muitas vezes, a produção econômica assumiu o caráter mais representativo dentro das perspectivas dos diversos governantes do Estado, e o desenvolvimento de uma devida rede logística para

a circulação desta produção foi responsável por diversas iniciativas governamentais de proporções mais diversas, como a instalação da ferrovia que liga Curitiba a Paranaguá há 130 anos, no final do século XIX, e a estruturação das duas principais rodovias da metade do século XX, a Rodovia do Cerne e a Rodovia do Café, que ligam a capital, Curitiba, ao Norte do Estado. Ao longo do processo de formação socioespacial paranaense, pode-se perceber que esta preocupação ficou acima do desenvolvimento de uma rede de circulação voltado para atender às demandas da população do Estado, tendo em vista o foco na produção econômica. A própria localização do Paraná no Brasil e na América do Sul é um importante componente de análise, como é exemplificado pela FIGURA 1 (abaixo).

FIGURA 1. Localização geográfica do Estado do Paraná na América do Sul e no Brasil.



EDIÇÃO: JAYME (2015).

ORGANIZAÇÃO: BLUM (2015).

Da mesma forma, faz-se o reconhecimento de que este não é apenas um fenômeno localizado e circunscrito ao estado do Paraná, nem ao Brasil, mas sim se constitui enquanto uma das bases da evolução histórica do sistema capitalista: a aliança entre os entes estatais e os setores de controle da economia sempre se apresentou como uma forte realidade. No próprio estado

do Paraná, diversos foram os acontecimentos históricos que apresentam esta profunda ligação entre os detentores do poder econômico e a ação do poder político, podendo ser citados os casos da Guerra do Contestado (1912-1916), da Guerra de Porecatu e do Levante dos Posseiros de 1957.

Todos estes elementos são representativos de uma construção histórica de uso do espaço e constituição do território do Paraná feito de maneira conflitiva ao longo do tempo. A partir desta perspectiva histórica, e do papel que as redes têm na sua estruturação, esta pesquisa buscou compreender de qual forma estes processos históricos se desenvolvem, ao longo sobretudo dos séculos XIX e XX para, ao final, compreender a forma como se pode analisar a circulação da riqueza no Paraná através da sua rede logística na virada do século XX para o século XXI. A alteração das lógicas ao longo do tempo, a participação de diversas técnicas em conjunto e, ao final do trabalho, a compreensão do processo de concessão à iniciativa privada da gestão das principais vias de circulação da riqueza no estado, são problemáticas apresentadas ao longo do trabalho. Compreende-se que, tendo início na metade da década de 1990, inseriu-se no seu território uma lógica nova de articulação com estas empresas – lógica, esta, que reflete, em si, um avanço qualitativo e quantitativo do sistema capitalista mundial e seus impactos na realidade regional e local.

Neste espírito, compreende-se que a ciência geográfica, por meio da análise que estabelece sobre a realidade material das sociedades humanas e suas dinâmicas (CLAVAL, 2010), traz um arcabouço teórico e metodológico, e uma profunda discussão que pode auxiliar a compreensão desta realidade. É com base nestes preceitos que se busca, no terceiro capítulo, fazer uma análise desta relação, que teve diversos desdobramentos ao longo dos últimos vinte anos, e que compreendem três administrações diferentes do governo estadual, em cinco mandatos distintos não apenas na característica partidária, mas também na sua relação com a circulação da riqueza produzida no Estado, sobretudo aquela que advém da instalação de empresas estrangeiras no Paraná a partir de 1997.

Na primeira seção, realizando uma revisão bibliográfica, estabelece-se um marco teórico dentro da ciência geográfica e áreas afins a respeito do relacionamento entre sociedade e espaço que permitirá analisar,

posteriormente, o objeto aqui proposto. Para tal, buscou-se compreender a questão do poder que está envolvido em todas as práticas sociais, pois, segundo Claude Raffestin,

Conhecer e operar sobre uma realidade material supõe – e até mesmo postula – um sistema de relações no interior do qual circula o poder, uma vez que este é consubstancial à toda relação. O conhecimento e a prática elaborados por todo trabalho implicam uma forma qualquer de poder da qual não é possível escapar. (RAFFESTIN, 1993, p. 6)

Por meio das análises estabelecidas, a pesquisa apresentou, ainda, a realidade destes sistemas de poder que estão estabelecidos na prática espacial, seja ela do Estado ou de outros atores sociais, esperando, também, contribuir com o campo de conhecimento dentro do qual esta pesquisa se insere, a Geografia Política: foram analisados os elementos que constituem o conceito de território, a noção de poder e a forma como as redes se apresentam enquanto uma estrutura do mesmo, tanto quanto podem ser encaradas na posição de reveladoras das estratégias territoriais e espaciais na forma de análise proposta.

Assim, por intermédio dessas perspectivas, no segundo capítulo, realiza-se uma análise da evolução histórica da rede logística no Paraná, tendo, para isso, sido realizada uma larga pesquisa bibliográfica para compreender os processos históricos de ocupação do espaço do estado. Esta verificação se deu, sobretudo, na análise dos trabalhos de Maria Cecília Westphalen *et al.* (1968; 1969), Iria Zanoni Gomes (1985) e Ruy Wachowicz (2002), assim como no levantamento de documentação direta em fontes primárias, como as *Mensagens dos Presidentes da Província e do Estado* enviadas à Assembleia Provincial e posteriormente Legislativa, que estão disponíveis no Arquivo Público do Paraná.

Apresentando uma retrospectiva dos processos que levaram à ocupação do espaço no território paranaense, a pesquisa pondera os processos de modificação e, sobretudo, o desenvolvimento de uma rede logística regional que condiz com estes processos históricos de implantações logísticas até a década de 1990.

Por fim, no último capítulo, visou-se compreender as relações estabelecidas entre o novo momento do capitalismo global, o movimento neoliberal no Brasil e no Paraná, e o desenvolvimento de uma “arquitetura” do espaço específica na última década do século XX. Apresenta-se uma análise a respeito da rede logística do estado como um projeto, que leva em consideração a busca pela disciplinarização do território tendo em vista o atendimento à demanda do grande capital transnacional que vem se instalando em algumas regiões paranaenses desde meados dos anos de 1990. É com a instalação da Cidade Industrial de Curitiba, em meados dos anos de 1970, até o desenvolvimento dos Arranjos Produtivos Locais e o Programa Paraná Competitivo, que se percebe a inserção de uma lógica específica de circulação no estado, voltada ao atendimento das necessidades destas empresas. Assim, analisou-se a ocorrência de uma *governamentalidade* do espaço, ou seja, a criação de uma forma de disposição das coisas com o intuito de atingir um determinado objetivo não necessariamente pelas leis ou pela interdição da ação, como afirma Michel Foucault (2006 [1979]):

[No caso do governo, ou do estabelecimento de uma governamentalidade] não se trata de impor uma lei aos homens, mas de dispor as coisas, isto é, utilizar mais táticas do que leis, ou utilizar ao máximo as leis como táticas. Fazer, por vários meios, com que determinados fins possam ser atingidos. [...] a finalidade do governo está nas coisas que ele dirige, deve ser procurada na perfeição, na intensificação dos processos que ele dirige e os instrumentos do governo, em vez de serem constituídos por leis, são táticas diversas. (FOUCAULT, *op. cit.*, p. 284)

Ao se analisar as atividades das empresas transnacionais, observa-se que elas utilizam o Estado como uma das suas muitas bases de operação ao redor do globo. Assim, não apenas buscou-se compreender sua disposição geográfica em dois polos de desenvolvimento industrial do Paraná, Curitiba e Ponta Grossa (ambas localizadas em uma região de ocupação tradicional dentro da lógica do estado) e a evolução das áreas ocupadas pelas mesmas, mas também a sua relação com a rede logística – uma das principais variantes escolhidas por estas empresas no processo de decisão para a realização de Investimentos Estrangeiros Diretos (IEDs). Este fato leva, necessariamente, a

uma apreciação a respeito do atual sistema produtivo internacional, também realizada no terceiro capítulo.

Para completar esse objetivo, porém, faz-se necessário inverter a relação de análise. A permanência dessas grandes empresas em um território, na atual configuração político-econômica internacional, se dá em razão de uma série de apoios e benefícios concedidos por parte do poder público a estas corporações. Assim, sobretudo os benefícios fiscais garantidos pelas Prefeituras Municipais, pelo Governo do Paraná e pelo Governo Federal do Brasil são um grande fator de instalação e permanência destas empresas, aliadas a outras estratégias. Propõe-se, assim, inverter-se a análise neste processo: ao invés de estudar as empresas transnacionais, ainda que levando em conta a sua localização e os pontos de sua instalação, verificar quais são justamente as estratégias do Poder Executivo paranaense não apenas para atraí-las, mas para mantê-las atualmente, quase vinte anos após as primeiras instalações. Nesta análise, para além dos benefícios fiscais a rede de infraestrutura logística apresenta-se como um dos principais diferenciais desta realidade e, justamente por se confundir, sobretudo na sua faceta rodoviária, com os eixos de circulação da população, revelam, em si, as estratégias de governo e governamentalidade da circulação da riqueza no Estado.

A intenção final da pesquisa, no desenvolvimento da análise científica, é desvelar algumas relações que, apesar de não serem invisíveis na realidade econômica e política paranaense, muitas vezes se destinam a análises de caráter quantitativo ao invés de qualitativo. Ao demonstrar não apenas as redes materiais, mas também as redes de relacionamento social entre grupos econômicos e políticos, conceitos e políticas governamentais envolvidos neste processo, reflete-se a respeito da capacidade de compreensão e alteração desta realidade, para aquilo que se acredita seja uma nova possibilidade para a sociedade e para o povo paranaense, qual seja, o atendimento de suas necessidades independentemente de pressões econômicas prementemente alheias ao território, que geram, ao fim e ao cabo, não a integração territorial prometida durante a década de 1990, mas o contrário, ou seja, o seu estrangulamento e a redução da mobilidade no território do estado.

Esta pesquisa se desenvolveu nos últimos dois anos, e se deu por meio de um trabalho que recorreu a diversos tipos de fontes. Primeiro,

buscando adaptá-la às conceituações básicas e a um desenvolvimento próprio dentro do campo de conhecimento da Geografia, buscou-se fazer um levantamento bibliográfico a respeito dos temas e conceitos trabalhados. Por sua parte, a pesquisa a respeito do caso específico, ou seja, da evolução da rede logística do estado do Paraná, resultou de uma pesquisa que também buscou realizar um levantamento bibliográfico, mas, sobretudo, de estudos acadêmicos a respeito dos temas levantados. Foi assim que se teve contato tanto com os livros utilizados especificamente para a obtenção de dados para este caso, como para a criação de uma leitura geral a respeito do processo, sobremaneira do processo de formação socioespacial paranaense a partir de sua(s) rede(s) logística(s).

Metodologicamente, esta pesquisa buscou basear-se dentro de um espectro analítico de compreensão dos *instrumentos de poder* utilizados dentro da lógica da rede logística no Paraná. Ao abordar este elemento, o recolhimento das informações se deu através da leitura acadêmica tanto de documentação histórica, como da compreensão analítica das motivações que levaram à constituição desta mesma rede no estado. Aqui, sobretudo a leitura de documentação textual e cartográfica produzida pelo Governo do Estado e do Governo Federal foram passos fundamentais para a pesquisa. Por fim, a pesquisa de campo permitiu contrapor duas realidades a respeito do mesmo objeto: a do discurso e a da realidade. As viagens de campo auxiliaram para o recolhimento de dados, assim como a contraposição das informações.

Para o desenvolvimento deste trabalho, foi realizado o levantamento de informações em campo, percorrendo uma série de rodovias para compreensão e recolhimento de dados. Em tal empreitada, foram percorridos 2.731 km ao longo das rodovias do Paraná. As rodovias investigadas *in loco* foram a BR-277, a BR-376, a BR-373, a BR-369, a PR-317, a BR-376, a PR-445, a PR-410, a PR-408, a BR-153, a BR-116, a BR-163 e a BR-476.



Pintura de Jean-Baptiste Debret. **Paranaguá**. Sem data.

Existe a dúvida sobre se a primeira imagem da ocupação do Paraná, a pintura “Paranaguá” de Jean-Baptiste Debret, tenha sido realmente feita por uma visita do artista, ou se a obra teria retratado, na realidade, outras cidades e feita após relatos de viajantes que desbravavam o Sul do Brasil e repassavam a Debret suas impressões. No caso desta tela, existe a possibilidade de a descrição ter sido de Porto Alegre, e não Paranaguá.

CAPÍTULO I

**OS PROCESSOS SOCIO-ESPACIAIS NO TEMPO E NO ESPAÇO: PODER E
REDES COMO ESTRUTURAÇÃO DA VIVÊNCIA E DO GOVERNO DO/NO
TERRITÓRIO**

Como parte do trabalho ao qual se dedica esta dissertação, este capítulo tem como objetivos estabelecer as bases teóricas, dentro do campo do conhecimento científico da Geografia e de outras áreas, que nos guiarão na análise do caso da rede logística instalada no Estado do Paraná e a circulação da riqueza produzida no Estado. Por meio da análise da produção bibliográfica disponível nestas áreas, busca-se criar as bases de análise para compreender a forma como se dá, na atualidade, a governamentalidade da circulação da riqueza no estado do Paraná. Assim, tanto elementos de análise da evolução histórica desta rede, que serão analisados com mais profundidade no próximo capítulo, como a base mesma de compreensão da ciência geográfica se fazem necessários para a construção desta análise de conjuntura.

De acordo com Herbert José de Souza (2012), a realização de uma análise de conjuntura, que é um dos objetivos deste trabalho, exige a reunião e a seleção de elementos, e a aferição de sentido às informações às quais se tem acesso. Segundo o autor, o esforço de construção de uma conjuntura “é uma mistura de conhecimento e descoberta, é uma leitura especial da realidade e que se faz sempre em função de alguma necessidade ou interesse” (p. 7). Assim, toda análise realizada é uma análise que apresenta um interesse, uma vez que “não há análise de conjuntura neutra, desinteressada: ela pode ser objetiva, mas estará sempre relacionada a uma determinada visão do sentido e do rumo dos acontecimentos” (p. 8). O que se pretende, neste capítulo, é estabelecer academicamente de qual forma se dará a análise a partir deste arcabouço teórico.

Ora, ao abordar a questão da logística, circulação e estabelecimento de rotas para a distribuição das riquezas produzidas no Estado do Paraná, se trata de colocar em perspectiva assuntos relevantes para a análise geográfica, através de diversos conceitos diferentes. Ainda que se aborde de maneira específica o caso do território juridicamente vinculado ao Estado do Paraná, dentro da República Federativa do Brasil, compreende-se que a lógica interna a este território não “flutua”, não está desconectada de outra realidade e leitura, que é aquela das mudanças globais com relação ao ordenamento do território e uso do espaço através da logística. Ao abordar o tema dentro da perspectiva da Geopolítica, Bertha Becker afirma que

Há uma questão crucial na transformação da Geopolítica [no século XXI]: existe uma nova racionalidade que estabelece nexos sob a (des)ordem global? Esta identificação é essencial para a compreensão do movimento contemporâneo da sociedade, sobretudo, para a prática política. Tem-se como hipótese que a logística é a nova racionalidade capaz de explicar a simultaneidade da desordem/ordem da globalização/fragmentação, da complexidade da questão ambiental. Ela está na base do poder: a inovação permanente aciona a economia e a guerra (...). (BECKER, 2012 [1995], p. 290)

A partir da perspectiva da autora, percebe-se que a logística assume um papel altamente relevante na análise das relações de poder na atualidade. Problematizar o território, as suas relações, as alterações e modificações estruturadas no espaço, dentre outras questões, assumem uma nova característica, uma nova faceta de abordagem. Assim, compreender o estabelecimento e a estrutura da rede logística do Estado do Paraná também leva a pesquisar e analisar as motivações, as intenções, os interesses envolvidos nesta estruturação, assim como o papel dos diversos agentes sociais e do Governo nesse processo. Essas, e mais questões que foram surgindo ao longo da pesquisa, são indagações que exigem, primariamente, pensar nos conceitos científicos que basearão a análise. A partir de uma perspectiva que se enquadra nas análises de Geografia Política – que visa, segundo Wanderley Messias da Costa, “examinar e interpretar os modos de exercício do poder (...) na gestão dos *negócios territoriais* e a própria dimensão territorial das fontes e das manifestações do poder em geral” (1992, p. 15; grifo no original), desenvolve-se tal base.

Assim, na primeira seção, abordar-se-á o Poder inserido na lógica do Espaço e do Tempo. Compreende-se que falar em Espaço e Tempo permite não apenas problematizar a questão dos avanços históricos de processos de ocupação do espaço ou a alteração da infraestrutura de uma determinada área geográfica, mas compreender que “os homens só podem encontrar no espaço e/ou no tempo um ponto de apoio para aplicar a alavanca que aciona o poder e por ali modificar as situações reais no sentido que se queira” (RAFFESTIN, 1993 [1980], p. 34). Fazer esta relação, portanto, nos auxilia a compreender os projetos políticos envolvidos na alteração da realidade espacial. Como afirma Eliseu Sposito (2004), a historicidade é um dos elementos mais necessários

para a compreensão das relações de poder, de onde surge a necessidade da sua análise em diversos momentos históricos diferentes para compreender a sua evolução.

Na seção seguinte, será tematizada a questão do poder enquanto um movimento relacional que define e estrutura o debate de diversas questões espaciais. Os conceitos de Rede (desde a sua inserção no pensamento geográfico através de Walter Christaller, até a sua reestruturação num mundo global com Manuel Castells), Território, Região e Escala serão debatidos nessa seção como processos baseados na noção de poder. São esses processos políticos, carregados de intencionalidades que, segundo Milton Santos, definem a diferenciação entre a Totalidade e as suas diferenciais, ou seja, as suas partes.

Se estas transformações ocorrem de forma *ordenada*, como sugere Milton Santos, então elas se caracterizam por conter um *projeto político* por parte daqueles que pretendem realizá-las, ou por aqueles que podem realizar tal atividade. Ao mesmo tempo, todos estes conceitos trabalhados devem ser, necessariamente, repensados após o processo de *globalização*, que alterou as formas de relacionamento das sociedades com seu próprio espaço (SANTOS, 2011a [2000]; BAUMAN, 1999).

Todo este projeto visa, como comentado anteriormente, criar as bases científicas para a compreensão dos processos de ocupação territorial e desenvolvimento de estruturas logísticas dentro do estado do Paraná ao longo da história de ocupação e alteração do seu espaço. Assim, ao criar o arcabouço teórico que permitirá debater estes conceitos básicos, objetiva-se principalmente desenvolver uma metodologia que possa analisar, nos próximos capítulos, a questão estadual específica. É através desta análise que, ao fim desse trabalho, analisar-se-á de qual forma se dão as atuais relações de forças dentro do território do Paraná, e de sua relação com a infraestrutura logística do Estado.

Desta forma, o debate se inicia através da discussão que se acredita ser aquela de mais relevância para a Geografia Política, a busca por estabelecer as relações entre o Poder e o Espaço, seja na figura do Estado ou de outros atores.

1.1 Compreender os poderes no Espaço e no Tempo

A fim de estruturar a abordagem do pensamento a respeito da circulação da riqueza produzida no Paraná atualmente, e sua relação com os Investimentos Estrangeiros Diretos realizados na região desde a década de 1990, faz-se necessário compreender, cientificamente, e problematizar o poder, ou melhor, os poderes envolvidos nesta realidade. Pensar o poder é teorizar a respeito de algumas relações que se deram e se dão dentro de um determinado contexto e que nos permitem vislumbrar esta realidade como um fato representativo da sociedade do Paraná.

Para realizar esta problematização, porém, não basta apenas elencar os elementos teórico-metodológicos que auxiliam esta compreensão. Antes de mais nada, é necessário que se verifique as relações de força que tornaram possíveis estes projetos logísticos que foram realizados no estado e que, cedo ou tarde, acabaram por condicionar a lógica do próprio funcionamento da sociedade paranaense, assim como estabeleceram suas lógicas de circulação da produção econômica.

Levando-se por estes questionamentos, portanto, a pesquisa demanda que se estabeleçam as bases conceituais com as quais trabalha-se. Uma vez que o poder é “insidioso, se aproveita de todas as fissuras sociais para infiltrar-se até o coração do homem” (RAFFESTIN, 1993, p. 52), ele se torna tão profundo e representativo. Sobretudo dentro da área de estudo da Geografia Política, busca-se compreender de qual forma o poder pode ser problematizado, antes que através de si mesmo, por meio da noção de que ele se desenvolve ao longo de um tempo em um determinado espaço (*idem*).

A necessidade de relacionar estas três características, quais sejam, poder, espaço e tempo, advém da própria concepção da formação da base de estudos da Geografia, ou seja, o próprio espaço. Isso se dá uma vez que o Espaço, conceito-chave do conhecimento geográfico (CORRÊA, 2012 [1995]), sempre pode ser problematizado enquanto uma construção social, como aponta Marcelo José Lopes de Souza:

Pode-se entender o espaço social como aquele que é apropriado, transformado e produzido pela sociedade. Com isso, fica claro que não se está falando de um nível de abstração como o das conceituações de espaço dos matemáticos, dos físicos e de vários filósofos (como Immanuel Kant, por exemplo). Assim como o espaço geográfico, em uma primeira aproximação, corresponde à superfície terrestre, o espaço social, aqui, corresponde, também em uma primeira aproximação, e que igualmente precisará ser complementada, à superfície terrestre apropriada, transformada e produzida pela sociedade. (SOUZA, 2013, p. 22)

Desta forma, o autor apresenta uma primeira distinção a respeito do Espaço: a diferença que ele estabelece entre o espaço físico, denominado “a superfície terrestre”, e o espaço social, ou seja, este espaço físico que é vivenciado, experimentado e alterado por meio da atividade de distintos atores sociais. Conforme Souza (2013) afirma, na busca pelo conhecimento geográfico, ainda que haja uma forte necessidade em se estabelecer a diferenciação entre o espaço físico e o espaço social, há que se levar em consideração a importância de cada um dos lados, assim como das escolhas metodológicas de cada uma das perspectivas da pesquisa. Assim, compreender-se a relação que se estabelece entre a Natureza e a Humanidade, ou seja, entre o homem e o espaço em que habita e existe, é o foco da pesquisa geográfica (SPOSITO, 2004).

No histórico de ocupação do Paraná, por exemplo, os tipos de relação que se estabelece entre sociedade e Natureza será uma das tônicas fundamentais do próprio projeto econômico e político de avanço por sobre o espaço e de seu domínio por parte dos agentes relacionados ao Estado, por exemplo. As produções hegemônicas relacionadas até hoje com a Natureza no território paranaense – o ouro, a madeira, o mate, a madeira, o café, a soja, entre outras produções – representam o papel relevante que não apenas o terreno teve ao longo desse histórico, mas também aquele destas produções enquanto recursos naturais. Esses recursos, também observados na construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu, por exemplo, são observados não a partir de um caráter descritivo, mas na perspectiva do espaço como a base material que influencia a sociedade humana. Isso se dá, segundo Paul Claval (2010), pois

Como as outras ciências do homem, a geografia fala de situações que são de tal forma parte integrante da vida das pessoas e do destino dos grupos que todo mundo as conhece, todos sabem que atitude adotarem face dos problemas que essas ciências fazem surgir e quais técnicas empregar para dar conta destes. Aparentemente, a geografia se contenta com enunciar na forma de um discurso estruturado o que, para o homem comum, é antes o registro das práticas, das habilidades e das técnicas correntes. Ela torna assim acessível ao público as experiências que este ignorava. (...) As ciências sociais criticam os saberes empíricos, os sistematizam, ampliando-os ou revolucionando-os, mas estão enraizadas no mesmo fundo de necessidades e curiosidades. (CLAVAL, 2010, p. 11)

Para Claval, a Geografia é multifacetada, o que acarreta diferentes caminhos metodológicos na análise do Espaço e do Tempo, sempre tendo em busca compreender a realidade das sociedades humanas:

Compreender o quê é a Terra dos homens implica procedimentos que não respondem às mesmas lógicas: leis da física e da geometria para [propor uma solução universal ao problema da orientação e para levantar cartas sempre mais precisas], a análise das cadeias tróficas para [analisar o lugar ocupado pelo homem nas pirâmides ecológicas, a maneira pela qual ele as modela de forma a responder às suas necessidades, o que ele tira dali para sua subsistência e o que ele devolve à atmosfera, aos solos e às águas], papel das tecnologias para [explorar o meio ambiente e torná-lo habitável], organização espacial dos grupos sociais [para analisar a mobilidade e a circulação, seja a dos homens, a dos bens ou aquelas das informações, uma vez que os circuitos se estruturam para responder às necessidades econômicas dos homens, para dividir as riquezas e os bens simbólicos, bem como para assegurar a ordem], investimento simbólico no mundo e construção de um além que abra perspectivas normativas, para [que o homem se sinta em casa, que saiba quem ele é e quem são aqueles que o cercam ou vivem mais longe, dando-lhe uma ideia clara sobre seu lugar na natureza e no futuro do “cosmos” e fazendo com que ele aprenda a dar um sentido à sua vida e àquela das coletividades nas quais se insere, mesmo sabendo que a morte lhe espera]. (CLAVAL, *op. cit.*, p. 136)

Dentro desta perspectiva, faz-se necessária a compreensão de um trabalho de várias escalas, e também da escolha pertinente das acepções que serão utilizadas para analisar a relação entre Espaço e Tempo. Como aponta Claval, os cinco eixos de pensamento a respeito da existência humana na Terra levam em consideração, de uma forma ou de outra, a relação das sociedades humanas com o Espaço.

Com relação ao objeto específico desta pesquisa, vários desses elementos serão levantados dentro deste espectro de relacionamento entre Sociedade e Espaço, já que elas fazem parte da construção histórica de uma

rede específica de circulação de riquezas dentro do Estado. Entram, dentro dessa discussão, por exemplo, as diversas orientações, geográficas ou políticas, de ocupação do Território – as frentes colonizadoras do Paraná, por exemplo, que se encontraram entre as décadas de 1950 e 1960 com a ocupação das terras do estado, representam um choque entre movimentos diversos sobre este mesmo espaço. Ao mesmo tempo, alguns elementos físicos foram fundamentais para estabelecer relações sociais nesta região: as grandes revoltas populares sobre o uso legítimo e a posse do espaço, nesse mesmo período, apresentam a forma como se pode compreender não apenas as intenções dos poderes institucionalizados, que no Paraná sempre estiveram relacionados com grupos econômicos estruturados, mas também as relações próprias da sociedade paranaense.

Problematizar, portanto, tanto o uso do espaço, a gestão e o governo das pessoas no espaço, e a busca pelo alcance de interesses que ora estavam ligados a entes regionais, ora a entes de fora da realidade local, permite questionar, em realidade, os próprios processos aos quais o Espaço é submetido e aos quais este submete as sociedades humanas, ao longo do tempo. Pensar o espaço é determinar uma realidade dentro da qual estão inseridos diversos processos e projetos diferenciados. Acredita-se que Milton Santos pode ajudar a trazer luz a estas questões propostas, quando trata diretamente das questões que envolvem Espaço e Tempo: a determinação do Espaço enquanto um “conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações”, e a noção de “acontecer solidário” entre o Espaço e o Tempo.

Segundo Milton Santos (2012 [1996]), o Espaço é composto por um agregado de diversas atividades e produções, que têm também origens diversas e, no caso das ações sobre o Espaço, representam agendas de interação com o mesmo:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses

acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico.
(SANTOS, *op. cit.*, p. 63)

Assim, o Espaço, conteria, ao mesmo tempo, as possibilidades dadas pela superfície assim como aquelas criadas pelo homem na sua vivência sobre a Terra. Ao considerar o Espaço como um conjunto de sistemas de objetos, se está observando-o a partir da sua “complexidade estrutural” sugerida por Milton Santos, ou seja, a *informação* que procede da estrutura de cada objeto uma vez que ele é o resultado de uma produção humana. Se ele resulta de uma maquinação social, ele tem uma forma definida através da qual consegue “comunicar-se com outro objeto, ou servir a uma pessoa ou empresa ou instituição, tanto aquela que trabalha diretamente com ele quanto, igualmente, a que, mesmo de longe, tem comando sobre operações econômicas e sociais locais” (*op. cit.*, p. 69). Desta diversa comunicação, resulta o fato de que “quanto mais estruturalmente complexo é um objeto, mais eficaz e rapidamente oferece uma resposta adequada” (*idem*), ou seja, maior a sua capacidade de dar uma determinada resposta às necessidades para as quais foi pensado, justamente devido à intensidade de informação depositada em sua manufatura.

É desta maneira que se trabalha com a possibilidade de considerar o Espaço como um sistema composto por objetos, já que

os objetos são tudo que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou. Os objetos são esse extenso, essa objetividade, isso que se cria fora do homem e se torna instrumento material de sua vida, em ambos os casos uma exterioridade. (SANTOS, *op. cit.*, p. 72)

E, se os objetos constituem uma determinada materialidade, eles são estruturados em razão de determinadas ações, ou seja, atuações do homem em busca da resposta às suas necessidades. Segundo Milton Santos, “[a] ação é o próprio homem”, já que apenas “o homem tem ação, porque só ele tem objetivo, finalidade. A natureza não tem ação porque ela é cega, não tem futuro” (p. 82). Para o autor, as ações não são apenas realizadas pelos indivíduos, mas também por organizações tais como empresas e instituições. Porém, é relevante ressaltar que, por mais que estas organizações estejam por trás das ações, “os propósitos relativos às ações são realizados por meio dos

indivíduos” (*idem*). Ou seja, elas resultam da definição de prioridades e de uma determinada agenda por parte dos indivíduos que têm capacidade para tal.

Por relacionarem-se diretamente, as ações tomadas no espaço e os objetos gerados para materializá-las devem ser tratadas unicamente, neste “conjunto indissociável”:

As duas categorias, objeto e ação, materialidade e evento, devem ser tratadas unitariamente. Os eventos, as ações não se geografizam indiferentemente. Há, em cada momento, uma relação entre valor da ação e o valor do lugar onde ela se realiza; sem isso, todos os lugares teriam o mesmo valor de uso e mesmo valor de troca, valores que não seriam afetados pelo movimento da história. Há uma diferença entre dizer que o espaço não é uma causa e negar que ele é um fator, um dado. (...) Pois o valor do espaço não é independente das ações que ele é suscetível de acolher. (SANTOS, *op. cit.*, p. 86)

Assim, não há como pensar o espaço sem problematizar esta estrutura, ou seja, a ligação estabelecida entre os objetos (naturais ou produzidos pelo homem) e as ações que se estabelecem através da sua existência. No caso do Paraná, a alteração dos sistemas viários e logísticos durante o processo de ocupação espacial pode ser compreendido a partir dessa maneira, uma vez que se estabelece como uma alteração dos sistemas de objetos – ou seja, as maneiras naturais ou construídas pelos homens – de circulação humana e econômica no espaço, assim como um sistema de ações que é permitido por esta estrutura de objetos. A articulação entre estes dois sistemas permitiu a estruturação dos sistemas de circulação no estado, assim como as valorizações espaciais e suas alterações produzidas pelo homem.

Neste sentido, tal articulação entra em contato com aquilo que Roberto Lobato Corrêa (2012 [1995]) chamou de “práticas espaciais”, ou seja, o “conjunto de práticas através das quais são criadas, mantidas, desfeitas e refeitas as formas de as interações espaciais” por parte da sociedade, que têm por objetivo desenvolver o “longo e infundável processo de organização do espaço” (p. 35).

Para o autor (*op. cit.*, pp. 35-43), seriam práticas espaciais: a seletividade espacial, a fragmentação e o remembramento espaciais, a antecipação espacial, a marginalização espacial e a reprodução da região produtora. Enquanto a seletividade se refere às escolhas estabelecidas em

relação à superfície terrestre para determinadas atividades, a fragmentação surge das distinções estabelecidas no espaço (fragmentação esta que pode ser alterada e, em caso de reorganização das relações materiais entre dois recortes, criar um processo de remembramento de regiões anteriormente divididas entre si). Por sua vez, a antecipação espacial daria conta da compleição futura de objetivos por partes dos atores, que “reservariam” determinados espaços para completar projetos no futuro aos quais esses espaços serão necessários. Estes diversos processos dariam origem à determinação de uma diferença de valores entre as diversas regiões, causando uma valorização ou depreciação financeira, monetária ou social de determinados espaços, sendo que aqueles que fossem depreciados entrariam num processo de marginalização. Por fim, o processo de reprodução da região produtora se faz necessário, pois permite que “se viabilize a reprodução das condições de produção. Isto implica em práticas espacialmente localizadas, via de regra efetivadas pelo Estado ou pelas grandes e complexas corporações” (p. 42).

Se elas derivam, segundo o autor, de projetos específicos dos diversos atores e, ao mesmo tempo, de cada tipo específico de sociedade, elas “contribuem para garantir os diversos projetos”, sendo “meios efetivos através dos quais objetiva-se a gestão do território, isto é, administração e o controle da organização espacial em sua existência e reprodução” (*idem*). A atuação efetiva do governo paranaense e de entes privados na estruturação das vias de comunicação estabelecidas na região deriva destas práticas.

Tais projetos, porém, não seriam claros caso não fossem reunidos, dentro da análise realizada, a questão do Espaço e do Tempo em relação. Milton Santos sugere o conceito de “acontecer solidário” para problematizar a questão. Ao pensar a aplicação das ações ao longo do tempo, o autor afirma que deve-se pensar na “duração” desta aplicação (à qual chama de “evento”), dependendo da forma como ele é pensado, gerido e estruturado:

Podemos admitir que, ao lado de uma duração natural, o evento também pode ter uma duração organizacional. A duração natural deriva da natureza original do evento, de suas qualidades individuais, de sua estrutura íntima. Mas, podemos também prolongá-lo, fazendo-o durar além de seu ímpeto próprio, mediante um princípio de ordem. Em vez de ser deixado a si mesmo, altera-se o seu processo natural. Como também é possível limitar ou reduzir a sua existência, amputando o seu período de ação, mediante um recurso

organizacional. Uma lei, uma decisão governamental, uma portaria de um Banco Central, uma regra de um banco privado ou uma empresa são formas organizacionais que interferem na duração dos eventos, quando não a determinam diretamente. (SANTOS, *op. cit.*, p. 149)

Ao realizar a análise dos eventos, percebe-se que existem algumas possibilidades para a sua existência. Ao ser entendido como uma ação que se estende, dentro de um determinado período de tempo, sobre um determinado espaço, o Evento se relaciona com os objetos ali contidos, e também com a forma como se comunicam, de acordo com as características de cada um deles, e as ações que permitem e às quais são submetidas: “[s]e o evento não é o equivalente de localização (...), o conteúdo das diversas áreas tem que ver com a natureza dos eventos que nela se estendem” (*op. cit.*, p. 150). A ação do homem sobre uma determinada região, portanto, passa a ser condicionada pela realidade local, dada pelo Espaço, sendo que os próprios objetos ali localizados estruturam as ações a serem tomadas através dos eventos.

Ao mesmo tempo, é relevante apontar que, ainda que se deem em um determinado espaço, os eventos se desenvolvem, também, de acordo com forças de orientação e de comando que ou estão localizadas na região que os recebe, ou está localizada em outro ponto do globo, gerando o que Milton Santos denomina de “escala da ‘origem’ das variáveis envolvidas na produção do evento” (p. 152). Se compreendermos os eventos desta maneira, é possível a análise de diversos processos espaciais ocorridos no Paraná e o conflito de uma lógica local, nacional e global que se desenvolve ao longo da região que compreende o espaço, ou, como no caso da instalação de vias de circulação, os impactos gerados por uma administração que decorre de um planejamento exterior, feito geralmente na capital, Curitiba, quando se problematiza, por exemplo, a região do interior do Estado.

Tendo estes processos em conta, portanto, problematizar o Espaço e o Tempo exige uma reflexão a respeito dos processos que se dão no decorrer do último e que alteram o primeiro. Para Milton Santos, a diferenciação que se estabelece entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações ocorre de acordo com o momento em que são analisados, ou seja, seu *instante*:

É o *instante* que valoriza diferentemente os objetos. A cada momento, muda o *valor* da totalidade (quantidade, qualidade, funcionalidade)

isto é, mudam os processos que asseguram a incidência do acontecer, e muda a função das coisas, isto é, seu valor específico. O valor total das coisas se modifica, a cada momento, arrastando a alteração do valor de cada coisa. Tal distribuição de valores não é aleatória. Ela revela as determinações pelas quais a realidade total vai mudando para se encaixar nas formas preexistentes ou criadas. O modelo sistemas de objetos/sistemas de ações somente se entende como um modelo espaço-temporal. (SANTOS, *op. cit.*, p. 158)

Assim, a realidade de um determinado espaço deve ser compreendida através das atividades e dinâmicas que se dão no momento analisado, compreendendo as suas particularidades e as formas como os recursos são distribuídos. A significação de cada região, segundo Milton Santos, se dá, justamente, pelas características que ela apresenta naquele momento, uma vez que “[s]ua significação é dada pela totalidade de recursos e muda conforme o movimento histórico” (p. 165). A maneira através da qual se dá a estruturação destas mudanças dentro da lógica de cada espaço que garantirá, para o autor, a continuidade de uma determinada ligação local, ou a divisão da região em mais partes ou em lógicas diferenciadas dentro de um mesmo espaço, de acordo com a ordem e hierarquia de comando estabelecida: se de dentro, garante certa continuidade; caso venha de fora, tende a realizar um movimento centrípeto, que força as realidades para fora, mas que não surge endogenamente e sim de uma observação exterior (p. 167).¹

Isso ficará claro no Paraná, por exemplo, quando, já na década de 1990, ocorrerá uma crise de responsabilidade com relação às rodovias. Como se verá mais adiante, no último capítulo deste trabalho, com o processo de concessão à iniciativa privada das rodovias federais e estaduais que ocorrem nesse período, a questão dos recursos instalados em cada região será relevante para compreender as relações de poder: se o Paraná Tradicional, compreendido entre o Litoral e os Campos Gerais tem recursos diferenciados

¹ Segundo Milton Santos, “No caso do acontecer homólogo e do acontecer complementar isto é, nas áreas de produção homóloga no campo ou de produção homóloga na cidade, o território atual é marcado por um cotidiano compartilhado mediante regras que são localmente formuladas ou reformuladas. Neste caso, as informações utilizadas tendem a se generalizar horizontalmente. Quanto ao acontecer hierárquico, trata-se, ao contrário, de um cotidiano comandado por uma informação privilegiada, uma informação que é segredo e é poder. No acontecer homólogo e no acontecer complementar, temos o domínio de forças localmente centrípetas, enquanto no acontecer hierárquico o domínio é de forças centrífugas. Neste último caso, também há, sem dúvida, centripetismo, mas é um centripetismo do outro”. (SANTOS, *op.cit.*, p. 167)

que facilitam a circulação (as pistas duplas), regiões do interior ainda sofrem com uma infraestrutura que dificulta a circulação e causa dispêndios muito custosos a essa circulação.

É dessa forma que se pode abordar, como informa Wanderley Messias da Costa, a questão do poder no espaço, sempre desenvolvendo uma perspectiva integradora:

O que importa ressaltar é que a relação espaço/poder é *relação social* por excelência, processo real que se expressa empiricamente sob várias formas e tipos e que tem um significado e uma relevância inquestionáveis para a sociedade, fato esse que não pode ser ignorado pela ciência social e pela geografia em particular.” (COSTA, *op. cit.*, p. 27)

Assim, problematizar a questão do poder com relação ao espaço, e dentro do tempo que permite, empiricamente, compreender os projetos, torna-se essencial. Afinal, ao abordar a questão de como se dão esses projetos, se sua execução decorre de um espaço e uma organização coletivos ou não, ou a forma como ele está estruturado, surge a noção de que, para que sejam efetivados, levados a cabo e surjam dentro da perspectiva do espaço, os mesmos decorrem das capacidades de poder de cada ator, individual ou coletivo, tem para torná-los reais.

É assim que se insere, nesta arena que é representada pelo espaço, e ao longo de um determinado período encerrado no tempo, essa “capacidade ou possibilidade de agir, de produzir efeitos” que é o poder, utilizada comumente no vernáculo popular para indicar processos que se referem “tanto (...) a indivíduos e a grupos humanos como a objetos e fenômenos naturais (...)” (STOPPINO, 2010, p. 933). Porém, este conceito ganha força metodológica e científica se considerado dentro de uma relação social, ou seja, como um processo que se dá dentro de uma interação entre dois ou mais indivíduos, uma vez que

Se o entendermos em sentido especificamente social, ou seja, na sua relação com a vida do homem em sociedade, o Poder torna-se mais preciso, e seu espaço conceitual pode ir desde a capacidade geral de agir, até à capacidade do homem em determinar o comportamento de outro homem (...). (STOPPINO, *op. cit.*, p. 933).

Ao mesmo tempo, analisar as relações de poder torna-se algo que, mesmo relevante, é difícil, uma vez que, conforme afirma Claude Raffestin, “o poder é parte intrínseca de toda relação” (*op. cit.*, p. 52). Sendo esta matéria-prima, que forma parte de um sistema baseado na “multidimensionalidade e imanência” (*loc. cit.*), ou seja, na presença de diversos vetores de poder e na sua origem interna à relação, o poder passa a ser compreendido enquanto um “processo de troca ou comunicação quando, na relação que se estabelece, os dois polos fazem face um ao outro ou se confrontam”, criando, no embate entre as duas (ou mais) forças, um determinado “campo do poder”, ou seja, um campo no qual se “organiza[m] os elementos e as configurações” (p. 53). Este campo, para Raffestin, seria o ambiente onde se contextualizam as relações de poder.

Afirmar que as relações de poder se estruturam num “campo de poder”, através de uma realidade contextualizada, advém da noção do autor de que a política não se faz apenas através das estruturas institucionalizadas de poder, que denomina Poder com letra maiúscula, mas sim de todo tipo de poder, uma vez que

Sendo co-extensivo de toda relação, torna-se inútil distinguir um poder político, econômico, cultural etc. Sendo toda relação um lugar de poder, isso significa que está ligado muito intimamente à manipulação dos fluxos que atravessam e desligam a relação, a saber, a energia e a informação. Manipulação? Isso quer dizer formação, acumulação, combinação e circulação da energia e da informação implicadas pela existência de um campo relacional, qualquer que seja. (RAFFESTIN, *op. cit.*, pp. 53-54)

Ao mesmo tempo, como aponta (a partir de uma perspectiva sociológica) Anthony Giddens (2008), o poder sempre deve ser compreendido como esta capacidade que apresenta Raffestin. Para Giddens,

Ser humano é ser um agente – ainda que nem todos os agentes sejam humanos – e ser agente é ter poder.² O “poder”, em um sentido bastante generalizado, significa a “capacidade

² Reconhece-se, em consonância com Mario Stoppino (*op. cit.*) e Norberto Bobbio (1987), assim como com Raffestin (*op. cit.*), que o poder não pode ser encarado, como numa teoria política advinda da tradição que se inicia com Thomas Hobbes, como algo que se possui. Porém, a noção utilizada, neste caso, por Giddens apresenta o poder enquanto uma capacidade que se possui, o que permitiria o uso da expressão “ter poder”, no sentido de “ter poder de, através de suas capacidades, alterar o cenário em que se encontra”.

transformadora”, a capacidade de intervir em um determinado cenário de eventos de forma a alterá-los. A conexão lógica entre a ação e o poder é de suma importância para a teoria social, mas o significado “universal” de poder, assim subentendido, necessita de um refinamento conceitual considerável se for utilizado no interesse de uma pesquisa social substantiva. (GIDDENS, *op. cit.*, p. 33)

Nesta perspectiva, tal refino conceitual adviria de duas vertentes diferentes. A primeira seria baseada na relação que deve ser feita entre o poder e os “recursos que os agentes empregam ao longo de suas atividades para concluir o que se quer fazer”, recursos estes que estão “envolvidos na reprodução dos sistemas sociais” e que “têm algum grau de continuidade – e, portanto, de ‘existência’ – no espaço e no tempo”, formando “aspectos das propriedades estruturais desses sistemas sociais” (p. 33). Estes recursos, segundo o autor, devem ser problematizados a partir de sua existência no contexto das lutas, materiais e políticas, que ocorrem no seio das sociedades humanas, uma vez que “[d]e nenhum modo (...) entram ‘automaticamente’ na reprodução dos sistemas sociais, mas operam assim que são mobilizados por agentes contextualmente situados na condução de sua vida diária” (p. 34).

É nessa perspectiva que se insere, assim, a segunda vertente, e para Giddens, a mais importante da reflexão a respeito do poder: a capacidade de domínio. Assim,

Em outras palavras, todos os sistemas sociais podem ser estudados como incorporando ou expressando modos de *dominação*, e é este conceito, mais do que qualquer outro, que fornece o ponto de convergência para a investigação do poder. Os sistemas sociais que possuem alguma existência em termos de tempo e espaço são sempre “sistemas de poder”, ou exibem formas de dominação, no sentido em que estão imbuídos de relações de autonomia e dependência entre autores ou grupos de atores. (...) O poder considerado como a capacidade de decidir efetivamente sobre o desenrolar dos fatos, mesmo que outros possam contestar tais decisões, é inegavelmente importante. (GIDDENS, *op. cit.*, pp. 34-35)

Em conjunto, para o autor, não apenas a capacidade de agir, mas também o não-agir, o não-interferir, ou o não-ter-capacidade-para-interferir é tão relevante quanto a primeira para a problematização do poder:

(...) “decisões” e “políticas controversas” representam apenas um aspecto de dominação. (...) O que interessa é não apenas que certas decisões não sejam tomadas, mas que não sejam nem mesmo

consideradas. Os processos não-decisórios, em outras palavras, não são precisamente vistos apenas como o inverso de processos decisórios, mas como influência das circunstâncias nas quais algumas trajetórias de ação estão, de qualquer modo, abertas à “escolha”. O poder pode ser mais alarmante e frequentemente mais assustador quando utilizado como represália. Ele é, no entanto, mais intenso e durável quando se faz presente, silenciosamente, por meio da repetição de práticas institucionalizadas. (...) portanto, “dominação” não é um conceito que contenha uma conotação negativa intrínseca. (GIDDENS, *op. cit.*, p. 35)

Nesta passagem de Giddens, pode-se identificar a noção apresentada fundamentalmente por Michel Foucault a respeito do poder, e que dá muitas das bases teóricas utilizadas por Raffestin para escrever a respeito de uma “geografia do poder”. Para Foucault (2014), o poder deve ser problematizado através de cinco pontos principais, que devem ser levados em conta para que se possa realizar uma análise bem fundamentada na busca por respostas. Segundo o autor,

(...) se deve compreender o poder, primeiro, como a multiplicidade de correlações de forças imanentes ao domínio onde se exercem e constitutivas de sua organização; o jogo que, através de lutas e afrontamentos incessantes, as transforma, reforça, inverte; os apoios que tais relações de força encontram umas nas outras, formando cadeias ou sistemas, ou ao contrário, as defasagens e contradições que as isolam entre si; enfim, as estratégias em que se originam e cujo esboço geral ou cristalização institucional toma corpo nos aparelhos estatais, na formulação da lei, nas hegemonias sociais. (FOUCAULT, 2014, p. 100-101)

Assim, há que se compreender o poder enquanto um processo, realizado em cadeia, que permeia toda a sociedade. No caso do estudo das relações de poder, essa noção de processo é fundamental para compreender, por exemplo, a situação do Paraná. Como afirma Márcia da Silva (2005), há uma profunda relação entre os diversos discursos e atividades econômico-profissionais com a prática política no Estado, mas que se dá com as relações entre os indivíduos. Analisar o poder, como indicado por Foucault, se dá através das relações entre os indivíduos que compõem a sociedade, o corpo social e as formas como estas relações se dão, já que são essas relações que se apresentam. Para realizar esta análise, portanto, deve-se partir de alguns pressupostos metodológicos já que “o poder não é uma instituição nem uma estrutura, não é uma certa potência de que alguns sejam dotados: é o nome

dado a uma situação estratégica complexa numa sociedade determinada” (2014, p. 101):

- (...) o poder não é algo que se adquira, arrebate ou compartilhe, algo que se guarde ou deixe escapar; o poder se exerce a partir de inúmeros pontos e em meio a relações desiguais e móveis;
- (...) as relações de poder não se encontram em posição de exterioridade com respeito a outros tipos de relações (processos econômicos, relações de conhecimentos, relações sexuais), mas lhe são imanentes; são os efeitos imediatos das partilhas, desigualdade e desequilíbrios que se produzem nas mesmas e, reciprocamente, são as condições internas dessas diferenciações (...) [as relações de poder] possuem, lá onde atuam, um papel produtor;
- (...) o poder vem de baixo; isto é, não há, no princípio das relações de poder, e como matriz geral, uma oposição binária e global entre os dominadores e os dominados, dualidade que repercute de alto a baixo e sobre grupos cada vez mais restritos. (...) Deve-se, ao contrário, supor que as correlações de forças múltiplas se formam e atuam nos aparelhos de produção, nas famílias, nos grupos restritos e nas instituições servem de suporte a amplos efeitos de clivagem que atravessam o conjunto do corpo social;
- (...) as relações de poder são, ao mesmo tempo, intencionais e não subjetivas. (...) a racionalidade do poder é a das táticas muitas vezes bem explícitas no nível limitado em que se inscrevem – cinismo local do poder –, que, encadeando-se entre si, invocando-se e se propagando, encontrando em outra parte apoio e condição, esboçam finalmente dispositivos de conjunto (...) caráter implícito das grandes estratégias anônimas, quase mudas, que coordenam táticas loquazes, cujos “inventores” ou responsáveis quase nunca são hipócritas;
- (...) lá onde há poder há resistência, e no entanto (ou melhor, por isso mesmo) esta nunca se encontra em posição de exterioridade. (...) Da mesma forma que a rede das relações de poder acaba formando um tecido espesso que atravessa os aparelhos e as instituições, sem se localizar exatamente neles, também a pulverização dos pontos de resistência atravessa as estratificações sociais e as unidades individuais (FOUCAULT, 2014, p. 102-105)

Estas conclusões advêm de uma perspectiva de Foucault a respeito das relações de poder: a de que estas estão, necessariamente, ligadas a um processo de controle, seleção, organização e redistribuição dos recursos, sejam eles materiais ou imateriais, como no caso da produção de discursos e significados (FOUCAULT, 2012), ou no caso da segregação de corpos e do controle sobre a vida e a morte de indivíduos dentro de uma sociedade que conta com um poder institucionalizado (2008). Ainda que se baseie na noção de um poder institucionalizado, assim como faz Norberto Bobbio (1987), ou seja, estruturado através da criação de órgãos e instituições necessariamente

relacionadas com a sustentação e manutenção do poder, Foucault propõe uma leitura dos processos de exclusão estabelecidos na sociedade, através de “uma espécie de pressão e como que um poder de coerção”, ainda que simbólico (2012, p. 17). Estes processos de controle inseridos numa lógica de que “trata-se de determinar as condições de (...) funcionamento [do sistema], de impor aos indivíduos (...) certo número de regras e assim de não permitir que todo mundo tenha acesso”³ (p. 35) aos recursos.

É desta maneira que forma-se, segundo Norberto Bobbio (1987), uma vez assimilada a questão da imanência do poder a todas as relações, a noção de que ele pode ser *tipificado* de acordo com o seu âmbito, ou seja, analisado a partir de critérios utilizados para “distinguir as várias formas de poder” (p. 82). O autor afirma que “o critério do meio é o mais comumente usado inclusive porque permite uma tipologia ao mesmo tempo simples e iluminadora: a tipologia assim denominada dos três poderes – econômico, ideológico e político, ou seja, da riqueza, do saber e da força” (BOBBIO, *loc. cit.*). Assim, a análise a respeito do poder se enriquece uma vez que o poder estabelecido através das diferenças econômicas, ideológicas e políticas, nos auxiliam a compreender como elas servem

para instituir e para manter sociedades de desiguais divididas entre fortes e fracos com base no poder político, em ricos e pobres com base no poder econômico, em sábios e ignorantes com base no poder ideológico. Genericamente, em superiores e inferiores. (BOBBIO, *op. cit.*, p. 83).⁴

³ Nesta passagem, Foucault refere-se à questão das normas que envolvem o discurso social. Porém, esta realidade é aplicável a demais lógicas de política social, não apenas enclausuradas neste âmbito. Na íntegra, a passagem diz: “Creio que existe um terceiro grupo de procedimentos que permitem o controle dos discursos. Desta vez, não se trata de dominar os poderes que eles têm, nem de conjurar os acasos de sua aparição; trata-se de determinar as condições de seu funcionamento, de impor aos indivíduos que os pronunciam certo número de regras e assim de não permitir que todo mundo tenha acesso a eles”.

⁴ Para além desta tipologia *tripartite*, Pierre Bourdieu (2007 [1989]) sugere ainda o conceito de *poder simbólico*. Para o autor, “O poder simbólico, poder subordinado, é uma forma transformada, quer dizer, irreconhecível, transfigurada e legitimada, das outras formas de poder: só se pode passar para além da alternativa dos modelos energéticos que descrevem as relações sociais como relações de força e dos modelos cibernéticos que fazem delas relações de comunicação, na condição de se descreverem as leis de transformação que regem a transmutação das diferentes espécies de capital em capital simbólico e, em especial, o trabalho de dissimulação e de transfiguração (numa palavra, de *eufemização*) que garante uma verdadeira transubstanciação das relações de força fazendo-os ignorar-reconhecer a violência que elas encerram objetivamente e transformando-as assim em poder simbólico, capaz de produzir efeitos reais sem dispêndio aparente de energia” (p. 15).

Desta forma, ainda que se possa fazer uma distinção através de seu meio de utilização, uma vez que uno, o poder se refere, necessariamente, às distinções, e às estruturas de diferenciação das posições relativas dos diversos envolvidos na relação. Pode-se falar em uma política, ou seja, uma relação de poderes, uma vez que

(...) toda relação, no que se refere ao seu conteúdo, é “política”, visto interessar e concernir realmente, ou virtualmente, a todo ser que pertence à coletividade ou a uma dada coletividade. Em outros termos, coloca-se o problema fundamental da repartição das coisas entre os seres humanos. Ou todo mundo recebe a mesma quantidade de bens e de serviços e então se trata de uma “eco-nomia”⁵ no sentido etimológico, ou então se estabelece um conjunto de critérios que determinam aqui a abundância, e ali a rarefação. Então, não se trata mais de uma economia, mas de uma política cujas finalidades não são a expressão de uma necessidade endógena que implica a permanência de uma estrutura, mas a expressão de uma vontade exógena que determina as finalidades das partes da estrutura que se devem manter. (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 34)

Portanto, problematizar a questão do poder, ou dos poderes, dentro da pesquisa geográfica se remete à estruturação de um projeto estratégico, ou seja, a busca das finalidades por parte de algum agente – como sugere Giddens, uma vez que tem a capacidade de agir a fim de moldar o cenário de acordo com seus interesses – ou de um ator sintagmático, como propõe Raffestin. Para o último, falar em ator sintagmático significa falar em um ator que *segue um programa*⁶, ou seja, que

(...) combina todas as espécies de elementos para ‘produzir’, *lato sensu*, uma ou várias coisas. (...) Isso significa que o ator sintagmático articula momentos diferentes da realização do seu

⁵ No seu sentido etimológico, a palavra “economia” tem a sua origem nos vocábulos gregos “oikos” e “nómios”, que significam, respectivamente, “casa” e “lei, costume”, representando a administração dos recursos de uma casa, a distribuição dos seus recursos (da origem de “nómos”, o vocábulo “némo”, que significa “eu distribuo”; HOUAISS, 2011). Segundo Paulo Sandroni (2005), “[a] palavra ‘economia’, na Grécia Antiga, servia para indicar a administração da casa, do patrimônio particular, enquanto a administração da *polis* (cidade-estado) era indicada pela expressão ‘(...) política’ (...)”. (p. 271)

⁶ Raffestin apresenta a tipologia do ator sintagmático em contraposição ao que chama de *ator paradigmático*, ou seja, que “deriva de uma divisão classificatória operada com base em critérios que os indivíduos têm em comum. Não estão integrados num processo programado”. Os atores paradigmáticos são aqueles que representam algum significado, que podem ser utilizados por aqueles sintagmáticos em seus programas, surgindo então como “trunfo em relação aos atores sintagmáticos”, sendo que são um “[t]runfo sobre o qual se busca a posse, a dominação, ou ainda o controle, de maneira a integrá-lo, sob diversas formas, em processos” (*op. cit.*, p. 41)

programa pela integração de capacidades múltiplas e variadas. Esses atores sintagmáticos são, portanto, constituídos por atores-indivíduos que se integram ou são integrados num processo programado. (...) Todos os atores sintagmáticos estão engajados num complexo jogo relacional: não vivem, sobrevivem, se desenvolvem, crescem somente pelas relações. (RAFFESTIN, *op. cit.*, pp. 40-41)

Se passa a ser possível, como propõe Raffestin, escolher analisar estes atores, deve-se estar atento às estratégias postas em prática por cada um deles. Para o autor, cada ator sintagmático detém um ou mais objetivos, que é o que o movem em direção ao cumprimento de seu programa. Este, porém, deve ser analisado enquanto baseado em uma estratégia, ou seja, “a combinação de uma série de elementos a serem convocados para chegar a um objetivo” (*op. cit.*, p. 42). Ela seria “o resultado de um plano, de um projeto ou um programa que contém, entre outras, as finalidades evocadas (...). Mas a estratégia supõe o recurso a uma série de meios (...) [que são] convocados para atingir um fim, isto é, para adquirir ou controlar mecanismos” (*idem*).

E é neste contexto que se pode, de acordo com Raffestin, pensar na ação destes atores, que exercem o poder em suas mais diversas facetas, no espaço e no tempo, em consonância com as proposições de Milton Santos:

É evidente que ainda se poderia evocar os elementos dos códigos culturais, por exemplo, mas eles também são atravessados pelo código econômico e pelo código político. Contudo, sob um outro ponto de vista, os atores só agem no espaço e no tempo. Ali também há estruturas do espaço e do tempo a partir de códigos⁷ à disposição. O espaço e o tempo são suportes, portanto condições, mas também trunfos. Eis por que [Henri] Lefèbvre tem toda razão quando diz que “o espaço é político”. Em todo caso, o espaço e o tempo são suportes, mas é raro que não sejam também recursos e, portanto, trunfos. (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 47)

Portanto, o espaço e o tempo podem, desta maneira, ser compreendidos como elementos políticos das relações estabelecidas entre os diversos membros da sociedade. Para Raffestin, “[o] espaço tem duas faces:

⁷ Segundo Raffestin, o código seria uma das bases para o estabelecimento das relações, uma vez que seriam os meios através do qual a comunicação, base fundamental de toda relação, seria negociada e estabelecida: “Os atores que em função das suas funcionalidades combinam energia e informação, segundo uma ou várias estratégias, não agem fora de um contexto social *lato sensu*, que compreende um modo de produção, um modo de conhecimento, um modelo cultural, um modelo político etc. Os atores agem num conjunto coerente, no seu sentido etimológico, que precisa recorrer a códigos imanentes à própria ação. (...) Toda ação é codificada, desde que seja uma comunicação.” (p. 45-46)

uma é o plano da expressão, constituída por superfícies, distâncias e propriedades, e outra é o plano do conteúdo, constituído pelas superfícies, pelas distâncias e pelas propriedades reorganizadas, que têm seus significados dados pelos atores sociais” (p. 48). Assim, o conteúdo produzido por sobre aquilo que Marcelo José Lopes de Souza (2013) chama de “substrato espacial material”,⁸ se torna o “espaço relacional ‘inventado’ pelos homens e cuja permanência se inscreve em escalas de tempo diferentes do espaço real ‘dado’” (*idem*). Da mesma forma, o tempo, sendo também um recurso, “está integrado em toda estratégia. Com frequência é até mesmo um elemento essencial. O tempo pode compensar momentaneamente uma carência de energia ou de informação” (p. 49). Espaço e tempo, portanto, entram, necessariamente, “na estratégia do ator social” e, portanto, “em toda análise relacional (...) devem ser considerados juntos” na análise do poder, ou dos poderes (*idem*).

Por intermédio destas diferentes configurações da análise das relações de poder, compreende-se que, mesmo sendo o Espaço a base material para a vida humana ele é, sobretudo, alterado para atender às demandas e necessidades dos diversos agentes e atores que o habitam e agem sobre ele, processo que se dá ao longo de um tempo determinado. Porém, não são todos os indivíduos humanos que têm a capacidade de ser um agente que tem forte impacto sobre o espaço – embora todos deixem marcas que permanecem, são esquecidas ou deliberadamente apagadas. Assim, é importante que a análise vise como se estabelecem estes diversos tipos de poder dentro da sociedade, e de qual forma determinados agentes, sejam individuais ou organizacionais, conseguem estabelecer estes tipos de alteração no espaço.

Da mesma forma, o Espaço e o Tempo podem ser compreendidos, como sugere Doreen Massey (2001 [1994]), enquanto bases para a compreensão dos conflitos existentes na sociedade. O Espaço, ao ser compreendido enquanto base material, também deve ser pensado, como

⁸ Segundo Marcelo José Lopes de Souza, o “substrato espacial material” seria “o espaço geográfico na sua materialidade” (2013, p. 63), que “condiciona as relações sociais em si mesmo, por bloquear, facilitar, dificultar etc. através de sua materialidade (...). Mas também condiciona por ser o ‘portador’ de símbolos e mensagens, inscritos formal ou informalmente no mobiliário urbano e, mais amplamente, nos objetos geográficos da paisagem, que colaboram, para o bem e para o mal, para a socialização e a (de)formação de hábitos, costumes e mentalidades” (p. 74)

sugere a autora, enquanto um ambiente no qual se desenvolvem as mais diversas relações. O Espaço seria dinâmico, um ambiente no qual os diversos atores se encontram, e têm a necessidade de interagir, de acordo com os seus próprios tempos individuais ou coletivos, ecoando a noção de tempo lento e tempo rápido de Milton Santos.⁹ Para Massey (*op. cit.*), o Espaço é o ambiente que permite a conexão e a interação entre os diversos agentes que, porém, estão inseridos de forma diferente na sociedade e no Tempo de um determinado local (pp. 148-150).

Conforme afirma a autora, este tipo de convívio exige, portanto, duas formas de pensamento a respeito da distribuição dos poderes e do desenvolvimento da política neste contexto. Uma vez que o Espaço torna-se diferencial, pois a diferença surge de cada um dos atores que nele se encontram, estabelece-se uma forma relacional de interação entre ambos. Pode-se falar, desta maneira, em uma determinada *geometria do poder*. Abordando a questão da diferença de acesso à mobilidade e à circulação, uma das principais características da política espacial, já que

(...) diferentes grupos sociais, e diferentes indivíduos, estão posicionados de formas diferentes com relação aos fluxos e às interconexões. Esse ponto diz respeito não apenas à divisão entre quem se move e quem não [no Espaço], ainda que [este] seja um dos principais elementos [da questão]; isto [se refere] também ao poder *em relação* aos fluxos e movimentos. Diferentes grupos sociais têm relações distintas com respeito a essa mobilidade de qualquer forma diferenciada: algumas pessoas têm maior capacidade [para tal] que outros; algumas iniciam fluxos e movimentos, outros não; alguns têm mais acesso à recepção destes fluxos que outros; alguns estão

⁹ Segundo Milton Santos (2013), é o conjunto de técnicas existentes num determinado lugar que determinará, em cada caso, a inserção daquela região num determinado tempo. O acesso às técnicas desenvolvidas pelos avanços técnico-científico-informacionais é o que estabelece, no caso de cada região, sua inserção numa lógica mais global ou mais regional. Neste caso, admite-se, junto ao autor, a existência de *tempos múltiplos*, ou seja, atores que têm acesso a uma gama diversificada de técnicas e, portanto, atuam, dentro de um mesmo período, através de técnicas diferentes. Assim, num mesmo momento, há a possibilidade de existirem tempos diferentes como, por exemplo, aquele resultante do envio de uma informação via carta manuscrita e via telecomunicações da era da informação, como um *e-mail*.

efetivamente emprisionados [em razão destes fluxos]. (MASSEY, *op. cit.*, p. 149)¹⁰

A reflexão a respeito da geometria de poder sugerida por Doreen Massey apresenta algumas consequências para pensar o Espaço e o Tempo. Em uma discussão a respeito do conceito de “compressão espaço-tempo”¹¹, proposta, sobretudo, por David Harvey (1994), Massey apresenta a ideia de que, mesmo que haja a possibilidade de se desenvolver uma compactação do tempo e do espaço causada pelo avanço técnico, essa compactação não “está disponível” para todos os atores sociais, mas sim para um número reduzido. Assim, é necessária uma abordagem diferente a respeito do Espaço e do Tempo que dê conta do segundo quesito relevante para a autora, a complexização do Espaço e das relações sociais.

Massey sugere que, para pensarmos as relações que se estabelecem nos diversos lugares que compõem o Espaço, há que se levar em conta as diversas subjetividades dos sujeitos que participam destes processos espaciais. Afirma a autora que, ao problematizar as ações espaciais de todos, deve-se levar em conta, justamente, o que se apresentou acima: que os acessos e as realidades de um mesmo grupo social ao mesmo espaço não são homogêneos, uma vez que

Um dos problemas [de análise] (...) tem sido a identificação do lugar com uma “comunidade”. Isto, em verdade, é uma identificação errônea. Por um lado, as comunidades podem existir sem estarem no mesmo lugar – desde redes de amizades com interesses semelhantes, até as grandes religiões, comunidades étnicas ou políticas. Por outro lado, as situações em que lugares sediam “comunidades” únicas, no sentido de grupos sociais coerentes, são

¹⁰ Em tradução livre. No original, “For different social groups, and different individuals, are placed in very distinct ways in relation to these flows and interconnections. This point concerns not merely the issue of who moves and who doesn't, although that is an important element of it; it is also about power in relation to the flows and the movement. Different social groups have distinct relationships to this anyway differentiated mobility: some people are more in charge of it than others; some initiate flows and movement, others don't; some are more on the receiving-end of it than others; some are effectively imprisoned by it.”

¹¹ Segundo Harvey (1994), o avanço técnico-científico do capitalismo no período após a Guerra Fria, sobretudo e razão do desenvolvimento técnico proporcionado pelas tecnologias da informação e seu uso por parte das forças hegemônicas econômicas, criou um ambiente no qual os avanços do tempo se sobrepõe, cada vez mais às lógicas do próprio espaço. O avanço das tecnologias de informação, segundo o autor, causaria uma valorização do tempo em relação ao espaço, fazendo com que o tempo fosse a variável mais representativa e, desta forma, estabelecendo uma compressão do espaço em razão da obrigatoriedade da sua adaptação às técnicas do tempo.

provavelmente – e, eu argumentaria, têm sido por um longo tempo – raras. Mesmo assim, até nos momentos em que elas existem, o fato de forma alguma significa um único sentido de lugar. Pois as pessoas ocupam diferentes posições em qualquer comunidade. (...) “Comunidades” também têm estruturas internas [que diferenciam as relações estabelecidas entre seus integrantes e as comunidades]. (MASSEY, *op. cit.*, pp. 153-154)¹²

Acredita-se que esta noção de que a política, como afirma Massey (1994), é um artifício para facilitar o convívio entre os diversos membros das comunidades, também se aplica ao espaço, uma vez que representa diferentes realidades de vivência do mesmo. Assim, como sugere a autora, se utilizará, também, uma abordagem, nesta pesquisa, das formas como cada ator age diferentemente no espaço.

Assim, busca-se ter, como base para este tipo de análise, a ação do poder no Espaço e no Tempo através dos conceitos de Território e de Rede. Isso se dá pois, como se demonstrará, ambos os conceitos *inscrevem limites* à ação de diversos agentes, o que permite uma leitura política das alterações realizadas no Espaço ao longo do Tempo. Ao mesmo tempo, é compreendendo esses dois conceitos que se pode abordar com mais propriedade, os processos de circulação da riqueza e produção dentro do contexto do Estado do Paraná, que se estabelece dentro de uma lógica de *limites políticos* para a sua ação.

1.2 A apropriação do espaço e a constituição dos fluxos de circulação: o Território e a Rede

Segundo Rogério Haesbaert (2011), as Ciências Sociais estariam, nos últimos anos, redescobrimo um dos conceitos básicos da Geografia, e

¹² No original, “One of the problems here has been a persistent identification of place with 'community'. Yet this is a misidentification. On the one hand, communities can exist without being in the same place - from networks of friends with like interests, to major religious, ethnic or political communities. On the other hand, the instances of places housing single 'communities' in the sense of coherent social groups are probably - and, I would argue, have for long been - quite rare. Moreover, even where they do exist this in no way implies a single sense of place. For people occupy different positions within any community. (...) 'Communities' too have internal structures”.

sobretudo sobre a análise da Geografia Política, o Território. Porém, segundo o autor, essa revisita ao conceito de Território serviria mais para falar a respeito daquilo que se compreende como “desterritorialização”. Nas palavras do autor, “[a] maioria dos autores que defendem um mundo em processo de desterritorialização (...) vem de outras áreas que não a Geografia” (p. 26). Para o autor, “[é] como se a dimensão geográfica ou espacial da sociedade fosse de um momento para o outro ‘redescoberta’ pelas outras Ciências Sociais, paradoxalmente, porém, mais para afirmar seu enfraquecimento e, em relação ao território, até mesmo seu desaparecimento, do que para demonstrar sua relevância” (*loc. cit.*).

Autores como Thomas Friedman (2009), afirmam que, com a derrubada (literal e simbólica) dos muros ideológicos e materiais que dividiam o mundo durante o período da Guerra Fria¹³, o mundo teria “se achatado”, ou seja, o espaço teria se tornado cada vez menos relevante, assim como as características locais. Devido às forças que levariam à globalização do capital e o avanço das novas tecnologias de comunicação,

(...) a verdadeira revolução da informação está prestes a começar. Denomino essa nova etapa de Globalização 3.0, por seguir-se à Globalização 2.0, mas creio que a nova era iminente da globalização apresentará uma diferença quantitativa tal que, com o tempo, será considerada uma distinção também qualitativa. Daí minha tese de que a Terra deixou de ser redonda e se achatou. Para onde quer que olhemos, vemos hierarquias sendo desafiadas de baixo para cima ou deixando de ser estruturas verticais e se horizontalizando, tornando-se mais colaborativas. (FRIEDMAN, *op. cit.*, p. 64)

Ao mesmo tempo, autores que pertencem a vertentes teóricas diversas problematizam criticamente o processo de globalização, e tendem a observar esta teoria a respeito do achatamento do espaço como uma forma de análise baseada apenas na realidade do capital internacional. Michael Hardt e Antonio Negri (2012), ao abordar a questão do poder político constituído pelos grandes

¹³ A Guerra Fria foi um conflito internacional que opôs, no cenário global, duas hegemonias políticas e econômicas: aquela dos Estados Unidos da América (EUA) e do sistema capitalista, e aquela da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), no qual estava em disputa não apenas o predomínio sobre a política global, mas também a continuidade dos próprios sistemas econômico-políticos. Porém, a Guerra Fria foi muito mais além, como afirma Klaus Dodds (2006 [2003]), ao se tornar uma *guerra total* no sentido de, para além da oposição dos dois blocos, inserir a população inteira do globo nesta disputa, e chegando ao mais profundo das subjetividades.

fluxos de capital e a estruturação de uma ordem mundial baseada na noção de Um novo *império*¹⁴, vão afirmar que, ainda que isso não represente um “achatamento do espaço”, abrirá a possibilidade de encarar de outra maneira o próprio espaço:

O espaço estriado da modernidade construiu lugares que estavam continuamente ocupados e fundamentados num jogo dialético com seu exterior. Contrastando com isso, o espaço da soberania imperial é liso. Pode parecer livre das divisões binárias ou dos estriamentos das fronteiras modernas, mas na realidade é cruzado por tantas falhas que só na aparência é contínuo e uniforme. Nesse sentido, a crise da modernidade, definida com contornos claros, cede a vez a uma onicrise no mundo imperial. No espaço liso do Império, não há *lugar* de poder – ele está ao mesmo tempo em todos os lugares e em lugar nenhum. O Império é uma *ou-topia*, ou, de fato, um *não-lugar*. (HARDT; NEGRI, *op. cit.*, p. 210)

Estas leituras, mesmo que contrastantes, poderiam auxiliar na problematização das relações de poder. Pode-se estabelecer uma compreensão a partir destes processos ditos globalizatórios, e que são também o objeto deste estudo dentro da realidade do Estado do Paraná, enquanto a criação e o desenvolvimento de novos territórios. A compreensão do conceito de território e a forma pela qual ele depende e está estruturado na constituição de redes e como estas redes também representam alguma forma de *materialidade* das relações de poder no espaço vão permitir pensar nas regiões que estão, ou não estão envolvidas nesta perspectiva. Partindo destes pontos, cria-se uma noção que integra as perspectivas analisadas na seção anterior a respeito de Espaço, Tempo e Poder na análise do Território e da Rede, assim

¹⁴ Hardt e Negri utilizam o “império”, como afirmam em sua obra “(...) não como *metáfora* (...), mas como *conceito*, que pede basicamente uma abordagem teórica. O conceito de Império caracteriza-se fundamentalmente pela ausência de fronteiras: o poder exercido pelo Império não tem limites. Antes e acima de tudo, portanto, o conceito de Império postula um regime que efetivamente abrange a totalidade do espaço, ou que de fato governa todo o mundo “civilizado”. Nenhuma fronteira territorial confina o seu reinado. Em segundo lugar, o conceito de Império apresenta-se não como um regime histórico nascido da conquista, e sim como uma ordem que na realidade suspende a história e dessa forma determina, pela eternidade, o estado de coisas existentes. (...) o Império se apresenta, em seu modo de governo, não como um momento transitório no desenrolar da História, mas como um regime sem fronteiras temporais, e, nesse sentido, fora da História ou no fim da História. Em terceiro lugar, o poder de mando no Império funciona em todos os registros da ordem social, descendo às profundezas do mundo social. O Império não só administra o território com sua população, mas também cria o próprio mundo que ele habita. (...) Finalmente, apesar de a prática do Império banhar-se continuamente em sangue, o conceito de Império é sempre dedicado à paz – uma paz perpétua e universal fora da História” (*op. cit.*, p. 14-15).

como as consequências desta realidade para a análise do caso específico da pesquisa.

Em um texto já clássico da Geografia brasileira, Marcelo José Lopes de Souza propõe analisar o Território enquanto “*um espaço definido e delimitado por relações de poder*” (2012 [1995], p. 78-79; grifo no original), ou seja, uma área da superfície terrestre que é sujeita à influência e à dominação de um indivíduo ou um grupo. O autor ressalta a importância da compreensão do Território não apenas enquanto a dominação de entes ou indivíduos sobre um espaço, mas sim a dominação que se exerce *nas áreas físicas delimitadas pelas fronteiras*, mas através do seguinte questionamento:

A questão primordial, aqui, não é, na realidade, *quais são as características geoecológicas e os recursos naturais de uma certa área, o que se produz ou quem produz em um dado espaço*, ou ainda *quais as ligações afetivas e de identidade entre um grupo social e seu espaço*. (...) [O] verdadeiro *Leitmotiv* é o seguinte: *quem domina ou influencia e como domina ou influencia este espaço?* (...) *quem domina ou influencia quem nesse espaço, e como?* (SOUZA, *op. cit.*, pp. 78-79; grifo no original)

Assim, uma das características essenciais da análise a respeito do Território seria a consideração de que, enquanto relação de poder, ele é um processo *social*, ou seja, evidencia a extensão da influência de um ou outro ator no desenvolvimento de uma *relação* com os outros, nem que, para isso, exerça uma relação conflituosa de dominação. Ao mesmo tempo, segundo o autor, um dos grandes questionamentos a respeito do conceito de Território seria o fato de encararmos de qual forma se dá a sua *condição*, ou seja, a *territorialidade*. Se partirmos do princípio de análise desta realidade, entra-se em uma perspectiva analítica baseada na visão de que

(...) o território será um *campo de forças*, uma *teia* ou *rede de relações sociais* que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um *limite*, uma *alteridade*: a diferença entre “nós” (o grupo, os membros da coletividade ou “comunidade” [...]) e os “outros” (os de fora, os estranhos [...]). (SOUZA, *op. cit.*, p. 86; grifo no original)

As considerações de Marcelo Souza trazem, em evidência, uma situação na qual o território seria constituído a partir das relações de poder – o

exercício desse *campo de forças*, a *teia* ou a *rede de relações sociais*. A inserção dentro de um mesmo grupo, e o desenvolvimento de uma parte determinada do corpo social, está relacionado, portanto, com o campo das redes indicado por Foucault (2014) – a imanência do poder, que se exerce nas diversas atividades sociais. Isso será fundamental na compreensão, por exemplo, da evolução da infraestrutura logística do Paraná, como se verá no próximo capítulo: as relações de poder se dão através da execução de projetos logísticos, de alteração do espaço, de adaptação do meio a uma técnica específica, das “táticas loquazes” que atendem a um conjunto de interesses e alteram não apenas a vivência do espaço, mas a própria constituição do território. Esta representação do Território, sobretudo enquanto campo de forças, representa a importância da complexidade que o conceito traz em si. Como afirma Anssi Paasi (2006),

(...) diversas dimensões importantes da vida e do poder sociais se unem no território: elementos materiais tais como a terra, elementos funcionais como o controle do espaço, e dimensões simbólicas tais como a identidade social. Algumas vezes, o termo é utilizado de forma mais vaga para se referir em várias escalas espaciais a porções do espaço que os geógrafos normalmente etiquetam como regiões, lugares ou localidades. Em razão do fato de que as estruturas territoriais contemporâneas estão se alterando rapidamente, todas essas categorias implicam questões significativas, sobretudo, se deveríamos compreender territórios, lugares, e regiões como unidades fixadas por fronteiras duras e exclusivas ou não (...). (PAASI, *op. cit.*, p. 109)¹⁵

Segundo o autor, a análise territorial deve ir além de uma compreensão a respeito deste jogo de forças estabelecido dentro de um determinado campo

¹⁵ No original, “(...) several important dimensions of social life and social power come together in territory: material elements such as land, functional elements like the control of space, and symbolic dimensions like social identity. At times the term is used more vaguely to refer at various spatial scales to portions of space that geographers normally label as region, place or locality. Because contemporary territorial structures are changing rapidly, all of these categories imply many politically significant questions, above all, whether we should understand territories, places and regions as fixed and exclusively bounded units or not (...)”.

social¹⁶ que se baseie apenas numa leitura etológica ou biológica. Esta visão teria “compreendido a territorialidade como uma expressão da ‘natureza básica’ dos seres humanos na organização da sua vida social”, uma vez que se baseiam na noção de uma organização de carácter espacial, “enquanto os geógrafos têm comumente tornado relevantes a construção social e cultural dos territórios e as relações de poder que são parte dessa construção” (PAASI, *op. cit.*, p. 110).¹⁷

Dentro do campo de análise da Geografia, Rogério Haesbaert (2011, p. 40) apresenta três vertentes básicas de análise da constituição de territórios e de territorialidades no espaço: a vertente política, a vertente cultural e a vertente econômica. Segundo o autor, a vertente política, que se refere “às relações espaço-poder em geral”, que pode também ser compreendida enquanto “relações espaço-poder institucionalizadas”, estruturadas enquanto relações jurídico-políticas, vê o Território como “um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado”. A corrente cultural, por sua vez, (também chamada de culturalista, ou ainda simbólico-cultural) “prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido”. Por fim, a vertente econômica (ou economicista), que segundo o autor é que tem menor difusão nos meios acadêmicos de análise, “ênfatisa a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho”, se tornando, por exemplo, “um produto da divisão ‘territorial’ do trabalho”.

¹⁶ Segundo Pierre Bourdieu, “Pode-se descrever o campo social como um espaço multidimensional de posições tal que qualquer posição actual pode ser definida em função de um sistema multidimensional de coordenadas cujos valores correspondem aos valores das diferentes variáveis pertinentes: os agentes distribuem-se assim nele, na primeira dimensão, segundo o volume global de capital que possuem e, na segunda dimensão, segundo a composição de seu capital – quer dizer, segundo o peso relativo das diferentes espécies no conjunto das suas posses”. (BOURDIEU, 2007, p. 135)

¹⁷ No original, “Geographers have traced the meanings of territories and territoriality for the state and societies, and have expanded the reductionist views of ethologists and sociobiologists. The latter have often understood territoriality as an expression of the ‘basic nature’ of human beings in organizing their social life, while geographers have in common stressed the social and cultural construction of territories and the power relations that are part of this construction”.

Haesbaert (2011) ainda chama a atenção para duas distinções de base teórica a respeito da realidade dos territórios, que se pode levar em consideração para a sua problematização. Segundo o autor, existiriam duas bases fundamentais para a análise do território:

- a) O binômio materialismo-idealismo, desdobrado em função de duas outras perspectivas: i. a visão que denominamos “parcial” de território, ao enfatizar uma dimensão (seja a “natural”, a econômica, a política ou a cultural); ii. a perspectiva “integradora” de território, na resposta a problemáticas que, “condensadas” através do espaço, envolvem conjuntamente todas aquelas esferas.
- b) O binômio espaço-tempo, em dois sentidos: i. seu caráter mais absoluto ou relacional: seja no sentido de incorporar ou não a dinâmica temporal (relativizadora), seja na distinção entre entidade físico-material (como “coisa” ou objeto) e social-histórica (como relação); ii. sua historicidade e geograficidade, isto é, se se trata de um componente ou condição geral de qualquer sociedade e espaço geográfico ou se está historicamente circunscrito a determinado(s) período(s), grupo(s) social(is) e/ou espaço(s) geográfico(s). (HAESBAERT, 2011, p. 41)

Assim, o autor faz uma proposição epistemológica de análise do território a partir daquilo que chama de “perspectiva integradora”¹⁸, uma vez que o “território, de qualquer forma, define-se antes de tudo com referência às relações sociais (ou culturais, em sentido amplo) e ao contexto histórico em que está integrado” (p. 78). Assim, ao realizar a análise dos diferentes tipos de Território no histórico de ocupação territorial do Paraná, e a perspectiva de quais são os territórios da circulação da riqueza dentro do Estado, segundo a perspectiva de Haesbaert, tem-se que levar em conta de qual tipo de território se está falando. Para criar a sua contextualização, o autor sugere que

É imprescindível, portanto, que contextualizemos historicamente o “território” com o qual estamos trabalhando. Se nossa leitura for uma leitura integradora, o território respondendo pelo conjunto de nossas experiências ou, em outras palavras, relações de domínio e apropriação, no/com/através do espaço, os elementos-chave responsáveis por essas relações diferem consideravelmente. Assim, (...) poderíamos dizer que, se a ideia de território como “experiência

¹⁸ Segundo Haesbaert, a perspectiva integradora surge de um “debate muito relevante: aquele que envolve a leitura do território como um espaço que não pode ser considerado nem estritamente natural, nem unicamente político, econômico ou cultural. Território só poderia ser concebido através de uma perspectiva integradora entre as diferentes dimensões sociais (e da sociedade com a própria natureza). O território, assim, desempenharia um pouco o papel que cabia à região como o grande conceito integrador na perspectiva da Geografia clássica” (*op. cit.*, p. 74).

total do espaço”, que conjuga num mesmo local os principais componentes da vida social, não é mais possível, não é simplesmente porque não existe essa integração, pois não há vida sem, ao mesmo tempo, atividade econômica, poder político e criação de significados, de cultura. Trata-se, isto sim, de uma mudança de forma – de uma espécie de “deslocamento”. (HAESBAERT, *op. cit.*, pp. 78-79)

Tratando-se, nesta pesquisa, de uma análise a respeito da produção e circulação da riqueza no Paraná, acredita-se que, junto com o conceito de território, uma das noções mais relevantes – aquilo que Haesbaert denomina de “elementos-chave responsáveis” – pelo estabelecimento das relações de poder dentro do território, seria a figura da Rede.

Em sua acepção mais simples, uma Rede “é um conjunto de nós interconectados. Nó é o ponto no qual uma curva se entrecorta. Concretamente, o que um nó é depende do tipo de redes concretas de que falamos”, uma vez que podem assumir diversos aspectos físicos e simbólicos (CASTELLS, 1999, p. 566). Segundo Manuel Castells, uma

(...) topologia definida por redes determina que a distância (ou intensidade e frequência da interação) entre dois pontos (ou posições sociais) é menor (ou mais frequente, ou mais intensa), se ambos os pontos forem nós de uma mesma rede do que se não pertencessem à mesma rede. Por sua vez, dentro de determinada rede os fluxos não têm nenhuma distância, ou a mesma distância, entre os nós. Portanto, a distância (física, social, econômica, política, cultural) para um determinado ponto ou posição varia entre zero (para qualquer nó dentro da mesma rede) e infinito (para qualquer ponto externo à rede). A inclusão/exclusão em redes e a arquitetura das relações entre redes, possibilitadas por tecnologias da informação que operam à velocidade da luz, configuram os processos e funções predominantes em nossas sociedades. (CASTELLS, *op. cit.*, p. 566)

A partir desta conceituação, que deriva dos trabalhos desenvolvidos por Walter Christaller (1966 [1933]) e sua teoria a respeito da hierarquização de localidades, surgem duas problematizações que dizem respeito à criação ou materialização de territórios, por estarem relacionados diretamente à problemática do poder. A primeira diz respeito a uma problematização sobre a organização das relações de poder através da noção de rede. Segundo Castells,

(...) a morfologia da rede também é uma fonte de drástica reorganização das relações de poder. As conexões que ligam as

redes (por exemplos, fluxos financeiros assumindo o controle de impérios da mídia que influenciam os processos políticos) representam os instrumentos privilegiados do poder. Assim, os conectores são os detentores de poder. Uma vez que as redes são múltiplas, os códigos interoperacionais e as conexões entre redes tornam-se as fontes fundamentais da formação, orientação e desorientação das sociedades. (CASTELLS, *loc. cit.*)

A outra problemática é apresentada por Claude Raffestin, e diz respeito à organização das redes. Para Raffestin (1993 [1980], p. 42-47), toda atividade humana (tendo qualquer caráter), assim como atividades colocadas em prática por atores sintagmáticos, tem como base dois recursos à sua disposição: a energia e a informação. A energia diria respeito à estruturação de um trabalho a ser realizado, e os custos energéticos derivados de colocar esse trabalho em funcionamento. Já a informação seria a fonte de direcionamento deste trabalho, para que ele alcance as necessidades anteriormente projetadas. Para o autor,

Os atores que em função de suas finalidades combinam energia e informação, segundo uma ou várias estratégias, não agem fora de um contexto social *lato sensu*, que compreende um modo de produção, um modo de conhecimento, um modelo cultural, um modelo político etc. Os atores agem num conjunto coerente, no seu sentido etimológico, que precisa recorrer a códigos imanentes à própria ação. (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 45)

É assim que, para Raffestin, no interior da rede, se criam não simplesmente uma materialidade dos centros e das periferias, como seria tentador dentro de uma perspectiva mais estática da Geografia, mas sim uma perspectiva dinâmica e relacional:

Fazer referência ao centro e à periferia é cristalizar uma relação em termos geométricos e, por isso, torná-la estática. Se quisermos construir uma análise a partir de noções dinâmicas, é preciso falar de organizações ou de grupos em situação de marginalidade. (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 189)

Partindo desta perspectiva, a problematização em relação aos espaços que se encontram, dentro de um determinado território, com mais características de centralidade ou com mais características de marginalidade teriam de levarem conta, como aponta Raffestin, tanto o posicionamento geográfico do lugar de que se trata (um lugar geograficamente central ou periférico) problematizado em conjunto com a sua *relação funcional*, ou seja,

seu papel dentro da rede, sendo esta relação central ou periférica (*loc. cit.*). Maiores graus de centralidade indicariam maior condição de lugar central, enquanto maiores características de marginalidade apresentariam maiores realidades de afastamento do centro real de poder, e não apenas um afastamento arbitrariamente baseado na distância métrica entre dois pontos distintos, mas também na lógica de “funcionalidade” do ponto em questão com relação ao sistema.

Por fim, acredita-se que uma das diversas contribuições de Haesbaert para pensar o relacionamento entre Território e Rede podem nos auxiliar a problematizar o poder no Território e na Rede. Para Haesbaert,

(...) a característica mais importante das redes é seu efeito concomitantemente territorializador e desterritorializador, o que faz com que os fluxos que por elas circulam tenham um efeito que pode ser ora de sustentação, mais “interno” ou construtor de territórios, ora de desestruturação, mais “externo” ou desarticulador de territórios. Assim, as redes (mas, atenção: não simplesmente as redes em si, mas como formas ou meios constituídos e/ou mobilizados por determinados sujeitos) são mais ou menos desterritorializadoras, dependendo de diversos fatores, incluindo seu caráter estratégico-funcional ou simbólico-expressivo – pois territorializar-se é sempre uma conjugação (diferenciada) entre função e símbolo, ação concreta e valorização simbólica, o que faz com que redes basicamente técnicas, por exemplo, desenvolvam muitas vezes um sentido mais limitado (mais estritamente funcional, podemos dizer) de territorialização. (HAESBAERT, *op. cit.*, p. 294).

As afirmações do autor ecoam a noção da relação entre redes e poder no espaço para Milton Santos (2012 [1996], p. 271), para quem as redes, sobretudo as dos grandes fluxos de circulação espaciais, representam uma relação com o próprio espaço. Segundo o autor, “a própria estrutura do espaço constitui uma condição fundamental ao exercício do *poder* e à natureza local ou regional desse poder”. Nesta passagem, o autor utiliza o termo poder enquanto “a capacidade de uma organização de controlar os recursos necessários ao funcionamento de uma outra organização” (*idem*). O QUADRO 1 (próxima página), apresenta definição de Haesbaert para a compreensão sobre as relações entre o Território e a Rede.

Haesbaert propõe estabelecer-se uma análise através da qual, em razão do avanço do capitalismo nas diversas escalas, há uma alteração na lógica da relação entre o Território e a Rede. Se, em um primeiro momento, o

Território predominava por sobre as redes, hoje em dia, em razão dos avanços técnicos e as demandas dos diversos processos econômicos, as redes acabam desenvolvendo um controle por sobre os territórios.

QUADRO 1. Visão das representações discursivas Território-Rede (HAESBAERT, 2014)	
Território	Rede
intrínseco	extrínseca
(mais introvertido)	(mais extrovertida)
centrípeto	centrífuga
áreas, superfícies	pontos (nós) e linhas
delimita	rompe limites
(limites)	(fluxos)
enraizamento	desenraizamento
mais estável	mais instável
<i>espaço aerolar</i>	<i>espaço reticular</i>
<i>("habitação")</i>	<i>("circulação")</i>
<i>espaço de lugares</i>	<i>espaço de fluxos</i>
<i>métrica topográfica</i>	<i>métrica topológica, não-euclidiana</i>

Fonte: HAESBAERT, 2014, p. 288.

Org.: BLUM, 2014.

O autor propõe que

[Pode-se] resumir, então, falando de três “tipos ideais” em relação às formas de organização espaço-territorial: os territórios-zona, mais tradicionais, forjados no domínio da lógica zonal, com áreas e limites (“fronteiras”) relativamente bem demarcados e com grupos mais “enraizados”, onde a organização em rede adquire um papel secundário; os territórios-rede, configurados sobretudo na topologia ou lógica das redes, ou seja, são espacialmente descontínuos, dinâmicos (com diversos graus de mobilidade) e mais suscetíveis a sobreposições; e aquilo que denominamos “aglomerados”, mais indefinidos, muitas vezes mesclas confusas de territórios-zonas e territórios-rede, onde fica muito difícil identificar uma lógica coerente e/ou uma cartografia espacialmente bem definida. (HAESBAERT, 2014, p. 306)

Para Milton Santos, o impacto das redes se dá, sobremaneira, em razão daquilo que ele denomina de “imperativo da fluidez”, ou seja, a “exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos”, que para o autor são aqueles que detêm as capacidades de desenvolver as tecnologias (caras) para o desenvolvimento destas redes (p. 274). Estas redes são constituídas de

maneira, sobretudo, técnica, sendo “um dos suportes da fluidez” (*idem*). Porém, afirma o autor, não se pode pensar nas redes apenas como uma questão de pura técnica, uma vez que “[e]la não alcançaria as consequências atuais, se, ao lado das inovações técnicas, não estivessem operando novas normas de ação” socialmente construídas (p. 275). Da mesma forma, ainda que numa realidade que demanda cada vez mais a noção de fluidez, as redes não podem prescindir dos fixos, “que constituem suas bases técnicas” em relação aos fluxos (e que permitem a circulação destes fluxos), tornando as redes “estáveis e, ao mesmo tempo, dinâmicas” (p. 277). Essa noção é fundamental para que não se incorra numa das principais críticas que recai sobre Manuel Castells (1999), que teria dado uma atenção excessiva à tecnologia da informação na sua problematização das redes, lembrando que a relação entre os fluxos e os fixos “são intercorrentes, interdependentes. Ativas e não passivas, as redes não têm em si mesmas seu princípio dinâmico, que é o movimento social” (*idem*). Assim, como afirma o geógrafo,

As redes são, pois, ao mesmo tempo, concentradoras e dispersoras, condutoras de forças centrípetas e de forças centrífugas. É comum, aliás, que a mesma matriz funcione em duplo sentido. Os vetores que asseguram à distância a presença de uma grande empresa são, para esta, centrípetos, e, para muitas atividades preexistentes no lugar de seu impacto, agem como fatores centrífugos.

Mediante as redes, há uma criação paralela e eficaz da ordem e da desordem no território, já que as redes integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros. Quando ele é visto pelo lado exclusivo da produção da ordem, da integração e da constituição de solidariedades espaciais que interessam a certos agentes, esse fenômeno é como um processo de homogeneização. Sua outra face, a heterogeneização, é ocultada. Mas ela é igualmente presente. (SANTOS, 2012, p. 278-279)

É assim que se pode observar a questão das redes que se inseriram e se inserem atualmente no espaço representado pelo Paraná: como se analisará no capítulo seguinte, elas funcionam de formas diversas através do território paranaense. Da mesma forma, representam fatores de agregação do conteúdo do Território, mesmo que em alguns momentos representem uma lógica que não está inserida dentro do Território, atendendo a demandas geradas, especificamente, fora da região.

Para buscar explorar os campos que sugerem estas perguntas, acredita-se que uma discussão a respeito das relações de poder no âmbito dos

conceitos de Região e Escala pode ser representativa para a discussão proposta por este trabalho, auxiliando na complexização deste *jogo de poderes*.

1.3 As regionalizações dos acessos e dos não-acessos e diferenças regionais

Dentro da perspectiva estabelecida nesta pesquisa, utilizaremos a noção de regionalização próxima da ideia de um recorte específico do fenômeno. Concorda-se com Iná Castro (2012 [1995]) quando afirma que, se a escala é a amplitude e a visibilidade do fenômeno, a questão da regionalização se relaciona à sua ação em recorte. Considerando-se o Paraná um recorte dentro de uma economia globalizada, adota-se a noção desta regionalização dos não-acessos e das diferenças regionais como algo muito representativo.

Assim, se é possível considerar, como afirmado acima, que a vivência do espaço através do Território, e a colocação em prática das diversas redes físicas e imateriais são ambos elementos fundamentais para compreender a relação humana com a Natureza, mas também dentro das sociedades, cada ação deste tipo de natureza gera um impacto específico dentro de uma escala determinada, como afirma Milton Santos (2012). Para o autor,

A transformação do todo, que é uma integral, em suas partes – que são as suas *diferenciais*, dá-se, também, por uma distribuição ordenada, no espaço, do impacto do Todo, por meio das suas variáveis. As ações não se localizam de forma cega. Os homens também não. O mesmo se dá com as instituições e infraestruturas. É esse o próprio princípio da diferenciação entre lugares, produzindo combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular. (SANTOS, 2012 [1996], p. 125)

As ações humanas, portanto, são responsáveis pelo desenvolvimento daquilo que se pode denominar de “diferenciação regional”, ou seja, o estabelecimento de condições diferenciadas para regiões diferentes em razão daquilo que caracteriza a região onde vive, e as formas como essa se conecta com os outros espaços e territórios. Segundo Raffestin (*op. cit.*), são as redes que estabelecem, por exemplo, os sistemas territoriais, ou seja, a

“repartição das superfícies, [a] implantação dos nós e [a] construção de redes” (p. 150).

A esse processo, Raffestin chama de “essencial visível” das ações territoriais e “práticas espaciais”, que são “sempre diretamente observáveis” e estão relacionados ao desenvolvimento das estratégias diversas que existem no corpo social (*idem*). Essas práticas surgem, para o autor, da necessidade que todas as sociedades humanas têm de organizar o espaço em que habitam, gerando as diferenciações regionais para que atendam “ao campo operatório de sua ação” (*idem*). Segundo o autor,

Os indivíduos ou grupos ocupam pontos no espaço e se distribuem de acordo com modelos que podem ser aleatórios, regulares ou concentrados. São, em parte, respostas possíveis ao fator distância e ao seu complemento, a acessibilidade. Sendo que a distância pode ser apreendida em termos espaciais (distância física ou geográfica), temporais, psicológicos ou econômicos. A distância se refere à interação entre diferentes locais. Pode ser uma interação política, econômica, social e cultural que resulta de jogos de oferta e de procura, que provém dos indivíduos e/ou dos grupos. Isso conduz a sistemas de malhas, de nós e redes que se imprimem no espaço e que constituem, de algum modo, o território. Não somente se realiza uma diferenciação funcional, mas ainda uma diferenciação comandada pelo princípio hierárquico, que contribui para ordenar o território segundo a importância dada pelos indivíduos e/ou grupos às suas diversas ações. (RAFFESTIN, 1990, p. 150-151)

Portanto, a compreensão não apenas da constituição das redes, mas também dos seus impactos nos territórios deve estar diretamente relacionada com a sua composição enquanto “tessitura, rede e nó”. Isso significa afirmar que há uma organização que se dá enquanto valorização de alguns espaços em detrimento de outros, em razão das intenções que se tem ao guiar o desenvolvimento das sociedades. Como se verá no próximo capítulo, por exemplo, o avanço da rede de infraestrutura logística se dá de acordo com a intenção de promover o artigo de maior exportação, como indicado por Padis (2006 [1981]), uma vez que estes sistemas buscam “assegurar o controle sobre aquilo que pode ser distribuído, alocado e/ou possuído”, já que permitem “impor e manter uma ou várias ordens”, e “permitem realizar a integração e coesão dos territórios” (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 151).

Desta forma, sempre que se trata dos impactos da organização de uma ordem radial, ou de um determinado tipo de governamentalidade, se estará

abordando a realidade que relaciona o acesso e o não-acesso, a conexão e a não-conexão, ou seja, a integração e a coesão ou a desintegração e a não-coesão, para usar as palavras de Raffestin. Mais do que as possibilidades que permitem aos indivíduos estas relações, mas também a definição do valor de cada região e do valor de cada indivíduo que nela está inserido, e a forma como ele está inserido, como afirma Milton Santos (1987):

(...) cada homem vale pelo lugar em que está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende da sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território em que se está. (SANTOS, 1987, p. 81)

Compreender, desta maneira, de qual forma a região surge dentro do conhecimento científico e de qual forma a interrelação entre território, rede e diferenciação regional impacta diretamente a vida dos indivíduos. Pois, dentro de cada região, dentro de cada parcela do território, haverá possibilidades diferentes que determinarão a própria continuidade ou não daquele território. No ano de 2003, por exemplo, foi asfaltada a rodovia que conectava as cidades de Rio Branco do Sul e Cerro Azul, após mais de cinquenta anos do asfaltamento das grandes rodovias do Paraná. Ao mesmo tempo em que este asfaltamento significou um aproximar-se com o desenvolvimento econômico e uma possibilidade maior de circulação com relação à capital do Estado, Curitiba, representou, também, uma profunda mudança na produção local, uma vez que outrora uma das principais cidades produtoras de laranja no Estado, Cerro Azul começa a se render ao “deserto verde” da produção de pinus, como é possível verificar na FIGURA 2, na próxima página.

FIGURA 2. Cerro Azul, no Vale do Ribeira (PR): duas temporalidades em razão dos meios técnicos de contato da região com o Paraná como um todo.



Fonte: BLUM, 2014.

Segundo Haesbaert (1999), quando se trata do conceito de região, há um grande esforço em criar-se uma noção de síntese, ou seja, traduzir-se um determinado recorte no espaço de acordo com suas características principais. Este esforço surge de uma busca entre “as múltiplas dimensões do espaço geográfico, síntese esta que, sem ser exaustiva, está vinculada à produção de uma singularidade coerente capaz de delimitar uma porção contínua e relativamente estável do espaço” (p. 20). Ao mesmo tempo, este esforço de síntese se soma a um esforço de diferenciação, ou seja, a determinação da Região enquanto uma área *particular* da totalidade, como afirma Milton Santos (2005), uma vez que, mesmo com o avanço da lógica capitalista global em direção a todos os espaços, “torna-se imprescindível discutir e encontrar formas de distinguir espaços/regiões, pois (...) a diversidade territorial continua sendo um *leitmotiv* fundamental na construção da Geografia” (*idem*). Assim, surge uma nova perspectiva a respeito da Região, ou, como afirma Haesbaert, surgem “duas conotações do regional”:

Temos a partir daí duas conotações do regional: análise de elementos individuais, específicos, “regionalmente” localizados, e análise integradora, mais “totalizante”, observando a integração de múltiplos fenômenos numa área (integração esta que depende, como já ressaltamos, de uma escolha teórica desses elementos integradores). Com certeza uma visão integrada do espaço geográfico irá revelar sua combinação específica, não reprodutível da mesma forma em outra área. Mas ao mesmo tempo ela reúne elementos presentes, sob outras formas de articulação, em outros espaços. Daí a possibilidade - e necessidade - de se trabalhar sempre, em qualquer análise geográfica, tanto com elementos singulares/específicos, e universais, quanto com elementos

particulares (parte de um todo) e gerais. Isto sem dicotomizá-los, já que não há nenhum limite claro entre eles - muitos fenômenos são produzidos concomitantemente como singulares/universais e como particulares/gerais. (HAESBAERT, 1999, p. 23)

Por sua vez, Yves Lacoste (1997 [1985]) critica uma perspectiva de análise regional na qual o “papel do geógrafo seria o de talhar (...) [a] fisionomia [da região] e de mostrar que seus traços resultam de uma harmoniosa interação entre as condições naturais e heranças históricas muito antigas” (p. 62). Essa crítica se baseia na noção de que as regiões, *em si*, não são entes vivos, como pretende uma análise geográfica de caráter mais descritivo, mas sim, criadas a partir de nexos culturais, políticos e, na análise de Lacoste, muito mais econômicos, que aqueles apenas de caráter imanente à região. Para o autor, “seria politicamente mais sadio e mais eficaz considerar a região como uma forma espacial de organização política”, uma vez que “etimologicamente, região vem de *regere*, isto é, dominar, reger”, dando à região sua noção “fundamentalmente política” (p. 65-66).

Desta forma, se deve compreender os efeitos, por exemplo, dos investimentos realizados pelo Estado em cada uma das regiões. No caso do Paraná, também se deve levar em conta os tipos de investimentos, ou seja, quem domina ou rege determinado segmento do espaço, como é o caso das rodovias estaduais e federais, sendo responsável pela aplicação dos investimentos em melhorias e alterando a realidade daquela região. Ao mesmo tempo, a existência de “regiões em transição” também deve ser problematizada, uma vez que o investimento pode não se destinar a ela em si, mas sim ao aumento do fluxo, como afirma Leila Dias (2012 [1995]):

Os fluxos, de todos os tipos – das mercadorias às informações – pressupõem a existência das redes. A primeira propriedade das redes é a conexidade – qualidade de conexo –, que tem ou em que há conexão, ligação. Os nós das redes são assim lugares de conexões, lugares de poder e de referência (...). É antes de tudo pela conexidade que a rede solidariza os elementos. Mas ao mesmo tempo em que tem o potencial de solidarizar, de conectar, também tem de excluir. (...) Em outras palavras, nunca lidamos com uma rede máxima, definida pela totalidade de relações mais diretas, mas com a rede resultante da manifestação das coações técnicas, econômicas, políticas e sociais. (DIAS, 1995, p. 148)

Da mesma forma, como afirma Dias, a instalação mesma das diversas redes se torna uma das grandes formas de diferenciação regional, tendo em vista que, sobretudo em se tratando de redes de circulação de riquezas e de pessoas no espaço, a questão da modernização é fundamental para a compreensão dos impactos espaciais da rede. Para a autora, “[n]ão é excessivo afirmar que a exclusão social e modernização econômica com seus novos arranjos espaciais vêm caminhando juntas”, sendo que ambas constituem “as duas faces do modelo seguido no Brasil” (p. 153), de conjunta integração dos pontos sem, necessariamente, integrar as regiões pelas quais passam as redes de circulação.

O papel das redes, portanto, como grandes integradoras e, ao mesmo tempo, desagregadoras, deve ser problematizado dentro de uma perspectiva geográfica. Na atualidade, “a intensificação da circulação interagindo com as novas formas de organização da produção imprime simultaneamente ordem e desordem numa perspectiva essencialmente geográfica” (DIAS, *op. cit.*, p. 154).

Por um lado, as ordens nas diversas escalas, sobretudo aquelas relacionadas aos níveis nacional e global, buscam estabelecer, no território, um funcionamento tal que permite o desenvolvimento da atividade produtiva no seu nível mais elevado possível sendo que, para isso, por exemplo, não se preocupa em levar em conta a realidade local. Se por um lado, isso é um tema atual, por outro, pode ser representado pelos diversos conflitos históricos no Paraná, como a Guerra do Contestado do início do século XX, a Revolta dos Posseiros do Sudoeste e da Chacina de Pitanga nas décadas de 1950 e 1960. Sempre que aliadas ao avanço da forma hegemônica de apropriação do valor do espaço, as redes de circulação causaram impactos diversos quando de sua chegada. Como afirma Leila Dias (*op. cit.*),

À escala planetária ou nacional, as redes são portadoras de ordem – através delas as grandes corporações se articulam, reduzindo o tempo de circulação em todas as escalas nas quais elas operam; o ponto crucial é a busca de um ritmo, mundial ou nacional, beneficiando-se de escalas gerais de produtividade, de circulação e de trocas. Na escala local, estas mesmas redes são muitas vezes portadoras da desordem – numa velocidade sem precedentes engendram processos de exclusão social, marginalizam centros urbanos que tiravam sua força dos laços de proximidade geográfica e alteram mercados de trabalho. Numa espécie de visão

'caleidoscópica' modelos espaciais se sucedem de forma rápida e móvel. (DIAS, *op. cit.*, p. 154-155)

A sucessão destas mudanças, de acordo com a conexões e não-conexões, os acessos e não acessos, estão relacionados à capacidade de circulação em escalas diferentes. Algumas cidades no Paraná, por exemplo, podem ser enquadradas nesta realidade, como União da Vitória, por exemplo, um dos centros durante o período de exploração da madeira no início do século XX, e Antonina, antes da expansão do Porto de Paranaguá. A FIGURA 3, abaixo, mostra a atual situação do Armazém das Indústrias Matarazzo, em Antonina, que representa bem o papel dessa grande indústria não apenas na utilização da rede portuária do Paraná, mas também da conexão entre seu frigorífico, na cidade de Jaguariaíva, e de seu armazém em Antonina, no Litoral, que distam aproximadamente 250 km. O abandono do prédio é uma representação deste processo de revalorização e desvalorização das regiões no entorno das redes logísticas.

FIGURA 3. Armazém das Indústrias Matarazzo na cidade de Antonina (PR), representando as mudanças técnicas e valorizações espaciais do papel das novas redes de circulação.



Autoria: BLUM, 2014.

Desta forma, surge a questão de compreender-se a amplitude e o âmbito da ocorrência dos fenômenos que, agregando ou diferenciando, criam a noção de região. Se formos considerar a extensão geográfica destes fenômenos, estar-se-á abordando aquilo que Iná Elias de Castro (2012 [1995]) chama de “a medida que confere visibilidade ao fenômeno” (p. 123). Para a autora, a escala não seria apenas uma forma metodológica, mas sim a perspectiva da área envolvida no fenômeno – desta forma, caracterizando-se como “problema epistemológico enquanto definidora de espaços de pertinência da medida dos fenômenos, porque enquanto medida de proporção”, numa tendência de reduzir a escala às formas de representação geométrica e cartográfica do espaço e dos diversos territórios, “ela é um problema matemático” (*idem*).

Da mesma forma, Richard Howitt (2006 [2003]) afirma que “Há um grande consenso entre os analistas da geografia humana que a construção social das escalas afeta paisagens culturais e políticas” (p. 138).¹⁹ Mesmo numa perspectiva que compreenda a “política”, segundo o autor, a considerando num nível de estratégia institucional, sobretudo dos Estados-nação e das empresas, como uma forma na qual estes atores “constroem escalas para seu próprio benefício econômico ou estratégico” (*idem*),²⁰ a relevância da discussão da escala passa, assim como no caso da Região, pela delimitação das ações dos diversos agentes dentro do âmbito do fenômeno. Ao mesmo tempo, “uma das razões para a consciência cada vez maior [da Geografia] com relação à ‘política de escalas’ é que aqueles que buscam compreender, participar ou influenciar a política espacial, precisam conceituar e analisar as interconexões entre as escalas e a simultaneidade dessas conexões” (p. 139).²¹

¹⁹ No original, “There is a wide consensus amongst human geographers that the social construction of scale affects cultural and political landscapes”.

²⁰ “Within economic geography, the dominance of a production-centered discourse has often reduced ‘politics’ to consideration of the ways in which states and corporations have constructed scales for their economic and or strategic benefit – at the expense of workers and others”.

²¹ “(...) one of the implications of the discipline’s increased awareness of the ‘politics of scale’ is that those trying to understand, participate in or influence spatial politics, need to conceptualize and analyse interconnections between scales and the simultaneity of those connections”.

Assim, ao adentrar no debate a respeito da Região, tem-se que se levar em consideração que a Região, dentro de sua própria lógica espacial, está relacionada, necessariamente, às práticas escalares que ocorrem no seu âmbito, sejam aquelas que têm uma amplitude menor que a sua área delimitada, ou as lógicas escalares às quais ela é submetida estando em conexão com os diversos espaços da realidade global (p. 140). Para Howitt, o debate a respeito das escalas representa uma grande referência metodológica, uma vez que traz diversas implicações em seu uso. Como afirma o autor,

Esse debate a respeito das implicações práticas do trabalho teórico [produzido a respeito das escalas] é talvez uma das mais importantes questões de debate na recente literatura a respeito das escalas. Mesmo antes que exista um consenso no “o que é” da escala geográfica, há um intenso e acalorado debate através das questões “portanto, o quê?”. Muitos comentadores têm se debatido com o aparente paradoxo da escala – que ela importa, mas é quase sem sentido enquanto um conceito isolado: ela só importa em contexto – enquanto co-constituente de totalidades geográficas complexas e dinâmicas. (HOWITT, *op. cit.*, p. 142)²²

Da mesma forma, para Erik Swyngedouw (2010), a escala pode ser compreendida enquanto o cenário no qual se destacam as lutas de poder de caráter socioespaciais, uma vez que o embate que se gera no seio da política de escalas se dá na “arena-chave que é a reconfiguração da escala espacial, ou as arenas ao redor das quais se erigem e se levam adiante as coreografias socioespaciais de poder” (pp. 47-48).²³ A lógica da política de escalas se dá dentro daquilo que se pode chamar de *definição de âmbitos* das práticas espaciais que, num embate político, definem quais atores têm o direito de atuar em qual escala:

(...) as configurações escalares são o resultado de processos socioespaciais que regulam e organizam as relações de poder social (...). O surgimento de novas escalas territoriais de governo e a

²² “This debate about the practical implications of theoretical work is perhaps one of the most important issues of debate in recent scale literature. Even before there is consensus on the ‘what’ of geographical scale, there is plenty of heated discussions of the ‘so what’ questions. Many commentators have struggled with the apparent paradox of scale – that it matters, but is almost meaningless as a stand-alone concept: it only matters in context – as a co-constituent of complex and dynamic geographic totalities”.

²³ No original, “acalla una lucha socio-espacial intensa y constante en la que la arena clave es la reconfiguración de la escala espacial, o las arenas alrededor de las cuales se erigen y llevan adelante las coreografías socio-espaciales de poder”.

redefinição das escalas existentes (como o Estado-nação) mudam a regulação e a organização das relações de poder social, político e econômico. (SWYNGEDOUW, *op. cit.*, p. 48)²⁴

Logo, a temática do poder, e, sobretudo, da possibilidade de se apropriar dos diversos lugares que compõem uma mesma região, “se disputa e se peleia”, já que “as alianças, os grupos sociais ou as classes que avançam por uma determinada escala espacial darão forma às condições de apropriação e controle do lugar”, sendo fundamentais na rede de influências que é “decisiva nas posições de poder socioespaciais relativas” (SWYNGEDOUW, *op. cit.*, p. 58). Tendo em vista as *geometrias de poder*, que o autor adapta da leitura já apresentada de Massey (2001 [1994]), pode-se compreender que a capacidade de *regular* a atuação dos agentes sociais dentro de uma determinada escala pode ser pensada e produzida em outras escalas. Caso estas escalas estejam fora das capacidades de alcance daqueles que sofrem suas consequências, passa-se a falar em uma dominação exterior àquela escala, que tende a ser regional. As “redefinições de escala alteram e expressam mudanças na geometria do poder social ao fortalecer o poder e o controle de alguns e debilitar outros” (p. 59).²⁵ A escala, então, “surge como o local para o controle e a dominação, mas também a arena onde a cooperação e a competição encontram um empate frágil” (*idem*).²⁶

Desta forma, busca-se compreender não apenas a região, mas os processos socioespaciais enquanto este complexo, formado pelas relações de apropriação, controle, dominação e poder sobre o espaço, numa interligação com Territórios diversos. Sendo estes construídos por redes de naturezas mais diversas, pode-se compreender como se dão determinados processos.

²⁴ No original, “(...) las configuraciones escalares son el resultado de procesos socio-espaciales que regulan y organizan las relaciones del poder social, como la estructuración y reestructuración disputada de la Unión Europea o el proceso de desconcentración o descentralización del Estado. El surgimiento de nuevas escalas territoriales de gobierno y la redefinición de las escalas existentes (como nación-Estado) cambian la regulación y la organización de las relaciones de poder social, político y económico”.

²⁵ “(...) debido a que el poder de apropiarse del lugar se disputa y pelea, las alianzas, los grupos sociales o las clases que avanzan por una determinada escala espacial darán forma a las condiciones de apropiación y control del lugar y tendrán una influencia decisiva en las posiciones de poder socio-espaciales relativas. (...) estas redefiniciones de escala alteran y expresan cambios en la geometría del poder social al fortalecer el poder y el control de algunos y debilitar a otros.”

²⁶ “La escala surge como el sitio para el control y la dominación, pero también como la arena donde la cooperación y la competencia encuentran empate frágil”.

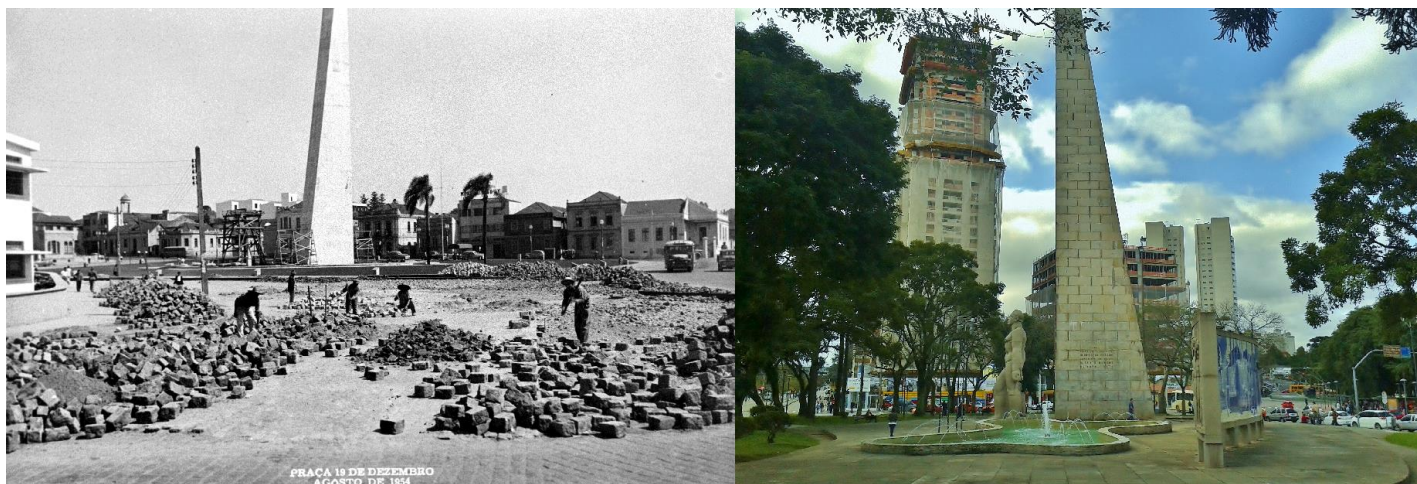
Neste capítulo, foi possível compreender os principais conceitos que se utiliza como base na pesquisa ora apresentada. Tendo como intenção principal poder compreender de qual forma se dá a circulação da riqueza no Estado do Paraná, compreendeu-se a necessidade de trabalhar quatro principais tópicos: a relação espaço-tempo, os poderes no espaço e a formação dos territórios, o papel das redes e as diferenciações regional-escalares. Ao analisar uma parte da bibliografia na área das Ciências Humanas a respeito destes temas, buscou-se estabelecer as bases de análise para o tema em específico, citado acima.

Sobretudo com base em Raffestin (1993 [1980]) e Yves Lacoste (1997 [1985]), pôde-se perceber que a sociedade, em sua relação com a natureza e com o espaço, inscreve nestes, de maneira material, as estratégias que foram utilizadas para atingir seu atual estado. No caso da circulação no Paraná, por exemplo, a existência de alguns caminhos históricos, já não mais considerados como eixos estruturais da circulação no espaço, permite compreender a forma como esta relação se deu ao longo do tempo e, para utilizar a nomenclatura de Milton Santos (2012 [1996]), a forma como novos eventos, como o advento do ferroviário e do rodoviário, alteram a lógica do espaço para aqueles que têm ou não acesso a estas realidades. Estas questões, tendo como recorte específico o Paraná, serão abordadas nos capítulos seguintes.

No caso do estado, adotar-se-á, para isso, uma das perspectivas indicadas por Haesbaert (2011), do estado enquanto um *território político-jurídico*. É a partir, por exemplo, da emancipação política do Paraná, que as grandes obras de infraestrutura logística foram desenvolvidas como respostas aos processos econômicos, como será analisado no próximo capítulo.

Por fim, destaca-se a relação entre o Território, enquanto instância de vivência dos homens por sobre o espaço e as relações de poder que o compõem, e os diversos tipos de institucionalização decorrentes do avanço da sociedade capitalista. Ver-se-á, no último capítulo, como este avanço qualitativo do sistema econômico internacional e processos de redefinição da ação do Estado serão fundamentais para compreender a atual situação do Paraná, sobretudo com relação ao que se propõe analisar como “disciplina” e

“arquitetura do espaço”, na busca de uma “governamentalidade” específica, tendo como base os trabalhos de Michel Foucault (2008; 2012).



Duas imagens da Praça Dezenove de Dezembro, em Curitiba. Inaugurada em 1953, mas sofrendo alterações na sua estrutura em 1954 (esquerda), a praça, que foi inaugurada por Bento Munhoz da Rocha como Governador do Paraná e Getúlio Vargas como Presidente do Brasil, conta com o Obelisco da Emancipação em seu centro, e o “Monumento do Homem Nu”. De autoria de Erbo Stenzel e Humberto Cozzo, ao lado do mural de Poty Lazzarotto, representam o processo de ocupação territorial do Paraná. De acordo com pesquisa realizada *in loco*, a estátua mira em direção ao nor-noroeste do Estado, na confluência entre os rios Tibagi e Paraná, na divisa com São Paulo. **Fonte:** (Esq.) Foto da Praça 19 de Dezembro, de Agosto de 1954 – Acervo da Casa da Memória, Diretoria do Patrimônio Cultural, Fundação Cultural de Curitiba, 1954. (Dir.) BLUM, 2014.

CAPÍTULO II

MODERNIZAR PARA A CIRCULAÇÃO: O PROCESSO CONFLITUOSO DE OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO E ESTABELECIMENTO DAS REDES NO PARANÁ

O Hino do estado do Paraná, adotado no ano de 1947, mas que teria sido criado já no ano de 1903, afirma em uma de suas estrofes: “Outrora apenas panorama de campos ermos e florestas / Vibras agora a tua fama pelos clarins das grandes festas!”. Mais adiante, durante o estribilho do mesmo, declara a canção: “Paraná, serás luzeiro! / Avante, para o porvir!”. Da mesma forma que a figura apresentada na capa deste capítulo, encontra-se, neste trecho de um dos símbolos oficiais do estado, uma noção de realização de uma missão, de um trabalho a ser realizado, cujo objetivo é constantemente rememorado como presente num futuro próximo, grandioso.

No primeiro trecho apresentado, a letra do hino faz referência a um passado de espaços vazios e de uma natureza indomada, ao se referenciar ao território do Paraná enquanto “apenas panorama de campos ermos e florestas”. Domingos Virgílio do Nascimento, autor da letra, jornalista e deputado federal que viveu entre 1863 e 1905, foi membro integrante de uma elite de pensadores baseados em Curitiba que tentaram, de uma forma ou de outra, criar uma identidade ao Paraná, no início do século XX, o simbolismo paranista. O movimento do paranismo, de acordo com Luís Fernando Lopes Pereira (1996),

(...) ao reunir artistas e intelectuais locais tentará forjar um estado que não passava até então de uma parcela de terra sem fronteiras bem definidas e com uma população heterogênea e sem quaisquer características em comum. Estas pessoas pensarão pela primeira vez o Paraná e lutarão pela construção de uma identidade regional para o Estado. (PEREIRA, *op. cit.*, p. 7)

Ora, se há uma necessidade em se criar uma identidade para o Paraná, há a indicação de que, na sua composição socioespacial, para utilizar a determinação utilizada por Milton Santos (2011b [2001]), há uma autonomia e uma falta de comunalidade nos projetos que levaram à ocupação do território. Desta forma, a problematização que busca criar uma base de análise no que se refere às formas como o território atualmente conhecido como Paraná, e, sobretudo, as regiões que se encontram sob a jurisdição do Governo do Estado, se desenvolveu numa perspectiva histórico-geográfica.

O processo de ocupação territorial no Paraná não se deu de maneira pacífica. Vários elementos permitem problematizar a versão oficial da

“criação da tradição”, como indicado por Eric Hobsbawn (1984), ou seja, a criação de um discurso que permite se crer tão profundo e antigo que não é questionado justamente por ser, apesar de novo, utilizado em profusão pelas instâncias oficiais de poder até se tornar arraigado em uma sociedade. Segundo Hobsbawn, essas práticas estão “reguladas por regras tácitas ou abertamente aceitas (...) [que] visam inculcar certos valores e normas de continuidade em relação ao passado” (p. 12), sendo que a relação com um passado distante e imemorial é sempre necessário.

O Portal da Estrada da Graciosa, inaugurado em 1997 pelo Governo Jaime Lerner (FIGURA 4) pode ser analisado como uma tentativa incessante desta construção, uma vez que visa construir, com o presente, uma ligação com um passado imemorial, em que este Caminho histórico se destinava à circulação de pessoas e riquezas entre o Litoral e o Primeiro Planalto, sendo que atualmente, devido às suas condições, se trata de um caminho turístico em parcas condições de funcionamento.

FIGURA 4. Portal da Estrada da Graciosa, inaugurado em 1997 no Governo de Jaime Lerner como um dos exemplos da construção de tradições no Paraná.



Fonte: BLUM, 2014.

No sentido utilizado por Hobsbawn (1984), aquele dos diversos rituais institucionalizados pela realeza britânica, não é possível afirmar que existam

estruturas relacionadas diretamente com este processo no Paraná. Porém, ocorre a construção de um discurso, um motivador, que busca justamente unir pessoas que inicialmente não tem nada em comum, mas que estão sobre o mesmo espaço. Para utilizar a nomenclatura de Westphalen *et al.* (1968), estas pessoas estão em projetos diferentes, que se dão sobre a mesma terra e o mesmo espaço físico.

Porém, se isso se aplica à realidade das chamadas “frentes colonizadoras”, ou seja, os movimentos de migração em massa e utilização do espaço que contaram muitas vezes com apoio ou empresarial ou governamental para ocorrerem que tiveram lugar no Paraná. Não apenas esses movimentos representaram uma série de conflitos em razão do uso do espaço e das diversas legitimidades, mas levantaram a necessidade, por parte do governo, de melhorias nas condições de circulação do espaço: sobretudo com relação ao Norte do Paraná quando da exploração de café, do início do século XX até a década de 1970, a grande preocupação se localizava na exportação dos produtos agrícolas do estado pelo Porto de Paranaguá, facilitando, desta maneira, a arrecadação de impostos por parte do Governo Estadual. Da mesma forma, não há apenas um conflito na esfera institucional do Estado, mas, como se verá, também conflitos violentos, com um número elevadíssimo de mortes, assim como uso do aparato institucional para repressão e obtenção de vantagens comerciais, dentro destes processos de apropriação do espaço (GOMES, 1987; WESTPHALEN *et al.*, 1968).

Ao longo do seu histórico, tanto as diversas frentes de ocupação do território, assim como a relação estabelecida entre os diversos entes políticos desta sociedade, tiveram um forte componente conflitivo: ora com a natureza em seu estado bruto, ora com os habitantes originários do território, ora com a população representada pelo caboclo em contraposição às diversas frentes de imigração, e quase sempre num conflito com a aliança do Governo do Paraná e empresas das mais variadas áreas de atuação, e aquilo que era vivido na realidade. Por intermédio de estudos realizados a respeito deste processo, porém sem intencionar esgotar o tema, busca-se analisar como ocorreu essa formação histórico-geográfica, assim como as relações entre o espaço vivido e o espaço político, e, em conjunto, os vetores sociais, econômicos e políticos envolvidos neste processo.

As problematizações desenvolvidas neste capítulo também tentam permear a função da malha viária neste processo. Além de outros questionamentos, busca-se compreender como a malha viária do Estado se estruturou tendo como principal função o desenvolvimento de *vias de escoamento* da produção local. Problematiza-se se o processo de ocupação espacial no Paraná pode ser entendido de várias formas, mas também como uma vetorização que liga este espaço a outras regiões, e não necessariamente ao seu dinamismo endógeno.

A pesquisa se debruça sobre as formas como a economia paranaense, que sempre se deu com um arraigo muito forte à escala local, à terra e à produção local, em razão de uma característica profunda de estar localizada de forma periférica nos sistemas econômicos nacionais e internacionais, esteve desde seu início num *jogo escalar* muito profundo. As economias do chamado Paraná Tradicional (que compreende as regiões do Litoral e das cidades de Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava e Palmas), do Norte do Estado (tanto o denominado Pioneiro como aquele chamado de Novo), do Oeste e do Sudoeste do Estado sempre tiveram diferentes formas de ação, sobretudo focadas na exportação da produção primária do Estado.

Ao mesmo tempo, busca-se compreender qual o papel do Paraná dentro da construção histórico-geográfica do próprio Brasil. Uma das principais características deste espaço, por exemplo, foi o fato de ser uma das principais zonas de circulação, a de bovinos e muars durante a era do tropeirismo, que não apenas permitiu a expansão em direção ao Oeste nos Campos de Guarapuava e Palmas, mas também a consolidação das relações de poder nas mãos de uma elite tradicionalista e conservadora que até hoje tem o controle político do Estado.

Neste foco, analisa-se de qual forma os movimentos econômicos diversos, sobretudo aqueles que necessariamente envolveram a exportação de produção realizada na região, influenciaram na realidade viária e logística do Estado do Paraná, através da constituição de redes e fluxos. O que se busca é perceber a(s) lógica(s) que guia(m) esse processo, para compreender, finalmente, o processo de estruturação logística no Paraná até a década de 1990, quando ocorre o processo de concessão das principais rodovias do Estado e, portanto, uma alteração da lógica da rede viária paranaense.

2.1 Breve análise da formação socioespacial do Paraná nas eras colonial, imperial e republicana (do século XVI ao fim do século XX)

As diversas formações socioespaciais e a constituição dos diversos territórios devem estar atreladas, para a sua compreensão, a alguns níveis de análise. É o que afirma Marcelo José Lopes de Souza (2013) quando afirma que “[p]ara se compreender e elucidar o espaço, não basta compreender e elucidar o espaço. É preciso interessar-se, profundamente, e não somente epidermicamente, também pelas relações sociais” (p. 16). Para o autor, faz-se necessário compreender a inter-relação estabelecida pelas sociedades no espaço, já que “as relações sociais e o espaço são inseparáveis, mesmo que não se confundam” (*idem*). Estudar formações socioespaciais a partir dessa relação conjunta e contínua, portanto, “longe de apenas qualificar o ‘espacial’ é, para além de uma redução do adjetivo ‘social’, um indicativo de que se está falando, direta e plenamente, das relações sociais” (*idem*).

Por sua vez, Ruy Moreira (2014), ao estudar a formação espacial brasileira e suas relações com a constituição do Estado-nação, afirma que

Os limites reais [do território] confinam com os limites políticos, avançando para além da fronteira demográfica, mesmo que isso não se aparente cartograficamente. A ocupação econômico-demográfica do território obedece e enquadra-se numa trama maior de relações, da qual é expressão evidente, porque polar, uma vez que a ocupação econômico-demográfica inscreve-se num arranjo jurídico-político que a transporta para além de seus limites aparentes. E é esse limite a estrutura real da formação espacial. (MOREIRA, 2014, p. 62)

Desta forma, a análise da formação da relação entre sociedade e espaço envolve compreender quais são os vetores de ação daquelas sobre este, e a influência deste por sobre aquelas. É isso que pretende-se desenvolver nesta seção, tendo como foco a análise da formação socioespacial do Paraná.

Ao estudar a formação socioespacial do Paraná tendo como foco principal a estruturação de suas redes viárias, parte-se da indicação de Claude Raffestin a respeito dos efeitos da *circulação* no espaço. Para o geógrafo suíço, uma pesquisa que se faz a respeito da circulação aborda,

necessariamente, a questão da mobilidade dinâmica dentro de um mesmo espaço:

A circulação e a comunicação são as duas faces da mobilidade. Por serem complementares, estão presentes em todas as estratégias que os atores desencadeiam para dominar as superfícies e os pontos por meio da gestão e do controle das distâncias. Falaremos de circulação cada vez que se trate de transferência de seres e de bens *lato sensu*, enquanto reservaremos o termo “comunicação” à transferência de informação. Ainda que, por mais útil que seja, essa distinção pareça ambígua, uma vez que poderá dar a entender que há apenas a circulação ou apenas a comunicação. Na realidade, em todo “transporte” há circulação e comunicação simultaneamente. Os homens e os bens que circulam são portadores de uma informação e, assim, “comunicam” alguma coisa. Da mesma forma, a informação comunicada é, ao mesmo tempo, um “bem” que “circula” (...). (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 200)

Assim, analisar a ocupação do espaço no território do Paraná acaba sendo, também, um esforço em compreender a forma como esse processo se estrutura através dos projetos dos atores envolvidos. Avisa Raffestin que há a necessidade de se perceber que “[se] é verdade que até a época contemporânea a rede de circulação e a rede de comunicação formavam uma só coisa, ou quase, a tecnologia moderna acabou por dissociá-la” (p. 201). Os processos de colonização que se sobrepuseram ao espaço que hoje compreende-se como Paraná, devem, portanto, ser analisados através do binômio circulação-comunicação, como propõe o autor. Sobretudo a partir da perspectiva do Governo da Província e do Estado, quando da emancipação política da região em 1853, há uma tentativa cada vez maior em estabelecer, através de esforços da administração regional, as vias de comunicação ao longo do espaço, sobretudo via rede viária. Afirma Raffestin que

É verdade que a circulação é a imagem do poder e há poucas chances de ser de outra maneira, pois a circulação, no sentido em que a definimos, é visível pelos fluxos de homens e de bens que mobiliza, pelas infraestruturas que supõe. Nesse caso, o poder pode controlar, vigiar, interceptar, praticamente sem ser visto. (...) A circulação se mostra por si mesma, não se pode mascará-la, dissimulá-la; em suma, é inútil torná-la invisível. Assim deve-se exaltá-la, mostrá-la, propagá-la e, dessa maneira, pode-se saber tudo, ou quase sobre as redes de circulação. (*op. cit.*, pp. 202-203)

Uma vez que a comunicação é de mais difícil compreensão dentro da realidade material, uma vez que é informação que circula e não materialidade, pode-se compreendê-la a partir da realidade da mobilidade de seres e bens. Afinal, se todo trabalho é informação somada com energia, a mobilidade dentro de um mesmo sistema de transportes é tanto maior quanto menor o custo envolvido nesse processo – algo que pode ser visualizado no caso da ocupação do território no Paraná. A comunicação estabelecida dessa forma bebe, portanto, daquilo que Raffestin denomina de “linhas obrigatórias”, ou seja, os caminhos que, dentro da rede, são obrigatórios para a realização de uma determinada atividade em razão das estruturas de poder num determinado contexto, através de suas representações no espaço, sobretudo a partir da sua materialidade e nas suas diversas representações cartográficas:

A palavra importante é “desenhos” (o traço do “desenho” do poder). De início, toda estratégia não passa de um pensamento, de um discurso ou de um gráfico que sintetiza as questões “como”, “por que” e “quando”. Questões organizadas não sobre o modo da linearidade, mas sobre o da “tabularidade”, que enriquece o número de mediações possíveis, e essas últimas são flexíveis. Essa multiplicidade de caminhos que estabelece a interdeterminação do encaminhamento é (...) a condição da astúcia. (RAFFESTIN, *op. cit.*, 203-204)

Desta forma,

A rede aparece, desde então, como fios seguros de uma rede flexível que pode se moldar conforme as situações concretas e, por isso mesmo, se deformar para melhor reter. A rede é proteiforme, móvel e inacabada, e é dessa falta de acabamento que ela tira sua força no espaço e no tempo. A rede faz e desfaz as prisões de espaço, tornado território: tanto libera como aprisiona. É o porquê dela ser o “instrumento” por excelência do poder. (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 204)

A fim de poder estabelecer uma compreensão dinâmica da ocupação do território do Paraná, assim como a sua elaboração enquanto lógica regional, portanto, faz-se necessário abordar a dinâmica desta ocupação através da sua rede viária. Realizar a apropriação do espaço e instalação no mesmo exige, necessariamente, a criação de redes de comunicação. Assim, no caso do Paraná, a ocupação do espaço, que se deu em momentos diversos da história, altera-se e também altera a constituição socioespacial dos habitantes da região

em razão do formato, da estrutura e da realidade técnica da rede. Para que seja possível abordar, no próximo capítulo, a realidade desta rede viária, este trabalho passa analisar a ocupação do espaço na região através das suas redes logísticas.

O espaço que atualmente corresponde àquele pertencente ao Estado do Paraná tem um longo histórico de ocupação, determinado por aquilo que se denominou, tradicionalmente, por frentes pioneiras, ou frentes de ocupação. Nem estas frentes ocorreram ao mesmo tempo, nem atendiam à mesma lógica, e muito menos apresentavam uma homogeneidade interna. Elas, porém, têm sido utilizadas para dar visibilidade ao fenômeno da ocupação territorial na região, estando também engendradas em processos de caráter econômico. Ao mesmo tempo, por compreender que este vetor produtivo não foi o único mobilizador destas forças, este trabalho não aborda o tema dos “ciclos econômicos”, termo tradicional da historiografia paranaense, preferindo falar em produções econômicas hegemônicas ou principais.²⁷

Estas produções econômicas estão relacionadas, também, com os processos de colonização da terra e ocupação espacial no Paraná, que tiveram lugar desde a inserção da região na lógica portuguesa e espanhola,²⁸ durante o período das Colônias, e dos governos do Império e da República brasileiros. No Paraná, como se verá nesse capítulo, os movimentos de migração para o trabalho, a permanência da população no território e o desenvolvimento das redes logísticas estiveram sempre dentro de uma lógica voltado à produção, principalmente agrícola. Estes processos se deram, sobretudo, através das chamadas *frentes colonizadoras*.

²⁷ Esta opção aqui tomada parte da premissa de que algumas produções denominadas de “ciclos”, como a da erva mate e o café, apesar do declínio na sua representatividade dentro da produção total do Paraná, não encontraram seu “fim”, tendo uma perenidade, ainda que não sendo mais hegemônicas.

²⁸ Ainda que reconhecendo o fato da grande presença de espanhóis em terras que posteriormente pertenceriam ao Brasil e ao Paraná, debater-se-á, neste estudo, sua relação com os processos de ocupação promovidos pelos bandeirantes paulistas. Tendo como foco a ocupação do território no Paraná, e devido aos recortes da pesquisa, não debruçar-se-á a respeito deste tema.

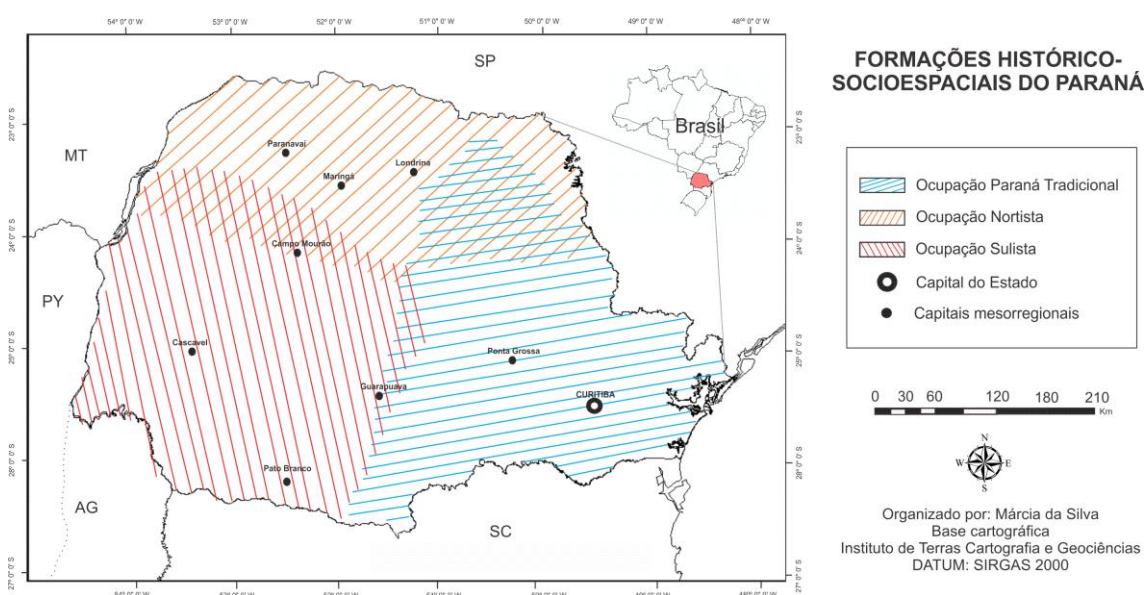
2.1.1 As frentes colonizadoras no Paraná

Segundo Maria Cecília Westphalen, Brasil Pinheiro Machado e Altiva Pilatti Balhana (WESTPHALEN *et al.*, 1968), o processo de ocupação espacial no Paraná se deu de maneira mais premente entre o início das incursões pelo Litoral e pela Região dos Campos Gerais, no século XVIII, até a década de 1960. Foi nesta época, segundo os autores, que “despareceram as frentes pioneiras e os grandes problemas de terras” no Paraná (p. 7). Segundo os autores (WESTPHALEN *et al.*, 1969),

Na sua expansão, a sociedade paranaense foi ocupando regiões geográficas distintas, e na sucessão das regiões geográficas, foram construídas economias sobre essas regiões (...). Assim foi com os Campos Gerais, com a sociedade tradicional fundada no latifúndio campeiro, depois no Paraná moderno, com a comunidade do Norte do Paraná fundada na economia cafeeira, e com a comunidade do Sudoeste e do Oeste paranaenses fundada na plantação de cereais e na criação de suínos, ambas com base no regime da pequena propriedade. (WESTPHALEN *et al.*, 1969, p. 258-259)

O avanço dessa ocupação se deu, dentro das suas possibilidades, através das diversas frentes pioneiras de ocupação destes três principais eixos de colonização. A primeira delas, denominada Paraná Tradicional, está relacionada intimamente com a busca por ouro no Litoral e no interior do Brasil a partir do século XVIII, e acaba se estabelecendo com foco na grande propriedade privada de pastoreio, quando da consolidação nos Campos Gerais. A segunda, advinda do processo de expansão do mercado agrícola do café em São Paulo, inicia-se ao fim do século XIX ao atravessar o rio Paranapanema, e se estende até o Rio Paraná na segunda metade do século XX. Por fim, a terceira frente é aquela advinda de uma crise de terras nas colônias de imigração do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, que forçaram o deslocamento massivo de pessoas em direção ao Norte, chegando ao Paraná na década de 1940 e continuando um processo de avanço que hoje se estende até os atuais estados do Mato Grosso e Rondônia (WESTPHALEN *et al.*, 1968; 1969). A FIGURA 5 apresenta a espacialização destas frentes.

FIGURA 5. Formações histórico-socioespaciais do Paraná.



ORGANIZAÇÃO: SILVA (2005), adaptado de WESTPHALEN *et al.* (1968).
EDIÇÃO: JAYME (2015).

A primeira frente colonizadora que adentrou no espaço geográfico paranaense foi aquela que, posteriormente, se caracterizaria como a formadora do Paraná Tradicional. Esta frente de destaca, dentre outras questões, por ter ocorrido, de sua origem até a sua estruturação básica, durante o período anterior à emancipação política do Paraná, que tem lugar no ano de 1853. De acordo com Pedro Calil Padis, por exemplo, entre 1648 e 1853, ao menos nove municípios haviam sido fundados neste movimento, sendo que a maioria está localizada na região compreendida entre o Litoral do Estado e os Campos Gerais: Paranaguá (fundada em 1648), Antonina (1797), Morretes (1841), Guaratuba (1771), Curitiba (1693), Castro (1789), Lapa (1806), São José dos Pinhais (1852) e Guarapuava (1852) (PADIS, 2006 [1981], p. 63).

Inicialmente, a penetração portuguesa nesta região se dá, a partir do Litoral e em direção aos campos de Curitiba, em razão da busca por ouro nesta região. A descoberta de ouro na Baía de Paranaguá e na região de Curitiba, no início do século XVII, fomentou a vinda de mineradores portugueses, sobretudo da região de São Vicente e do Vale do Rio Iguape, ao sul de São Paulo. São estes elementos que fundarão Paranaguá e, Serra do Mar acima, estabelecerão uma série de arraiais de mineração na região de Curitiba, dando origem não apenas a essa cidade, mas também à de São José dos Pinhais. Essa mineração, ligada também à captur de indígenas locais que fomentassem

o trabalho realizado na região de São Paulo de Piratininga (atual São Paulo) e na região das Minas Gerais, foi a responsável pelo primeiro ímpeto de ocupação do território. Como afirma Octavio Ianni (1962),

Nos séculos XVI e XVII, áreas cada vez mais amplas no sul foram alcançadas por grupos paulistas empenhados no apresamento de autóctones para uso na própria região de Piratininga ou para o tráfico com o Nordeste açucareiro. Ao mesmo tempo, os paulistas porfiavam intensamente em localizar terras minerais onde pudessem encontrar ouro, prata ou pedras preciosas. (...) Vasculharam terras e rios nesta esperança. Na área parananguara da Capitania de Santo Amaro [à qual a atual região do Paraná pertencia anteriormente à compra das Capitânicas Hereditárias por parte da Coroa Portuguesa], bem como no planalto adjacente, foram encontradas, em épocas sucessivas, faisqueiras promissoras. Especialmente na marinha, onde as encontraram já em meados do século XVI, as lavras foram mais ricas e justificaram mesmo a instalação de uma *casa de fundição*, destinada ao controle da produção e à cobrança do *quinto* exigido pela Metrópole. Os mineradores subidos de Paranaguá, quando esta já mantinha sua produção em ritmo estacionário ou decadente, não tiveram o mesmo sucesso. No planalto, as faisqueiras foram de escassa produção, exigindo muita lida para pouco ouro. (IANNI, *op. cit.*, p. 29)

Em razão da existência e descoberta de ouro em rios do Primeiro Planalto como, por exemplo, o Barigui e o Atuba (ambos localizados na região de Curitiba), ocorre o primeiro movimento de ocupação vindo do litoral. Porém, como apresentado por Ianni (1962), apesar de certa ocorrência de ouro na região, a exploração mineradora na região não justificava os custos de exploração e busca.

Assim, aponta o autor, ocorre um processo de metamorfose dessas comunidades instaladas no Primeiro Planalto do Paraná, que lentamente passaram da exploração mineradora a uma produção econômica baseada no pastoreio de animais que atenderiam à demanda da mineração, principalmente aquela realizada na região de São Paulo e das Minas Gerais. Como afirma Ianni, “[a] economia mineradora do litoral e a economia pecuária dos campos de pastagens do Brasil Meridional entram em ligação e passam a interpelar-se na região de Curitiba” (*op. cit.*, p. 29).

Neste sentido, a sedentarização das comunidades mineradoras vindas do Litoral promoveu algumas produções econômicas de apoio à mineração. Destas atividades, a pecuária é aquela que “na sua contínua expansão, envolve os limites extremos das pastagens que atingiam as fraldas da Serra”

(p. 29-30), a partir da qual haverá um encontro da frente mineradora com “algumas poucas pessoas vindas de São Paulo pelo sertão” e “a fixação, ainda que temporária, de pessoas ligadas à atividade pecuária” (PADIS, *op. cit.*, p. 52).

As atividades mineradoras desta região, e a sua necessária comunicação com o centro de poder do Estado, localizado ainda em Paranaguá nesta época, propiciou os primeiros caminhos de comunicação entre o Primeiro Planalto e o Litoral. Segundo Wachowicz (2002), “[a]s picadas abertas na travessia da Serra do Mar, utilizando-se dos rios faiscados, vão dar origem aos primeiros caminhos que ligaram o litoral com o planalto, como o da Graciosa, Itupava e do Arraial” (*op. cit.*, p. 63). Estes caminhos, porém, eram de difícil acesso e representavam uma dificuldade aos habitantes da região, uma vez que “[p]or muito tempo esse transporte [entre Curitiba e o Litoral] era feito por homens a pé, sobretudo escravos. Só bem mais tarde que o transporte passou a ser feito no lombo de animais” (p. 75).

Se por um lado a ocupação dos campos de Curitiba era realizada através da transposição da Serra do Mar por parte desta população inicialmente mineradora e, posteriormente, sedentarizada, a região dos Campos Gerais era ocupada “na direção sul-norte e norte-sul, e levado por razões que não a busca do ouro e nem políticas” (PADIS, *op. cit.*, p. 55). Nesta região, uma população paulista em sua origem (WACHOWICZ, *op. cit.*, pp. 79-80), se utilizará daqueles caminhos históricos “de condições bastante precárias e que permitiram praticamente apenas o trânsito de tropas de gado bovino e muar” para se instalar na região (PADIS, *op. cit.*, p. 55).

Além dos já citados caminhos da Graciosa, do Itupava e do Arraial, somam-se a este processo o do Peabiru, o de Cubatão (em Antonina) e, principalmente, o caminho que conectava a região de Viamão, no Rio Grande do Sul, com a Feira de Sorocaba, em São Paulo, para onde eram levados os bovinos, muares e caprinos que, posteriormente, serviriam de apoio alimentar à mineração ocorrida nas Minas Gerais. Segundo Padis, do Caminho de Viamão, “de sua penetração, subsequente tomada do território e ulterior estabelecimento de aglomerados populacionais, resultaram várias cidades do Paraná Velho” (pp. 55-56).

A partir de uma perspectiva de que a criação pecuária desenvolvida na região surgiram como produção secundária de apoio às atividades econômicas mais dinâmicas no cenário total da Colônia, Padis afirma que “ligando os centros criadores – localizados no Rio Grande do Sul – ao principal mercado pecuário da época – Sorocaba – [o Caminho de Viamão] atravessou o Paraná, criando condições para o aparecimento de várias povoações”. Entre estas, segundo o autor, estariam incluídas cidades como Itararé, Jaguariaíva, Piraí do Sul (então denominada Lança), Castro (então denominada Iapó), Ponta Grossa, Lapa, Palmeira, Campo Largo e Lages (p. 56).

Ainda nesta perspectiva, o autor afirma que, mesmo que esses caminhos “unicamente atravessavam o Paraná para ligar dois mercados”, “foram eles que levaram a ocupação até os pontos mais distantes”, fortalecendo-se através da economia pecuária (p. 57). Os avanços desta frente colonizadora em direção aos Campos de Guarapuava e de Palmas, no início do século XIX, seriam decorrentes deste movimento somado a um forte componente político.²⁹ Porém, ainda que integrados na lógica apresentada pelo mapa extraído da obra de Padis, em um dos registros a respeito de suas viagens pelo Paraná, Auguste de Saint-Hilaire afirma que, ainda que as estradas principais da região, mesmo que melhor estabelecidas, as mesmas apresentavam uma distância muito grande entre os diferentes possíveis pontos de pouso para tropas e viajantes (1995 [1820], p. 108).³⁰

É esta sociedade que, baseada na pecuária, se beneficiará da atividade do tropeirismo. A atividade das tropas no Paraná teve como eixo o comércio do gado que passava por estes caminhos, mas, mais que isso, se apoiava principalmente na atividade da *invernagem*. A *invernagem* consistia em fazendas que davam pouso às tropas que seguiam o Caminho de Viamão e que, para serem comercializadas a um bom preço na Feira de Sorocaba,

²⁹ Para Padis (*op. cit.*), a descoberta e a ocupação dos Campos de Guarapuava e dos Campos de Palmas, à parte da ocupação colonizadora desenvolvida nos Campos Gerais, visava consolidar a posição portuguesa de domínio destas regiões, garantindo a Portugal e, posteriormente, ao Brasil, a posse de territórios que estavam em disputa com a Espanha após a assinatura dos Tratados de Tordesilhas (1492) e de Santo Ildefonso (1777).

³⁰ Em sua viagem que vai de Castro a Paranaguá passando por Curitiba, Saint-Hilaire registra que “Ao partir de Carambei, afastei-me pela segunda vez da estrada de Curitiba. A que seguia para chegar a essa cidade é mais longa; mas aconselharam-me a dar-lhe preferência, porque os lugares onde eu podia fazer alto são menos distantes uns dos outros.” (SAINT-HILAIRE, 1995 [1820], p. 108).

utilizavam-se dos pastos dos Campos Gerais, de Guarapuava e de Palmas, para atingir um bom peso e, conseqüentemente, alcançarem uma boa demanda no mercado paulista. Através do “extravaso” da sociedade de criação dos Campos Gerais, cria-se o limite (ainda que não muito bem definido) Oeste do Paraná Tradicional, chegando esta atividade à região de Guarapuava (SILVA, 2005, p. 54). Ao mesmo tempo, serão os diversos grupos que formavam as elites política e econômica desta região que buscarão, junto ao Governo Central do Brasil, em meados ao século XIX, a emancipação política da Quinta Comarca de São Paulo, e permanecerá no poder político do Estado durante um longo tempo após esse período. A análise realizada nesta pesquisa, nas cidades de Curitiba e Ponta Grossa, se desenvolve na região onde se consolidou esta frente colonizadora.

No início do século XX, a partir da região do Norte Pioneiro e em direção a todo o Norte do Paraná, inicia-se a segunda frente colonizadora. Esta nova frente de ocupação do espaço, porém, apresenta características muito específicas, sobretudo no que diz respeito à velocidade com que se deu. Segundo Pedro Calil Padis,

A um estudioso de movimentos ocupacionais ou de frentes pioneiras de ocupação territorial, não pode passar despercebido o fenômeno “norte do Paraná”. Poucas notícias existem de acontecimentos processados de forma tão rápida e de efeitos tão surpreendentes que lhe sejam similares. Em menos de quarenta anos, uma área de aproximadamente 71.637 quilômetros quadrados, ou seja, cerca de 36 por cento do território paranaense, transforma-se, de densa mata (...) em região que, em 1960, contava com cerca de 1.843 mil habitantes (34 por cento da população do Estado) distribuídos em 172 cidades, algumas de porte considerável. (PADIS, *op. cit.*, p. 129)

De acordo com o autor, deve-se pensar a ocupação desta região do Paraná tendo em mente dois movimentos distintos: aquela caracterizada pelas iniciativas oficiais, e aquelas advindas de um movimento mais sustentado e bastante rápida “a partir da segunda metade da década dos vinte” (p. 132). Ainda que alguns movimentos anteriores na região do Norte Pioneiro, com capital de origem japonesa, tenham tido algum sucesso na colonização da região, é com a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), surgida da empresa inglesa *Brazil Plantations Syndicate* (WACHOWICZ, *op. cit.*, p. 267), que se dará o primeiro impulso de colonização. Mais que isso, com a

aquisição, por parte da CMNP, em 1928, da Estrada de Ferro São Paulo – Paraná, o projeto de colonização será atrelado à estruturação de estradas de ferro, levando “seus trilhos até fins de 1931 às margens do Tibagi, isto é, até Jataizinho” (p. 268).

Neste processo, segundo Padis, “a companhia adquiriu uma área contínua de nada menos que 515.017 alqueires, o que corresponde à décima-parte da área total do Estado, mas que é a sua melhor porção em termos de solo” (p. 143). Atrás da compra dessas terras do Governo do Estado e de proprietários particulares, surgia uma demanda: a necessidade de ligar esta rede à lógica econômica do Oeste paulista, predominantemente produtor de café. Como afirma Padis,

Para o sucesso da obra colonizadora, era absolutamente necessário que a parte comprada se ligasse por rede viária à já ocupada, da região norte e, por meio desta, a São Paulo, não obstante houvesse uma dificuldade a vencer: a travessia do rio Tibagi, pois as terras adquiridas pela Companhia encontravam-se em sua margem esquerda e os núcleos estabelecidos, bem como as vias de comunicação existentes, à sua direita. (PADIS, *op. cit.*, p. 144)

Com a promessa feita ao governo paranaense, já preocupado com o domínio paulista por sobre a produção e o escoamento da produção no Paraná, do alcance da ferrovia a Jataizinho, a CMNP consegue chegar à cidade no ano de 1932, gastando-se, no processo, dois anos apenas na construção da ponte por sobre o rio Tibagi. Em 1943, a ferrovia já estava a apenas 269 quilômetros de Ourinhos, sendo que o esforço de conexão do espaço nas redes econômicas se dava em duas frentes: “A estrada de ferro e a rodovia estendiam-se quase paralelamente, ao longo do espigão principal do Norte paranaense, entrelaçando numerosos núcleos urbanos (...) pouco distanciados uns dos outros” (PADIS, *op. cit.*, p. 144).

A ocupação do Norte Pioneiro, destacada como um dos principais movimentos de ocupação de terras no Brasil na primeira metade do século XX, se destaca pela sua característica de frente pioneira, ou seja, uma ocupação que ocorre de maneira diferente que a lógica da colonização do Paraná tradicional. Se, durante a ocupação do Litoral, dos Campos de Curitiba, Gerais, de Guarapuava e de Palmas, a concessão de terras se baseava no apoio a famílias que prestavam algum tipo de serviço ao governo central (português ou

brasileiro) e que se tornavam membros do setor administrativo da coisa pública ao mesmo tempo, a frente do Norte do Paraná se caracterizou como uma frente pioneira. Neste processo, como afirma José de Souza Martins,

O ponto chave da implantação da frente pioneira é a propriedade privada da terra. Na frente pioneira a terra não é ocupada, é comprada. Desse modo a renda da terra se impõem como mediação entre o homem e a sociedade. A terra passa a ser equivalente de capital e é através da mercadoria que o sujeito trava as suas relações sociais que não se esgotam mais no âmbito do contrato pessoal. O funcionamento do mercado faz com que as expectativas reguladoras sejam construídas de conformidade com as objetivações da sociedade capitalista. (MARTINS *apud* FUJICAVA, 2013)

Para Márcia da Silva, a ocupação destas regiões teve, necessariamente, que ser planejada através da instalação, não apenas dos centros de povoamento, mas também da rede que conecta, estas regiões ao resto do Estado e do País. Para a autora,

Para que o empreendimento auferisse sucesso foi planejado, meticulosamente, todo o processo de fixação, como o traçado das estradas de ferro e de rodagem, a disposição das cidades, a instalação de água e de energia (...), o que favorecia, além de outros, o beneficiamento mais rápido dos produtos agrícolas, levando ao cultivo e à venda de diversos produtos, como arroz, milho, batata, algodão, e à criação, ampliando o espaço econômico de acumulação, determinando sua modernização, tanto no que diz respeito à diversificação da economia regional quanto ao crescimento e a dinamização dos centros urbanos. (SILVA, *op. cit.*, p. 67)

De certa forma, é esta inserção na rede logística que auxilia a compreensão da dinâmica de ocupação da região. O movimento de colonização que se realizou no Norte Paranaense foi, em si, um movimento que tinha a intenção de desenvolver uma conexão direta entre apropriação do espaço e a sua exploração econômica. Porém, é também o processo de povoamento do Norte do Paraná que iniciará uma preocupação, por parte da

elite política do estado, em criar uma *comunidade de sentido* ³¹ para unificar a ação de todos os paranaenses, definindo aquilo que, de acordo com a narrativa oficial, seria o Paraná em si e como seriam os paranaenses. Como afirma José Pedro Kunhavalik,

A integração do Estado começa a ser uma preocupação já no governo de Caetano Munhoz, quando se verifica um início de ocupação do Norte do Estado. Mas se torna mais premente a partir da década de 1930, quando a ocupação é mais sistemática. Esta problemática estará presente no governo de Bento Munhoz [entre 1951 e 1955], que demonstra preocupação com a integração do Estado, seja em nível territorial, quanto econômico, social e político. Além disso, observa-se nesta gestão uma preocupação com a construção da identidade paranaense. O Norte do Estado (...), colonizado principalmente por paulistas, que trazem consigo uma identidade paulista, além de estarem territorial e economicamente muito mais vinculados ao Estado de São Paulo, visto que a ligação com o Sul/Sudeste do Paraná e, mais precisamente, com a Capital era consideravelmente precária. (...) Os colonizadores [do Oeste e Sudoeste do Estado, sobretudo gaúchos e catarinenses] consideravam que as autoridades paranaenses demonstravam pouco interesse por aquela região. Ideias separatistas já foram defendidas nas regiões Oeste/Sudoeste e Norte. No Norte do Estado, cogitava-se formar o Estado do Paranapanema. Diante deste cenário, Bento Munhoz procura implementar políticas públicas visando promover a integração do Estado em nível físico, econômico, social e político. (KUNHAVALIK, 2004a, p. 191)

A expansão da atividade cafeeira paulista para o Norte do Paraná causou um grande impacto não apenas na necessidade do Governo do Estado em desenvolver algumas políticas públicas de integração, como apontado por Kunhavalik, mas também na adaptação a esta forma econômica baseada, sobretudo, numa conexão de infraestrutura logística diferenciada.

Para Pedro Calil Padis, o próprio processo de expansão da cafeicultura está relacionado a este isolamento do Norte do Paraná com relação, sobretudo, ao Paraná Tradicional (ou Paraná Velho, na sua denominação).

³¹ Abordando a questão do Movimento Paranista, reunião de artistas que, no início do século XX, buscaram dar uma identidade ao Paraná, Luis Fernando Lopes Pereira (1996) afirma que havia a necessidade, no Paraná daquela época, de “forjar uma identidade regional, com base nos ideais de progresso e ciência, em uma construção absolutamente ufanista que fará o elogio da terra paranaense, seja identificando a sua geografia como o Paraíso Terrestre, seja na promoção dos heróis estaduais que tentam criar um exemplo didático para a população” (p. 91-92). A criação da comunidade de sentido, portanto, passa pela criação de uma identidade para um grupo que não tem conexões étnicas, culturais, políticas e nem mesmo econômicas; esta comunidade é necessária, para evitar o esfacelamento do estado e o questionamento da autoridade da elite política do Paraná Tradicional sobre todo o território do estado.

Segundo Padis, “o norte, desde a sua ocupação até quase metade da década dos anos sessenta, permanecia praticamente isolado do resto do Estado, em virtude, sobretudo, da completa ausência de meios de comunicação entre ambos” (*op. cit.*, p. 179). Para Padis, para além de um mero “desleixo dos governantes”, este processo, precário e de difícil estruturação, se deveu, também, “à falta de recursos suficientes para tal empreendimento” (*idem*).

A necessidade de criar uma rede de infraestrutura logística que atendesse à integração de ambas as áreas do Estado se delineava, assim, como uma estratégia que, em conjunto, atacasse uma questão econômica e outra política. Enquanto a exportação fosse feita pelos portos de São Paulo, sobretudo o de Santos e com o qual havia, através das ferrovias, uma melhor conexão logística com o mercado internacional (principal fonte de consumo da produção cafeeira), o recolhimento de impostos feitos sobre essa produção seria feito no momento do embarque, ou seja, pelas autoridades do governo de São Paulo. Isso impedia a entrada de recursos no caixa do governo do Paraná, que estava, já na década de 1930, sofrendo com a queda na produção da erva-mate para a Argentina. Por outro lado, as conexões com o Estado de São Paulo aumentavam a dependência política da relação entre os produtores e os principais órgãos de decisão da política econômica e da exportação no Brasil, localizados no Rio de Janeiro, então capital federal, e em São Paulo. Assim, o Governo do Paraná se defrontou com as necessidades de, através de sua atuação, atingir o problema, como afirma Padis (*op. cit.*, p. 181):

Diante dessa realidade, o prenúncio de que o café, dentre em breve, se transformaria no principal produto e na atividade condutora da economia paranaense, o governo estadual começou a tomar medidas no sentido de forçar a exportação do produto através do porto de Paranaguá, em vez de Santos, pois isso implicava, para o erário do Estado, uma arrecadação [grande] (...) por saca exportada. Na pior das hipóteses, isso significaria uma duplicação da renda obtida por meio dos impostos cobrados pela exportação do produto. Mas, como isso iria redundar numa redução da receita em São Paulo, e sobretudo porque iria diminuir, embora em pequena proporção, o movimento do porto de Santos, houve pressões sobre o Departamento Nacional do Café, *tendo este ordenado que, do café produzido pelo Paraná pelo menos 84 mil sacas deveriam ser exportadas pelo porto paulista*. Os protestos do governo paranaense não foram levados em consideração e, por isso, ele foi obrigado a reduzir os direitos aduaneiros estaduais sobre o produto exportado por Paranaguá para, de certa forma, contrabalançar os estímulos oficiais ao porto de Santos, bem como – e talvez principalmente – a

muito maior facilidade de transportes para São Paulo do que para Curitiba e Paranaguá. (grifo no original)

Apenas em 1961, com a construção da Rodovia do Café, é que a produção cafeeira passará a ser exportada por Paranaguá, ainda que já num momento em que o valor de venda do produto, segundo Padis (2006 [1981]), já não era mais lucrativo no cenário internacional. Esta rodovia, que sai de Apucarana, no Norte Velho, passando por Ponta Grossa, São Luiz do Purunã e Curitiba, em direção ao porto de Paranaguá, será determinante para esta mudança na lógica econômica do norte, facilitando a integração econômica das duas regiões. Como afirma Padis, “seria enganoso pensar que este fato constitui a concretização do desejo [de unir economicamente o Norte e o Paraná Tradicional]”, uma vez que, para o autor, o contexto era diferente. Seria um no qual “bem outras eram as circunstâncias e bem menores as vantagens [pelo processo de exportação do café] auferidas” (*op. cit.*, p. 183).

A frente colonizadora do Norte paranaense, desta forma, pode ser caracterizada como um movimento de ocupação do território que dependia, necessariamente, de uma infraestrutura logística básica em sua vertente econômica. Se dando nessa vertente, apresenta-se a sua diferença com relação às frentes colonizadoras do Paraná Tradicional e do Norte Pioneiro que, inclusive por terem se dado em momentos históricos diferentes, tiveram uma outra relação com as vias de comunicação terrestres, fluviais e marítimas do território. Da mesma forma, a última frente colonizadora, a do Sudoeste do Paraná, também teve uma relação fundamental com a rede viária. Porém, tendo tido a do Norte do Paraná uma relação com dois modais diversos – o ferroviário e o rodoviário –, a do Sudoeste e do Oeste se baseará, sobretudo, no modal rodoviário para a sua expansão.

Apesar da existência, desde o final do século XIX, de uma colônia militar localizada na cidade de Foz do Iguaçu, na região, até a década de 1930 habitavam, em maior número que cidadãos brasileiros, paraguaios e argentinos que se dedicavam à exploração a erva-mate (WACHOWICZ, *op. cit.*). Da mesma forma, os primeiros movimentos de ocupação dos campos de Palmas e de Guarapuava se deram ainda no início dos anos 1820, como consequência da expansão da sociedade campeira do Paraná Tradicional, vindos, sobretudo,

de Curitiba e Ponta Grossa. Segundo Padis, ainda no último quarto do século XIX foram fundados, ao longo de rios, cerca de vinte núcleos populacionais. Logo, as populações destes núcleos, em razão do isolamento, retornariam a Ponta Grossa. Ao mesmo tempo, muitos povoamentos da região surgiram de iniciativas oficiais, no século XIX, em razão de questões estratégicas:

Os demais núcleos surgidos desde os fins do século [XIX] e até a quarta parte [do século XX], em grande parte deveram-se também à iniciativa oficial, quer por razões de segurança e soberania do território – Foz do Iguaçu e Chopin surgiram quando da questão de limites com a Argentina³² –, quer em razão de problemas internos – Laranjeiras [do Sul] aparece em função do Contestado. Até o começo da quinta década deste século, esses centros incipientes, dado o grande isolamento em que se encontravam, permaneceram praticamente estagnados, pouco mais que postos militares avançados no sertão e cuja economia se restringia, praticamente, à subsistência. (PADIS, *op. cit.*, p. 205)

Mesmo com a criação de algumas colônias por ordem governamental no extremo sudoeste do Paraná, uma das maiores dificuldades enfrentadas pela sociedade da região era o seu isolamento. Em um mapa produzido pela Presidência da Província em 1896, a região fica dentre aquelas indicadas como “sertões desconhecidos”. Para Nilo Bernardes (1952), a colonização desta parte da província, durante o início do século XX, se baseou nas linhas de comunicação com outras regiões do Estado, como forma de superar os problemas advindos do isolamento em que ela se encontrava através de três eixos:

um é a estrada que saindo de Ponta Grossa atinge Guarapuava e vai ter a Foz do Iguaçu; outro é a estrada que de União da Vitória vai ter a Palmas; segue depois para Clevelândia, ramifica-se na zona de Pato Branco e continua para Barracão, na fronteira Argentina; enfim o terceiro é constituído pela estrada de Guarapuava a Campo Mourão. (BERNARDES, 1952, p. 73)

³² A Questão de Palmas foi um conflito territorial entre o Brasil e a Argentina, durante o qual discutiu-se a fronteira entre os dois países. O Brasil, tendo em vista a sua continuidade territorial, buscava obter a região do Oeste do Paraná e de Santa Catarina para si, enquanto a Argentina buscava também comprovar a sua soberania sobre o território. A questão foi resolvida através de arbitragem, na qual serviu como árbitro o Presidente dos Estados Unidos à época, Gregor Cleveland, sendo o seu veredito favorável ao Brasil (WACHOWICZ, 2002).

Estruturada desta maneira, a exploração da região se dava em três frentes: uma em direção ao Norte do Estado, mas tendo como objetivo atingir a fronteira com o Paraguai e a divisa com o estado do Mato Grosso (no eixo entre Guarapuava e Campo Mourão); a segunda em direção ao Oeste, ocupando as regiões entre Guarapuava e Foz do Iguaçu, visando unir a Colônia Militar ao resto do Estado; e, por fim, a ocupação da área mais ao Sul, buscando ocupar, após a resolução da Questão de Palmas e o fim da Guerra do Contestado, o território que permaneceu sob jurisdição do governo do Paraná e consolidar sua presença na divisa com Santa Catarina (no eixo que ligava União da Vitória a Barracão).

Este movimento tinha apoio oficial do governo estadual, que passou “a ceder terras a quem as solicitasse – quer de forma individual, quer por intermédio de companhias organizadas” (PADIS, *op. cit.*, p. 207). Neste momento, passam a se configurar três grandes questões na ocupação da região Sudoeste: os participantes da Guerra do Contestado, a política de cessão de terras do governo paranaense, e a criação do Território do Iguaçu durante o regime autoritário civil-militar de Getúlio Vargas entre os anos de 1937 e 1945.

A Guerra do Contestado, ocorrida entre 1912 e 1917 e na qual, segundo Eduardo Galeano (1985), houve uma das maiores guerras civis e conflitos camponeses de todo o continente americano, causou um profundo impacto na realidade do Paraná, e, sobretudo, nas ações de seu governo. É a partir da questão de limites com Santa Catarina, “que vinha se arrastando desde os tempos do Brasil colonial” (FRAGA, 2006), que não apenas começará um movimento de busca da identidade paranaense, a história desta comunidade e a relação com o espaço que habitava (PEREIRA, 2006), mas também a relação entre os conflitos sociais e a instalação de uma infraestrutura logística que atende às necessidades da economia externa à região.

A instalação da ferrovia que ligava São Paulo ao Rio Grande do Sul pela companhia americana *Brazil Railway Company*, através dos sertões do Paraná e de Santa Catarina, se deu em dois momentos: no primeiro, entre 1904 e 1905, abriu ao tráfego a “linha original com 599 quilômetros”, criando a ligação entre as cidades de União da Vitória, no Paraná, e Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul (FRAGA, 2006, p. 68); no segundo, procedeu-se à

construção de uma estrada de ferro que, descendo a Serra D. Francisca, facilitasse a exportação da madeira explorada pela companhia *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* nas áreas fornecidas como pagamento pela construção do primeiro ramal. Este ramal constituiu-se numa ligação entre União da Vitória e São Francisco do Sul, em Santa Catarina. Ao mesmo tempo, a produção de madeira também seguia, via estrada de ferro, até Ponta Grossa e Curitiba, para a exportação através do Porto de Paranaguá (p. 69).

O conflito resultante da execução dos planos de colonização por parte da companhia com relação aos habitantes anteriores da região, principalmente levados à ocupação em razão das questões de limites entre Brasil e Argentina e da ocupação dos Campos de Palmas e Guarapuava, gerou um intenso e sangrento conflito que opunha, de um lado, os caboclos que, através do sistema de posse, habitavam a região, e a companhia *Lumber*, apoiada pelos aparatos militares do Paraná, de Santa Catarina e do Governo Federal.

Após quase uma década de conflitos e milhares de combatentes mortos de ambos os lados, há um esforço por parte dos governos dos dois estados federados de limpeza da região, para a entrada de imigrantes europeus, que passariam a ocupar a região. Segundo Nilson Fraga (2006), o fim da cobertura jornalística por parte da imprensa nacional e regional permitiu o assassinato e a destituição do direito de posse dos caboclos derrotados durante a Guerra, além de que, neste momento, os governos de ambos os estados passam à criação de cidades na região para “garantir a posse do território” (p. 81). No lado paranaense do conflito, destacam-se cidades como União da Vitória e Rio Negro.

A Guerra do Contestado, portanto, apresenta duas realidades para a colonização desta região do Paraná: primeiro, a existência de um contingente populacional derivado dos caboclos, que se instalará nas cidades do Sudoeste paranaense; posteriormente, os núcleos imigrantes criados ali mesmo pelo governo estadual do Paraná para receber uma nova leva de estrangeiros que ocupará esta região uma vez que esteja “limpa” dos conflitos gerados anteriormente. Segundo Pedro Calil Padis,

A estagnação em que permaneceu o sudoeste paranaense chegará ao começo do fim a partir da década dos [anos] trinta. Já na primeira metade dessa década, o governo do Estado, apoiado na decisão do

governo federal que anulava vários títulos de concessão de terras feitos até aquela época, e que manifestara o desejo de intensificar a penetração para oeste do território nacional, passa a concentrar esforços no sentido de estabelecer uma via de comunicação que pusesse fim ao isolamento [da região] (...). Com a consolidação da estrada União da Vitória-Palmas-Clevelândia e, mais tarde, com a ligação entre esta e Pato Branco, um novo fluxo populacional se encaminhou em direção a esta nova cidade, que rapidamente se transforma no centro irradiador de dinamismo. Conservou este papel até o fim da década dos [anos] quarenta, tendo sido a causa fundamental do aparecimento de vários novos núcleos de ocupação. Foi assim que, por iniciativa estatal ou particular, apareceram Toledo, Cascavel, Piquiri, Cantu, Goio-Erê, Manuel Ribas, Campo Mourão, entre outras, especialmente a partir da segunda metade da década dos [anos] quarenta. (PADIS, *op. cit.*, p. 208)

Por outro lado, como afirma Westphalen *et al.* (1968), por iniciativa do governo federal, funda-se, em 1943, o Território Federal do Iguaçu, como um dos diversos Territórios Federais, administrados diretamente pelo governo do Estado Novo de Getúlio Vargas, localizados em regiões fronteiriças do Brasil. Não apenas a instalação do Território do Iguaçu fazia parte dos planos da Marcha ao Oeste de Getúlio Vargas, mas também atendia à demanda do período de guerra em que o Brasil entrara. Várias das companhias que haviam atuado na região foram nacionalizadas e “[o]utras, para não serem incorporadas ao patrimônio da União, transferiram o controle de suas ações e gestão, a grupos nacionais” (p. 6). Associada a uma colonização em pequenas propriedades e na policultura, a região do Território do Iguaçu auxiliou no processo de ocupação do Sudoeste e do Oeste paranaenses. A FIGURA 6, na próxima página, consiste no mapa produzido em 1944 pelo Departamento de Geografia, Terras e Colonização da Secretaria de Viação e Obras Públicas, que busca apresentar a parcela do território que, de acordo com o Estado do Paraná, compunha o Território Federal, e a ele deveria ser reintegrado a partir do ano de 1945.

Mesmo estando aliada a interesses estratégicos, a criação do Território do Iguaçu e o desenvolvimento de sua colonização, há também neste projeto uma forte intenção de fortalecimento da “Marcha para o Oeste”. Segundo Márcia da Silva, “com isso, a frente pioneira foi intensificada (...) e a região foi ocupada velozmente por migrantes oriundos das zonas de ocupação antiga (Rio Grande do Sul e Santa Catarina), movimento que perdurou (...) até os anos 1960” (*op. cit.*, p. 75).

FIGURA 6. Mapa do Estado do Paraná. Organizado e desenhado pelo Departamento de Geografia, Terras e Colonização da Secretaria de Viação e Obras Públicas. 1944.



Fonte: Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Paraná, Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Coletânea de Mapas Históricos do Paraná, 2014.

Com um baixo valor nas terras, a comercialização de terrenos foi intensa ao atender necessidades de alocação de um excedente populacional surgido destes dois estados, assim como a rápida inserção da região na lógica econômica agrícola a partir da década de 1950. Como afirma Padis, a região passou por um surto de crescimento que, em um curto período de tempo, chegou a reforçar o surgimento de quarenta cidades em razão de dois fluxos migratórios relevantes.

O primeiro, nada mais que o resultante o movimento ocupacional do norte – as áreas onde o café foi sendo substituído por outras atividades de lavoura ou de pecuária (que ocupam menor quantidade de mão-de-obra) foram liberando contingentes populacionais que avançaram em direção sudoeste (...). Porém, (...) [na] verdade, o

fluxo maior – amplamente maior – de pessoas que se dirigiram para o extremo oeste do Paraná encontrava o seu ponto de partida no Estado do Rio Grande do Sul. (PADIS, *op. cit.*, p. 208-209)

O contingente populacional do Rio Grande do Sul, que havia se concentrado nas cidades do estado em razão da diminuição da demanda da mão-de-obra do trabalho no campo, e a crise pela qual a indústria gaúcha passava à época (p. 212-213), criava uma pressão demográfica que gerou os movimentos de migração. Após ocupar as regiões do interior de Santa Catarina, os migrantes gaúchos se beneficiaram da limpeza dos caboclos tanto em terras catarinenses como paranaenses. A economia dos imigrantes europeus, urbanizados e que traziam consigo um dinamismo econômico diferente, suplantou a economia tradicional destas regiões sendo que, inclusive, buscavam instalar-se em regiões novas: Padis cita que o dinamismo populacional foi maior em cidades criadas pelo movimento migratório que nas cidades de povoação mais antiga, anterior à década de 1950 (*op. cit.*, p.215)

Esta frente encontrar-se-á com a frente pioneira do Norte paranaense logo em seguida, através da ação da colonização promovida pelo governo estadual, federal e pelas empresas privadas. Como afirma Márcia da Silva, “[a]s colonizações oficial e empresarial privada, então, provocaram o encontro [desta frente] com a frente Norte por volta dos anos 1950, completando [conjuntamente] a ocupação do Noroeste” (*op. cit.*, p. 77). É assim que, já na década de 1960, o processo de colonização do Paraná, embora ainda não finalizado, tinha sua bases bem estruturadas e em consolidação. Neste contexto,

Na década de 1960, porém, todo o Estado do Paraná está com o seu território ocupado, desaparecendo as frentes pioneiras e os grandes problemas de terras. Encontram-se e começam a confundir-se as três ondas de povoamento, a do Paraná Tradicional que se expandia desde o século XVII, de Paranaguá a Curitiba, pelas regiões de campos, com a criação de gado, e depois com a indústria da erva-mate e da madeira de pinho; a do Paraná moderno, aquela da agricultura tropical do café que, pela origem e interesses históricos, ficaram mais diretamente ligados a São Paulo e; a dos colonos da agricultura de subsistência, plantadores de cereais e criadores de suínos que, pela origem e pelos interesses históricos, se ligaram mais intimamente ao Rio Grande do Sul. Cada uma dessas três ondas criou o seu próprio tipo de economia, formou um tipo de sociedade e fundou as suas próprias cidades. (WESTPHALEN *et al.*, 1969, p. 263-264)

Constitui-se, desta maneira, a estrutura de povoamento do Paraná. Não se questiona, aqui, a finalização ou encerramento deste processo, uma vez que o dinamismo é algo típico das sociedades humanas. Porém, abre-se a oportunidade para desvendar, uma vez analisado este processo de povoamento do território que compõe o Estado do Paraná, a sua estrutura logística, e a forma como estas diversas frentes, esses “três [ou vários] Paranas”, interage através da base logística instalada no Estado. Pois, se existe dinâmica, isso se dá em relação às redes como afirmado na introdução deste capítulo.

2.2 Os processos de ocupação no Paraná e as grandes questões de terra no estado

A ocorrência das diversas frentes de ocupação do território no Paraná não se deu de maneira aleatória nem ligada apenas a movimentos internas. Como se pôde observar na seção anterior, pelo menos duas delas tiveram como motivos extrínsecos à lógica regional do Paraná: a expansão da lavoura do café no interior paulista e no Norte paranaense, e os movimentos migratórios em busca de terras do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. Porém, como afirmado anteriormente, estes movimentos estão relacionados também com alguns projetos e programas de interiorização do governo central brasileiro.

Tais movimentos, como afirma Iria Zanoni Gomes (1987), foram caracterizados pela extrema violência com a qual se deram no decorrer do processo de ocupação das terras. Se “a luta pela terra é o resultado do processo de violência que envolve a expansão do capitalismo no campo, na sociedade brasileira” (GOMES, *op. cit.*, p. 12), durante as décadas de 1950 e 1960 o Paraná se apresentou como um dos principais palcos dos conflitos pela terra, que acompanharam o avanço da infraestrutura logística no Estado. Desde o fim do século XIX, com a perspectiva de instalação da rede ferroviária

no estado, até a atualidade, a questão de terras é tema de grande movimentação e discussão.

De certa maneira, as grandes questões de terras e os principais conflitos ocorridos no Paraná estão representados dentro da lógica do avanço das frentes pioneiras por sobre os diversos territórios. Já em 1854, Zacarias Goes de Vasconcellos, que acabara de assumir a presidência da recém-criada Província do Paraná, afirmou que “[a] primeira necessidade desta província é, decididamente, o melhoramento das suas vias de comunicação” (PARANÁ, 1854, p. 86). Já naquela época a integração das regiões do Estado preocupava o governo da Província, questão que, segundo Zacarias, “há mais de cem anos agita-se, sem solução satisfatória” (*idem*).

Ainda que no século XIX, o presidente da província estava prevendo que as grandes movimentações no Estado se dariam de acordo com a condição e as conexões estabelecidas com a rede de infraestrutura logística do Paraná. Padis (2006) indica que a ocupação e sua posterior colonização se deram tendo como base a produção econômica da terra, sobretudo: em um primeiro lugar, a economia do pastoreio, do mate e da madeira; na expansão pelo Norte, da lavoura do café e suas culturas associadas; e, por fim, da criação de suínos e plantação de cereais na expansão ocorrida no Sudoeste e no Oeste do Estado. Cada uma dessas frentes, também, utilizou-se de modos diferentes de locomoção para chegar em sua extensão máxima, dependendo da rede logística existente na época.

Porém, uma parte representativa deste tipo de infraestrutura, e também parte dos conflitos de terras gerados no Paraná em razão do avanço da lógica capitalista no espaço, foram resultados não apenas de processos locais, mas também de processos de escala nacional e internacional que ocorreram no Brasil. A relevância dos transportes e da existência de áreas que se comunicam dentro de um país não apenas formam parte relevante da produção em Geografia Política, como também dentro da aplicação das diversas estratégias por parte dos governos nacionais e regionais. Como afirma Shiguenoli Miyamoto (1995),

As estradas, juntamente com o Estado e as fronteiras, são, segundo Vallaux e Brunhes, problemas fundamentais da geografia política. Os meios de comunicação constituem, para esses autores, o sistema

nervoso do Estado, daí a sua importância. No caso brasileiro essa importância pode ser detectada pelo fato de constituírem sempre iniciativas governamentais, principalmente aquelas situadas em regiões fronteiriças (...). (MIYAMOTO, *op. cit.*, p. 146)

Ainda que na escala do Estado-Nação e em um primeiro momento a questão da circulação tenha como preocupação inicial a perspectiva militar, de proteção e utilização do território para avanços desta natureza, as atividades econômicas surgem logo em seguida, ou melhor, surgem atreladas à natureza militar do sistema de comunicação. Afinal, se a intenção de uma boa infraestrutura de circulação no país está relacionada com a possibilidade de tornar “possível atingir qualquer ponto do país, em um tempo relativamente curto, protegendo os locais mais sensíveis” (p.147), esta circulação atenderia, portanto, não apenas a possibilidade de ação militar, mas, também, a ação econômica de maneira mais fluída.

É nesta perspectiva que o Paraná se verá inserido durante o processo de ocupação e colonização do seu território, o que formará, posteriormente, a sua rede de infraestrutura logística. Afinal, se a circulação entre os principais polos do Estado estão relacionados com esforços locais, diversos meios de comunicação do estado com outras regiões se dão em razão de esforços e conexões que passavam por seu território, sem a intenção de fixação.

Talvez as mais representativas indicações desta questão tenha sido a evolução da rede de caminhos tropeiros históricos, a instalação da Ferrovia São Paulo-Rio Grande, e a instalação da Rodovia Régis Bittencourt, na década de 1950. Estes três pontos demonstram uma das facetas do processo de instalação desta rede de infraestrutura logística no Paraná, ou seja, de que, além das conexões entre as diversas regiões povoadas no Estado, ele também servia de plataforma de passagem para outras regiões. Como apontam Fraga (2006) e Thomé (1983), a própria construção da Ferrovia São Paulo-Rio Grande representa não uma intenção inicial de conectar o Paraná à economia nacional, mas sim que, havendo a necessidade de se desenvolver uma melhor comunicação entre São Paulo e o Rio Grande do Sul que não fosse aquela da navegação de cabotagem, a instalação da ferrovia se tornava profundamente necessária para reverter o quadro político do século XIX de oposição entre estas duas províncias.

Assim, surgem dois elementos interessantes para se debater a política de criação das redes de infraestrutura logística no Paraná: primeiramente, aqueles esforços realizados pelo governo central em busca da comunicação entre as diversas regiões do Brasil, desde o século XIX até meados da década de 1970, período após o qual o movimento desenvolvimentista sofre um enfraquecimento que será decretado pelas políticas neoliberais da década de 1990. Por outro lado, a necessidade do próprio governo estadual em atuar em direção à ocupação do espaço de forma a se beneficiar.

Isso fica claro quando o café começa a se tornar a principal produção econômica do Estado, e passa a ser interessante para o governo estadual a sua exportação pelo porto de Paranaguá. Como se verá adiante é esse um dos principais motivos da criação da Estrada do Cerne, que conecta o Norte do Paraná com o Litoral do estado.

Ao mesmo tempo, é no momento de encontro destes três eixos – ocupação e colonização do espaço, políticas de integração nacional do governo federal e tentativas de integração regional do governo estadual – que ocorrem os principais conflitos de terra no Paraná. Como já afirmado, a Guerra do Contestado se deu quando do avanço da rede ferroviária no Paraná, numa região em que nacionais brasileiros foram instalados anteriormente em razão da disputa entre Brasil e Argentina com relação a seus limites fronteiriços.

Por sua vez, os dois grandes conflitos de terras no Paraná foram decorrentes do processo de modernização do uso da terra no estado. Como afirmam Westphalen *et al.*, “[o] grande problema agrário do Paraná moderno diz respeito, sem dúvida, à propriedade da terra, ou seja ao domínio pleno da mesma pelos proprietários privados” (1968, p. 26). Foram justamente as grandes tentativas de executar projetos de instalação de redes de circulação no Estado que deram origem a esses problemas de terras. Como afirmam os autores,

Quando da lei de terras, do Paraná, no final do século XIX e princípios do século XX, a conjuntura caracterizava-se pelo interesse dos capitais ingleses, no Brasil, pelos negócios de terras, além de serem os grupos ingleses os principais detentores das concessões de serviços públicos, feitas pelo Governo brasileiro. Um país sem recursos para investimentos, teve que lançar mãos do seu patrimônio de terras, para a implantação de tais serviços. (WESTPHALEN *et al.*, *op. cit.*, p. 13)

É, portanto, através da concessão das construções de obras públicas de circulação no espaço que os diversos níveis governamentais verão a possibilidade de criar estes eixos de circulação, uma vez que, no início do século XX, por exemplo,

A construção das estradas de ferro concretiza esse interesse e o controle exercido pelos grupos estrangeiros. Nessa conjuntura imperialista, enquadra-se a concessão de imensas glebas, no Paraná, à Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em troca da construção da estrada Guarapuava-Foz do Iguaçu, ligando leste-oeste paranaenses, facilitando a ocupação desses espaços [quase sem presença da população branca do Paraná Tradicional]. (WESTPHALEN *et al.*, *op. cit.*, p.13)

Essas concessões, porém, não teriam resultado efetivo para a ocupação e colonização da terra no Paraná. Muitas das vezes, as empresas tratariam apenas de se apropriar dos recursos naturais da região, tais como o mate e a madeira, realizando a exploração da natureza e sem a intenção de desenvolver um processo de ocupação. Nessa época, segundo Westphalen *et al.*,

Os trabalhadores, brasileiros e paraguaios, contratados para as obras nas matas, submetidos a feitores e capatazes “do tipo de colônia africana”, viviam seminômades, disseminados pelos ranchos da floresta, plantando apenas à margem das picadas, roças de milho e feijão, à medida em que avançavam na procura de ervais e madeiras. Não tinham qualquer meio ou expectativa de alcançar a propriedade de um pedaço de chão. Dada a habilidade dos exploradores, ao se empregarem recebiam somas adiantadas, que nunca mais puderam saldar, ficando sempre e inteiramente à mercê dos empregadores, transformados em imóveis, verdadeira servagem que fazia do “peão do Iguaçu, um pária, amarrado a um contrato que o obriga a trabalhar para saldar compromissos”. Tanto na mata como nos postos de embalse, as condições de trabalho eram duríssimas, esgotando fisicamente os trabalhadores. (WESTPHALEN *et al.*, 1968, p. 29)

Não apenas no Oeste do Paraná, mas também em outras regiões o negócio de terras será aplicado como a maneira clássica de obter renda através da venda de pequenas propriedades para imigrantes vindo de São Paulo, das Minas Gerais, do Rio Grande do Sul ou de Santa Catarina, além da imigração estrangeira. Esta, porém, se dedicará à criação de zonas de

fornecimento de alimentos para o Paraná Tradicional (WESTPHALEN *et al.*, 1969), enquanto que a colonização do restante do Paraná por nacionais brasileiros (mesmo que descendentes de imigrantes) se dará em torno da produção agrícola em pequenas propriedades.

Esse será o caso, por exemplo, do processo instalado pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, que fundará as cidades de Londrina e Maringá no Norte do Estado com foco na exploração do café (WESTPHALEN *et al.*, 1968). Esse processo de ocupação será caracterizado por muita violência, uma vez que a terra, tornada mercadoria, acaba por ser o bem mais valioso e, atrelado não ao Governo do Estado, mas sim a companhias privadas, a sua renda será mais importante que sua produção efetiva, permitindo mandos e desmandos por parte dos entes privados na venda e revenda destes lotes, com a utilização de práticas sumárias de assassinato do titular da compra caso isso fosse necessário para alcançar o domínio da propriedade.

Da mesma forma, o Levante dos Posseiros de 1957 representa bem essa realidade, além do conflito entre as iniciativas nacionais e regionais de ocupação espacial. Iniciado o processo de colonização pela Colônia Nacional General Osório – a CANGO –, o processo de ocupação se dá através da relação entre a produção e o mercado, e um deslocamento representativo dentro da região para a venda dos utensílios de produção e também do resultado das colheitas e outras atividades silvo-agrícolas. Porém, há um conflito entre as intenções do Governo Federal, de ocupação estratégica das faixas de fronteira, e das companhias que concessionaram as terras devolutas no Paraná, que visavam criar os mecanismos de exploração da madeira e exportação através do Porto de Paranaguá, tendo as benesses do governo estadual para tal. Como afirma Iria Zanoni Gomes,

A CANGO, criada a partir da política do Governo Federal de “marcha para oeste”, ou seja, ocupar as terras devolutas do Estado, tinha como objetivo básico a colonização da região a partir da localização de colonos vindos das regiões mais antigas (no caso, Rio Grande do Sul e Santa Catarina). O assentamento desses colonos deveria ser feito mediante a distribuição de lotes coloniais, que variavam entre 24 e 50 hectares, com ênfase na produção agrícola de alimentos voltada para o consumo interno.

A CITLA [empresa concessionada pelo Governo do Paraná para atuação no Oeste do estado], na pessoa de seu diretor Mário

Fontana, tinha como objetivo inicial implantar uma grande indústria de celulose na região. O assentamento de colonos do sul era objetivo secundário dentro do projeto da companhia de terra. Esses deveriam ser alocados apenas nas terras cobertas de mato branco, onde os pinheiros eram escassos. (GOMES, 1987, p. 43)

Usos diferentes, portanto, do uso da terra. Após algum tempo, a CITLA se torna tão importante e conta com tanto apoio do governo estadual que acaba conseguindo fazer das suas terras, que entravam em conflito com aquelas da CANGO, uma área efetivamente controlada pela CITLA. Mesmo com a intenção de pagar pelo uso da terra, os colonos se encontravam em uma situação complicada, pois as dificuldades de titularidade e a resolução de processos administrativos de vendas de terras no Paraná não indicavam a quem as terras pertenciam de direito – ecoando a “posse” anteriormente identificada, e a luta do trabalhador rural pelo domínio completo da terra. Como afirma Gomes, até mesmo a circulação dentro da área era restrita, ocorrendo apenas através de pedágios e que representava uma circulação na região que atendesse apenas às demandas do capital, o que ecoa um processo que ocorre atualmente, com a concessão à iniciativa privada das mais representativas rodovias no Paraná.

Desta maneira, compreender a evolução da infraestrutura logística e o avanço da ocupação do espaço no Paraná exige entender esses processos como profundamente conflitivos e respondendo a uma complexa gama interescalar de poderes e controles por sobre o território.

2.3 A evolução da rede de infraestrutura logística no Paraná

Analisar a evolução da infraestrutura logística do estado do Brasil e do Paraná implica, necessariamente, realizar algumas considerações de caráter metodológico. Em primeiro lugar, a pesquisa geohistórica aqui realizada se apresenta como uma grande problemática para o desenvolvimento da pesquisa. No caso da análise dos processos de ocupação do Paraná, existe uma série de trabalhos de nível acadêmico que permitem a pesquisa sobre o tema, assim como a confrontação de informações. Já para a análise da

evolução do sistema de infraestrutura logística, a pesquisa exige a análise de documentos oficiais, sobretudo de natureza cartográfica.

Como afirma Yves Lacoste (1997 [1985]), este tipo de análise perpassa, em si, pela visualização dos elementos considerados, pelos entes produtores da cartografia analisada, dos *elementos estratégicos presentes no espaço*. Isso se dá, segundo o autor, em razão do desenvolvimento das informações do espaço nas mãos do Estado, seja em sua vertente burocrática ou em sua faceta militar. Para Lacoste, o conhecimento a respeito dos elementos que compõem o espaço deve ser problematizado enquanto

um saber estratégico estreitamente ligado a um conjunto de práticas políticas e militares e são tais práticas que exigem o conjunto articulado de informações extremamente variadas, heteróclitas à primeira vista, das quais não se pode compreender a razão de ser e a importância, se não se enquadra no bem fundamentado das abordagens do Saber pelo Saber. (...) [A] articulação dos conhecimentos relativos ao espaço, que é a geografia, é um saber estratégico, um poder. (LACOSTE, *op. cit.*, p. 23)

Desta maneira, sugere Lacoste que se analise a geografia, “enquanto descrição metodológica dos espaços (...) como prática e poder, [colocada] no quadro das funções que exerce o aparelho de Estado, para o controle e a organização dos homens que povoam seu território e para a guerra” (*loc. cit.*). É, portanto, desta maneira, que se procederá, nesta seção, à análise das cartografias oficiais das burocracias estatais paranaenses, desde o ano de 1896 até a década de 1980, para compreender melhor a estruturação da infraestrutura logística no Estado: através de uma análise sobre a representação da realidade espacial, e não necessariamente a realidade. Da mesma forma, a análise específica desta realidade se torna dificultada, uma vez que a cartografia produzida por estas burocracias, assim como os relatos reunidos de pessoas a respeito destes casos, acabam sendo os elementos que compõem a pesquisa geohistórica.

Ao mesmo tempo, estas cartografias oficiais devem ser analisadas, de forma específica, enquanto uma representação, mas também como uma apreensão da realidade. Enquanto se aborda esta maneira de representar, e, sobretudo, quando se problematiza a questão da infraestrutura logística, deve-se pensar, sobretudo, não apenas com relação à ação em si, mas às

consequências de cada um dos elementos abordados. Pois, se em uma representação, estão determinadas, como no caso da análise logística, a realidade da forma como se dá a comunicação entre diversos pontos no espaço, se está falando em tipos diferentes de técnicas existentes, para retomar a conceituação de Milton Santos a respeito do espaço.

O autor, em diversas oportunidades (SANTOS, 2013 [1994]; 2008 [1979]; 2012 [1996]; 2005 [2002]; 2011a [2000]; entre outros), utilizou a análise da técnica para abordar a situação espacial. Isso se dá em decorrência à proposta metodológica de Milton Santos em analisar o espaço enquanto *um sistema de ações e um sistema de objetos*. Isso significa afirmar que o espaço, nesta perspectiva, se estabeleceria enquanto um conjunto indissociável das construções humanas (físicas ou abstratas) que definem e que respondem aos objetos criados para a compleição das necessidades das sociedades.

Em uma destas abordagens, o autor estabelece uma divisão metodológica que nos auxiliará a compreender melhor a análise destes objetos. Abordando a questão da formação de uma forma de análise do espaço, o autor afirma que “o espaço pode ser entrevisto através da tecnoesfera e da psicoesfera que, juntas, formam o meio técnico-científico” (2013 [1994], p. 30).

³³ A implantação de uma rede de infraestrutura logística atende, necessariamente, a uma demanda técnica das sociedades – seja a comunicação com outros pontos, ou o escoamento da produção. Assim, ela atende, necessariamente, à tecnoesfera, que seria “o resultado da crescente artificialização do meio ambiente”, ou seja, a criação de um meio técnico, que atende a uma racionalidade, sobre o espaço (p. 30). Ao mesmo tempo, ela é acompanhada por uma psicoesfera, ou seja, “o resultado das crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo” (*idem*). Como afirma Milton Santos, “[a]mbos são frutos do artifício e, desse modo, subordinados à lei dos que impõem as mudanças” (*idem*).

³³ Nesta oportunidade, Milton Santos não havia, ainda, adotado o termo *meio técnico-científico-informacional*, que depois balizaria a sua análise, como em seu livro “A Natureza do Espaço” (SANTOS, 2012 [1996]). Porém, a análise a respeito da tecnoesfera e da psicoesfera permanece em sua discussão, e permite um apoio metodológico para a análise da infraestrutura logística no Paraná.

Não se pode analisar a criação de uma infraestrutura logística sem se levar em consideração, necessariamente, um conjunto de resultados que atendam a demandas de ambas as esferas – os meios técnicos que permitam a estruturação e o bom funcionamento da rede e dos fluxos, assim como aquilo que esta rede representa em seu caráter psíquico, ou seja, seus efeitos nas escolhas dos atores com relação às ações que realizam dentro desta mesma estrutura.

Por fim, utiliza-se, nesta pesquisa, outra conceituação de caráter metodológico baseada em Milton Santos: a relação entre o Espaço e o Tempo. Esta análise, de acordo com o autor, deve ser feita tendo como base teórica a noção de Evento. Para Milton Santos,

Se considerarmos o mundo como um conjunto de possibilidades, o evento é um veículo de uma ou algumas dessas possibilidades existentes no mundo. Mas o evento também pode ser o vetor das possibilidades existentes numa formação social, isto é, num país, ou numa região, ou num lugar, considerando esse país, essa região, esse lugar como um conjunto circunscrito e mais limitado que o mundo. (SANTOS, 2012, p. 144)

Assim, a análise da evolução da infraestrutura logística no Paraná deve levar em consideração os diferentes momentos pelos quais esta mesma estrutura passou. Mesmo dentro de uma perspectiva específica de análise do Paraná, tem-se em mente, como afirma Milton Santos, sua relação com os diversos vetores (locais, regionais, nacionais, mundiais, globais) para compreender a sua instalação. É apenas assim que será possível analisar os impactos causados, nos espaços analisados, dos diferentes tipos de infraestrutura, como as ferrovias, as rodovias, os portos fluviais e marítimos no estado. Isso se dá, pois, “[n]a verdade, os eventos”, que podem ser a implantação de uma rodovia, a criação de estudos para uma ferrovia, a estruturação ou desestruturação da rede logística fluvial no Paraná, “mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes, ali mesmo onde estão, novas características” (p. 146). Da mesma forma, “[n]ão há evento sem ator”, já que, em todos os eventos, os vetores são realizados por atores, o que para com que “[n]este sentido, toda teoria da ação é, também, uma teoria do evento e vice-

versa. Essa assimilação da ideia de evento e da ideia de ação é fundamental para a construção de uma teoria geográfica” (p. 146-147).

Para a análise das regiões, segundo Milton Santos, impõem-se algumas questões com relação aos eventos, uma vez que “o conteúdo das diversas áreas tem que ver com a natureza dos eventos que nela se estendem” (p. 150). Isso se dá, também, em razão da diferença de conteúdo entre cada região, uma vez que “[c]ada área constitui uma situação particular. Cada lugar é uma combinação quantitativa e qualitativamente específica de vetores” (p. 151). Assim, a análise das regiões deve se dar enquanto a referência “a uma área determinada onde, (...) diversos (...) eventos se juntam, formando uma combinação coerente e ocupando uma determinada extensão”, sendo que “a combinação de fins e meios, de objetivos finais e objetivos intermediários, muda ao longo do tempo”, algo que deve também ser considerado (*idem*).

Desta forma, faz-se necessário levar em consideração estes elementos de caráter metodológico na análise que se propõe realizar nesta seção. Compreender os movimentos ocorridos na instalação da infraestrutura logística no Paraná presume a análise de como, e, sobretudo, através de quais forças se dão estas alterações. Entende-se que esta realidade se caracteriza como um sistema que, inclusive, se dá em constante dinâmica e com uma forma que, a cada dia, a cada uso por parte de trens, caminhões, carretas, carros, motocicletas, carroças, cavalos e outros meios de transporte, tem um pedaço de sua realidade alterada. Assim, busca-se entender, ao menos, a lógica deste processo, tendo como objetivo analisar a estruturação da rede logística e, no próximo capítulo, analisar a atual realidade da mesma assim como a sua relação com os investimentos estrangeiros diretos realizados no Paraná nos últimos vinte anos.

Para tal empreendimento, adota-se uma análise temporal baseada em quatro grandes divisões históricas, tendo como base os dados que se pôde

encontrar durante a pesquisa³⁴. Assim, analisa-se a situação do Paraná de 1896 a 1930, de 1930 a 1945, de 1945 a 1975, e, por fim, de 1975 a 1994. Os processos pelos quais passou a rede logística do Estado a partir de 1994 será abordado no terceiro capítulo, quando ela será problematizada em relação à afluência de investimentos estrangeiros diretos no Paraná.

2.3.1 Dos caminhos históricos do Paraná à República Velha: tropeirismo, conexão Litoral-Paraná Tradicional e a instalação das ferrovias

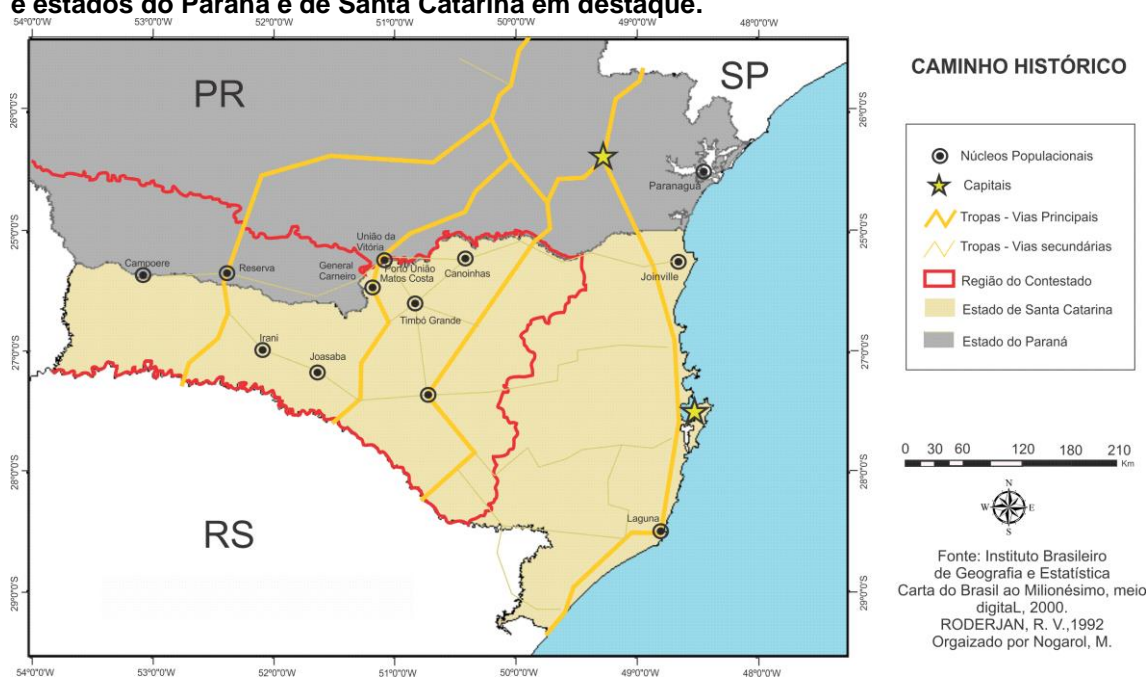
Os caminhos históricos do Paraná se confundem com dois processos fundamentais: o desenvolvimento do avanço das chamadas macroformações socioespaciais do sul do Brasil (ESPÍNDOLA, 2012), e o avanço da ocupação do Primeiro Planalto e do Paraná Tradicional (PADIS, *op. cit.*). Nesse período, os caminhos tinham dois eixos fundamentais, dentro da estrutura do funcionamento da economia colonial do Brasil dos séculos XVI, XVII e XVIII: criar um corredor de conexão entre as regiões de criação de gado, no Rio Grande Sul, que seriam resquícios das ocupações anteriores por parte dos jesuítas (ESPÍNDOLA, *op. cit.*), e a conexão entre o Litoral e as regiões que se prometiam auríferas na região de Curitiba (PADIS, *op. cit.*).

A FIGURA 7 (próxima página) apresenta o itinerário destes trajetos em direção Norte-Sul e Leste-Oeste, representando os principais eixos de conexão. Se, por um lado, eles foram responsáveis pela ligação dos “centros criadores – localizados no Rio Grande do Sul – ao principal mercado pecuário da época – Sorocaba”, criaram as “condições para o aparecimento de várias povoações” nos territórios do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul (PADIS, *op. cit.*, p. 56).

³⁴ O documento cartográfico mais antigo encontrado durante a pesquisa foi o “Mappa do Estado do Paraná. Organizado [sic] por ordem do Governador D. José Pereira Santos Andrade”, de confecção da Secretaria de Obras Públicas e Colonização do Estado, datado de 1896 e que atualmente consta no acervo da Biblioteca Pública do Paraná. Em razão disto, este passará a ser o nosso limite histórico neste capítulo, sendo, em razão da falta de documentação cartográfica, deixada de analisar a situação do Paraná enquanto Província Imperial, de sua emancipação à proclamação da República. Esta escolha também se dá em razão de uma necessidade do governo, de então, de passar a se debruçar mais sobre suas próprias questões e uma maior ação com relação ao seu território, como apresentado por Luis Fernando Lopes Pereira (1996).

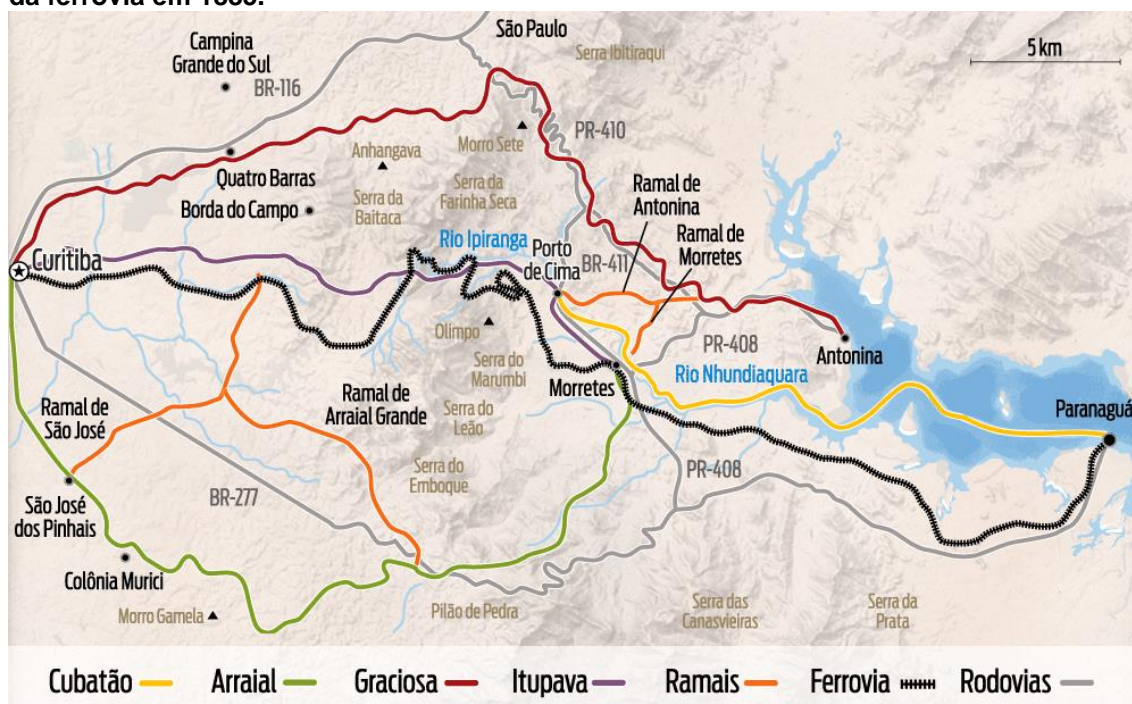
Da mesma forma, são o resultado da confluência de dois movimentos, como afirma Carlos Espíndola (2012). Se o eixo Norte-Sul se desenvolveu tendo em vista a atividade do pastoreio e circulação do gado com suas atividades conjugadas (invernadas, estalagens, armazéns) e a ocupação de campos para a recepção das boiadas e tropas, por outro lado a preocupação com as colônias vizinhas e a possibilidade de ocupação do território português gerou o movimento de ocupação serra-acima. Para o autor, a partir do entrecruzamento entre a ocupação de campos e a extensão da colonização paulista nas faixas litorâneas daquilo que posteriormente se tornariam Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e a necessidade de se instalarem bases militares, foram desenvolvidos os eixos de ocupação do Sul do Brasil neste processo. A FIGURA 8 (próxima página) apresenta alguns dos caminhos utilizados para a circulação entre o Litoral e o Primeiro Planalto.

FIGURA 7. Os caminhos tropeiros do Sul do Brasil. Região disputada entre as províncias e estados do Paraná e de Santa Catarina em destaque.



FONTE: FRAGA (2006).
Organização: JAYME (2015).

FIGURA 8. Caminhos utilizados para circulação entre Curitiba e o Litoral até a instalação da ferrovia em 1885.



FONTE: ANTONELLI; SANTOS, 2015,

A rede de comunicação entre as diversas localidades do Paraná, à época da Primeira República (1889-1930), esteve relacionada, sobretudo, a duas grandes questões: a capacidade de acesso aos campos do interior, e a penetração das estradas de ferro que serviriam à exportação da produção de erva-mate, de toras de madeira e de café. Ao analisar-se o *Mappa do Estado do Paraná* de 1896, pode-se perceber a existência de dois tipos principais de infraestrutura logística: as estradas de ferro, destinadas aos trens, e as estradas de rodagem. Na representação cartográfica utilizada no mapa, apresentam-se três tipos diferentes de estradas: estradas de ferro existentes, estradas de ferro em construção e as denominadas estradas de rodagem “de leite natural”, ou seja, estradas de chão batido para o transporte de carroças, carroções eslavos e cavalos, sobretudo. Na próxima página, pode-se observar a estruturação do *Mappa*.

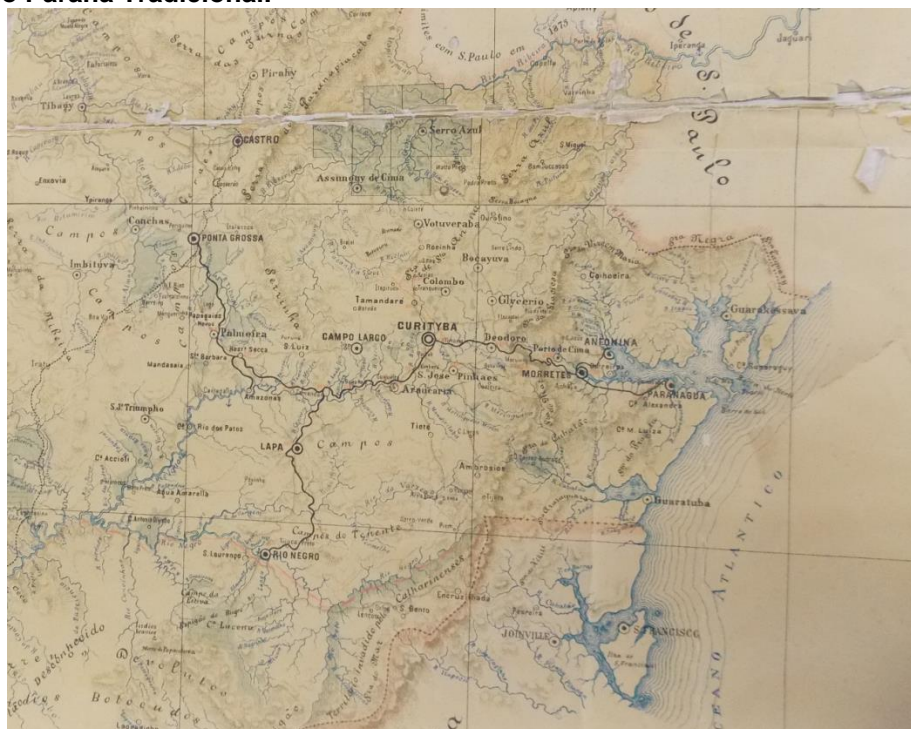
De acordo com a descrição realizada no *Mappa*, havia três ramais de estradas de ferro já construídos, no Paraná em 1896. O primeiro ramal partia do Sul do Estado, da cidade de Rio Negro, passando pelas cidades da Lapa e de Araucária até chegar à capital, Curitiba. Por sua vez, o segundo ramal saía da cidade de Ponta Grossa, também em direção a Curitiba, passando pelas

estações de Palmeira e Restinga Seca, no município de Palmeira, até chegar ao seu ponto final. Por fim, o terceiro ramal era aquele responsável por fazer a “descida da Serra do Mar”, saindo de Curitiba em direção às estações de Deodoro (atual Piraquara), Porto de Cima, no município de Morretes até chegar à estação do núcleo urbano desta cidade, após o quê se divide no ramal que vai até o porto de Antonina ou naquele que segue até o porto de Paranaguá. Nesta época havia, ainda, dois ramais em construção: um que ligava Porto União a Ponta Grossa via Irati, e outro que ligava Ponta Grossa a Piraí, passando pela cidade de Castro. Os ramais já existentes podem ser observados na FIGURA 9 (página seguinte).

Por sua vez, as estradas de rodagem, nesta época, compunham uma rede muito mais aprofundada de comunicação entre os diversos núcleos urbanos do Estado. Nesta época da colonização do território do Paraná, as cidades de Curitiba e Ponta Grossa tinham uma grande centralidade na interconexão destas redes, sendo que, dos dez principais caminhos, apenas dois não passavam por elas na época, sendo um deles o “Caminho de Cima”, em desuso à época, mas que foi de grande relevância durante a ocupação mineradora do Primeiro Planalto no século XVI. O outro ligava as cidades de São João do Triunfo e Palmeira.

O alto grau de concentração da rede ferroviária entre Ponta Grossa, Curitiba e os portos do Litoral do Paraná são de grande relevância para compreender os movimentos e dinâmicas econômicos, populacionais e políticos da região. É a época da concentração do poder na mão da elite campeira de Curitiba e de Ponta Grossa que, avançando até os Campos de Guarapuava e de Palmas, concentram as duas principais atividades econômicas do Estado, a pecuária e a extração de erva-mate (WACHOWICZ, 2000). Ao mesmo tempo, é interessante notar a região de Cerro Azul (na denominação da época, *Serro Azul*), que era uma das áreas que eram alvo de atenção do governo estadual para a atração de imigração europeia.

FIGURA 9. Detalhe do *Mappa do Estado do Paraná (...)*, de 1896, demonstrando o alcance da rede ferroviária no Estado que, instalada a partir de 1895, teve rápido crescimento na região do Paraná Tradicional.



Fonte: Biblioteca Pública do Paraná, 2014.

A rede de infraestrutura logística do Paraná continuará concentrada no Primeiro Planalto durante o início do século XX. Segundo o *Schema da Viação do Estado do Paraná* (FIGURA 10), a rede ferroviária permanece praticamente a mesma, embora haja, durante o período, a instalação de um ramal de navegação entre União da Vitória e São Mateus do Sul e a conclusão dos eixos em construção entre Piraí, Ponta Grossa e Rebouças. Por outro lado, o *Schema* já apresenta uma nova realidade: o aprofundamento das comunicações entre os diversos pontos do espaço através dos *caminhos* (em pontilhado, na FIGURA 10), sobretudo num avanço em direção ao sul do Estado (a região do Contestado), e ao Norte Pioneiro, além do caminho que levava a Foz do Iguaçu. Nesta imagem, já é possível identificar, com maior precisão, a ocupação do Norte Pioneiro, assim como aquela em direção a Guarapuava.

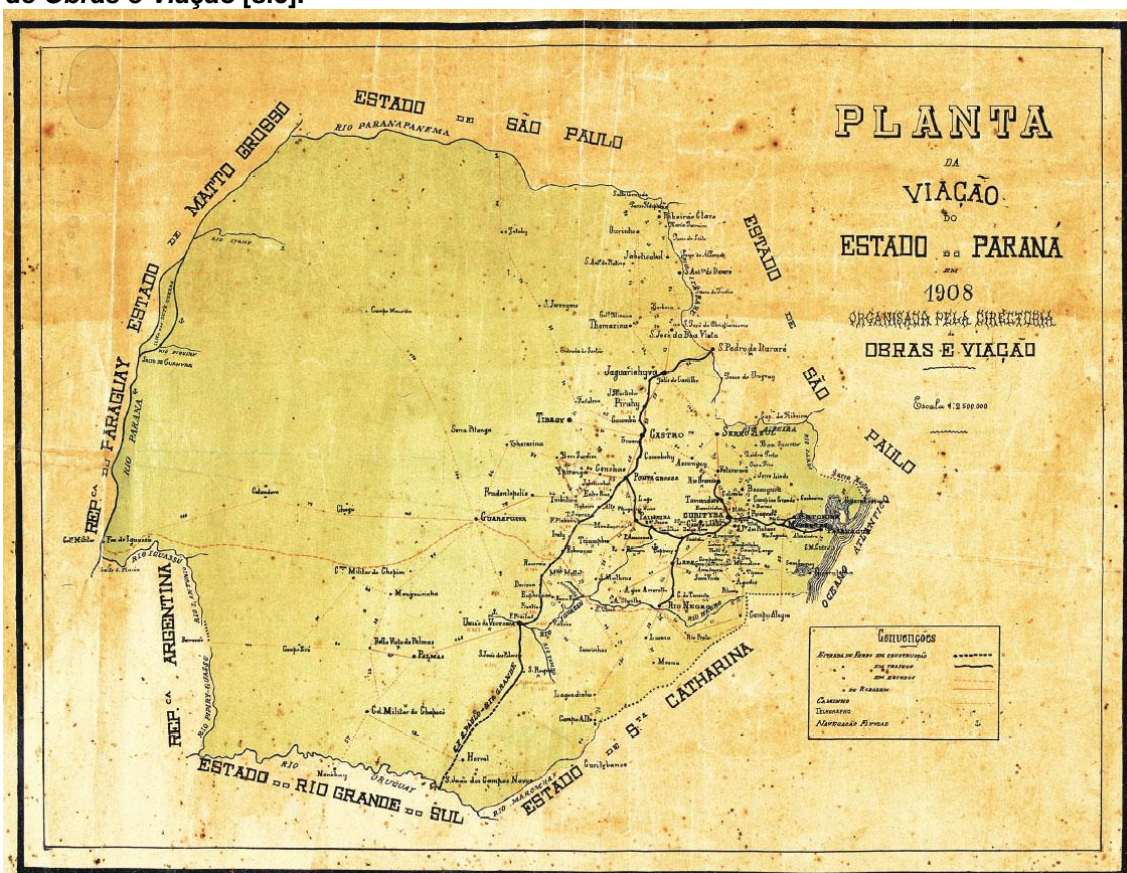
FIGURA 10. *Schema de Viação do Estado do Paraná. Organizado [sic] pelo Engenheiro Civil Candido Ferreira de Abreu. 1901.*



Fonte: Biblioteca Pública do Paraná, 2014.

Já em 1908, a rede de conexão ferroviária, chegava aos pontos desejados durante o fim do século XIX. Com a fundação de diversas cidades no Norte Pioneiro, assim como a consolidação da ação de construção das ferrovias na região Sul do estado, e infraestrutura aprofunda seu contato com a região até então habitada no Brasil como um todo. Com o apoio do capital estrangeiro, fecha-se a conexão da Ferrovia São Paulo – Rio Grande do Sul, finalizando-se os ramais entre Piraí, Jaguariaíva e São Pedro do Paraná (que conectam a rede às ferrovias de São Paulo a partir do Registro do Itararé), assim como a conexão ferroviária entre União da Vitória e Irati, permitindo a exportação, via Porto de Paranaguá, da madeira extraída da região. A *Planta da Viação do Estado do Paraná em 1908* (FIGURA 11), confeccionada pela Diretoria de Obras e Viação do governo estadual demonstra uma maior capilaridade da rede ferroviária no estado.

FIGURA 11. Planta da Viação do Estado do Paraná em 1908, organizada pela Directoria de Obras e Viação [sic].



Fonte: Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Paraná, Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Coletânea de Mapas Históricos do Paraná, 2014.

Esta é a situação que perdurará no Paraná, aproximadamente, até o ano de 1930, ano em que Getúlio Vargas assume, através da Revolução daquele ano, o governo federal. Como se pode observar na FIGURA 12, O *Estado do Paraná e sua rede de viação* kilometrada de acordo com os dados mais recentes, a consolidação da ocupação do povoamento do Paraná se dá nas regiões do Norte Pioneiro e do Sul, devido à povoação realizada no primeiro por paulistas, mineiros e cariocas como já debatido e, no sul, para a garantia das terras que permaneceram paranaenses após a decisão que deu fim ao conflito da Guerra do Contestado. Na imagem, os pontos em preto apresentam esta realidade, indicando as cidades mais representativas do Estado.

FIGURA 12. O Estado do Paraná e sua rede de viação kilometrada de acordo com os dados mais recentes. Organizado e desenhado por E. Loureiro Santos.



Fonte: Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Paraná, Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Coletânea de Mapas Históricos do Paraná, 2014.

Percebe-se, desta maneira, que, durante o período da República Velha, tanto a ocupação do Paraná como a sua rede de infraestrutura logística, permaneceu situada, se não apenas nas regiões do Primeiro Planalto, nas regiões de ocupação mais antiga. Assim, a concentração da rede logística se deu apenas, neste período, no atendimento às demandas da indústria predominante desta região, qual seja, a de extração de madeira, erva-mate e processamento de alimentos (PADIS, *op. cit.*).

Pode-se perceber, neste período, um aprofundamento a rede logística em duas direções: a primeira, vinda da região entre União da Vitória e a Serra do Mar, em direção à região de Irati e, mais ao norte, até a região onde hoje se encontram as cidades de Cruzmaltina e Faxinal. Já havia, ao mesmo tempo, uma conexão direta, através de estrada de leito natural, a Campo Mourão, no Oeste, e também a cidades próximas a Foz do Iguaçu, na fronteira com o Paraguai.

2.2.2 O Período de Intervenção na Era Vargas: de 1930 a 1945

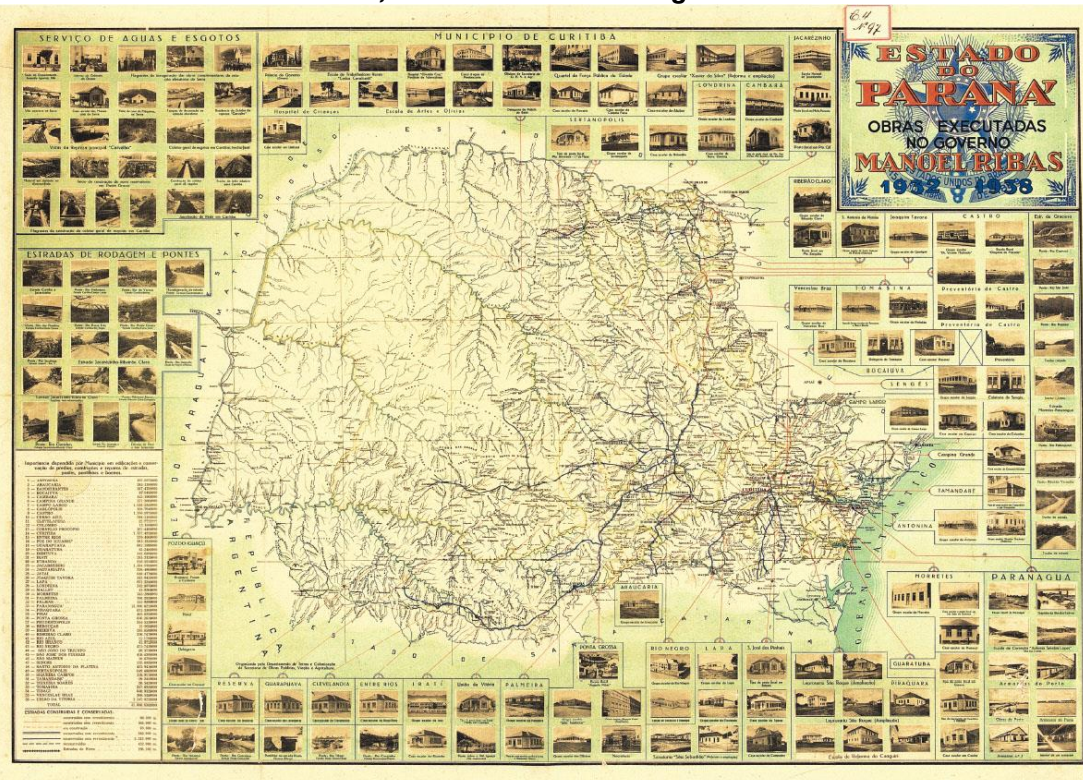
Entre os anos de 1930 e 1945, durante o período conhecido como Era Vargas, dois fatores foram relevantes para a estruturas da rede logística no Paraná. O primeiro foi a atuação próxima do interventor nomeado por Getúlio Vargas, Manoel Ribas, não apenas com o governo federal, como também com as elites regionais. Como afirma Ruy Wachowicz,

O Paraná era governado na ocasião pelo presidente Affonso Alves de Camargo, deposto dia 5 de outubro [de 1930] pelo Major Plínio Alves Monteiro Tourinho, assumindo o posto de interventor o General Mário Tourinho. Em 1932, o General Tourinho entregou o governo ao interventor nomeado por Getúlio Vargas: Manoel Ribas. (WACHOWICZ, *op. cit.*, p. 216)

Tendo governado por 13 anos consecutivos, o interventor Manoel Ribas teve papel fundamental na promoção da ocupação das terras do Norte do Paraná, sobretudo através da atuação da Companhia Melhoramentos. Para Wachowicz, “[a] maior aceleração da colonização do setentrião trouxe rapidamente a supremacia econômica do Estado para o café, que encontrou ali seu habitat ideal” (*op. cit.*, p. 216).

Assim, durante o Governo de Manoel Ribas se instalam, no Norte do Paraná, duas redes de grande relevância: a expansão da rede logística ferroviária, e a rede rodoviária que atenderia não apenas à produção econômica da região, mas, também, às cidades que as companhias de colonização implantaram na região. Como pode se perceber na Figura 9, porém, num primeiro momento a expansão ocorre no sentido de atender às regiões mais ao Sul do Estado, enquanto a FIGURA 13 apresenta, mais ao norte do Estado, o início de uma colonização mais aprofundada, indo para mais Oeste que a cidade de Londrina, por exemplo (abaixo).

FIGURA 13. Estado do Paraná, Obras executadas no governo Manoel Ribas. 1932-1938.



Fonte: Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Paraná, Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Coletânea de Mapas Históricos do Paraná, 2014.

Ao mesmo tempo, como já afirmado anteriormente, a partir de 1943 passa a existir o Território Federal do Iguaçu, criado por decreto do Governo Federal no Rio de Janeiro. Com a criação do Território do Iguaçu, há um novo processo de remodelagem da administração das terras naquela região, dando início ao movimento que daria início à colonização do Sudoeste e do Oeste paranaenses. Com esta colonização, encontra-se uma grande dificuldade e uma forte necessidade: criar uma rede viária que atenda às demandas da população desta região que, em pouco tempo, representa uma das mais dinâmicas do Paraná. Enquanto que, ao início da década de 1930, observa-se apenas uma estrada de relevância na região, ligando União da Vitória a Barracão atravessando Palmas, Clevelândia e Pato Branco, como se verá na próxima seção, a partir da década de 1950 já é possível constatar a existência de uma malha viária mais extensa na região.

Faz-se interessante notar que, ao deixar o governo em 1945, Manoel Ribas lega à administração estadual um plano ferroviário que deveria constituir as novas fases de interiorização das estradas de ferro no Estado. Este plano previa a construção de uma estrada de ferro que cortasse o Norte paranaense

até a cidade de Guaíra, assim como a construção de ramais ferroviários entre estradas já existentes no Primeiro e no Segundo Planaltos.

2.2.3 A tomada da opção pelas rodovias: 1945 a 1975

Entre os anos de 1945 e 1975, o Paraná passa por um processo diferenciado com relação à sua infraestrutura logística. Por um lado, é durante este período que se consolidam os processos de colonização do Oeste e do Norte do estado, como já abordado. Apenas entre os anos de 1945 e 1964, segundo Adilar Cigolini (2009), houve um crescimento de 417% no número de municípios instalados no Paraná, indo de um total de apenas 53 cidades para 221 ao final do período (p. 164). É de grande relevância o fato de que a maioria destas cidades acabou surgindo em razão dos esforços de colonização nestas duas frentes de ocupação do território.

Este fato acaba sendo representativo na escolha da infraestrutura logística a ser instalada na região, e uma grande mudança na realidade da região. É, sobretudo, a partir da década de 1950, que a rede de infraestrutura logística se destina, sobretudo, às estradas de rodagem em contraposição à premência, no período anterior, das ferrovias. Assim, assume, no Paraná, a responsabilidade de iniciar a conexão entre as diversas regiões, o Departamento de Estradas de Rodagem, a partir, sobretudo, do ano de 1947, quando toma posse o governo Moysés Lupion.

Segundo Jefferson de Oliveira Salles (2004), com o fim do governo de intervenção do regime de Getúlio Vargas e a ascensão de um novo grupo econômico e político no Estado, há uma busca pelas técnicas de “racionalização” da ação do aparato burocrático. Para o autor,

É importante destacar que os membros desse grupo social [que assume o poder no Paraná a partir de 1947] possuíam saberes bastante relevantes tanto da esfera pública quanto privada, mas é no exercício do serviço público que tais saberes serão construídos. O que estamos tentando dizer é que, nesse período em que o Estado do Paraná estava sendo *reinventado*, e, portanto não existiam tecnocratas experimentados, os conhecimentos sobre determinada

área eram por demais necessários. Entrava-se em um período de “modernização” e racionalização do Estado. (SALLES, *op. cit.*, p. 91)

Em contraposição a um momento anterior, em que as ações governamentais tinham mais a função de apoiar a atuação das companhias privadas na construção e estruturação da infraestrutura logística, tal como a implantação das ferrovias através das companhias citadas na seção anterior, a partir deste novo momento a ação passará a contar com uma forte participação direta do governo estadual.

A própria ascensão do grupo de Lupion à administração do Estado, proveniente da exploração da madeira nas regiões do Norte Pioneiro e do Oeste paranaense, representou uma nova forma de administrar o Estado, com base em ações do governo com vistas a atender à economia regional através das rodovias. Segundo Salles, o declínio da economia baseada na extração do mate e o crescimento da representatividade do setor madeireiro no estado explica esta modificação. Assim,

Especificamente, queremos nos referir ao fato de que mudanças na economia afetaram profundamente parte da classe econômica dirigente possibilitando a ascensão de uma nova fração do bloco de poder, que passou também a influenciar os rumos da ação do Estado. No Paraná, os grandes produtores de mate foram, paulatinamente mas de forma irrevogável, afastados do domínio político e econômico no Estado. Dentro de um processo contraditório de disputa política e consenso, a fração associada ao setor madeireiro industrial chega ao poder e passará a orientar o Estado rumo a seus interesses. O conflito entre os dois grupos será evidenciado nas primeiras eleições nas quais o grupo ligado ao setor madeireiro se apresenta, na figura de Moysés Lupion, como representante da modernização mediante a ação de um *business man*, o que até então, segundo o discurso, seria inédito no Paraná. Os adversários de Lupion serão por sua vez caracterizados de oligarcas, representantes do atraso e corruptos. O que queremos salientar é que essas acusações não eram meramente discursos oportunistas de campanha. A mudança nas diretrizes da orientação econômica do Paraná ocorreu em meio a disputa entre duas frações da classe dirigente. (SALLES, *op. cit.*, p. 96)

Da mesma forma, para o governo estadual, a questão das estradas de rodagem se apresenta como um grande empecilho, sobretudo ao se relacionar com a exportação da madeira das regiões Oeste e Norte. Passa a se ter, no governo estadual, uma percepção de que a estrutura da rede viária deveria passar a ser *dirigida*, ou seja, controlada a partir das forças governamentais, uma vez que se torna “vital poder se determinar a direção em que [as estradas

de rodagem no Paraná] seriam construídas” (p. 104). Ainda segundo Salles, “[t]anto a situação do Oeste (onde [...] as madeiras não conseguiam ser escoadas por terra) quanto do Norte (que não possuía uma estrada de rodagem que levasse a uma ligação segura com Paranaguá)” eram sujeitas a duras críticas por parte deste novo setor governamental (p. 104-105).

Já no governo de Bento Munhoz da Rocha, entre os anos de 1951 e 1955, há uma atenção à questão territorial com o forte intuito de evitar que a expansão democrática ocorrida durante o período se torne um empecilho para a administração do Paraná. Segundo José Pedro Kunhavalik,

Uma política relevante diz respeito à criação de municípios [no governo de Bento Munhoz da Rocha], principalmente nas regiões Norte e Oeste/Sudoeste do Estado. Com esta política, o governo desmembra alguns municípios de grande extensão territorial, como é o caso de Mangueirinha e de Clevelândia, no Sudoeste, e de Paranaíba, no Norte. É certo que o crescimento demográfico e econômico destas regiões implica uma reestruturação territorial. Mas a elaboração de uma divisão territorial mais fragmentada tem também um sentido político. Visa-se com isso impedir a constituição de fortes poderes locais e o surgimento de políticas emancipatórias. Indiretamente, procura-se fortalecer o poder político da capital [em um período em que a migração massiva de paulistas ao norte, gaúchos e catarinenses no Sudoeste e estrangeiros ao longo de todo Estado estremeciam as bases de apoio político das oligarquias do Estado]. (KUNHAVALIK, 2004a, p. 193)

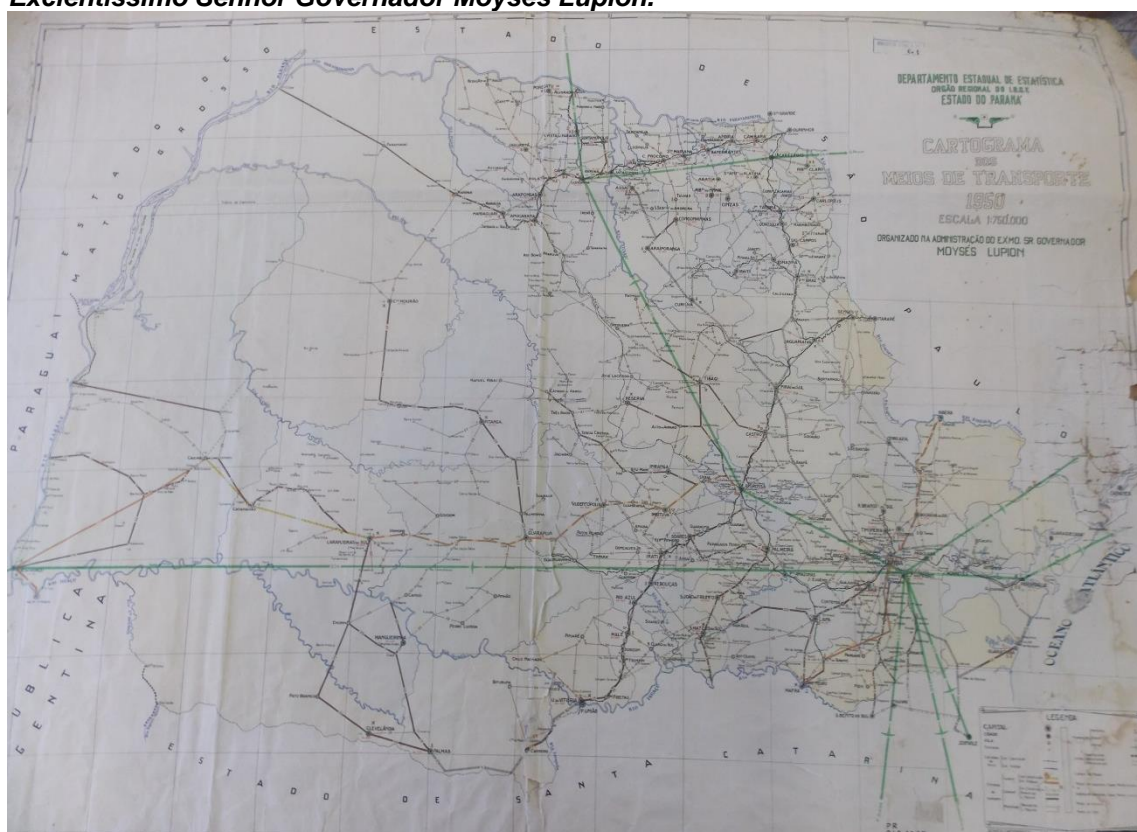
No ano de 1951, Munhoz da Rocha encarrega o General Luiz Carlos Pereira Tourinho, engenheiro militar, de desenvolver um Plano Viário para o Estado. Este Plano buscava, segundo Tourinho, compreender os elementos que caracterizariam a formação da rede viária no Paraná, tendo o forte “objetivo concreto [que] deve ser elaborado em caráter definitivo, o que não impede que a sua implantação no terreno obedeça a uma ordem lógica de prioridade” (TOURINHO³⁵ *apud* KUNHAVALIK, *op. cit.*, p. 207). Tendo como base o *Cartograma dos Meios de Transporte*, organizado ainda durante o governo de Moysés Lupion (FIGURA 14, próxima página), propõe-se, em 1953, o *Esquema Geral do Plano Rodoviário* do Departamento de Estradas de Rodagem (FIGURA 15, próxima página). A FIGURA 16 (próxima página), de

³⁵ REVISTA DO D.E.R. – ESTADO DO PARANÁ, (1951). Curitiba: Separata do Plano Rodoviário.

autoria do DER, apresenta, de forma mais gráfica, a estrutura da rede rodoviária do Paraná durante os anos 1950.

Nessas décadas, foram elevadas à categoria de município cidades importantes desta região, tais quais Londrina, fundada em 1944, e Maringá, que data do ano de 1951. Outra cidade da região que atualmente está ligada à rede rodoviária do Anel de Integração é Paranavaí, no Noroeste paranaense, que, emancipada em 1951, teve seu município instalado em 1952.

FIGURA 14. *Departamento Estadual de Estatística. Órgão regional do IBGE. Estado do Paraná. Cartograma dos Meios de Transporte. 1950. Organizado na Administração do Excltíssimo Senhor Governador Moysés Lupion.*



Fonte: Biblioteca Pública do Paraná, 2014.

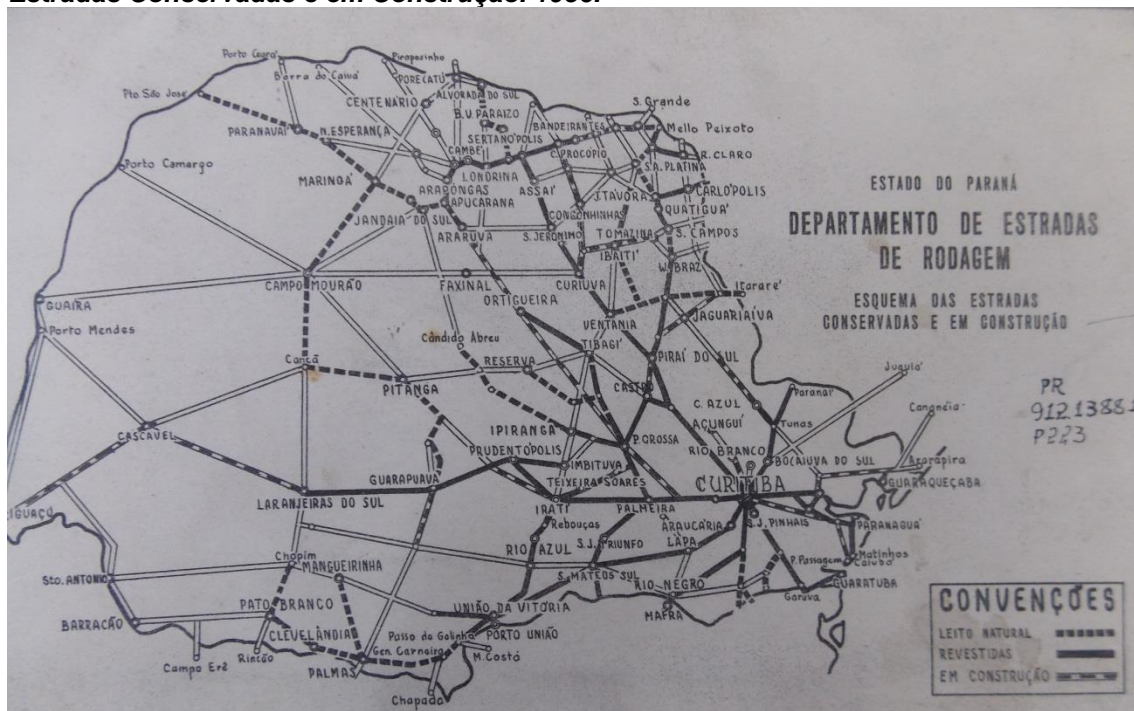
Autoria da fotografia: BLUM, 2014.

FIGURA 15. Estado do Paraná. Plano Rodoviário. D.E.R. Esquema Geral. 1953.



Fonte: Biblioteca Pública do Paraná, 2014.

FIGURA 16. Estado do Paraná. Departamento de Estradas e Rodagens. Esquema das Estradas Conservadas e em Construção. 1956.



Fonte: Biblioteca Pública do Paraná, 2014.

Percebe-se, sobretudo na última imagem, a profunda capilaridade do sistema rodoviário – sejam estradas de “leito natural”, “revestidas” ou “em construção”, uma penetração cada vez maior na região do Norte do Paraná, assim como no eixo que conecta esta região com os Campos Gerais, tendo em Castro e Ponta Grossa um grande eixo de conexão com Curitiba. Enquanto o Plano Rodoviário de 1951 “visava fazer a ligação do Norte do Estado com os Portos de Antonina e Paranaguá, visto que a produção cafeeira era exportada via Porto de Santos, o que acarretava uma enorme perda de divisas para o Paraná”, sendo também um caminho mais distante que até o litoral, havia também, no governo do estado, a intenção de fortalecer dois eixos: “a ligação com a capital, procurando maior integração social e política”, e “facilitar a ligação entre os Estados do Paraná e São Paulo” (KUNHAVALIK, *op. cit.*, p. 207).³⁶

As décadas de 1960 e 1970 serão décadas de forte convulsão social, política e econômica no Paraná e no Brasil. Após o governo de Bento Munhoz da Rocha, assume novamente o governo Moysés Lupion, entre 1956 e 1961, enquanto chega ao poder Ney Braga, que governa até o golpe militar de 1964. Durante este período, o desenvolvimentismo será relevante, sendo que esta ideologia representará o braço “tenro” do governo paranaense. Enquanto arregimentavam apoio para o golpe militar (KUNHAVALIK, 2004b), ambos os governos buscavam efetivar as estratégias pensadas durante o plano. Em 1962, sob o governo de Ney Braga, a estrutura ferro-rodoviária do Estado se apresentava da forma como é visível na FIGURA 17 (próxima página).

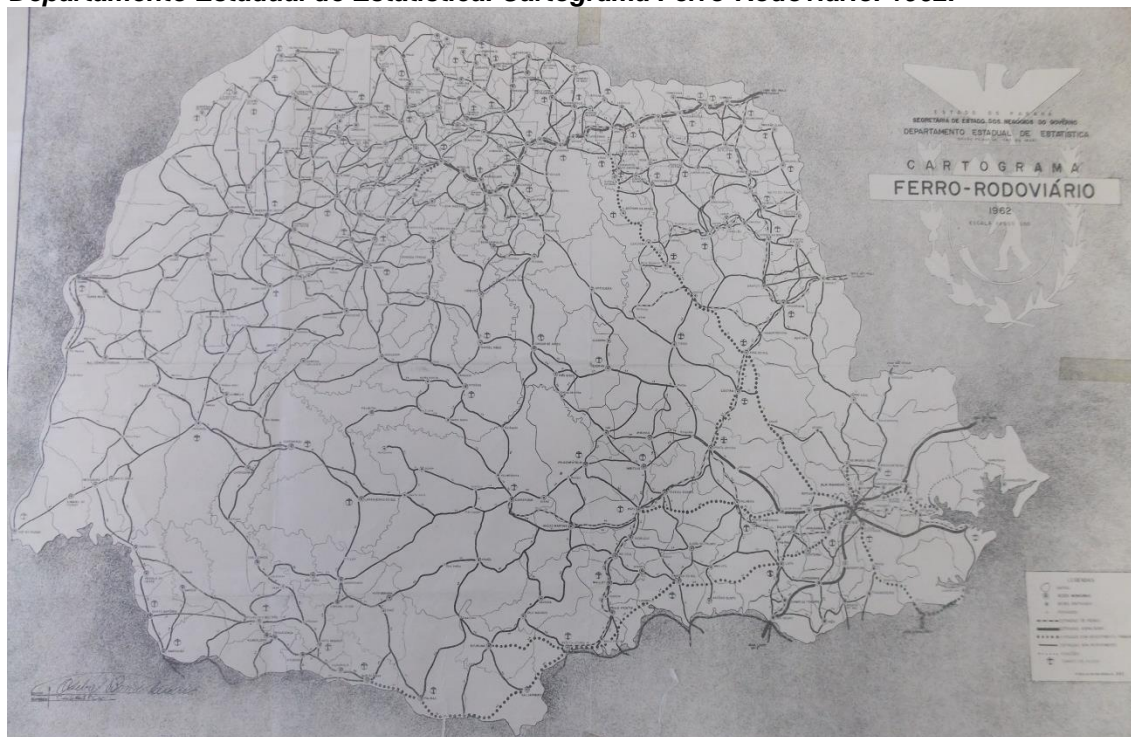
Na década de 1960, grandes estradas foram pavimentadas ou construídas no Estado. Em 1967, foi aberta a Estrada do Café, ligando Apucarana, no Norte do Estado, a Ponta Grossa e facilitando a exportação do café via o Porto de Paranaguá. No mesmo ano, foi aberta a Estrada do Xisto,

³⁶ Kunhavalik apresenta um trecho do texto de Tourinho sobre o Plano Viário, no qual afirma que “[t]anto quanto o mar é o foco de atração da nossa produção exportável para o exterior, São Paulo é o grande centro consumidor dos nossos cereais, da nossa madeira e do nosso papel. (...) Cerca de 40% da importação paulista por via interna é proveniente de nosso Estado; ao mesmo tempo 80% da exportação paranaense, por via interna, destina-se a São Paulo. No tocante à nossa importação, diga-se de passagem que, depois do Distrito Federal e Minas Gerais, somos nós os paranaenses, os maiores consumidores de produtos paulistas. Esse intercâmbio interestadual só pode aumentar, de ano para ano, exigindo cada vez mais melhores vias de comunicação entre os dois grandes Estados irmãos” (TOURINHO *in* SEPARATA DO PLANO RODOVIÁRIO *apud* KUNHAVALIK, *op. cit.*, p. 207-208).

conectando o Sul do Paraná à capital, num trecho que seguia de São Mateus do Sul a Curitiba, via Lapa. As obras da Rodovia do Xisto haviam iniciado em 1962, levando cinco anos para ser completada.

Ainda nesta década, são implantadas mais três rodovias de grande importância para a integração da rede viária do Estado. A primeira, a chamada Rodovia dos Cereais, tinha a intenção de escoar a produção de cereais que se dava na região entre Maringá, no Norte do Estado, e de Ourinhos, já em São Paulo, enquanto cruzava o Norte Pioneiro e o Norte do Estado. Por sua vez, a Estrada das Praias, primeira estrada completamente asfaltada no Estado, visava criar uma nova ligação entre Curitiba e o Litoral, substituindo, desta maneira, as antigas estradas de pedra que compunham a rede da Estrada da Graciosa e do Caminho de Cima, que faziam a ligação. Esta estrada buscava, também, facilitar a chegada dos caminhões, o novo meio de transporte da década de 1960 para transporte da produção agrícola, até os Portos de Paranaguá e Antonina. Por fim, o governo estadual pavimenta a ligação entre Ponta Grossa e Itararé, também em São Paulo, tendo dois objetivos: facilitar o escoamento da produção dos Campos Gerais para aquele estado, e aliviar o trânsito da BR-116, que ligava Curitiba a São Paulo.

FIGURA 17. Estado do Paraná. Secretaria de Estado dos Negócios do Governo. Departamento Estadual de Estatística. Cartograma Ferro-Rodoviário. 1962.

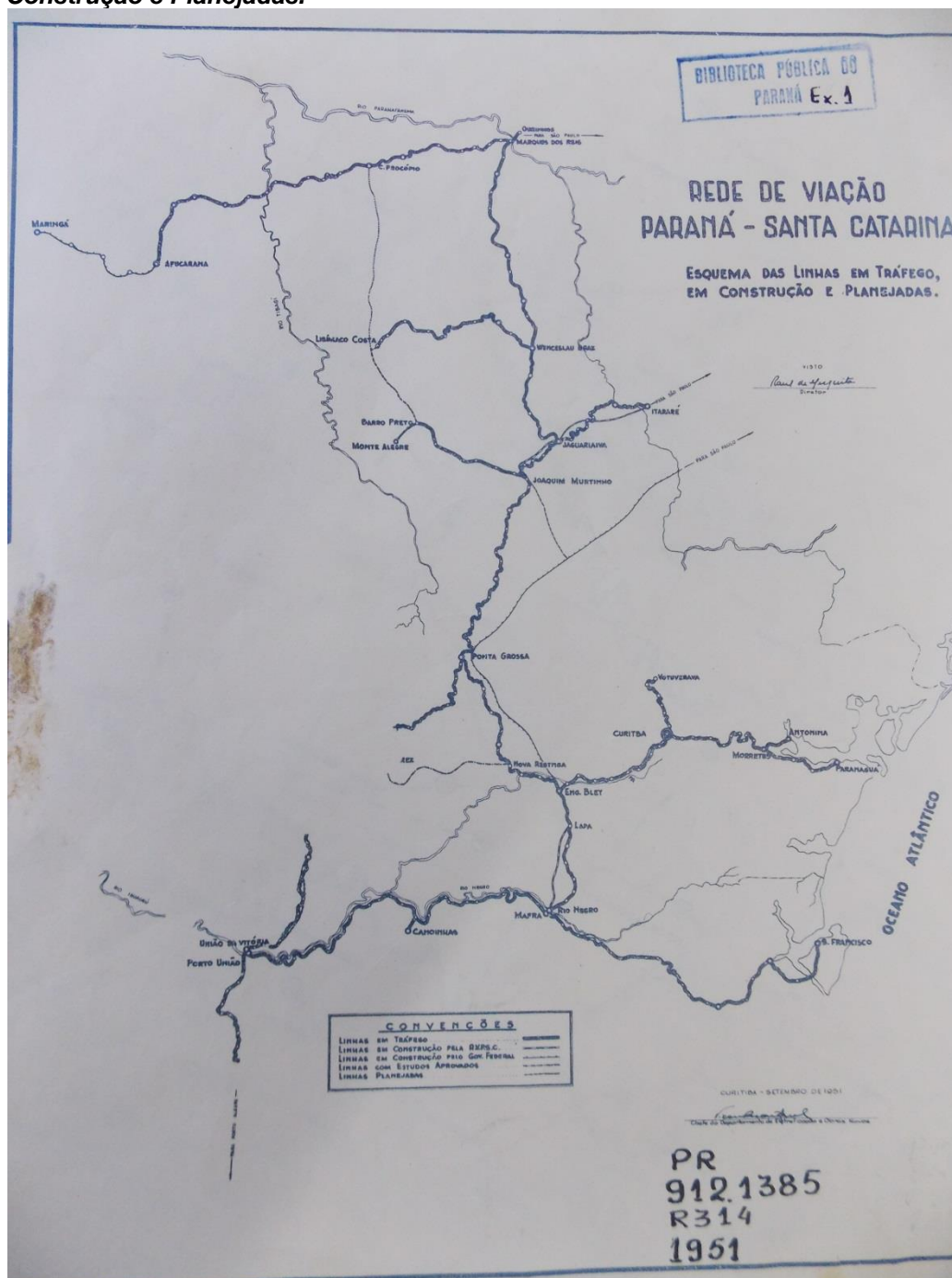


Fonte: Biblioteca Pública do Paraná, 2014.

Autoria da fotografia: BLUM, 2014.

Pode-se contrapor a realidade representada pela Figura 17 àquela representada pela Figura 18. Ainda que originárias de anos diferentes, se verifica que a expansão da rede logística do Paraná em direção ao Oeste e ao Norte do Estado se deu, sobretudo, baseada no modal rodoviário, uma vez que a rede ferroviária continuava concentrada na região Leste do Paraná. A Figura 18 apresenta a situação da rede ferroviária no Paraná no ano de 1951.

FIGURA 18. Rede de Viação Paraná – Santa Catarina. Esquema das Linhas em Tráfego, em Construção e Planejadas.

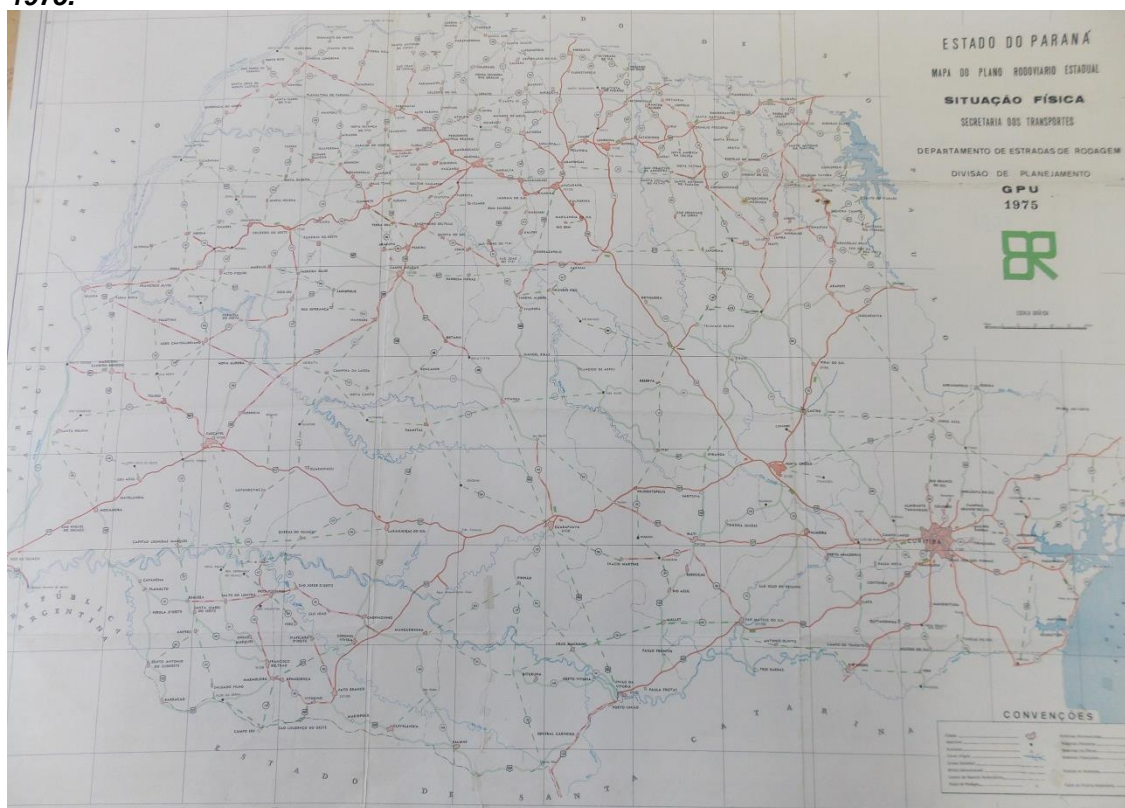


Fonte: Biblioteca Pública do Paraná, 2014.

Autoria da Fotografia: BLUM, 2014.

Assim, é com uma base estruturada, sobretudo, no modal rodoviário, que se estrutura a rede logística do Paraná. No ano de 1975, sua estrutura se demonstra como o esquema apresentado pela FIGURA 19.

FIGURA 19. Mapa do Plano Rodoviário Estadual: Situação Física. Secretaria dos Transportes. Departamento de Estradas e Rodagem. Divisão de Planejamento. GPU. 1975.



Fonte: Biblioteca Pública Paranaense, 2014.

Autoria da Fotografia: BLUM, 2014.

Nas próximas décadas, ao longo dos anos de 1980 e início dos anos noventa, estas estruturas serão utilizadas de forma a fortalecer alguns grupos políticos, como se verá adiante.

2.2.4 As décadas de 1980 e 1990: formas da infraestrutura logística anteriormente ao neoliberalismo no Paraná

Durante as décadas de 1980 e 1990, o Paraná verá, em seu território, poucas modificações por parte do governo estadual. Primeiramente, o governo

estadual desenvolve a duplicação da Rodovia do Café, numa extensão de 66,7 quilômetros do seu comprimento total. A outra grande ação do governo estadual não dizia respeito à estruturação da rede logística, mas sim à sinalização das estradas estaduais.

Uma das obras mais antigas em obras no estado, a Transbrasiliana, foi completada, na década de 1980, com a finalização da ligação entre Ibaiti e Ventania, que estava em construção desde o ano 1967. A FIGURA 20 demonstra a realidade da estrutura logística do Paraná em 1985. Segundo o Governo do Estado do Paraná, no ano de 1994, a rede rodoviária do Paraná possuía a constituição representada no Quadro 2.

FIGURA 20. República Federativa do Brasil. Governo do Estado do Paraná. Secretaria dos Transportes. Departamento de Estradas e Rodagens. 1981.



Fonte: Biblioteca Pública do Paraná, 2014.

Autoria da Fotografia: BLUM, 2014.

QUADRO 2. Estrutura da Rede Rodoviária do Paraná em 1994

<i>Tipo de rede rodoviária</i>	<i>Quilometragem (1.000 Km)</i>
Federal	3,3
Estadual	12,4
Municipal	243,6

Fonte: Departamento de Estradas e Rodagem, Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná, 2014.

Organização: BLUM, 2014.

Ao analisar os dados apresentados, pode-se verificar que a estrutura logística, durante os anos de 1980 e 1990, não teve uma grande alteração do sistema logístico do Estado. É nas administrações seguintes, a partir do ano de 1994, que surgirá uma nova forma de encarar esta rede, o que será debatido no próximo capítulo. Nesta época, porém, as estradas serão utilizadas para levantamento de capital político, sobretudo por Álvaro Dias, que estabelecerá marcos ao longo de todas as rodovias abertas, melhoradas ou asfaltadas durante a sua gestão, e que serão fonte de capital político para sua posterior carreira de Senador da República. A FIGURA 21 demonstra, abaixo, uma dessas placas, localizada na cidade de Palmeira, repintada por ocasião das eleições do ano de 2014.

FIGURA 21. Placa levantada pelo governo de Álvaro Dias, sinalizando obra viária na cidade de Palmeira na década de 1980, e repintada por ocasião das eleições gerais do ano de 2014. Capital político através das estradas.



Fonte: BLUM, 2014.

Nas Eleições Gerais de 2014, Álvaro Dias foi reeleito para mais um mandato no Senado da República Brasileira, 77% dos votos válidos contabilizados no Paraná (STE, 2015). Com mais de 4,1 milhões de votos, Dias conseguiu a sua quarta eleição para o Senado, e é possível afirmar que esse capital político também advém do uso político das estradas.

2.3 O Paraná numa leitura sobre a expansão da rede logística enquanto o avanço da modernidade sobre o espaço

Ao fim deste capítulo, pode-se perceber algumas características que guiaram o processo de instalação da rede de infraestrutura logística no Paraná. Desta forma, faz-se necessário recapitulá-las, assim como verificar algumas de suas particularidades, a fim de criar uma perspectiva que nos auxiliará a compreender quais são as permanências e as mudanças nesta estrutura, seu uso e a forma como ela é pensada e estruturada pelo governo estadual.

A primeira característica a ser citada é a ligação, natural, entre a estruturação da rede de infraestrutura logística e o processo de ocupação do Paraná. Como pôde ser observado na última seção, a própria interiorização da ocupação do território do Paraná pode ser compreendida como um processo responsável, necessariamente, pela implementação destas vias. Afinal, a ocupação proposta e realizada no Paraná, ao longo de sua história, teve sempre uma relação muito profunda com o estabelecimento de *vias de escoamento da produção*. O fato de que a interiorização do Paraná foi um desenvolvimento visto a partir da lógica do *trabalho* sobre a terra – seja na sua vertente de extração de produtos naturais, na vertente de base física para a criação de gado, naquela da exploração da agricultura hegemônica (no caso do café) ou não, ou na estruturação da lógica de produção cooperativista, como no Sudoeste do estado – que apresenta a grande relevância da infraestrutura logística para a manutenção desta lógica de produção instalada na região.

Assim, busca-se salientar, nesta pesquisa, a inserção da lógica da *modernidade* no território do Estado. Compreende-se, aqui, a modernidade não em sua acepção popular, ou seja, a inserção de novos elementos criados artificialmente pelo homem no cotidiano de vida, mas sim como a lógica epistemológica que se expande e passa a se tornar o discurso hegemônico diante das sociedades humanas ocidentais, durante o século XX. Segundo Paulo Cesar da Costa Gomes (2011), a modernidade constitui um mito que se baseia no avanço da racionalidade e na estruturação de uma novidade que interrompe a lógica tradicional e busca alcançar a totalidade. Para o autor,

Todo fenômeno, quando se apresenta como moderno, parte de uma referência negativa àquilo que existia antes e que a partir de então se transforma no antigo ou no tradicional. O moderno possui uma ligação intrínseca com a contemporaneidade: substitui alguma coisa do passado, defasada ou, simplesmente, alguma coisa que não encontra mais justificativa no tempo presente. Daí vem uma concepção de uma estrutura em progressão, segundo a qual o avanço e a mudança são sempre elementos necessários. O resultado é uma cadeia de derivações na qual substituições consecutivas e progressivas são regularmente estabelecidas. O “novo” torna-se sinônimo de legítimo e, em seu nome, busca-se toda gama de justificativa. (GOMES, *op. cit.*, p. 49)

Para além da representação do “novo”, como foi possível observar no caso da eleição de Moysés Lupion ao governo estadual, este mito da modernidade se aplica à infraestrutura logística do Paraná desde a sua incipiente concepção, logo após a república. A construção da ferrovia Curitiba-Paranaguá, ao final do Império, e a estruturação da rede ferroviária entre Ponta Grossa, o Litoral e a Capital, detinham tanta força ideológica na perspectiva da modernidade como a instalação da rede rodoviária a partir dos anos 1950. O Paraná esteve, desde sempre, envolvido, em razão das escolhas da sua elite política, dentro desta busca pela *racionalização* do espaço, ou seja, um baseamento forte na intenção de incutir, ao mesmo, um funcionamento que atendesse às lógicas de funcionamento da economia. Este aspecto, também, será um dos temas abordados no próximo capítulo, ao verificar de qual forma essa ideia da modernidade se aplica à realidade do Estado após o ano de 1994.

É a partir desta perspectiva que analisar-se-á, no próximo capítulo, a lógica do governo estadual com relação à sua rede de infraestrutura logística em um novo momento, de adesão a um capitalismo global e às práticas de concessão que ocorreram no estado.



O nó e a reta, componentes da rede: acessos e não acessos do Anel de Integração no Paraná. À direita, o entroncamento da BR-277 e da BR-376 na cidade de Cascavel, no Oeste do Paraná, com rodovias de pistas duplas e acesso à ferrovia da FERROESTE, representando a dinâmica e a interconexão do território com a atividade econômica do Paraná e do Brasil. À esquerda, banca de venda de artigos indígenas no Aldeamento localizado à margem da BR-277, perto de Laranjeiras do Sul. Neste caso, a rodovia representa a única chance de sobrevivência, e ainda assim uma que não atende a todas as necessidades dessa população. **Fonte:** BLUM, 2014.

CAPÍTULO III

DA INTEGRAÇÃO AO ESTRANGULAMENTO DO TERRITÓRIO: A GOVERNAMENTALIDADE DA CIRCULAÇÃO NO PARANÁ SOB CONTROLE DO CAPITAL PRIVADO

O desenvolvimento da rede de infraestrutura logística no Paraná, ao longo do século XX, esteve relacionado com alguns níveis de determinação da sua estrutura, ou seja, algumas demandas relacionadas com a sua estruturação. Como foi possível observar no capítulo anterior, foram três as principais demandas que levaram ao desenvolvimento desta rede no estado. Em primeiro lugar, apresenta-se, na leitura dos titulares do Governo Executivo do Paraná, a necessidade de exploração dos recursos naturais e sua exploração a partir do Porto de Paranaguá, do século XIX ao início do século XX. Em segundo lugar, surge a necessidade de se estabelecer um governo da produção e da riqueza produzida em regiões diferentes do Estado. Como foi possível verificar no caso do Levante dos Posseiros de 1957, havia na metade do século XX ainda a intenção de regiões do estado em se desvincular do poder político da capital e da região tradicionalmente no governo, Curitiba e o Paraná Tradicional (GOMES, 1986). Por fim, já desde a década de 1960, com o governo de Juscelino Kubitschek, e, sobretudo, durante a Ditadura Militar, as grandes modificações desta estrutura foram realizadas pelo Governo Federal, sendo o governo estadual responsável por incluir o estado nessa realidade.

Desta forma, é possível verificar que estas três motivações principais são responsáveis pelo desenvolvimento das alterações e aprofundamento da situação da rede de infraestrutura logística no Paraná. E, se cada uma delas apresenta um princípio inicial, um motivo ou a construção, por parte dos entes governamentais, para a realização desta alteração, surge a criação de uma realidade na qual se pode perceber, diversos graus de governamentalidade do espaço, que visam alterar e gerar um governo da circulação no espaço.

Segundo Michel Foucault (2006 [1979]), a ação não apenas dos Estados, mas também na estruturação das diversas formas de governo, são representativas de uma busca pelo custo mínimo e eficácia máxima do governo. Isso significa reconhecer que a rede de infraestrutura logística tem uma forte conotação de disciplina do espaço: ao determinar, através do seu traçado e da sua técnica de construção, os pontos pelos quais a riqueza e a população irão circular, a constituição desta rede busca uma “arte de distribuição espacial dos indivíduos”, baseada na noção de que se estabelece um estudo da “distribuição dos indivíduos e [sua colocação feita] corretamente no lugar em que sua eficiência seja máxima” (p. 105). Desta forma, a análise

da circulação da riqueza envolve a sua compreensão como uma técnica de disciplinarização do espaço, já que “[a] disciplina é, antes de tudo, a análise do espaço. É a individualização pelo espaço, a inserção dos corpos em um espaço individualizado, classificatório, combinatório” (p. 106). A compreensão de que há um forte componente de sincronicidade desta circulação no espaço é a responsável por uma análise que permite compreender os poderes envolvidos no desenvolvimento desta disciplinarização da circulação.

Da mesma forma, “[a] disciplina exerce o seu controle, não sobre o resultado de uma ação, mas sobre o seu desenvolvimento” e, para isso, exige “uma vigilância perpétua e constante dos indivíduos” (*idem*). Tendo em vista que a rede logística visa, na sua realidade, o aumento de uma atividade não-governamental, mas exercida em sua quase completude pelo setor privado da economia, um dos focos da estruturação da rede de infraestrutura logística é justamente a eficácia máxima desta circulação com o menor custo, como afirmado acima. E é justamente em razão desta intenção de controle do movimento de circulação e da vigilância que o governo busca estabelecer sobre as redes que geram a representação do poder por parte do poder, como afirma Claude Raffestin:

(...) a circulação é a imagem do poder e há poucas chances de ser de outra maneira, pois a circulação, no sentido em que a definimos³⁷, é visível pelos fluxos de homens e de bens que mobiliza, pelas infraestruturas que supõe. Nesse caso, o poder não pode evitar que seja “visto”, que seja “controlado”. Assim, quer queira, quer não, ele fornece informações sobre si mesmo, chama a atenção daqueles que podem ter um interesse em controlá-lo ou em vigiá-lo. (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 202)

É assim que se pode analisar a circulação no espaço, tendo em vista que toda tentativa de se alterar a sua infraestrutura, a sua forma de desenvolvimento e o seu próprio funcionamento exige uma manobra e acaba por desvelar a sua estrutura. Mesmo o próprio poder deve ser enquanto uma rede através da qual não apenas circulam pessoas e produtos, mas também enquanto uma rede que os coloca em “posição de exercer este poder e de sofrer sua ação; [eles] nunca são alvo inerte ou consentido do poder, são

³⁷ “Falaremos de circulação cada vez que se trate de transferência de seres e bens *lato sensu*” (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 200). Retomar-se-á essa definição posteriormente.

sempre centros de transmissão” (FOUCAULT, *op. cit.*, p. 183). E, desta forma, se faz fundamental compreender as estratégias utilizadas para o desenvolvimento destas conexões de manutenção do poder. Segundo Foucault, a análise das estratégias permite reconhecer as conexões que se tornaram necessárias para a execução de uma *biopolítica*, ou seja, um controle sobre a vida dos indivíduos e a execução de suas tarefas voltadas para a eficácia máxima na economia:

Este novo mecanismo de poder apoia-se mais nos corpos e seus atos do que na terra e seus produtos. É um mecanismo que permite extrair dos corpos tempo e trabalho mais do que bens e riqueza. É um tipo de poder que se exerce continuamente através da vigilância e não descontinuamente por meio de sistemas de taxas e obrigações distribuídas no tempo; que supõe mais um sistema minucioso de coerções materiais do que a existência física de um soberano. Finalmente, ele se apoia no princípio, que se representa por uma nova economia do poder, segundo o qual se deve propiciar simultaneamente crescimento das forças dominadas e o aumento da força e da eficácia de quem as domina. (FOUCAULT, 2006 [1979], p. 187-188)

Na análise do poder, portanto, as condições materiais de domínio e de crescimento do poder em razão das atividades desenvolvidas pelos sujeitos criam uma relação de dependência. Uma vez que se depende do bom desenvolvimento das atividades individuais e coletivas, já que o Estado depende desta produção em razão do seu próprio crescimento a partir do recolhimento de impostos, é necessário que se estabeleça um profundo conhecimento acerca do espaço para que sua alteração atenda a essas demandas. Assim, surge a necessidade da análise das diversas estratégias adotadas por estes entes políticos em busca da consecução dos seus interesses. Como apresenta Foucault,

(...) uma lógica da estratégia não faz valer termos contraditórios num elemento homogêneo que promete a sua resolução numa unidade [em contraposição a uma análise de cunho dialético]. A lógica da estratégia tem por função estabelecer quais são as conexões possíveis entre termos díspares e que permanecem díspares. A lógica da estratégia é a lógica da conexão do heterogêneo, não é a lógica da homogeneização do contraditório. (FOUCAULT, 2008, p. 58)

É assim que se busca analisar, neste capítulo, quais os princípios da governamentalidade que se estabelece através da rede de infraestrutura logística do Paraná na virada do século XXI. Com governamentalidade, busca-se compreender um complexo de táticas e técnicas de desenvolvimento de uma gestão específica da população no espaço, baseado em três pontos principais:

1 – o conjunto constituído pelas instituições, procedimentos, análises e reflexões, cálculos e táticas que permitem exercer esta forma bastante específica e complexa de poder, que tem por alvo a população, por forma principal de saber a economia política e por instrumentos técnicos essenciais os dispositivos de segurança.

2 – a tendência que em todo o Ocidente conduziu incessantemente, durante muito tempo, à preeminência deste tipo de poder, que se pode chamar de governo, sobretudo o dos outros – soberania, disciplina, etc. – e levou ao desenvolvimento de uma série de aparelhos específicos de governo e de um conjunto de saberes.

3 – o resultado do processo através do qual o Estado de justiça da Idade Média, que se tornou no século XV e XVI Estado administrativo, foi pouco a pouco governamentalizado.³⁸ (FOUCAULT, 2006, p. 291-292)

Desta forma, a governamentalidade surge como uma “grade de análise para essas relações de poder” (2008, p. 258), como proposto por Foucault, que se destina a analisar a forma como os diversos poderes, suas relações e as estruturas que criam através de suas propostas discursivas geram uma “gestão de todo um corpo social”. Porém, para que seja suficientemente abrangente, esta análise deve compreender que “a análise dos (...) procedimentos da governamentalidade não está, por definição, limitada a uma área precisa, que seria definida por um setor da escala, mas deve ser considerada um ponto de vista” (*loc. cit.*). Analisar a governamentalidade é compreender a maneira como, através de diversos pontos de enunciação, discursividade e materialização do governo (neste caso através da alteração da gestão da rede

³⁸ Com “governamentalização” do Estado, Foucault busca compreender a estruturação do Estado como uma estrutura baseada nas táticas da governamentalidade: “Governamentalização do Estado, que é um fenômeno particularmente astucioso, pois se efetivamente os problemas da governamentalidade, as técnicas de governo se tornaram uma questão política fundamental e o espaço real da luta política, a governamentalização do Estado foi um fenômeno que permitiu ao Estado sobreviver. Se o Estado é hoje o que é, é graças a essa governamentalidade, ao mesmo tempo interior e exterior ao Estado. São as táticas de governo que permitem definir a cada instante o que deve ou não competir ao Estado, o que é público ou privado, o que é ou não estatal, etc.; portanto o Estado, em sua sobrevivência e em seus limites, deve ser compreendido a parti das táticas gerais de governamentalidade” (FOUCAULT, 2006, p. 292).

de infraestrutura logística), se cria uma nova proposta e um novo tipo de gestão do território, de controle social e de estruturação das relações de produção e poder.

Neste sentido, a rede assume um caráter fundamental, tendo em vista que

A rede aparece (...) como fios seguros de uma rede flexível que pode se moldar conforme as situações concretas e, por isso mesmo, se deformar para melhor reter. A rede é proteiforme, móvel e inacabada, e é dessa falta de acabamento que ela tira sua força no espaço e no tempo: se adapta às variações do espaço e às mudanças que advêm no tempo. A rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornado território: tanto liberta como aprisiona. É o por quê dela ser o “instrumento” por excelência do poder. (RAFFESTIN, 1993 [1980], p. 204)

Portanto, as redes se apresentam como a forma ideal para a análise desta governamentalidade que se impõe ao território. Compreender de qual forma tanto as características de sua formulação, mas também o seu uso e a prática de seu “consumo” por parte dos diversos atores sociais é fundamental para que se torne possível, dentro do escopo proposto, entender as relações de poder que se estabelecem sobre o Paraná na atualidade. Da mesma maneira, se faz necessário admitir que, especificamente no caso das redes de circulação, que é o caso da análise da circulação da riqueza no estado, “nunca lidamos com uma rede máxima, mas com a rede de circulação que é ‘o resultado da manifestação das coações ao mesmo tempo técnicas e econômicas”. Assim, a “rede de circulação é compromisso entre a rede máxima e a rede média, à disposição e em condições reais” (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 205). Metodologicamente, portanto,

É conveniente, pois, decifrar as redes por meio de sua história e do território no qual estão instaladas, por meio dos modos de produção que permitiram a sua instalação e das técnicas que lhe deram forma. As redes são não somente a exibição do poder, mas são ainda feitas à imagem do poder (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 209)

Compreender, portanto, as novas técnicas e táticas que se instituem no Paraná a partir do ano de 1995; entender as formas de gestão da circulação nesse espaço, que será diferente daquela que se apresenta até então. Se

afinal, “[q]uem procura tomar o poder se apropria pouco a pouco das redes de circulação e de comunicação. (...) Controlar as redes é controlar os homens e é impor-lhes uma nova ordem que substituirá a antiga” (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 213), não apenas a chegada de um novo grupo político no poder, mas mudanças de caráter político e econômico, nacionais e globais causaram uma modificação profunda na realidade da circulação da riqueza no Paraná, causando também a alteração da realidade da vivência do território a partir desta data. E são estas mudanças, e seu impacto na realidade do estado, que serão analisados neste capítulo. Buscar-se-á compreender a forma através da qual se governa, atualmente, pelos entes políticos e econômicos, a circulação de bens e pessoas no Paraná na atualidade, tendo como base os preceitos analisados acima.

3.1 O avanço global do capitalismo, nexos econômicos e controle/alteração do espaço

A partir do fim do século XX, o processo econômico global sofre um novo desenvolvimento. Com o fim da situação de contenção gerada pela Guerra Fria, já na década de 1990 se desenvolve uma nova forma de acumulação do capital que será muito relevante para a compreensão da situação do Paraná desde então. O Estado se encontrará, na década de 1990, dentro de uma lógica de expansão capitalista que, através da reestruturação da produção econômica e das lógicas de governo do espaço, terão um profundo impacto na sua rede logística e na estruturação do seu território.

Mesmo estando, como já afirmado, desde o século XX incluído no projeto de extensão do capitalismo global, sobretudo através das tentativas de instalação das ferrovias nos sertões do seu território, o Paraná se encontrará em um momento mais específico no fim deste século. Num novo processo de avanço do sistema capitalista, o estado se verá dentro do discurso da globalização, ou *glocalização*, para utilizar o termo como definido por Eryk Swyngedouw (2010).

Segundo o autor, o sistema capitalista esteve sempre, e a todo momento, relacionado com um projeto “claramente geográfico” (p. 52). Desde o sucesso das navegações comerciais desenvolvidas em primeiro lugar por Portugal e Espanha, e posteriormente aperfeiçoadas pela Holanda e pelo Reino Unido, ao longo de mais de cinco séculos a lógica capitalista esteve relacionada à aquisição de novos territórios para a produção de seu lucro, sejam esses territórios físicos, ou seja, sua chegada a regiões nas quais não existira anteriormente, ou simbolicamente, através dos processos de revalorização e reestruturação dos espaços que não lhe interessavam mais dentro desta lógica (SWYNGEDOUW, *op. cit.*; HARVEY, 2005).

Desta forma, o processo globalizatório estaria desde muito cedo envolvido no desenvolvimento do capitalismo, já nos primeiros ensaios de avanço geográfico, com as navegações dos séculos XV e XVI. Assim, o autor sugere que se repense os discursos que visam apresentar a globalização como um processo novo. A respeito deste discurso, que traduziria este novo momento do capitalismo, Swyngedouw afirma que

Na fase atual de profunda agitação destes processos geográficos [de avanço do capitalismo], a “globalização” é invocada rapidamente para resumir a desterritorialização e a reterritorialização, mas de maneira tal que as converte em processos igualmente a-espaciais ou a-geográficos e, por extensão, profundamente debilitantes. Com frequência se esquece que, enquanto o capital expande seu alcance geográfico e atravessa toda forma de barreira geográfica, se criam novos limites, e os anteriores se derrubam ou se fazem mais porosos. (SWYNGEDOUW, *op. cit.*, p. 53; tradução nossa)³⁹

Dentro desta realidade, dois elementos se fazem mais prementes para compreender a situação do Paraná dentro dessa realidade, como afirmado pelo autor: o avanço dos fluxos reais de Investimento Estrangeiro Direto, e a porosidade das fronteiras nacionais e regionais. Esses elementos são representativos, uma vez que permitem estabelecer uma noção de renovação do papel das redes e dos fluxos no mundo atual. As estratégias de mobilização

³⁹ No original, “En la fase actual de profunda agitación de estos procesos geográficos, la ‘globalización’ se invoca rápidamente para resumirla desterritorialización y la reterritorialización, pero de manera tal que se las convierte en procesos igualmente a-espaciales o a-geográficos y, por ende, profundamente debilitantes. Con frecuencia se olvida que, mientras el capital expande su alcance geográfico y atraviesa toda clase de barrera geográfica, se crean nuevos límites, y los anteriores se derriban o se hacen más porosos”.

do capital, neste novo período, assumem uma nova característica, devido ao avanço da revolução tecnológica e da informação, segundo o autor. Para Swyngedouw, a presença de novos atores, que a partir deste momento começam a ser membros ativos das “estratégias moleculares de capital mobilizadas por uma grande quantidade de atores atomísticos” e, justamente por ser tratar de uma forma de movimento no espaço por parte de “redes e fluxos de dinheiro, informação, matérias primas e pessoas”, os “fluxos que moldam e definem estas redes obviamente são fluxos locais a todo momento” (p. 55).⁴⁰

Surge, assim, para o autor, uma nova realidade na organização das redes que, como afirmado no primeiro capítulo, permitem a estruturação, o controle e o governo dos territórios. Um processo no qual estas redes geram um “processo de intensa concentração territorial combinado com um alcance e uma perspectiva global” geram aquilo que o autor denominou de “uma transformação escalar das redes de intensa concentração territorial”, sendo que “as tensões, conflitos e geometrias de poder sócio-espaciais que infundem as redes [por sua vez] as fazem inerentemente instáveis, permeáveis e propensas ao conflito” (SWYNGEDOUW, *op. cit.*, p. 55).⁴¹ A partir deste momento, ocorre um processo no qual se cria uma nova organização territorial e espacial: o escopo do controle e da determinação das ações espaciais dos elementos apresentados acima (dinheiro, informação, matérias primas e pessoas) deixa de pertencer à escala do Estado-nação, que durante a maior parte do século XX foi o responsável pela estruturação desta lógica, e se pulveriza, sendo fonte de disputa pelos diversos atores. Em razão da reestruturação da economia global para que funcione com base nos

⁴⁰ “Las estrategias moleculares de capital movilizadas por una gran cantidad de actores atomísticos producen mapeos geográficos rizomáticos que consisten en complejas combinaciones y capas de nodos y uniones que se interconectan para crear redes y flujos de dinero, información, materias primas y personas. Los flujos que moldean y definen a estas redes obviamente son flujos locales a todo momento”.

⁴¹ “Si uno considera el arquetípico ejemplo del Silicon Valley, el *cluster* geográfico de firmas en la ‘Terza Italia’ o la concentración de servicios financieros en Manhattan o en la ciudad de Londres, cada uno ilustra este proceso de intensa concentración territorial, combinado con un alcance y una perspectiva global. En otras palabras, ha tenido lugar una transformación escalar de las redes de organización económica. Por supuesto, las tensiones, conflictos y geometrías de poder socio-espaciales que infunden las redes las hacen inherentemente inestables, permeables y propensas al conflicto”.

pressupostos da uma nova organização redial de produção, surgem novas realidades sócio-espaciais uma vez que

Não obstante, a geografia histórica do capitalismo e sua agitada luta com as características mais perduráveis do espaço social e político sempre têm feito que as formas existentes de organização territorial sejam porosas, instáveis e propensas a transgressões e transformações. A produção do espaço através da reelaboração perpétua de redes de fluxos de circulação e acumulação do capital [que] descarta as configurações espaciais e escalas de governança existentes, ao mesmo tempo em que se produzem novas configurações e escalas. (SWYNGEDOUW, *loc. cit.*)⁴²

Desta forma, em razão de uma nova forma de estruturação das relações de produção e a organização do espaço, ocorre um processo de redefinição das escalas, que se tornam, de forma significativa, a nova “posição de poder”, ou seja, o lugar a partir do qual se criam as disputas e as realidades do controle e da gestão do poder. Através dos processos promovidos pelo discurso neoliberal durante a década de 1990 ao redor do mundo, o autor propõe a análise dos efeitos políticos daquilo que definiu como “glocalização”, composta de dois elementos principais:

O padrão geral é o que tenho chamado (...) “glocalização” (...) e se refere a (1) a reestruturação disputada do nível institucional da escala nacional tanto em sentido ascendente em direção às escalas supranacionais ou globais, quanto em sentido descendente em direção às escalas locais, urbanas ou regionais, e (2) as estratégias da localização global de forma-chave de capital industrial, de serviço e financeiro. (SWYNGEDOUW, *op. cit.*, p. 62)

Especificamente para o caso aqui analisado, ocorre um movimento através do qual estes dois elementos fundamentais que anteriormente pertenciam à escala do Estado-nação são redefinidos e enviados a *loci* diferentes de poder ao longo das diversas escalas. Em primeiro lugar, a escala da regulação do mercado, enquanto sujeito de uma possível planificação por parte dos governos nacionais, se torna impossível a partir do momento em que

⁴² “No obstante, la geografía histórica del capitalismo y su agitada lucha con las características más perdurables del espacio social y político siempre han hecho que las formas existentes de organización territorial sean porosas, inestables y propensas a transgresiones y transformaciones. La producción de espacio a través de la reelaboración perpetua de redes de flujos de circulación y acumulación de capital descarta las configuraciones espaciales y escalas de gobernanza existentes, al mismo tiempo en el que se producen nuevas configuraciones y escalas”.

o capital internacional, e, sobretudo, sua faceta financeira, se torna volátil ao ponto de gerar uma profunda incerteza na duração e no desenvolvimento das atividades governamentais que se destinam ao exercício do governo do mercado. Segundo Swyngedouw,

(...) a volatilidade nos mercados financeiros fez com que a planificação da produção se torne arriscada e incerta. A internacionalização da produção e a planificação mundial das cadeias de produção e os fluxos de entrada/saída que caracterizaram grande parte da divisão de trabalho internacional do pós-[Segunda] Guerra [Mundial] se converteram em uma estratégia de alto risco. As diferentes localizações da produção e os lugares de produção e comercialização estavam localizados em diferentes zonas cambiais e sujeitos a flutuações rápidas, dramáticas e relativas da taxa de câmbio. (...) Surgiu um novo mosaico de desenvolvimento irregular no qual o setor financeiro, agora liberado do casulo de taxas de câmbio fixas, se converteu na arena-chave para a acumulação de capital e a expansão febril. (SWYNGEDOUW, *op. cit.*, p. 64)⁴³

Ao mesmo tempo em que o mercado financeiro e produtivo se liberaliza, avançando para além dos controles estabelecidos pelos Estados-nação, alocando-se na escala global. Numa escala em que não há capacidade de estabelecimento de leis a não ser através da cooperação internacional, o capital encontra-se em um ambiente ideal, no qual não vê restrições legais nem econômicas para o seu pleno desenvolvimento de forma livre. Isso permite uma alteração na lógica da regulação: já que funcionam de uma forma fortemente globalizada, a escala da atuação das grandes empresas será localizada nessa escala. O comando e a execução da acumulação do capital serão dados, a partir deste momento, não mais de acordo com uma estratégia que se baseia nas intenções dos governos nacionais: esse controle econômico passa a escapar das suas mãos e do seu controle, em razão da sua “internacionalização”. Assim, a regulação, o funcionamento do mercado e da economia global, passa a ser realizada entre as empresas na escala global, e o

⁴³ “(...) la volatilidad en los mercados monetarios hizo que la planificación de la producción se torne riesgosa e incierta. La internacionalización de la producción y la planificación mundial de las cadenas de producción y los flujos de entrada/salida que caracterizaron gran parte de la división del trabajo internacional de posguerra se convirtieron en una estrategia de alto riesgo. Las diferentes ubicaciones de la producción y los sitios de producción y comercialización estaban ubicados en diferentes zonas cambiarias y sujetos a fluctuaciones rápidas, dramáticas, y relativas de la tasa de cambio. (...) Surgió un nuevo mosaico de desarrollo irregular en el que el sector financiero, ahora liberado del capullo de tasas de cambio fijas, se convirtió en la arena clave para la acumulación de capital y la expansión febril.”

mercado é regulado por si próprio. Escapando ao governo do Estado-nação, estas empresas passarão a atuar de forma global tendo em vista os seus benefícios, forçando uma maior “porosidade”, já que se encontram em um nível escalar muito mais elevado que as áreas de determinação da vivência das escalas ou mesmo a capacidade regulatória do Estado. Segundo Jamie Peck,

A organização de uma escala espacial mais alta que a da oposição [ao funcionamento desregulado do capital] tipicamente confere vantagens de mobilidade e evasão. Um caso em questão é a capacidade das empresas multinacionais de involucrar movimentos rápidos das suas plantas. (PECK, 2010, p. 87)

Ao mesmo tempo, outra capacidade que anteriormente pertencia à escala do Estado-nação, aquela da regulamentação, passa a ser “legada” à escala regional. Algumas das atividades da escala nacional, sobretudo aquelas relacionadas à atividade da regulamentação, a capacidade de exercer a legislação de controle das atividades nacionais, ocorre de maneira contrária àquela ocorrida, por exemplo, no Brasil da época da ditadura militar. Naquele momento histórico, se pôde observar um controle cada vez mais centralizado no Governo Federal dos grandes “projetos integradores nacionais”, como se pode observar no capítulo anterior. Já neste novo momento, o governo central busca se desvencilhar de diversos atributos seus, sobretudo a capacidade de legislar sobre o funcionamento das Unidades Federadas. Este fenômeno, através do qual a escala da regulamentação “desce” em direção às regiões, é constituído por formas institucionais e regulamentárias mais locais, sendo que “o local pode tomar uma variedade de formas de escala espacial desde circunscrições locais ou cidades até regiões inteiras (ou uma combinação de ambas)” (SWYNGEDOUW, *op. cit.*, p. 66).⁴⁴ Desta forma, cria-se uma alteração profunda na regra de funcionamento dos Estados-nação, já que

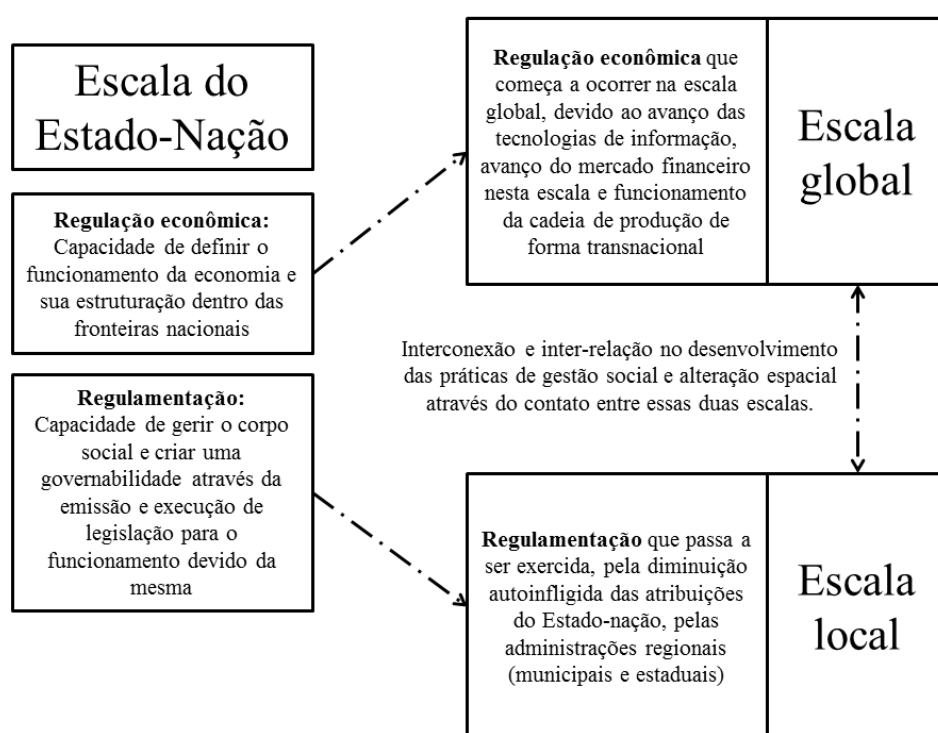
A forma estatal tradicional nas democracias liberais se articula, na teoria e na prática, através de formas de políticas que legitimam o poder do Estado investindo-o dentro do obséquio político dos cidadãos. As novas formas de governança [da glocalização] exibem uma relação fundamentalmente diferente o poder e a cidadania e, conseqüentemente, constituem uma nova forma de governabilidade [com menor grau de ação democrática]. (...) os sistemas de

⁴⁴ “[L]o ‘local’ puede tomar una variedad de formas de escala espacial desde circunscripciones locales o ciudades hasta regiones enteras [o una combinación de ambas]”.

governança se fundam em relações horizontais, em rede e interativas entre atores independentes, mas interdependentes que compartilham um alto grau de confiança, apesar do conflito interno e os projetos opostos (...). Essas formas novas de governança transformam fundamentalmente as relações entre o Estado e a sociedade civil (...). (SWYNGEDOUW, *op. cit.*, p. 68)⁴⁵

O quadro abaixo apresenta esta alteração, que será fundamental para compreender o estado atual da infraestrutura logística no Paraná.

QUADRO 3. O processo de “glocalização” e a relação entre as escalas político-geográficas.



FONTE: SWYNGEDOUW (2010) e PECK (2010).
Org.: BLUM (2015).

Este fenômeno se reflete profundamente na questão da infraestrutura logística. Como afirma Claude Raffestin (1993 [1980]), até o século XIX, as

⁴⁵ “La forma estatal tradicional en las democracias liberales se articula, en la teoría y en la práctica, a través de formas de políticas que legitiman el poder del Estado invistiéndolo dentro del obsequio político de los ciudadanos. Las nuevas formas de gobernanza exhiben una relación fundamentalmente diferente entre el poder y la ciudadanía y, consecuentemente, constituyen una nueva forma de gobernabilidad (...). (...) los sistemas de gobernanza se fundan en relaciones horizontales, en red e interactivas entre actores independientes pero interdependientes, que comparten un alto grado de confianza, a pesar del conflicto interno y los proyectos opuestos (...). Estas formas nuevas de gobernanza transforman fundamentalmente las relaciones entre el Estado y la sociedad civil (...).”

redes de infraestrutura de comunicação e de circulação se confundiam, a partir do momento em que as suas técnicas estavam mais ou menos relacionadas. Porém, começando na segunda metade do século XX, surge uma “especialização muito avançada das redes de circulação e de comunicação, que não mais se confundem”. Assim, a questão da circulação começa a se afastar daquela da comunicação, já que justamente é a escala de definição e de atuação de ambas que começa a ser alterada. Para o autor, a própria relação entre os diversos poderes e a vivência do espaço estaria alterada, em razão do fato de que

Um dos trunfos do poder é hoje informacional, e a informática é um dos meios. O verdadeiro poder se desloca para aquilo que é invisível em grande parte, quer se trate de informação política, econômica, social ou cultural. A comunicação ocupa mais e mais o centro de um espaço abstrato, enquanto a circulação não é mais do que a periferia. Isso não significa de forma alguma que a circulação é menos importante, pois, ao contrário, é ela quem testemunha a eficácia da comunicação, mas isso significa que o movimento da informação comanda a mobilidade dos seres e das coisas. O espaço central da comunicação vampiriza o espaço periférico da circulação. A comunicação se alimenta da circulação: o território concreto é transformado em informação e se torna um território abstrato e representado, isto é, deixa-se ver todos os fenômenos particulares e confusos e esconde-se o essencial que se torna organizado. (RAFFESTIN, *op. cit.*, p. 203)

Durante a execução desta nova governabilidade do território, aprofundada em razão do avanço do fenômeno da globalização, ocorre o movimento que Milton Santos (2011b) definiu como a inserção de demandas externas na vivência do território e na sua própria existência, uma vez que

(...) decorre de uma demanda “externa” de “racionalidade” [do global com relação ao local] e das respectivas dificuldades de oferecer uma resposta. Resta, como consequência, a tomada de consciência da importância de fatores “externos”: um mercado longínquo, até certo ponto abstrato; uma concorrência de certo modo “invisível”; preços internacionais e nacionais sobre os quais não há controle local, improvável, também, para outros componentes do cotidiano, igualmente elaborados de fora, como o valor externo da moeda (câmbio), de que depende o valor interno da produção, o custo do dinheiro e o peso sobre o produtor dos lucros auferidos por todos os tipos de intermediação. (SANTOS, 2011b, p. 72)

Desta forma, entram em embate lógicas endógenas e lógicas exógenas, originárias tanto da escala global como da escala local, propondo

formas variadas de controle. Porém, em razão da limitação da capacidade de regulação e o funcionamento do mercado de forma sem limites na escala mundial, em razão da incapacidade de se controlar esse tipo de atividade, a realidade do território acaba, se não for realizado nenhum tipo de ação contrária, cedendo ao mercado global, criando uma lógica que não funciona para si, e sim para as grandes empresas que funcionam de maneira global para obter lucros. É a partir deste esquadramento e da formulação de uma nova governamentalidade que se estrutura a rede logística no Paraná a partir do fim do século XX e início do século XXI.

Nesta época histórica, o mundo encontra-se num novo momento que, segundo Joseph Stiglitz (2003), se baseava na exportação, a partir do centro financeiro do mundo, de uma ideologia muito importante que teria impactos diretos no Brasil durante essa época: o chamado “Consenso de Washington”. Sendo algo como um eco do processo de *glocalização*, este Consenso representava uma ideologia que, partindo deste centro financeiro da década de 1990, os Estados Unidos, avançava tendo como foco um determinado “fundamentalismo de mercado”, ou seja, a “visão de que os mercados, por si próprios, resolveriam os problemas da economia (e da sociedade)” (STIGLITZ, *op. cit.*, p. 245).

Esta estratégia, que seria aplicada aqui no Brasil, sobretudo, no governo de Fernando Henrique Cardoso, entre 1995 e 2001, “envolvia minimizar o papel do governo, mediante a privatização de empresas de propriedade estatal e a eliminação das regulamentações e intervenções governamentais na economia” (*idem*). Segundo os pressupostos do neoliberalismo, o “governo era responsável pela macroestabilidade, mas isso significava manter a taxa de inflação baixa, e não baixar a taxa de desemprego” (*loc. cit.*). Através de uma pesada ação do capital estrangeiro forçando sua entrada no Brasil – um país que passara os anos de ditadura militar baseado na regulamentação autoritária da ação econômica e a disciplina do Estado sobre o território –, se abririam as possibilidades de ação do mercado global em territórios ainda não ativos.

Pode-se perceber, no avanço do neoliberalismo, uma disputa entre diversas geoculturas, como afirma Wallerstein (2005), uma vez que o avanço das capacidades produtivas do capitalismo global leva, junto consigo, uma

série de pressupostos e discursos que definem a ação política dos governos dentro do sistema-mundo. Essa perspectiva pertence também àquilo que Swyngedouw (*op. cit.*) denomina de *pensée unique*, ou seja, o avanço de uma normatividade discursiva por sobre os diversos territórios através de ações conjuntas do capital internacional, dos governos nacionais e dos agentes econômicos internos interessados em tirar proveito deste processo.

No caso brasileiro, esse processo se dá desde a abertura política, com a eleição de Fernando Collor de Mello. Porém, as ações efetivas do Governo Federal que irão pautar as mudanças da governamentalidade da circulação da riqueza no Paraná serão aquelas de Fernando Henrique Cardoso. Seu governo, entre os anos de 1995 e 1998, irá implantar, com força, o neoliberalismo no Brasil e permitir, de certa forma, a realização da alteração das cadeias de comando no território e o controle da circulação.

Segundo Milton Santos (2011b [2001]), a inserção destas práticas no Território vão para além da simples privatização de empresas de controle estatal, sendo mais relevante ainda, uma vez que altera a própria prática de utilização do território, já que torna “esse uso mais seletivo do que antes” (p. 272). Dentro da sua lógica, no neoliberalismo se torna relevante a discussão sobre os investimentos regionalizados, ou espacialmente localizados, uma vez que estes investimentos se destinarão não à resolução de situações de vivências do território, para a da população do mesmo, mas sim tendo em vista o atendimento às necessidades do capital estrangeiro. Pra o autor,

O neoliberalismo conduz a uma seletividade maior na distribuição geográfica dos provedores de bens e serviços, levados pelo império da competitividade a buscar, sob a pena de seu próprio enfraquecimento [perante a economia global], as localizações mais favoráveis. (SANTOS, 2011b, p. 272)

Em razão de um funcionamento qualitativamente diferente da economia, se desenvolve este tipo de diferenciação dentro do mesmo território. O sistema produtivo capitalista pós-industrial, baseado não apenas na produção manufatureira nem na circulação de riquezas, mas também na circulação de informação e de fluxos financeiros que quase não dependem de algum aprisionamento territorial, causa, justamente, uma demanda aos diversos territórios: para que não sejam “esquecidos” pelo capital, é imperioso

a estes territórios que se tornem cada vez mais fluidos, cada vez mais capazes de permitir a alta circulação e acumulação do capital internacional dentro da sua realidade. No caso da circulação dentro do território, a preocupação se dará, a partir deste momento, nesta articulação entre os entes envolvidos: como se verá mais à frente, uma delegação do Estado federal brasileiro em direção aos governos estaduais, e uma articulação entre este e as grandes companhias estrangeiras no desenvolvimento da sua atividade produtiva globalizada. Como afirma Milton Santos,

Uma das características do presente período histórico é, em toda parte, a necessidade de criar condições para a melhor circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens etc. (...) Nos países de maior extensão territorial e que também são países com grandes disparidades regionais e de renda, o processo de criação de fluidez é seletivo e não igualitário. As regiões onde se situam produções destinadas à exportação e ao comércio distante têm prioridade nesse equipamento, criando-se no território áreas com maior densidade viária e infoviária a serviço de um dos aspectos da economia nacional. A densidade viária ou infoviária não têm, pois, relação direta com o tamanho e a densidade da população, nem com a antiguidade do povoamento, nem com as urgências das sociedades locais, mas com os nexos econômicos, sobretudo os da economia internacional. (SANTOS, 2011b, p. 237)

Não apenas no Paraná, como no Brasil inteiro, esse fenômeno será muito visível, desde a época da ditadura militar. Como observado no capítulo anterior, a própria realocação da rodovia que liga Curitiba a São Paulo, retirando-a da região do Vale do Ribeira, e instalando-a numa área de pouca densidade demográfica, mas de relevo mais plano (tecnicamente melhor aplicado, portanto, à técnica dos automóveis), representa esta alteração da técnica em busca do atendimento a um funcionamento endógeno. Porém, como assinala Milton Santos, o grande diferencial da realidade atual é que estas alterações estão comandadas por uma lógica diferenciada, aquela do mercado global. Estes espaços, assim estabelecidos, confrontam-se tais como opostos, ou como ambientes nos quais diferentes lógicas se contrapõem: as da fluidez, a da ligação com os “espaços alienígenas”, a da rapidez, por um lado; por outro, os espaços da contenção, da existência local, da lentidão. No Paraná, estas tensões ficarão cada vez mais claras ao longo da década de 1990, em razão, justamente, da implantação de uma governamentalidade

específica do território, impactada por estes processos da globalização/glocalização.

Faz-se necessário, portanto, compreender que a escala de comando territorial, sua estruturação sistêmica e o desenvolvimento da sua governamentalidade estão relacionados a partir de uma nova perspectiva. Uma vez que as relações de poder se tornam cada vez mais complexas, há a necessidade de se entender melhor a forma como se estrutura, dentro do governo da circulação da riqueza no estado. Primeiramente, as possibilidades de ação de cada um dos atores se encontra num momento de divisão e, poderia se dizer, uma divisão que se torna cada vez mais desigual e assimétrica. Ora, se, para afirmar junto de Swyngedouw (*op. cit.*), com a expansão da “atividade escalar” das grandes empresas, que atualmente desenvolvem suas atividades tendo como base um alcance e uma administração cada vez mais global, e a desregulamentação do Estado-nação, questões como níveis salariais e administração do território se tornaram responsabilidades dos governos regionais.

Nessa geometria de poder, há uma forte assimetria, tendo em vista que o desenvolvimento de uma política nessas regiões envolve necessariamente a adesão às demandas de circulação e funcionamento do capital estrangeiro. Ao mesmo tempo, é necessário ter em mente que mesmo a denominada “guerra das regiões” é promovida por uma elite política interessada em desenvolver este tipo de atividade de controle e administração do território. Especificamente no caso do Paraná, esse será um dado muito importante para compreender as relações entre os governos de cunho neoliberal de Jaime Lerner (entre 1995 e 2001) e Carlos Alberto Richa (de 2011 até a atualidade).

Da mesma forma, o exercício do controle da circulação da riqueza está diretamente relacionado à adaptação da rede técnica utilizada para este movimento, conforme analisado acima com base em Milton Santos. Os nexos econômicos do território, sua adaptação às necessidades prementes de fluidez e rapidez, serão decisivos para a constituição de espaços diferenciados no Estado. Como se verá nas próximas seções, será esta divisão entre espaços de rapidez e fluidez e espaços de lentidão que marcarão profundamente o Paraná na sua realidade atual, e proporcionarão a transformação de uma

proposta de integração do Estado em uma governabilidade do estrangulamento do território e manutenção das relações tradicionais de poder no Paraná.

3.2 Um novo governo da circulação no Paraná: privatizações, o Anel da Integração e uma nova “arquitetura do espaço”

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.

3.2.1 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:

Art. 2º Para os fins do disposto nessa Lei, considera-se:

I – *poder concedente*: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, procedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II – *concessão de serviço público*: a delegação da sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III – *concessão de serviço público precedida da execução de obra pública*: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público,

delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV – *permissão de serviço público*: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. (BRASIL, 1995; grifo do autor)

Os três primeiros elementos serão muito representativos no caso da rede de infraestrutura logística no Brasil e no Paraná. 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 representativo, 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.

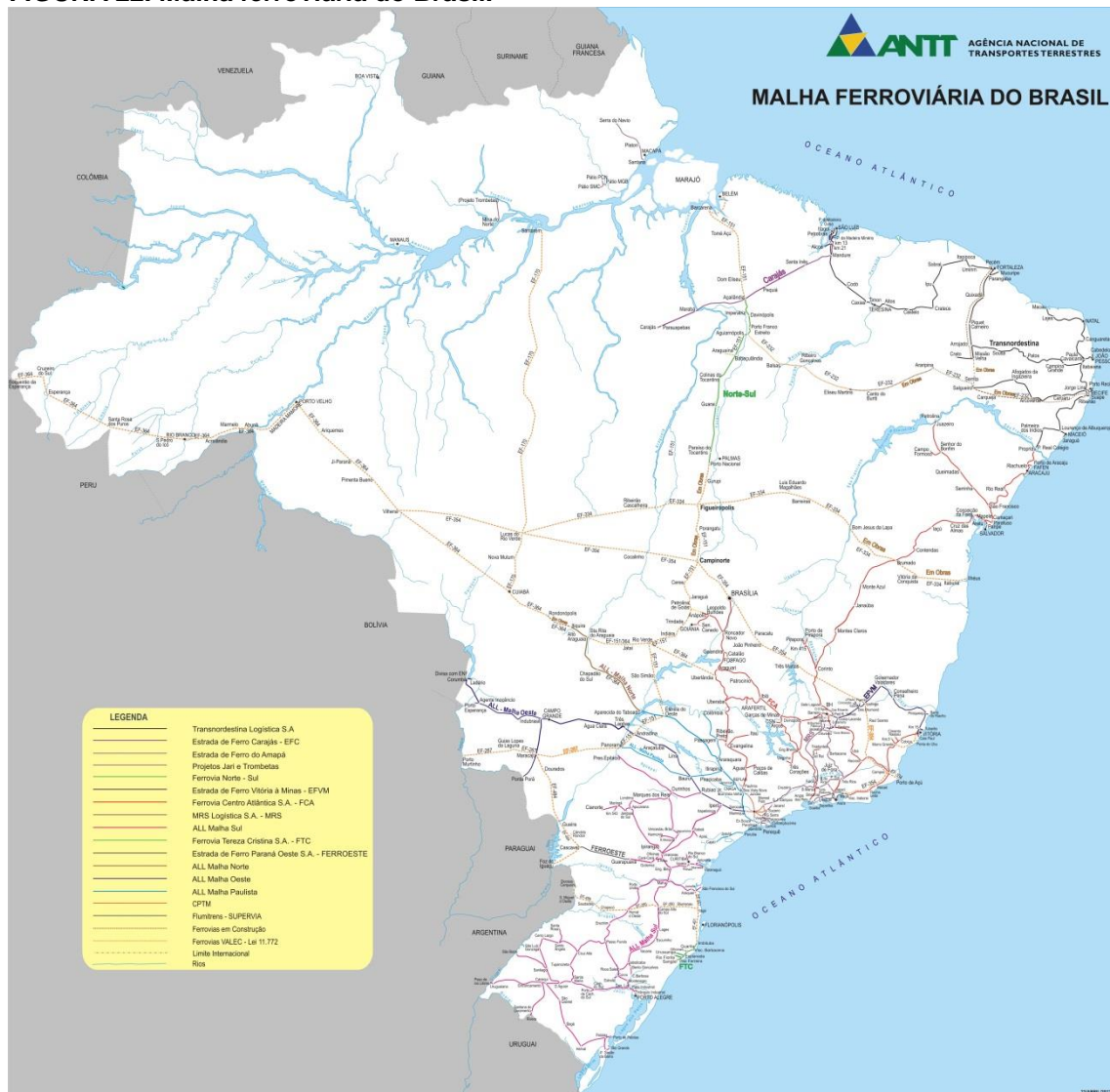
Estes dois elementos serão muito representativos no caso da política relacionada aos sistemas logísticos no Paraná. Se enquanto o sistema hidroviário, como afirmado acima, permaneceu pouco representativo na lógica da rede logística no Estado, a permissão de concessão estabelecida pela Lei nº 8.987 estabelecerá 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.

Como pôde ser observado no capítulo anterior, 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. A FIGURA 19 (próxima página), de autoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres, demonstra o alcance da rede ferroviária concessionada no Brasil conforme ela se apresenta no ano de 2015.

Através da imagem apresentada, 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 (2011b) 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). A FIGURA 22

(próxima página) apresenta de forma mais detalhada a rede ferroviária sob concessão da ALL na região sul, exemplificando estas conexões.

FIGURA 22. Malha ferroviária do Brasil.



Fonte: ANTT, 2015.

FIGURA 23. Mapa da concessão da Malha Sul.

Fonte: 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, conforme observado na FIGURA 24, que demonstra a proximidade entre a rede ferroviária e rodoviária no município de Ortigueira, no Distrito dos França (próxima página), ao lado da Rodovia do Café, BR-376 (KM 331 SUL), 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. Por sua vez, a FIGURA 25 (próxima página) apresenta o mesmo paralelismo, na cidade de Araçongas.

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.

FIGURA 24. Paralelismo das redes de transporte – Rede ferroviária próxima à Rodovia BR-376 no Distrito dos França, Ortigueira (PR).



Autor: BLUM, 2014.

FIGURA 25. Paralelismo das redes de transporte – Rede ferroviária próxima à Rodovia PR-444, em Araçongas.

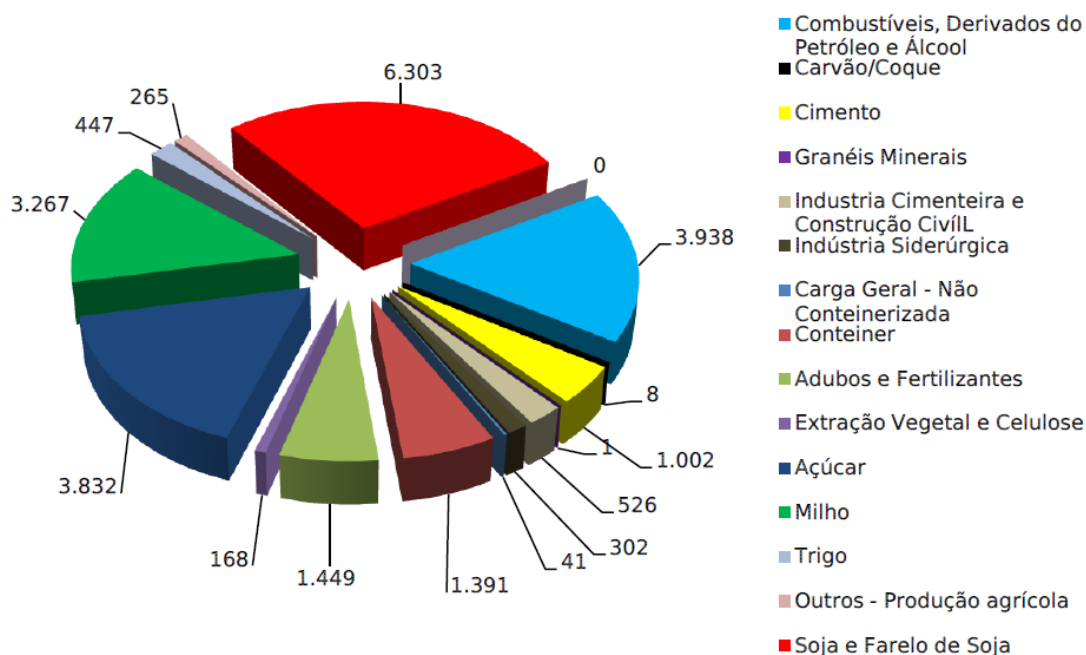


AUTOR: BLUM, 2014.

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, p. 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.



Fonte: ALL/RI, 2015.

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.

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

Conforme analisado no capítulo anterior, desde a década de 1960 as rodovias têm sido a forma mais utilizada pelo Governo Estadual de criar capilaridade e disciplinar a circulação no espaço no Paraná. Tanto pelo seu baixo custo, como pela responsabilidade gradualmente adquirida pelo Governo Federal com relação ao modal ferroviário na segunda metade do século XX, as rodovias se tornam, já desde o primeiro governo de Moysés Lupion, a melhor forma de atingir o problema crônico do Paraná de falta de integração e de escoamento da produção. Porém, assim como no nível federal, é importante se destacar o papel da ideologia neoliberal numa escala menos elevada, que é a escala regional, e seus efeitos na administração do Estado.

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 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, seu papel se baseia na noção de que

(...) tanto a intervenção governamental deve ser discreta no nível dos processos econômicos propriamente ditos, como, ao contrário, deve ser maciça quando se trata desse conjunto de dados técnicos, científicos, jurídicos, demográficos, digamos, *grosso modo*, sociais, que vão se tornar cada vez mais o objeto da intervenção governamental. (FOUCAULT, 2008, p. 194)

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 afirmará 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”:

O Anel de Integração é uma nova concepção de desenvolvimento estratégico e geoeconômico do Estado do Paraná. O Anel compõe-se de um cinturão de infraestrutura que liga o polígono integrado pelas cidades-polo de Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel e Guarapuava. Ele define uma matriz básica de vida e trabalho no Estado, à qual todas as regiões poderão ter rápido acesso. (...) O objetivo é a promoção de desenvolvimento uniforme entre as diversas regiões do Estado. A principal referência do Anel são as rodovias e ferrovias que interligam as cidades-polo. Como a concepção do Anel é de irradiação, as ações pertinentes não serão, necessariamente, lineares ou pontuais ao longo do trajeto. A faixa de abrangência será variável conforme o tipo de ação, equipamento ou serviço implantado. (PARANÁ, 1995, p. 19)

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, p. 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.

Os lugares se distinguiriam pela diferente capacidade de oferecer rentabilidade aos investimentos. Essa rentabilidade é maior ou menor, em virtude das condições locais de ordem técnica (equipamentos, infraestrutura, acessibilidade) e organizacional (leis locais, impostos, relações trabalhistas, tradição laboral). Essa eficácia mercantil não é um dado absoluto do lugar, mas se refere a um determinado produto e não a um produto qualquer. (...) Assim como se fala da produtividade de uma empresa, podemos, também, falar de *produtividade espacial* ou produtividade geográfica, noção que se aplica a um lugar, mas em função de uma determinada atividade ou conjunto de atividades. Essa categoria se refere mais ao espaço produtivo, isto é, ao “trabalho” do espaço. Sem minimizar a importância das condições naturais, são condições artificialmente criadas que sobressam, enquanto são expressão dos processos técnicos e dos suportes geográficos da informação. (SANTOS, 2012 [1996], p. 248)

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. Para o governador, à época,

As condições de tráfego atuais nas rodovias que compõem este programa são, na maior parte dos trechos, inadequadas. Levantamentos realizados pelo Governo do Estado, em toda a malha viária integrante do programa constataram, em boa parte dela, falta de conservação das pistas, saturação do tráfego, ausência de sinalização, tendo como resultado a insegurança para os usuários, o acréscimo indesejado nos tempos de viagem, com a consequente elevação dos custos para a sociedade. (PARANÁ, 1995, p. 60)

Neste trecho, se pode perceber esta alteração na lógica de funcionamento da sociedade: uma vez que a rede de infraestrutura logística do Estado não se encontra em condições perfeitas, os custos para a sociedade como um todo se apresentam como um profundo problema para seu funcionamento próprio. 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: “O Tráfego Médio Diário Anual nas rodovias listadas, de acordo com levantamento realizado pelo Governo do Estado, justifica a necessidade de intervenções para elevar a qualidade dos serviços” (*idem*).

O projeto que visava a conexão do interior do estado com Curitiba e o Litoral formava parte de um programa maior de reajuste institucional. Uma vez que

o poder público nunca intervirá na ordem econômica a não ser na forma da lei (...), é no interior dessa lei, se o poder público se limitar a essas intervenções legais, que poderá aparecer algo que é uma ordem econômica, que será ao mesmo tempo o efeito e o princípio da sua própria regulação. (FOUCAULT, *op. cit.*, p. 239)

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; SHIMA, 2007, p. 113). Os lotes das rodovias concessionadas seriam compostos da seguinte maneira:

QUADRO 4. Extensão em quilômetros das rodovias concessionadas no Paraná, de acordo com seu Lote como definido no Programa de Concessões do Governo Jaime Lerner.

Lote	Extensão rodoviária (km)	Cidades-polo conectadas
1	312,7	Londrina
		Ourinhos (SP)
		Santo Antônio da Platina
2	484,2	Londrina
		Maringá
		Paranavaí
		Cascavel
3	387,1	Cascavel
		Foz do Iguaçu
		Guarapuava
4	388,8	Guarapuava
		Ponta Grossa
		Curitiba
5	487,5	Curitiba
		Ponta Grossa
		Londrina
6	136,7	Curitiba
		Paranaguá
Total (km)		2197

Fonte: Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística, 2015.

Organização: BLUM, 2015.

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, pelo critério da maior oferta, ou seja,

(...) a empresa vencedora de cada lote foi aquela que ofertou a maior extensão de rodovias de acesso aos lotes do programa, a serem reabilitadas e mantidas pela concessionária durante o período de contrato. A oferta corresponde ao total de 308,29 km de rodovias. Após a finalização dos trabalhos de recuperação inicial, executados nas rodovias principais no primeiro semestre de 1998, e da construção e instalação das praças de pedágio, a cobrança foi iniciada na segunda quinzena de junho de 1998. (KARAM; SHIMA, 2007, p. 114)

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. A forma como foram divididos os lotes para as concessões se deu de acordo com a estrutura demonstrada na FIGURA 26 (próxima página).

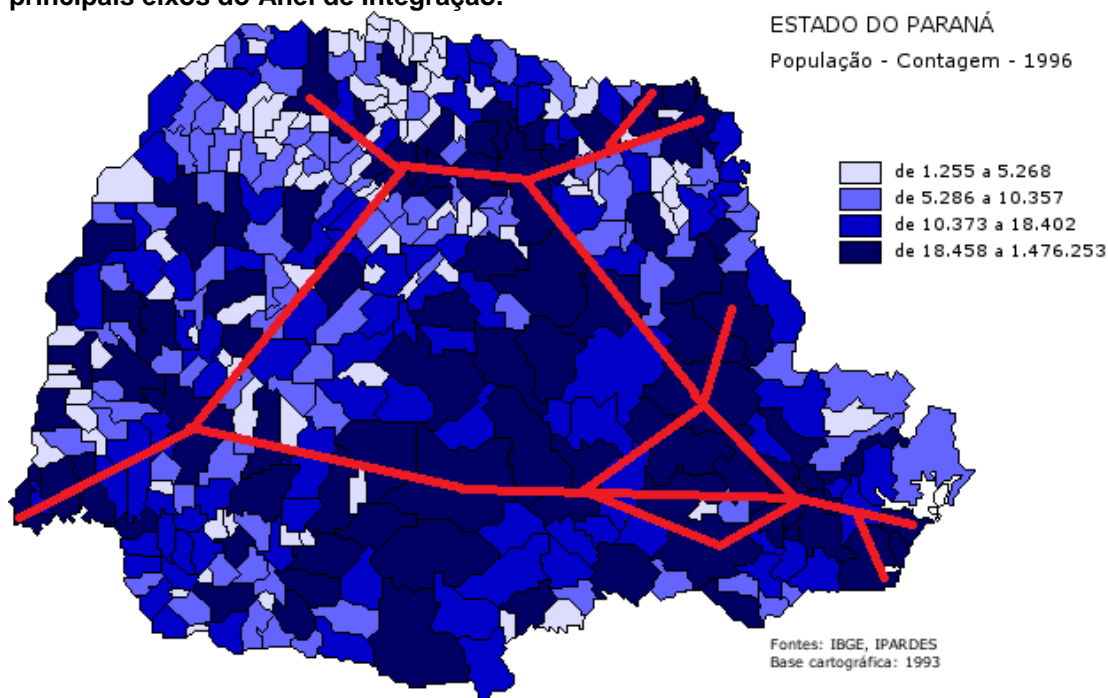
Desta forma, as conexões preferenciais entre as principais cidades do Estado estavam estabelecidas para ocorrerem apenas através da circulação pelas rodovias pedageadas. Conforme indicado pela FIGURA 27 (próxima página), no ano de 1996 estes eram os principais polos populacionais do estado, ou seja, concentravam a maior parte da população. Ao mesmo tempo, estes municípios eram os responsáveis pela produção de cerca de 50% do Produto Interno Bruto (PIB) do estado no ano de 1999, conforme indicado pela TABELA 1 (páginas seguintes).

FIGURA 26. A divisão por lotes do Anel de Integração e principais cidades conectadas na rede, com as empresas concessionárias responsáveis pela sua gestão.



Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem (DER); Secretaria de Infraestrutura e Logística, 2015.

FIGURA 27. Base populacional do Estado do Paraná em 1996, com a conexão dos principais eixos do Anel de Integração.



Fonte: IPARDES, 2015.
Edição: BLUM, 2015.

TABELA 1. Produto Interno Bruto a Preços Correntes das Cidades-Polo do Anel de Integração em 1999 (em R\$ 1.000,00)

Município	PIB a Preços Correntes	Participação no PIB Estadual
Cascavel	1.404.283,00	2,2%
Curitiba	15.420.060,00	24,3%
Foz do Iguaçu	2.527.911,00	4,0%
Guarapuava	891.232,00	1,4%
Londrina	3.317.688,00	5,2%
Maringá	2.400.983,00	3,8%
Paranaguá	2.550.783,00	4,0%
Paranavaí	316.963,00	0,5%
Ponta Grossa	1.775.819,00	2,8%
Total	30.605.722,00	48,3%

Fonte: IPARDES, 2015.

Organização e Edição: BLUM, 2015.

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. Segundo Foucault (2008), os objetivos dessa arquitetura seriam

primeiro, permitir a cada um, na medida do possível, o acesso à propriedade privada; segundo, redução dos gigantismos urbanos, substituição da política dos grandes subúrbios por uma política de cidades medianas, substituição da política e da economia de grandes conjuntos por uma política e uma economia de casas individuais, incentivo às pequenas unidades de cultivo e criação no campo, desenvolvimento do que ele chama de indústrias não-proletárias, isto é, o artesanato e o pequeno comércio; terceiro, descentralização dos locais de moradia, de produção e de gestão, correção dos efeitos de especialização e de divisão do trabalho, reconstrução orgânica da sociedade a partir de comunidades naturais, das famílias e das vizinhanças; enfim, de um modo geral, organização, adequação e controle de todos os efeitos ambientais que podem ser produzidos, ou pela coabitação das pessoas e dos centros de produção. (FOUCAULT, *op. cit.*, p. 202)

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; 1997; 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, 2011b; 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. Para o autor,

Quanto [à desconcentração e deslocalização de empresas no Brasil durante a década de 1990] lembremos, inicialmente, que em determinados casos o deslocamento de fábricas reflete a busca de fatores produtivos mais baratos, em resposta à maior pressão competitiva trazida pela abertura. (...) Não se verifica (...) a adoção de novas tecnologias – e as novas facilidades produtivas parecem ser, inclusive, mais simples e despojadas que os seus congêneres [da antiga localidade]. (...) no importante caso da descentralização verificado no setor automotivo, encontramos-nos diante de uma atividade de densidade tecnológica alta (média, em contextos mais avançados), onde os menores custos de mão de obra contam, mas seguramente não decidem. Ou seja, nestes casos os benefícios fiscais foram indiscutivelmente fundamentais. (CASTRO, 2001, p. 13)

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; LISBOA, 2006, p. 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, não apenas a transposição da fábrica de produção da montadora alemã Volkswagen do ABC paulista,⁴⁶ mas, sobretudo, a instalação da unidade de produção da empresa francesa Renault “deu 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.

⁴⁶ O termo “ABC paulista” se refere à conurbação entre as cidades de Santo André, São Bernardo e São Caetano, na região metropolitana de São Paulo, e que ocasionalmente também inclui a cidade de Diadema. Segundo Ruy Moreira, entre as décadas de 1950 e 1970, “os ramos novos [na economia e na indústria do Brasil] que surgem vão diretamente se instalar em São Paulo, aproveitando a concentração urbana e industrial aí já então existente” (MOREIRA, 2014, p. 256).

3.2.3 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, como aqueles de Álvaro Dias e de José Richa. 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. Se, por exemplo, José Richa buscou apoiar o setor agrícola e as agroindústrias do Estado em razão da estagnação econômica no Brasil, no governo de Álvaro Dias a atração de empresas, de forma semelhante àquela realizada durante a formação da Cidade Industrial de Curitiba voltou a fazer parte da ação governamental (LIMA, 2006, p. 113-114). O liberalismo de Dias, porém, ficaria focado na parte de contenção de despesas e diminuição do tamanho do Estado, e não na promoção das atividades econômicas, como faria Lerner.

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,

O Movimento Pró-Paraná teve à sua frente o ex-presidente da Volkswagen e Autolatina (junção da Volkswagen com a Ford), Wolfgang Sauer, um dos homens fortes do setor automobilístico brasileiro. (...) Tal projeto, tendo um ex-presidente da Autolatina como principal consultor, certamente não poderia deixar de render bons frutos para as montadoras, inclusive a Volkswagen, que posteriormente instalou seu parque industrial da Audi na cidade de São José dos Pinhais. O projeto marca um retorno das ideias liberais, que já eram defendidas no governo Álvaro Dias, bem como por várias entidades empresariais como livre mercado, privatização e, principalmente, apoio ao empresariado. Este programa que teve como eixo principal os incentivos fiscais, apesar de ter sido concebido na administração peemedebista de Mário Pereira, alcançou seu auge na gestão de Jaime Lerner (1995-2002) onde empresas como Chrysler, em abril de 1998, Renault em dezembro de 1990, e a Audi-

Volkswagen, em janeiro de 1999, instalaram parques industriais no Estado, além de um grande número de empresas fornecedoras de autopeças. (LIMA, *op. cit.*, p. 118)

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; 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. Como afirma Lima,

No início do plano, os industriais paranaenses ficaram “animados” com o Movimento Pró-Paraná, ao qual deram total apoio. Mas logo perceberam que as verbas e os incentivos oferecidos pelo Estado não eram para todos, muito menos para as indústrias já instaladas e sim para multinacionais que juntamente com a instalação física, proporcionavam ganhos de publicidade para o Executivo estadual em nível nacional. (LIMA, *op. cit.*, p. 120)

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; 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, conforme descrito abaixo:

O ESTADO DO PARANÁ, representado pelo Chefe do Poder Executivo, Excelentíssimo Senhor JAIME LERNER, por intermédio do DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM – DER, autarquia estadual vinculada à SECRETARIA DE TRANSPORTES, que presta neste ato sua anuência na pessoa do seu Titular Excelentíssimo HEINZ GEORG HERWIG, com sede na Avenida Iguaçu, n. 420, na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, doravante denominado DER, neste ato representado pelo seu Diretor Geral, PAULINHO DALMAZ, nomeado conforme Decreto n. 3227, publicado no Diário Oficial do Estado de 19/06/97 e pelo seu Diretor de Conservação, WILSON DOMINGOS CELLI nomeado conforme Decreta n. 1961, publicado no Diário Oficial do Estado de 10/06/96, resolve alterar unilateralmente o mencionado contrato, na forma das disposições que segue:

CLÁUSULA I

As obras e serviços a serem executados pela concessionária passam a ser constantes do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE do anexo deste termo, substituindo o PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE, constante do contrato ora alterado (ANEXO V).

CLÁUSULA II

Fica alterada a TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO mencionada na Cláusula XVIII do contrato, para os valores constantes no Anexo deste termo.

CLÁUSULA III

Ficam ratificadas todas as demais cláusulas e condições do contrato de concessão.

E por estar assim alterado unilateralmente o contrato de concessão, assinam as pessoas acima mencionadas o presente Termo (...). (PARANÁ, 1998)

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; 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. A respeito deste assunto, Karam e Shima afirmam que

Esta ação radical do governo, colocada em prática no início de uma campanha eleitoral, trouxe prejuízos para ambas as partes, rompendo com a harmonia necessária ao processo e fazendo com que os investimentos ficassem restritos aos serviços de operação, conservação e manutenção dos trechos concedidos. O resultado desse período de redução tarifária, promoveu, entre outras implicações: (i) aumento da desconfiança dos agentes financiadores quanto ao futuro do empreendimento, dificultando as negociações de financiamentos de longo prazo em andamento e futuras; (ii) risco de comprometimento do programa perante a opinião pública, uma vez que as intervenções estariam restritas à operação e conservação das vias, fazendo com que o usuário, não percebendo melhorias significativas, colocasse em descrédito todo o processo. (KARAM; SHIMA, *op. cit.*, p. 119)

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/PR, 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; LIMA, 2007, p. 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. O IPARDES destacou que, em 2007,

No eixo principal, os melhoramentos ocorreram em ritmo lento, apesar das concessões à iniciativa privada. Neste eixo destacam-se a BR-277 e a BR-376, as mais importantes rodovias do Estado, articulando o oeste e o norte, respectivamente, com a capital e o litoral. Na BR-277, do litoral até Ponta Grossa a rodovia está duplicada, o que ocorreu ainda na década de 1980. A partir dali poucos trechos encontram-se duplicados, principalmente entre Foz do Iguaçu e Cascavel. A maior parte dos percursos é feita em pista simples, que pelo menos estão em bom estado de conservação. Já na BR-376, os trechos duplicados encontram-se na ligação entre Joinville e Curitiba, entre São Luís do Purunã e Ponta Grossa, um trecho em Mauá da Serra e em parte do trecho entre Londrina e Maringá. (DIAS; LIMA, *op. cit.*, p. 13)

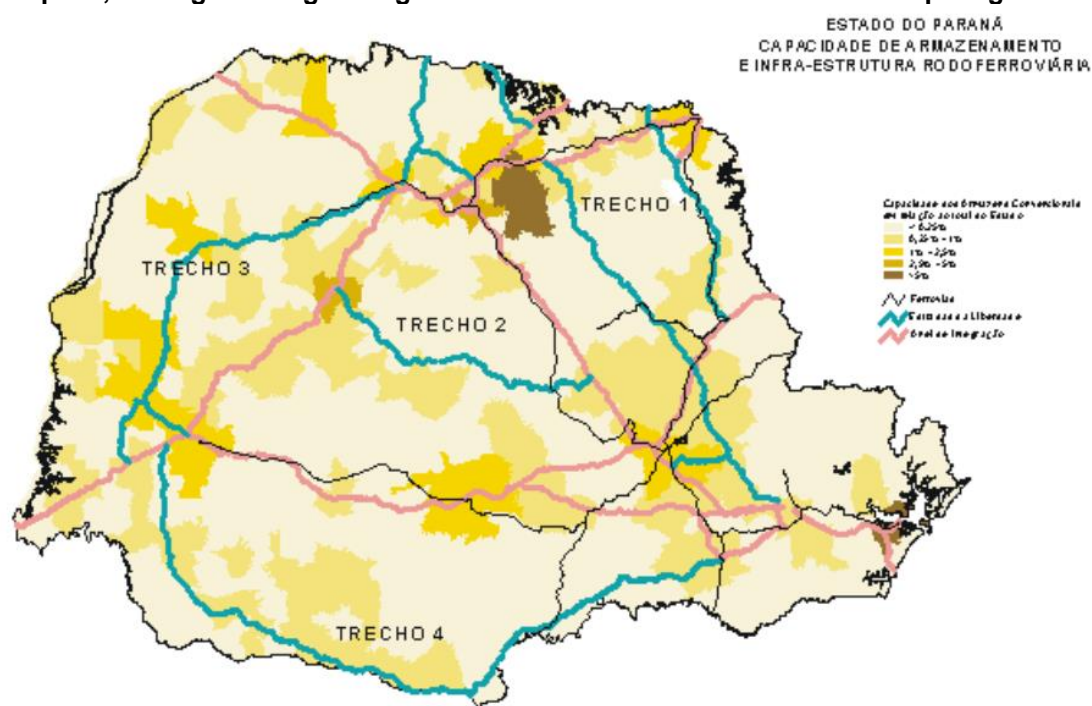
A proposta das Estradas da Liberdade, portanto, insere-se num contexto no qual o Governo do Estado não poderia contestar o domínio ou a ação das concessionárias das principais rodovias arteriais do Paraná. E, como já previa a proposta de Jaime Lerner, estas rodovias ligavam as principais cidades do Estado, que eram também aquelas que apresentavam maior grau

de industrialização. Assim, a partir do segundo governo de Requião, buscou-se implementar o Programa Estradas da Liberdade que, segundo o IPARDES,

(...) insere-se em uma lógica desenvolvimentista, procurando incluir regiões do Estado que ainda dependem basicamente da agricultura. Procura-se, com a formação de novos corredores de transporte, possibilitar a inclusão de localidades que hoje estão em condição desvantajosa, sobretudo pelos custos elevados decorrentes dos pedágios ou das rodovias em condições precárias. (DIAS; LIMA, *op. cit.*, p. 14)

Composto por cinco eixos estruturais, através dos quais se buscava justamente este “desvio” à rede estabelecida pelas rodovias concessionadas no Estado. A FIGURA 28 demonstra quais seriam as possibilidades de ação do Estado com relação às “estradas da liberdade”, no ano de 2007.

FIGURA 28. Trechos propostos para as “Estradas da Liberdade” do Governo de Roberto Requião, interligando regiões agrícolas do Estado com a rede rodoviária pedagiada.



Fonte: DIAS; LIMA, 2007.

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; 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.

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

Como visto anteriormente, 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.

Como visto anteriormente, 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*, como definido pelos pressupostos do liberalismo:

O *homo oeconomicus* é aquele que obedece ao seu interesse, é aquele cujo interesse é tal que, espontaneamente, vai convergir com os interesses dos outros. O *homo oeconomicus* é, do ponto de vista de uma teoria do governo, aquele em que não se deve mexer. Deixa-se o *homo oeconomicus* fazer. É o sujeito ou o objeto do *laissez-faire*. É, em todo caso, o parceiro do governo cuja regra é o *laissez-faire*. E eis que agora, (...) o *homo oeconomicus*, ou seja, aquele que aceita a realidade ou que responde sistematicamente às modificações nas variáveis do meio, esse *homo oeconomicus* aparece justamente como o que é manejável, o que vai responder sistematicamente a modificações sistemáticas que serão introduzidas artificialmente no meio. O *homo oeconomicus* é aquele que é eminentemente governável. De parceiro intangível do *laissez-faire*, [ele] aparece agora como o correlativo de uma governamentalidade que vai agir sobre o meio e modificar sistematicamente as variáveis do meio. (FOUCAULT, 2008, p. 369)

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; 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, uma vez que ela se traduz pelo encontro das forças que

As organizações que combinam a energia e a informação são obrigadas a organizar os circuitos para a circulação, a distribuição, a difusão, ou ao contrário, para a concentração, a circunscrição, a rarefação (...). Há portanto duas consequências fundamentais entre as quais se estabelece um *continuum*: difusão e concentração estão nas duas extremidades do eixo. A “história” de cada organização está inscrita nos movimentos que nascem ao longo desse eixo e que caracterizam a ação. (RAFFESTIN, 1990, p. 60)

Ao desvendar, portanto, os pontos do espaço nos quais se encontram, justamente, a rarefação e a abundância, é um dos pressupostos da análise da realidade atual do território, como indica Raffestin. 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. Como afirma Milton Santos,

(...) em nossos dias, a proposta de [Ferdinand] Braudel de um *tempo longo* e um *tempo curto* perderá eficácia – em geografia e em outras disciplinas territoriais – se a essa oposição não superpusermos uma

outra ideia que sugerimos seja igualmente expressa em dois termos opostos: a noção de um *tempo rápido* que se antepõe a um *tempo lento*. Aqui, estamos falando de quantidades relativas. De um lado, o que nós chamamos tempo lento somente o é em relação ao tempo rápido, e vice-versa, tais denominações não sendo absolutas. E essa contabilidade do tempo vivido pelos homens, empresas e instituições será diferente de lugar para lugar. (...) Mas a vantagem de nossa proposta é a sua objetividade. É certo que o tempo a considerar não é o das máquinas ou instrumentos em si, mas o das ações que animam os objetos técnicos. Mesmo assim, são estes que oferecem as possibilidades e dão os limites. (SANTOS, 2012, p. 267)

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.

3.3.1 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. Os totais da extensão dessa rede podem ser observados na TABELA 2, localizada

abaixo. O modal hidroviário no estado, atualmente, é representado apenas por balsas que fazem conexões entre estradas pelos rios interiores.

TABELA 2. Extensão total das redes de infraestrutura logística instalada no Paraná

Tipo de Rede	Extensão (km)	Participação (%)
Ferroviária	2.287,5	12,6%
Rodoviária*	15.907,1	87,4%
Total	18.194,6	100%

*Rodovias sob jurisdição dos Governos Federal e Estadual.

Fontes: Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná; ANTT; DNIT.

Organização: BLUM, 2015.

Um elemento muito representativo para a análise dessa rede de infraestrutura logística é aquela dos entes responsáveis pela sua administração. A TABELA 3 apresenta os entes públicos que são os responsáveis pela administração desta rede, e o regime através do qual realizam esse tipo de administração.

TABELA 3. Divisão das redes logísticas do Paraná por entes públicos responsáveis por sua gestão e administração (2015)

Ente público responsável pela gestão e administração	Tipo de Rede	Regime de jurisdição	Extensão (km)	Participação na rede logística estadual total (%)
Governo Federal	Ferroviária	Concedida à iniciativa privada	2039	11,2%
	Rodoviária	Administração direta (DNIT)	1695,8	9,3%
		Concedida à iniciativa privada	295,6	1,6%
Governo Estadual	Ferroviária	Administração direta (FERROESTE)	248,5	1,4%
	Rodoviária	Administração direta (DER/PR)	11.249,6	61,8%
		Rodovias Federais delegas ao Paraná e administradas pelo DER/PR	173,7	1,0%
		Rodovias Estaduais concedidas à iniciativa privada	671,58	3,7%
		Rodovias Federais delegas ao Paraná e concedidas à iniciativa privada	1820,85	10,0%

Fontes: Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná; DNIT.

Organização: BLUM, 2015.

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 (1990).

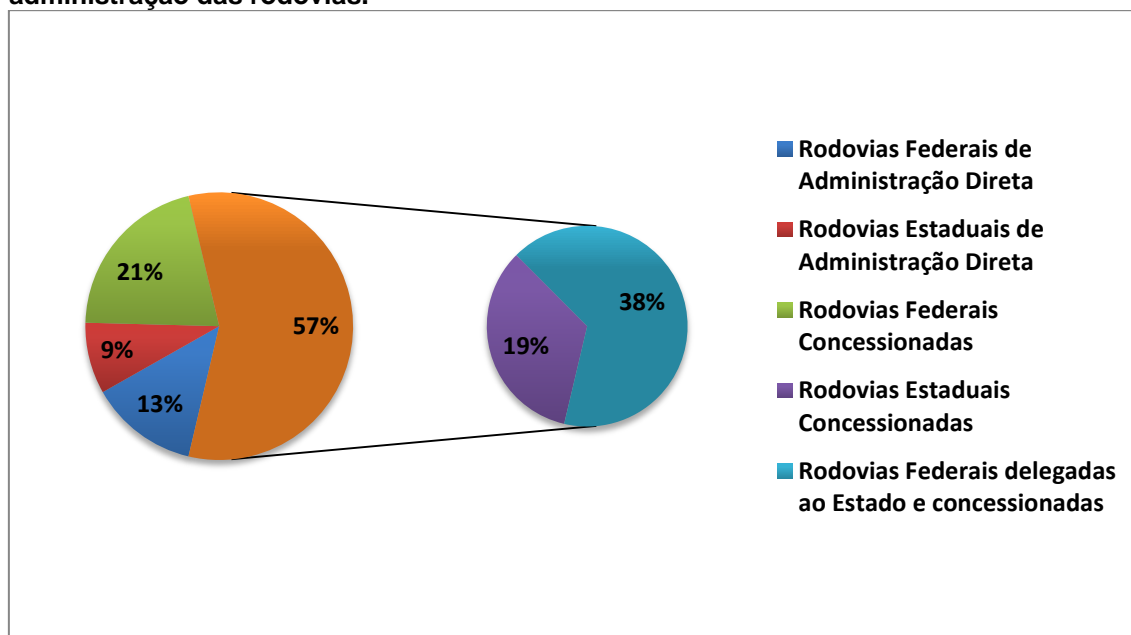
Também com relação ao modal rodoviário a análise simplista dos dados apresentados acima pode levar a uma impressão de que a situação se encontra com uma forte possibilidade de mudanças devido ao fato de que o Governo do Estado do Paraná controla 61,8% da rede logística do Estado através da administração 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. O GRÁFICO 1 apresenta as percentagens de controle das rodovias de pista dupla no Paraná no ano de 2015.

GRÁFICO 1. Porcentagem da rede rodoviária de pista dupla no Paraná por tipo de administração das rodovias.



Fonte: Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná; DNIT.

Organização e Edição: BLUM, 2015.

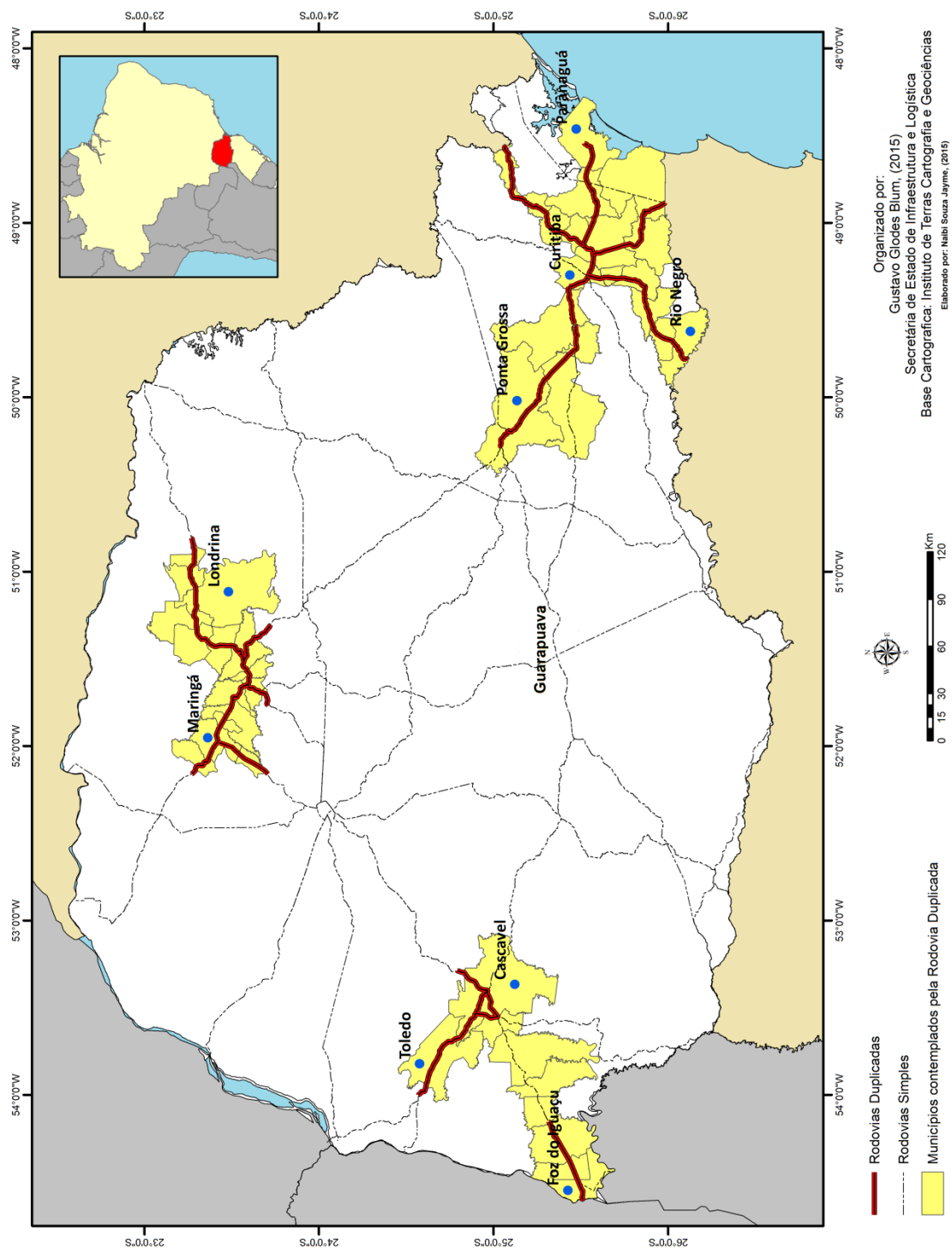
Desta forma, se pode perceber como, através do regime de concessões, os tipos de conexão que se incluíam naquilo que Milton Santos classificou como “tempo rápido”, ou seja, as rodovias duplicadas, pertencem, em sua esmagadora maioria, à administração das empresas concessionárias. Apenas 22% do total 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. A FIGURA 29 apresenta estas relações, e a forma como estão estruturados os elementos considerados como “de tempo rápido”, ou seja, as pistas duplicadas no Paraná. Também pode ser ponderado que é nestas mesmas regiões que se encontram os aeroportos regionais do estado, representando esta regionalização.

É possível visualizar, através do mapa apresentado, a disposição clara da rede de pistas duplas no Paraná, e a mesma pode ser interpretada como uma forma de estabelecer relações de poder no espaço que constituem o território. Ora, a possibilidade de poder, se a analisarmos enquanto a possibilidade de agir no espaço e estabelecer vantagens comparativas, também está relacionada ao desenvolvimento desta circulação mais livre pelo espaço.

FIGURA 29. Regiões paranaenses com acesso às rodovias com pista dupla no Anel da Integração e adjacências, mostrando a divisão entre tempos rápidos e tempos lentos na atualidade.



EDIÇÃO: JAYME, 2015.
ORGANIZAÇÃO: BLUM, 2015.

Não apenas a possibilidade de circulação é possível de ser analisada através do mapa apresentado acima, 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. Ao mesmo tempo, como demonstra a FIGURA 30, as melhorias realizadas nesta rede tendem a atender apenas os interesses das grandes empresas, como é o caso da duplicação da BR-376, na região dos Campos Gerais.

FIGURA 30. Obras de duplicação na BR-376, em Ponta Grossa, que terminam justamente ao fim da instalação fabril da fábrica cervejeira da AMBEV.



Autor: BLUM, 2014.

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.

3.3.1 A realidade da rede logística e seu governo: a criação de mundos “de pista dupla” no governo da rede de infraestrutura logística e o estrangulamento do 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; BATISTA; FARIELLO, 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) com relação à região de Guarapuava, 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, como é possível observar no mapa apresentado na seção anterior, 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, p. 144), a forma de proceder à gestão territorial passa pelas construções sociais criadas a partir dessa perspectiva.

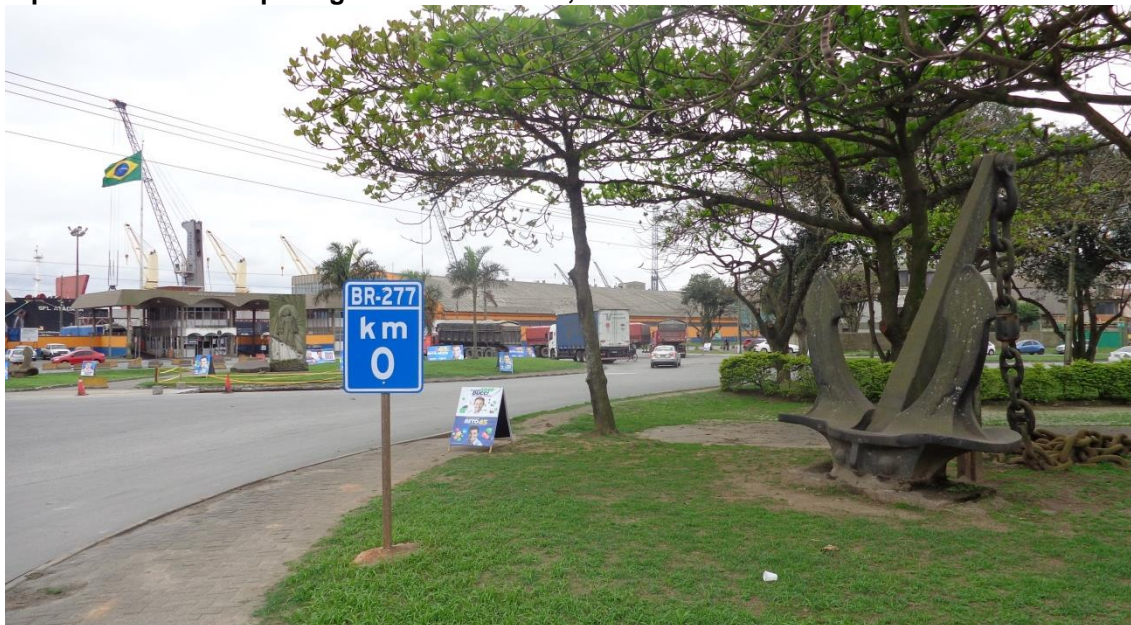
Assim, contrapõem-se, portanto, a forma como se realiza esse tipo de gestão, e a vivência que a população como um todo faz do espaço na construção de seus territórios. Se, por um lado, esse uso se baseia na acessibilidade a uma técnica que permita essa circulação, sobretudo o acesso aos meios de transporte, 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.

Busca-se, através das imagens seguintes, realizar uma contraposição entre dois cenários bem diferentes: a paisagem da BR-277 na cidade de Paranaguá e sua conexão com o Porto de Paranaguá, na qual há uma forte atividade econômica, e o trecho entre as cidades de Maringá e Campo Mourão da PR-317, também parte do Anel de Integração, que representa que o acesso ou a proximidade às principais vias de circulação não representa, necessariamente, uma melhor qualidade de vida. Assim, percebe-se, também, a maneira através da qual estes acessos respondem a algumas necessidades e algumas demandas específicas daqueles que podem pagar pelo uso e acesso a estas rodovias, cujos preços de utilização no mês de fevereiro de 2015 se encontram na FIGURA 33, nas páginas seguintes.

FIGURA 31. BR-277, com pista duplicada, na saída de Curitiba para o Litoral do Estado, representando uma paisagem da velocidade, do acesso e da dinâmica econômica.



Autor: BLUM, 2014.

FIGURA 32. PR-317, no trecho entre as cidades de Maringá e Campo Mourão, como uma representação de uma paisagem ligada à uma rodovia duplicada mas que ainda se encontra em um tempo lento.



Autor: BLUM, 2014.

FIGURA 33. Preços praticados pelas concessionárias no Paraná no início do ano de 2015.

TARIFAS POR PRAÇA DE PEDÁGIO

VALORES EM REAIS - ANO 18 - Dez/14 a Nov/15

LOTES E PRAÇAS	CAT 1	CAT 2	CAT 2a	CAT 3	CAT 4	CAT 4a	CAT 5	CAT 6	CAT 7	CAT 8	CAT 9
LOTE 1											
Econorte	14,80	26,20	29,80	22,20	39,30	44,40	29,80	52,40	65,60	78,60	7,40
Praça 1 Jacarezinho	16,10	26,20	32,20	24,20	39,30	48,30	32,20	52,40	65,60	78,60	8,10
Praça 2 Jataizinho	13,80	26,20	27,80	20,70	39,30	41,40	27,80	52,40	65,60	78,60	6,90
Praça 3 Sertaneja											
LOTE 2											
Viapar	6,80	11,60	13,80	10,20	17,40	20,40	13,80	23,20	29,00	34,80	3,40
Praça 1 Araçongas	6,80	11,60	13,80	10,20	17,40	20,40	13,80	23,20	29,00	34,80	3,40
Praça 2 Mandaguari	9,10	15,20	18,20	13,70	22,80	27,30	18,20	30,40	38,00	45,60	4,60
Praça 3 Pres. Castelo Branco	10,10	17,20	20,20	15,20	25,80	30,30	20,20	34,40	43,00	51,60	5,10
Praça 4 Floresta	10,10	17,20	20,20	15,20	25,80	30,30	20,20	34,40	43,00	51,60	5,10
Praça 5 Campo Mourão	10,10	17,20	20,20	15,20	25,80	30,30	20,20	34,40	43,00	51,60	5,10
Praça 6 Corbélia	10,10	17,20	20,20	15,20	25,80	30,30	20,20	34,40	43,00	51,60	5,10
LOTE 3											
Rod. das Cataratas	12,80	22,80	25,80	19,40	34,20	39,70	25,80	45,60	57,00	68,40	6,50
Praça 1 S. Miguel do Iguazú	9,90	17,40	19,80	14,90	26,10	29,70	19,80	34,80	43,60	52,20	5,00
Praça 2 Cúru Azul	10,60	18,00	21,20	15,90	27,00	31,80	21,20	36,00	45,00	54,00	5,30
Praça 3 Cascavel	10,60	18,00	21,20	15,90	27,00	31,80	21,20	36,00	45,00	54,00	5,30
Praça 4 Laranjeiras do Sul	10,60	18,00	21,20	15,90	27,00	31,80	21,20	36,00	45,00	54,00	5,30
Praça 5 Cândido	10,60	18,00	21,20	15,90	27,00	31,80	21,20	36,00	45,00	54,00	5,30
LOTE 4											
Caminhos do Paraná	9,70	18,20	19,40	14,60	27,30	29,10	19,40	36,40	45,60	54,60	4,90
Praça 1 Prudentópolis / Relógio	8,50	15,20	17,00	12,80	22,80	25,50	17,00	30,40	38,00	45,60	4,30
Praça 2 Irati	9,70	18,20	19,40	14,60	27,30	29,10	19,40	36,40	45,60	54,60	4,90
Praça 3 Porto Amazonas	8,50	15,20	17,00	12,80	22,80	25,50	17,00	30,40	38,00	45,60	4,30
Praça 4 Imbituva	9,70	18,20	19,40	14,60	27,30	29,10	19,40	36,40	45,60	54,60	4,90
Praça 5 Lapa	9,70	18,20	19,40	14,60	27,30	29,10	19,40	36,40	45,60	54,60	4,90
LOTE 5											
Rodonorte	7,10	13,80	14,20	10,70	20,40	21,30	14,20	27,20	34,00	40,80	3,60
Praça 1 Balsa Nova	10,10	16,00	20,20	15,20	24,00	30,30	20,20	32,00	40,00	48,00	5,10
Praça 2 Palmeira	8,50	14,40	17,00	12,80	21,60	25,50	17,00	28,80	36,00	43,20	4,30
Praça 3 Carambei	6,40	10,60	12,80	9,60	15,90	19,20	12,80	21,20	26,60	31,80	3,20
Praça 4 Jaguaratiba	9,50	15,40	19,00	14,30	23,10	28,50	19,00	30,80	38,60	46,20	4,80
Praça 5 Tibagi	9,50	15,40	19,00	14,30	23,10	28,50	19,00	30,80	38,60	46,20	4,80
Praça 6 Imbaú	9,50	15,40	19,00	14,30	23,10	28,50	19,00	30,80	38,60	46,20	4,80
Praça 7 Ortigueira	9,50	15,40	19,00	14,30	23,10	28,50	19,00	30,80	38,60	46,20	4,80
LOTE 6											
Ecovia	16,80	28,20	33,80	25,20	42,30	60,40	33,80	56,40	70,60	84,60	8,40
Praça 1 São José dos Pinhais											

Fonte: DER/PR; Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná, 2015.

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.

Esta governamentalidade, portanto, estaria baseada em algumas práticas discursivas e de administração do território. Em primeiro lugar, a transformação do espaço em base de ação empresarial, como afirmado acima, é o que permite, por exemplo, o uso indiscriminado do espaço público, com recursos públicos, e incentivos fiscais de isenção de custos, para o lucro privado. Este seria o instante inicial, aquele em que o processo de glocalização se demonstra mais ativamente: este espaço passa a ser estratégico na lógica de funcionamento em cadeia das grandes empresas transnacionais, que são aquelas que podem, por exemplo, arcar com custos para o deslocamento, mas que, como é o caso das montadoras de automóveis no Paraná, não precisam executar um deslocamento assim tão grande, em razão do seu capital de reserva que é global.

Em segundo lugar, essa sociedade-empresa que surge a partir da década de 1990 será uma na qual todos os seus membros serão responsabilizados por sustentar esse sistema através da sua produção. Ora, isso faz parte de uma tradição de pensamento político no Paraná como analisado no capítulo anterior, já que, para se construir a imagética de pertencimento a um estado de pessoas que têm as origens geográficas, étnicas e religiosas as mais diversas, foi necessária a instalação e introjeção do discurso do trabalho: o Paraná é resultado das produções diversas de seus cidadãos (PEREIRA, 1996).

Não se busca aqui afirmar que esse discurso crie uma união entre todos os paranaenses em uma mesma plataforma, mas que ele nos permite compreender a forma desigual através da qual mesmo aqueles que não estão sendo beneficiados pela instalação de empresas estrangeiras e pela conservação e manutenção das rodovias pelas concessionárias, através dos tributos pagos ao Governo do Estado, se tornam financiadores e, portanto, pagam os custos do financiamento desse sistema. Portanto, privatização dos lucros, pelo lado das empresas transnacionais e das concessionárias de pedágio, e socialização dos custos, pelo lado do financiamento público a essas atividades ou isenção de pagamentos por partes dessas empresas. Num Estado que tem a terceira maior frota de automóveis segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2015), com cerca de 8% dos automóveis de todo o Brasil, o fato de as principais conexões serem estradas pedageadas e o seu uso implicam necessariamente em um cerceamento da liberdade de circulação.

Por fim, há uma maneira de se realizar essa governamentalidade que tem sido muito utilizada no Governo de Carlos Alberto Richa. Assim como o poder é relacionado com as possibilidades de ação, ele também pode ser encarado como o não-fazer, o deixar estar. Essa política também representa um tipo específico de governamentalidade, permitindo a eternização das dissimetrias que atualmente existem sem alterá-las. Assim, perpetua-se a lógica da sociedade-empresa sem que se invista em outras formas de permitir a livre circulação no espaço. Mas, como dito anteriormente, essa pode ser a base de ação de um governo que advém das elites tradicionais do Paraná dos Campos Gerais e de Curitiba, regiões nas quais, como afirmado anteriormente, existe a “mentalidade da pista dupla”.

Assim, pode-se afirmar que é através destes mecanismos que se exerce uma governamentalidade da circulação, ou seja, uma forma de gerir a vida da população paranaense. E é aí que surge a lógica da *biopolítica*, do governo da vida dos outros: se, a partir do momento em que o Estado passa a gerir a vida da população, ele se estabiliza e cresce não através das suas próprias ações institucionais, e sim através do trabalho realizado por essa mesma população, forçar a circulação das pessoas e de bens através desta rede logísticas representa a sua forma de se sustentar enquanto poder

institucionalizado. No Paraná, pode-se ir mais além afirmando que esse tipo de política da circulação permite impedir o crescimento das outras regiões do Estado que não o Paraná Tradicional, causando o seu estrangulamento.



Duas paisagens da BR-277, representando momentos e temporalidades diferentes. À esquerda, a conexão entre a ferrovia e a rodovia, na altura da cidade da Lapa. À esquerda, o ramal que conecta as cidades de Laranjeiras do Sul e Guarapuava, nos Campos de Guarapuava. **Fonte:** BLUM, 2014.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, foi possível verificar uma série de questões que auxiliam a problematizar a realidade atual da circulação no território do estado do Paraná. Ao procurar analisar a realidade do estado, buscou-se, mais além, compreender de qual forma a atual realidade e interconexão entre as diversas escalas, servem para criar um tipo específico de ordem da circulação, que acaba sendo impressa na realidade e se impondo por sobre a vivência das pessoas.

Ao focar na análise do território, foi imprescindível que se falasse a respeito do espaço, sobre o qual se desenvolvem todas as atividades humanas, e do tempo, através do qual os diversos agentes sociais e espaciais conseguem atingir os seus objetivos de curto, médio e longo prazo. Ao mesmo tempo, ao buscar quebrar a automatização da relação entre poder e Estado (ou estado, enquanto figura jurídica subalterna ao Estado-nação), compreendeu-se que não são apenas os entes estatais que detêm as diversas capacidades de ação dentro do espaço, mas sim todos aqueles que detêm as diversas capacidades para tal.

Da mesma forma, o poder deve ser compreendido enquanto uma relação, enquanto uma possibilidade para que se possa criar uma análise dos diversos vetores que promovem a alteração do território. Analisar as relações sociais enquanto relações de poder permite absorver não apenas as facilidades criadas para determinados tipos de circulação, mas também os seus impedimentos, o que é muito representativo no Paraná atualmente.

Essas diversas barreiras à circulação podem ser instaladas das mais diversas maneiras. E a primeira delas pode ser observada através da relação possibilidade/encerramento causada pela própria construção histórica das diversas redes no território. Ao se instalar uma rede de circulação, esbarra-se, de certa forma, num determinismo das redes, segundo os quais o acesso é permitido nos pontos que estão interconectados, enquanto são restritivos com relação aos pontos que se encontram fora da rede.

Porém, nunca se lida com uma rede máxima. Isso significa que nunca uma rede será 100% aproveitada, tendo em vista uma série de elementos que pode surgir em razão de diversos motivos. Problemas de infraestrutura da

mesma, assim como impedimentos de ordem natural ou humana podem significar a restrição com relação aos fluxos que através dela se dão.

No caso da rede logística, também, evidencia-se o fato do não-controle absoluto sobre tudo o que ocorre nela: mesmo que não destinadas a esse fim, as rodovias continuam contando com uma série de pessoas que circulam não em automóveis, mas no lombo de animais e mesmo a pé. Este fato apresenta justamente a possibilidade de se pensar o uso do espaço de maneiras alternativas, ou seja, que não estão previstas no plano, mas ocorrem independentemente das intenções iniciais. E é justamente como esta plataforma de possibilidades que o território deve ser encarado para que possa representar a possibilidade de dinâmica e mudanças no futuro.

Ao mesmo tempo, o desenho e a arquitetura da rede não são apenas fundamentais para o alcance dos seus objetivos, mas também para que se descubra quais são os objetivos e as estratégias que permeiam a sua existência. Através do seu estudo é que se pode descobrir a quais intenções elas serviram, e analisar a sua eficácia e eficiência na obtenção destes objetivos. Ora, as redes são desenvolvidas sempre com algum tipo de intencionalidade e, através dela, objetivos são alcançados, das mais diferentes naturezas. Assim, o desenvolvimento de uma rede própria para circulação de pessoas e de riquezas atende a alguns objetivos – aqueles do plano inicial, assim como das diversas forças que definem o traçado da rede por um lado e não pelo outro.

No Paraná, uma característica muito específica é fundamental para que se possa compreender esta realidade: a sociedade tradicional dos Campos Gerais, do Primeiro Planalto e do Litoral, ainda que com apoio de lideranças regionais, consegue estabelecer um grau de concentração política e econômica muito grande desde a emancipação da província. Dentro da lógica de criação de mundos, ou seja, de estabelecer a maneira de se encontrar e analisar o cosmos e a realidade da vida, buscou-se inserir a lógica da “mentalidade de pista dupla”, que pode ser encarada também como uma “mentalidade do Paraná Tradicional”, que só busca enxergar a si próprio, e não às outras realidades do território que administra.

Essa divisão entre as regiões que detém o poder de deslocamento e aquelas que não tem, construída ao longo de muito tempo, é o que permite

sugerir que o Paraná vivencia, atualmente, um estrangulamento do seu território. Com as principais vias de acesso nas mãos da iniciativa privada, e sem os devidos investimentos do poder público na rede de circulação, estabelece-se uma divisão muito clara das liberdades no estado: aquela parcela da população mais afluenta, que pode pagar para utilizar um dos pedágios mais caros do mundo, e dos quais não há previsão no curto prazo de se livrar devido às políticas neoliberais do governo paranaense na década de 1990; e aquela parcela da população que não pode exercer o seu direito de ir e vir, não em razão de restrições políticas ou militares, mas sim de dispositivos de manutenção dessa população no seu território de origem através do pagamento para a circulação.

De nenhuma forma afirma-se ser este o destino final da realidade no Paraná, mas compreende-se que deve ser o ponto de partida para problematizar o uso devido do espaço público e o papel do poder da população na definição destes trâmites. Porém, as diversas estratégias adotadas por agentes sociais, das mais diversas naturezas, causam a instauração de um certo tipo de gestão e controle das atividades no território.

A isso, a governamentalidade apresenta uma ótima possibilidade metodológica. Tendo em vista o fato de que as relações de poder não se estabelecem apenas através da sua vertente jurídico-política, mas também dos mais diversos meios, é possível compreender de qual forma ações de agentes não-estatais estabelecem, sim, uma governamentalidade específica nos diversos territórios. E, se a governamentalidade serve para gerir a população de maneira a alcançar um objetivo, o seu estudo nos permite compreender de qual forma elas se instalam e influenciam a vida das pessoas – muitas vezes obliteradas da sua instalação em razão dos diversos discursos inseridos nas relações sociais.

Se essa não fosse uma questão fundamental da realidade paranaense atual, não se abririam as catracas do pedágio, por exemplo, quando do movimento de valorização do magistério paranaense, no início de 2015: para atingir o Governo Estadual, buscou-se evitar o pagamento do pedágio. Assim, faz-se mister pensar e problematizar a circulação devida no espaço, para que se busque uma dinâmica que ao invés de estrangular o território, passe a permitir a qualidade de vida para todos os cidadãos não apenas do Paraná,

mas do Brasil e do mundo como um todo. E isso só será possível quando se pensar a circulação como uma liberdade básica do ser humano.

A pesquisa aqui desenvolvida abre uma série de novas possibilidades de análise. Embora o foco maior aqui tenha sido na administração governamental e sua aproximação sobre sua rede logística, estudos com aproximação às experiências populacionais em cada área afetada pelo Anel de (Des)Integração seriam interessantes para que se pudesse analisar o efeito em cada região desta estrutura. Da mesma forma, compreender a força regional das elites políticas, e sua relação com Curitiba e a administração central do Paraná, seria um grande desafio para compreender as políticas estaduais para desenvolvimento territorial em cada uma das fases governamentais. Por fim, cabe a novas pesquisas verificar também resquícios e permanências de técnicas diversas de circulação na memória e nos lugares da população. O caso das hidrovias e as cidades ao longo do leito dos principais rios do estado é exemplar dessa necessidade.

REFERÊNCIAS

ALL RI [Portal de Relações com Investidores da América Latina Logística]. Disponível em: http://ri.all-logistica.com/all/web/default_pt.asp?idioma=0&conta=28. Acesso em: 31/01/2015.

ALMEIDA, Cássia; BATISTA, Henrique G.; FARIELO, Danilo. Incentivos e subsídios a carros somam quase o dobro do investido em transporte coletivo em 2013. **O Globo**, Rio de Janeiro, 02 de nov. de 2014. Caderno Economia. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/economia/incentivos-subsidios-carros-somam-quase-dobro-do-investido-em-transporte-coletivo-em-2013-14439996>. Acesso em 01/02/2015.

ANTONELLI, Diego; SANTOS, Leandro L. dos. Ferrovia 130 Anos Paranaguá-Curitiba. Caminhos do Paraná. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 23 de fevereiro de 2015. Caderno Vida e Cidadania. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/especiais/ferrovia-130-anos/index.jpp>. Acesso em 01/03/2015.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL : UNESP, 2010.

BACHELARD, Gaston. **A formação do espírito científico**: contribuição para uma psicanálise do conhecimento. Rio de Janeiro, RJ: Contraponto, 1996 [1938].

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização**: As consequências humanas. Rio de Janeiro, RJ: Zahar, 1999.

BECKER, Bertha K. A geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. **Geografia**: conceitos e temas. 15ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 2012 [1995].

BERNARDES, Nilo. Expansão do povoamento no Estado do Paraná. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, n. 14, out./dez., 1952, p. 425-451.

BOBBIO, Norberto. **Estado, governo, sociedade**: por uma teoria geral da política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 11ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007 [1989].

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

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

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

CASTRO, Iná E. de. O problema da escala. In: ". In: Iná E. de; GOMES, Paulo C. da C.; e, CORRÊA, Roberto L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012 [1995].

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

CHRISTALLER, Walter. **Die zentralen Orte in Suddeutschland**. Jena: Gustav Fischer, 1933. (Traduzido, em parte, para o inglês por Charlisle W. Baskin, como *Central Places in Southern Germany*. Prentice Hall, 1966.)

CIGOLINI, Adilar A. **Território e criação de municípios no Brasil**: Uma abordagem histórico-geográfica sobre a compartimentação do espaço. 210 f. Tese (Doutorado). Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Florianópolis, 2009.

CLAVAL, Paul. **Terra dos homens: a geografia**. São Paulo, SP: Contexto, 2010.

CORRÊA, Roberto L. Espaço: um conceito-chave da geografia. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. **Geografia: conceitos e temas**. 15ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 2012 [1995].

CONCESSÕES – Portal ANTT [Agência Nacional de Transportes Terrestres]. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5262/Concessoes.html>. Acesso em: 31/01/2015.

COSTA, Wanderley M. da. **Geografia Política e Geopolítica**: Discursos sobre o Território e o Poder. São Paulo, SP: HUCITEC/Editora da Universidade de São Paulo, 1992.

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

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

DIAS, Leila C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. **Geografia: conceitos e temas**. 15ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 2012 [1995].

DODDS, Klaus. Cold War Geopolitics. In: AGNEW, John; MITCHELL, Katharyne; e, TOAL, Gerard (orgs.). **A companion to Political Geography**. 3 ed. Oxford, Reino Unido: Blackwell Publishing, 2006 [2003].

ESPÍNDOLA, Carlos J. A incorporação das duas macroformações socioespaciais do Sul do Brasil. In: **Anais do XII Colóquio de Geocrítica 2012**. Bogotá, Colômbia, maio de 2012.

FRAGA, Nilson C. **Mudanças e permanências na rede viária do Contestado**: uma abordagem acerca da formação territorial do sul do Brasil. 240 f. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Paraná – UFPR. Curitiba, 2006.

_____. **Vale da morte**: o Contestado visto e sentido “entre a Cruz de Santa Catarina e a espada do Paraná”. Blumenau: Hemisfério Sul, 2010.

FRIEDMAN, Thomas L. **O mundo é plano**: o mundo globalizado no século XXI. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

FOUCAULT, Michel. **História da sexualidade 1**: A vontade de saber. São Paulo: Paz e Terra, 2014.

_____. **A ordem do discurso**: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. 22. Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

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

_____. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2006 [1979].

FUJICAVA, Renato. **Geografia do extermínio e povoamento do norte do Paraná**: A violência necessária na franja pioneira paulista (1930-1960). 162 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana. São Paulo, 2013.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

GIDDENS, Anthony. **O Estado-nação e a violência**: Segundo volume de uma Crítica Contemporânea ao Materialismo Histórico. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

GOMES, Paulo C. da C. **Geografia e modernidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

GOMES, Iria Zanoni. 1957: A revolta dos posseiros. Curitiba: Criar Edições, 1987.

HAESBAERT da C., Rogério. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 6ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

_____. Região, diversidade territorial e globalização. In: **Revista GEOgraphia**, Ano 1, volume 1. Rio de Janeiro: 1999, p. 15-39.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. **Império**. Rio de Janeiro: Record, 2012.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Ed. Loyola, 1994.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HOUAISS, Antonio *et al.* **Dicionário Houaiss de língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

HOBBSAWN, Eric J. Introdução. In: HOBBSAWN, Eric J.; RANGER, Terence (orgs.). **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

HOWITT, Richard. Scale. In: AGNEW, John; MITCHELL, Katharyne; e, TOAL, Gerard (orgs.). **A companion to Political Geography**. 3 ed. Oxford, Reino Unido: Blackwell Publishing, 2006 [2003]

IANNI, Octávio. **As metamorfoses do escravo**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1962.

KARAM, Rejane; SHIMA, Walter T. 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. 2007.

KUNHAVALIK, José P. Bento Munhoz da Rocha Neto: Trajetória política e gestão no governo do Paraná. In: OLIVEIRA, Ricardo C. de (org.). **A construção do Paraná moderno: políticos e política no Governo do Paraná de 1930 a 1980**. Curitiba: SETI, 2004 (2004a).

_____. Ney Braga: Trajetória política e bases do poder. In: OLIVEIRA, Ricardo C. de (org.). **A construção do Paraná moderno: políticos e política no Governo do Paraná de 1930 a 1980**. Curitiba: SETI, 2004 (2004b).

LACOSTE, Yves. **A geografia: Isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. Campinas, SP: Papirus, 1997 [1985].

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

MASSEY, Doreen B. **Space, place and gender**. 3a. reimpressão. Minneapolis, EUA: Blackwell Publishing/University of Minnesota Press, 2001 [1994].

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e poder no Brasil**. São Paulo: Papirus, 1995.

MOREIRA, Ruy. **A formação espacial brasileira: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil**. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

PAASI, Anssi. Territory. In: AGNEW, John; MITCHELL, Katharyne; e, TOAL, Gerard. **A companion to political geography**. 3. ed. Oxford, Reino Unido: Blackwell Publishing, 2006 [2003].

PADIS, Pedro C. **Formação de uma economia periférica: O caso paranaense**. Curitiba: IPARDES, 2006 [1981].

PARANÁ. **Relatório do presidente da província do Paraná**, o conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcellos, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em 15 de julho de 1854. Disponível em: http://www.arquivopublico.pr.gov.br/arquivos/File/pdf/rel_1854_a_p.pdf. Acesso em: 31/01/2015.

PARANÁ. **Mensagem à Assembleia Legislativa**, 1995. Governador: Jaime Lerner; Vice-Governadora: Emília de S. Belinatti. Disponível em: <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/arquivos/File/pdf/Mensagem1995JaimeLerner.pdf>. Acesso em: 31/01/2015.

PARANÁ. **Termo de alteração unilateral do contrato de concessão de obras públicas (...)**. Curitiba, 15 de julho de 1998. Disponível em: <http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=54>. Acesso em: 31/01/2015.

PARANÁ. **Mensagem à Assembleia Legislativa**, 1997. Governador: Jaime Lerner; Vice-Governadora: Emília de S. Belinatti. Disponível em: <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/arquivos/File/pdf/Mensagem1997JaimeLerner.pdf>. Acesso em: 31/01/2015.

PARANÁ. **Mensagem à Assembleia Legislativa**, 1998. Governador: Jaime Lerner; Vice-Governadora: Emília de S. Belinatti. Disponível em: <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/arquivos/File/pdf/Mensagem1998JaimeLerner.pdf>. Acesso em: 31/01/2015.

PECK, Jamie. Economías políticas de escala: políticas rápidas, relaciones inter escalares y workfare neoliberal. FERNÁNDEZ, Víctor Ramiro; BRANDÃO, Carlos (org.) **Escalas y políticas del desarrollo regional**. Desafíos para América Latina. Buenos Aires: Miño Dávila, 2010, p. 77-120.

PEREIRA, Luis Fernando Lopes. **Paranismo**: Cultura e imaginário no Paraná da I República. 216 f. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Paraná – UFPR. Curitiba, 1996.

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

SALLES, Jefferson de O. A relação entre o poder estatal e as estratégias de formação de um grupo empresarial paranaense nas décadas de 1940-1950: O caso do Grupo Lupion. In: OLIVEIRA, Ricardo C. de (org.). **A construção do Paraná moderno**: políticos e política no Governo do Paraná de 1930 a 1980. Curitiba: SETI, 2004 (2004a).

SANDRONI, Paulo. **Dicionário de economia do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005 [2002].

_____. **O espaço dividido**: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008 [1979].

_____. **Por uma outra globalização**: Do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011 [2000] (2011a).

_____. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011 [2001] (2011b).

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

_____. **Técnica, espaço, tempo**: Globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013 [1994]).

SILVA, Márcia da. **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.], 2005.

SILVEIRA, Claudinei T. Da; LISBOA, Helena dos S. 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.. 2006.

SILVEIRA, Ari. Liberdade sem asfalto. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 12 de jan. de 2010. Caderno Vida e Cidadania. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=962505>. Acesso em: 31/01/2015.

SOUZA, Herbert José de. **Como se faz análise de conjuntura**. 32. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012 [1984] (2012a).

SOUZA, Marcelo J. L. de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Marcelo J. L. de. O Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: Iná E. de; GOMES, Paulo C. da C.; e, CORRÊA, Roberto L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012[1992] (2012b).

SPOSITO, Eliseu S. **Geografia e filosofia**: contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

STIGLITZ, Joseph E. **Os exuberantes anos 90** : uma nova interpretação da década mais próspera da história. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

STOPPINO, Mario. Poder. In: BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco (orgs.). **Dicionário de Política**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 13ª ed., 4ª reimpressão, 2010.

SWYNGEDOUW, Erik. “¿Globalización o glocalización? Redes, territorios y reescalamiento. In: RAMIRO Fernández, Víctor; e, BRANDÃO, Carlos (orgs.). **Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina**. Buenos Aires, Argentina: Miño y Dávila, 2010.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: História da ferrovia no Contestado**. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

WACHOWICZ, Ruy. **História do Paraná**. 10. ed. Curitiba, PR: Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 2002.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Análises de sistemas mundo: Uma introducción**. México: Siglo XXI, 2005.

WESTPHALEN, Cecília M.; MACHADO, Brasil P.; e, BALHANA, Altiva P. Nota prévia ao estudo da ocupação da terra no Paraná moderno. **Boletim da Universidade Federal do Paraná**, Departamento de História, n. 7, 1968.

_____. **História do Paraná**. 1º Volume. Curitiba: Grafipar, 1969.