

INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES, DESENVOLVIMENTO E O PAPEL DO ESTADO NA ECONOMIA PARANAENSE NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX*

Cilos Roberto Vargas**
Fabio Doria Scatolin***

RESUMO

No Paraná, ao longo de sua formação econômica, houve grande envolvimento do Estado na expansão das atividades de transportes principalmente através de investimentos voltados à construção de infraestrutura de estradas, ferrovias e portos. Levando em conta esse contexto, o presente artigo analisa o papel do Estado como elemento central neste processo em que o desenvolvimento econômico e social e os investimentos em infra-estrutura de transportes rodoviários evoluíram conjuntamente e desempenharam um papel central na construção e configuração da estrutura atual da economia paranaense. Na evolução dos investimentos em infra-estrutura de transportes pelo menos três grandes fases são diagnosticadas no período. Uma primeira fase, em que o desenvolvimento agropecuário era prioritário e cabia à infra-estrutura de estradas dar-lhe suporte; uma segunda fase, em que o desenvolvimento industrial e a integração dos mercados eram os elementos centrais; e um terceiro momento, quando os investimentos no

ABSTRACT

In Paraná, historically the state has had great involvement in the building and expansion of the infrastructure of transport mainly by the investments in the construction of roads, railway and ports. With this context in mind this article analyse the role of the state with the main element in this process where economic development and investments in infrastructure of roads evolve together and had a central role in the process of building the actual structure of the local economy. It is possible to divide the infrastructure investment in the period at least in three phases. The first when the development of agriculture was the priority, the second where industrial development and market integration was the main priority and the third where the investments in the sector were made mainly by private capital. By looking at the Paraná's economic formation, there was large involvement of the state in construction and expansion of transport activities mainly through investments aimed at building the infrastructure of roads, railways and ports. Within this context, this paper analyses the

*Este artigo resume os principais elementos de discussão da dissertação de mestrado "Paraná: Desenvolvimento e Transportes", defendida em 2005 no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico – Mestrado Profissionalizante, do Departamento de Economia da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

** Economista, mestre em Desenvolvimento Econômico pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). E-mail: cilosrv@ibest.com.br

*** Economista, doutor em Desenvolvimento Econômico pela Universidade de Londres, Reino Unido. Professor Associado do Departamento de Economia da UFPR. E-mail: scatolin@ufpr.br

setor de transportes deveriam ser mobilizados prioritariamente pela iniciativa privada.

Palavras-chave: desenvolvimento e infraestrutura de transportes; desenvolvimento do Paraná.

role of the state as a crucial element in this process where the economic and social development and investment in infrastructure for road transport have evolved together and played a central role in building and shaping the current structure of the Paraná's economy. Taking into consideration the investments made in transport infrastructure, it is possible to identify three major stages: the first one in which the agricultural development was the main priority, having the road infrastructure a supporting role; the second stage in which industrial development and market integration were central elements; and the third one in which investments in transport infrastructure were made mainly by the private sector.

Keywords: development and transport infrastructure; economic development of Paraná.

INTRODUÇÃO

O entendimento da relação entre desenvolvimento econômico e investimentos em infra-estrutura de transporte na literatura especializada tem sido bastante complexo. Ora os autores consideram que o desenvolvimento alavanca os investimentos em infra-estrutura de uma região, ora são os investimentos em infra-estrutura de transportes que são considerados elementos chaves para o desenvolvimento. As diferentes linhas do pensamento econômico compreendem a importância dessas variáveis para o crescimento e mudança estrutural de uma determinada região. Autores canadenses vinculados à *Staple Theory*, como Watkins (1963), em meados dos anos 1960, enfatizavam a especificidade das *commodities* e a importância dos transportes para o escoamento dos produtos exportáveis e seus encadeamentos com a estrutura produtiva do país. A demanda externa agia como elemento indutor do processo de desenvolvimento. Estes encadeamentos “para frente” originados do trigo (*staple*) através das ferrovias eram elementos importantes na explicação do crescimento e da mudança estrutural do Canadá ocorrida ao final do século XIX e início do século XX. Hirschman (1977), ao desenvolver seus encadeamentos generalizados, destacou a importância dos transportes para o desenvolvimento dos países da América Latina. No caso específico do Brasil, Suzigan (1985) ressaltou as complementaridades entre o crescimento da cafeicultura paulista, o avanço dos investimentos em infra-estrutura de transportes e a industrialização paulista no começo do século XX.

No entanto, não há um consenso na literatura sobre a relação causal entre essas variáveis, isto é, sobre qual é o principal elemento precursor desse processo. É fato que o crescimento econômico e, por conseqüência, o desenvolvimento de uma região requerem disponibilidade de infra-estrutura para suportar as atividades econômicas. Por outro lado, o processo de desenvolvimento regional gera a necessidade de investimentos em infra-estrutura para a continuidade do processo. Independentemente dessa relação causal entre as variáveis, a realidade é que estas se retroalimentam, a bicausalidade provavelmente existe, e as políticas públicas estão no centro dessa relação, na medida em que os investimentos em infra-estrutura são realizados prioritariamente pelo Estado. Na verdade, essas políticas públicas são o elo entre o desenvolvimento e os investimentos em infra-estrutura de transporte. Políticas públicas que geram externalidades positivas para a sociedade e que, pelas especificidades deste tipo de investimento (bens rivais, não excludentes), podem ser consideradas como bens públicos e exigem uma ação preponderante do Estado, seja no investimento direto, seja na regulação da atividade ou mesmo na concessão pública.

No Paraná, ao longo de sua formação econômica, houve grande envolvimento do Estado na expansão das atividades de transportes sobretudo através de investimentos voltados à construção de infra-estrutura de estradas, ferrovias e portos. Considerando esse contexto, o objetivo do presente artigo é analisar o papel do Estado como elemento central desse processo em que o desenvolvimento e os investimentos em infra-estrutura evoluíram conjuntamente e tiveram um papel central na construção e configuração da economia paranaense atual.

O artigo divide-se em três seções, além desta introdução. Na primeira parte, analisa-se a evolução dos investimentos em infra-estrutura de transportes na segunda metade do século XX. Na segunda seção, discutem-se, de maneira integrada, o papel do Estado, a evolução da infra-estrutura e o desenvolvimento regional. Finalmente, na conclusão têm-se os principais resultados do trabalho.

1 OS INVESTIMENTOS E A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO PARANÁ

Seguindo a tendência nacional da segunda metade do século XX, os investimentos de transportes no Paraná no período foram canalizados prioritariamente para o setor rodoviário. Mesmo assim, foram realizados investimentos substantivos nos demais modais, como o trecho Ponta Grossa – Apucarana¹ e o trecho Guarapuava – Cascavel no modal ferroviário, além de investimentos no porto de Paranaguá e no aeroporto Afonso Pena, de Curitiba, e nos de cidades-pólos do interior, como o de Foz do Iguaçu, Maringá e Cascavel.

Durante o período de 1945 até o final da década de 1970, os investimentos em rodovias contaram com recursos do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), o que possibilitou aos governantes nos dois níveis do Poder Executivo, federal e estadual, as condições financeiras para planejar e desenvolver suas ações de investimentos em rodovias. É nesse cenário que os Planos Rodoviários Estaduais no Paraná, estabelecidos e implementados nos governos Moisés Lupion (1947-1951), Bento Munhoz (1951-1955), Moisés Lupion (1956-1960) e Ney Braga (1961-1965), definem como principal preocupação de suas gestões a solução de problemas econômicos, políticos e sociais do Estado, resultantes da falta de integração entre o litoral, a capital e o interior. Além de recursos do FRN, os governantes da época utilizaram volumosos recursos da arrecadação estadual para complementar os investimentos federais no setor rodoviário, ferroviário e aéreo.

No segundo governo de Moisés Lupion (1956-1960), enquanto o governo federal do presidente Juscelino Kubitschek implementava o Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias (1956-1960), o governo do Paraná atuava na execução do Plano de Novas Obras, que visava reduzir os problemas da baixa integração regional e baixa circulação de mercadorias, principal preocupação dos governantes da época. Lupion iniciou a obra de construção da Estrada de Ferro Central do Paraná e executou um ambicioso plano rodoviário.

Ney Braga assume o Estado em 1961, e, atraído pelos estudos desenvolvidos pela Comissão de Coordenação do Plano de Desenvolvimento Econômico (Pladep), formada em 1955 e responsável pela publicação do documento “Análise da Economia Paranaense”, vislumbra a possibilidade de criar um Fundo de Desenvolvimento Estadual (FDE) e uma Companhia para gerir esse fundo, fatos estes consolidados em 1962.

¹ Essa ferrovia, apesar de ter sido concluída em 1974 e inaugurada em 1975, com o aporte de recursos federais, teve sua construção iniciada em 1949, ainda no primeiro governo de Moisés Lupion.

Assim, o Estado conseguiu os recursos adicionais para investir em obras públicas, em especial energia e rodovias (MAGALHÃES FILHO, 1995).

Foi nessa década que o setor de transportes no Paraná, contando com recursos do FRN² e do FDE³, acelerou o ritmo de grandes investimentos em rodovias. Articulados com um projeto paranista de desenvolvimento, os investimentos em transportes rodoviários estavam aliados à preocupação com o crescimento econômico do Estado por meio da criação de eixos rodoviários de integração do território, em especial rodovias que ligassem a região de Curitiba, de um lado, em direção ao interior do Estado, e, de outro, em direção ao litoral, mais especificamente ao Porto de Paranaguá.

Passado o governo Ney Braga, seu sucessor assume tendo as mesmas condições financeiras de investimento para a infra-estrutura. Porém, no novo governo de Paulo Pimentel (1966-1970) as ações prioritárias abrem mais espaço para a preocupação com o financiamento da industrialização e investimentos sociais, em detrimento dos investimentos em infra-estrutura. No planejamento de governo, os investimentos em transportes começam a mudar sua configuração. Já não há mais a mesma preocupação com a ampliação da rede rodoviária para a integração do Estado. Os investimentos no setor de infra-estrutura rodoviária ainda contavam com os recursos do FRN, que, juntamente com uma menor parcela do FDE, foram programados para conclusão de grandes projetos rodoviários iniciados em gestões anteriores, como a conclusão do trecho da BR-277 entre Curitiba e Paranaguá. Por outro lado, no decorrer da gestão Pimentel, os recursos foram progressivamente sendo destinados para a pavimentação de rodovias alimentadoras⁴ e vicinais⁵, centradas em promover ligações de curta distância, locais e rurais entre cidades-pólos e seu entorno. Juntamente com esta mudança de prioridade do governo Pimentel, com a promulgação da Constituição Federal de 1967, que estabeleceu a exclusividade da União para instituir empréstimos compulsórios, o Paraná perdeu a grande fonte de recursos do FDE, até então seu principal instrumento de financiamento de infra-estrutura. Com isso a economia paranaense passava a depender cada vez mais dos recursos definidos pelo projeto de desenvolvimento nacional, coordenado pelo governo federal.

² O Fundo Rodoviário Nacional (FRN), arrecadado pelo governo federal, era formado inicialmente com a arrecadação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos (IUCLLG), sendo que 40% era destinado ao DNER, 48% repartido entre estados, territórios e Distrito Federal, e 12% para os municípios.

³ O Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE), arrecadado pelo governo do Estado do Paraná, era formado mediante um empréstimo compulsório sobre a base tributária estadual, e destinava 80% para investimento em infra-estrutura (40% para energia e 40% para rodovias) e 20% para financiamentos ao setor privado, com baixos juros.

⁴ Rodovias alimentadoras são aquelas que fazem a ligação local entre regiões e cidades ou destas com as rodovias principais, denominadas eixos de integração. Como exemplos, podem ser citadas a BR-277 (Paranaguá – Foz do Iguaçu) como um eixo de integração ou eixo estruturante, e, de outro lado, como rodovia alimentadora, a PR-473, que faz a ligação entre as cidades de Chopinzinho, Saudade do Iguaçu e Rio Bonito do Iguaçu e destas com a BR-277 na altura da cidade de Nova Laranjeiras.

⁵ Rodovias ou estradas vicinais são, em geral, aquelas que fazem a ligação entre as sedes dos municípios e suas regiões rurais, apresentando baixo tráfego e traçados em leito natural. Na maior parte são rodovias municipais que recebem pavimentação com pedras irregulares ou saibro e, em situações mais raras, com asfalto.

A partir de 1970, somando-se a redução da capacidade de investimento derivada da descapitalização do FDE (1967), o Paraná, comandado por governadores escolhidos pelo regime militar, alinou-se à política de desenvolvimento nacional. Assim, na primeira metade da década de 1970 a União firmaria um acordo com o Estado para conclusão da Ferrovia Central do Paraná, concluída em 1974, e durante toda a década, entre outras ações em rodovias, realizou pavimentação e melhoria em diversos trechos das BRs 277, 376, 101, 116 e 476, importantes eixos de integração no Paraná.

No governo de Jayme Canet (1974-1978), os investimentos em transporte rodoviário constituíram a principal prioridade do Estado. Somente no período, a malha rodoviária pavimentada no Estado mais que dobrou, passando de 2.205 quilômetros, em 1974, para 5.755 em 1979. A explicação para isto é o fato de que, de um lado, foi na década de 1970 que o governo federal mais construiu rodovias em todo o País e, de outro, com a redução dos repasses federais do FRN para investir em infra-estrutura de transportes, o governo local recorreu à rotina de financiamentos internacionais e mesmo nacionais, aproveitando-se de uma soma de conveniências, quais sejam: i) o governo estadual necessitava investir para conservar e ampliar sua malha rodoviária; ii) o Paraná tinha capacidade de endividamento; e iii) o mercado internacional ofertava os chamados “petrodólares” a juros baixos.

Para custear somente o Programa de Pavimentação de Rodovias Alimentadoras, que possibilitou a implantação de 1.120 quilômetros de rodovias no Estado entre 1976 e 1978, o governo do Estado realizou empréstimo junto ao Banco Mundial - BIRD (Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento). Ainda na segunda metade dos anos 1970 é implementada pelo governo federal a pavimentação de estradas alimentadoras e vicinais, através do Programa Especial de Rodovias Municipais e Intermunicipais para o escoamento de Safras (Prossafras).

Nesse mesmo período lançou-se a idéia de um anel viário do Paraná que seria a interligação das diversas regiões-pólos do Estado em direção ao porto de Paranaguá para o escoamento da produção local. Trinta anos mais tarde, o governador Jaime Lerner lançou um programa de infra-estrutura denominado “anel de integração”, aprimorando a idéia surgida nos anos 1970 e levando adiante suas ações de recuperação e melhoria viária dos trechos do anel em parceria com a iniciativa privada. Ao se observarem os mapas rodoviários elaborados na gestão de Canet, pode-se perceber o desenho do que trinta anos depois se transformou no “anel de integração”, que na época foi completado pela conclusão da BR-369 no trecho Campo Mourão – Cascavel, obra realizada pelo governo federal.

Com a completa desvinculação dos recursos do FRN no início dos anos 1980, houve uma tendência nacional de drástica redução de investimentos no setor rodoviário. Esse fundo, que vigorou de 1945 a 1988, teve grande efetividade entre 1945 e o final da década de 1970. De acordo com Lacerda (2005, p.145), “A partir de 1974, os recursos da arrecadação do imposto sobre combustíveis foram progressivamente transferidos

para o Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND) e, em 1982, a sua vinculação ao setor rodoviário foi extinta". Em 1988, com as reformas aprovadas na Constituição, o FRN é extinto, deixando de vigorar em 1989. A partir desse ano, o setor rodoviário passa a depender somente dos recursos programados nas dotações orçamentárias, sujeito a todo o tipo de contenção de despesas impostas pelo Tesouro Nacional. Essa situação somente começa a mudar a partir de 2003, com o início do repasse, ao setor de transportes, dos recursos oriundos da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), aplicada pelo governo federal sobre os preços dos combustíveis, que tem parcelas destinadas aos três níveis do Poder Executivo: federal, estadual e municipal.

Como consequência da redução dos repasses do FRN, os governos estaduais e federal deixaram de investir em novas rodovias e encontraram dificuldades em destinar recursos financeiros para a conservação e recuperação das rodovias existentes. Em função disso, nos anos 1980 os governos estaduais continuaram com a prática de buscar recursos para investir através de empréstimos junto ao BNDE e organismos internacionais.

Nesses anos, marcados pela crise financeira nacional, os governantes Ney Braga (1979-1982), José Richa (1983-1986) e Álvaro Dias (1987-1990) continuaram a planejar a infra-estrutura de transporte centrada no setor rodoviário, com base em empréstimos internacionais para financiar suas obras, porém os principais investimentos são cada vez mais direcionados para programas de implantação e pavimentação de rodovias alimentadoras e vicinais. Logo no começo da década de 1980 seria implantado o Programa de Pavimentação (Propavi), destinado à pavimentação de estradas vicinais com utilização intensiva de mão-de-obra. Outro grande empréstimo realizado pelo governo estadual nos anos 1980 foi junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), para implantar o Programa Pró-Rural. Esse programa foi concebido para dar apoio ao pequeno produtor rural em todo o Estado. Aliado a esse programa de financiamento externo, o DER executou o Programa de Calçamento Poliédrico com o apoio financeiro do BNDE. Neste também utilizou-se grande contingente de mão-de-obra para pavimentar com pedras as estradas vicinais de pequeno tráfego.

Somente a partir de 1987, já no Plano de Governo de Álvaro Dias, surgiu a preocupação com um sistema intermodal que fortalecesse a integração do Estado interligando as regiões produtoras, a capital e o Porto de Paranaguá. No Plano são lançados dois grandes empreendimentos, a Ferrovia da Produção, no trecho Guarapuava – Cascavel – Guaíra, e a hidrovia do Ivaí, com 237 quilômetros de canal navegável. Desses dois projetos, somente a ferrovia seria implementada, e apenas num de seus dois trechos, no governo seguinte de Roberto Requião, no início da década de 1990.

Requião buscava, em seu governo (1990-1994), resgatar os grandes projetos de transportes da era Lupion e Ney Braga, tendo tido relativo sucesso no setor ferroviário com a conclusão do trecho Cascavel – Guarapuava, interligando, assim, o oeste do Estado com o porto de Paranaguá via Ponta Grossa. A construção da ferrovia que liga

Guarapuava a Cascavel concentrou a maior parte da capacidade de investimento do governo estadual para o setor de transportes. No auge de construção da estrada de ferro, a maior parcela dos recursos disponíveis do tesouro estadual foi direcionada para a construção da ferrovia. No setor rodoviário, o Plano de Governo no período Requião prosseguiu com a política de empréstimos junto aos bancos internacionais BID e BIRD. A duplicação da BR-376 do trecho Curitiba-divisa PR/SC e as tratativas para retomar as obras da ligação entre o Estado do Mato Grosso do Sul e Guará se inserem neste projeto de investimentos estratégicos.

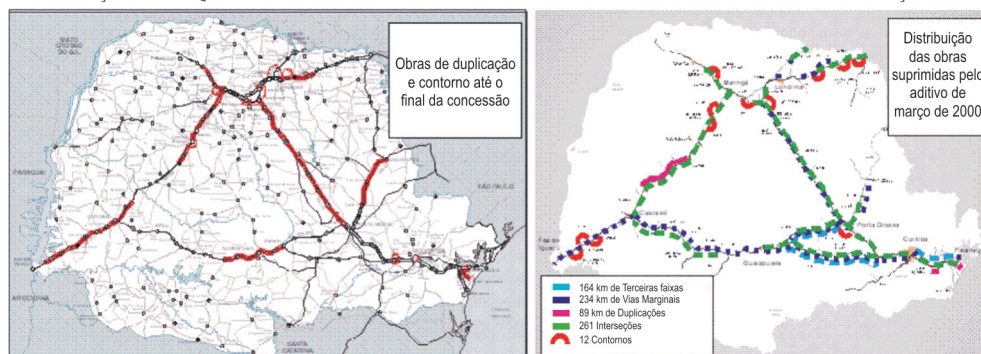
Durante as duas gestões de Jaime Lerner (1995-1998 e 1999-2002), o planejamento e as ações de governo priorizavam investimentos em infra-estrutura, em especial em transportes, como um dos elementos fundamentais para o sucesso de sua política de industrialização do Estado. No entanto, como não dispunha de recursos para atender a essa demanda e ao mesmo tempo implementar seus projetos em outras áreas de governo, não teve dúvidas em transferir a responsabilidade desses investimentos, principalmente os destinados a rodovias, ferrovias e ampliação do porto à iniciativa privada através de concessões. No modal rodoviário, Lerner implementou o programa com a finalidade de atrair investimentos privados para a recuperação das estradas estruturantes e ampliação da sua capacidade de tráfego no âmbito do "Anel de Integração". Na verdade, não foram criados novos eixos rodoviários. O grande benefício para a economia local foi a melhoria das condições de tráfego nas rodovias que formam esse anel rodoviário. A importância dessa ação para o governo Lerner fica clara quando, em 1999, é reforçada a grande meta para o setor de transportes, escrita no Plano Plurianual (PPA) para o período 2000-2003. "A meta do governo de incentivar o crescimento de todas as regiões do estado, tendo como base o Anel de Integração, dependia de ações reguladoras e executoras no sentido de promover a integração e a melhoria da infra-estrutura de transportes, aumentando com isso a competitividade das regiões." (PARANÁ, 1999).

O que se discute até hoje no programa de concessões de rodovias no Paraná são os valores das tarifas de pedágio e a continuidade dos investimentos das concessionárias. As tarifas, que já sofriam críticas pesadas quanto aos valores estabelecidos no início da concessão das rodovias à iniciativa privada, sofreram uma situação de desajuste contratual, gerada por uma redução unilateral de preços realizada em 1998⁶ por iniciativa do governo do Estado, tendo sido revertida dois anos mais tarde por meio de sentença judicial favorável às empresas concessionárias. Para recuperar as condições iniciais dos contratos e antecipar boa parte das obras do programa para o período de seu governo, Lerner renegociou o programa, retirando uma parcela das obras de melhorias e ampliação da capacidade, o que pode ser visualizado na figura 1, a seguir, e adiantando o cronograma de investimento de outras obras para serem executadas até 2002.

⁶ No mês de julho de 1998, às vésperas do período eleitoral, Jaime Lerner decreta unilateralmente a redução de 50% nos valores das tarifas de pedágio das rodovias concessionadas.

FIGURA 1 - ANEL DE INTEGRAÇÃO - REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO DO PARANÁ

RENEGOCIAÇÕES DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO DO PROGRAMA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS - MARÇO 2000



FONTE: Elaboração dos autores a partir de informações do DER/PR e materiais de divulgação do programa entre 2001 e 2003

Conforme dados do Relatório de Atividades da Secretaria de Estado dos Transportes do último ano do governo Lerner (2002), mesmo tendo sido implantadas nos principais eixos de ligação entre as regiões do Estado, essas rodovias concessionadas representavam 2.343,79 quilômetros, enquanto a malha rodoviária de conservação do DER somavam 11.515,96 quilômetros. Considerando ainda que a maior parte das rodovias concessionadas estivesse, anteriormente à concessão, sob a responsabilidade do governo federal, muito pouco da malha estadual passou a ser de responsabilidade da iniciativa privada, pouco desonerando a pressão sobre os cofres públicos do Paraná. Além disso, conforme pode ser observado na figura 2, o governo passa a conviver com o agravamento das condições de tráfego de alguns trechos de rodovias não pedagiadas, compostas de rodovias alimentadoras não concessionadas, em parte utilizadas por caminhões para desviarem das tarifas.

Em termos de investimentos em transportes com recursos do Tesouro do Estado, Lerner planejou e executou suas ações contemplando alguns importantes investimentos iniciados ou planejados em governos anteriores. Assim, investiu na conclusão da duplicação da BR-376 Curitiba – Divisa PR/SC, e resgatou os projetos das pontes sobre o Rio Paraná em Guaíra e em Porto Camargo, divisas com o Estado do Mato Grosso do Sul. Por outro lado, teve uma atuação também concentrada em estradas vicinais, implementando programas de pavimentação de estradas rurais. Novamente, como já estava acontecendo desde o início dos anos 1980, seria o investimento em estradas vicinais e rurais um dos elementos que limitariam a capacidade de investir em grandes projetos rodoviários. Ou seja, a pulverização dos recursos impedia a alocação de verbas orçamentárias para o planejamento de novos troncos viários, bem como limitava a capacidade de alocar os recursos financeiros para conservação e recuperação da malha existente.

FIGURA 2 - MAPA DA REDE RODOVIÁRIA DO ESTADO DO PARANÁ - 2003.
ANEL DE INTEGRAÇÃO E ROTA DE FUGA DO PEDÁGIO



FONTE: DER/PR

A conseqüência de uma política precária de investimentos tanto federal como estadual na década de 1990 foi a deterioração da malha rodoviária estruturante existente no Estado. Desde o início da década de 1980 a condição de conservação da malha rodoviária do País, especificamente a localizada no Paraná, degradou-se muito em função da perda de capacidade de investimento do Estado brasileiro. O resultado da pesquisa⁷ sobre as condições das principais rodovias federais e estaduais brasileiras, realizada em 2003 pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), era que 58,5% da malha pesquisada (27.885 quilômetros) encontra-se com pavimento em estado deficiente, ruim ou péssimo.

No setor ferroviário, também atuando em plena sintonia com o governo federal, que privatiza toda a malha ferroviária administrada pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA), Lerner, após concluir a construção da estrada de ferro Ferroeste⁸, que liga Guarapuava a Cascavel, executa a privatização da operação do trecho. A partir de março de 1997 a operação da ferrovia passa a ser executada pela empresa Ferrovia Paraná S.A. - Ferropar, vencedora do leilão realizado no dia 10 de dezembro de 1996.

⁷ A pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), realizada desde 1995, é uma das fontes mais confiáveis em nível nacional para consultar sobre as condições das rodovias no País. Em 2003, durante 32 dias, 11 equipes de pesquisadores percorreram aproximadamente 57 mil km de rodovias federais e estaduais pavimentadas, sendo 9.153 pertencentes à malha privatizada.

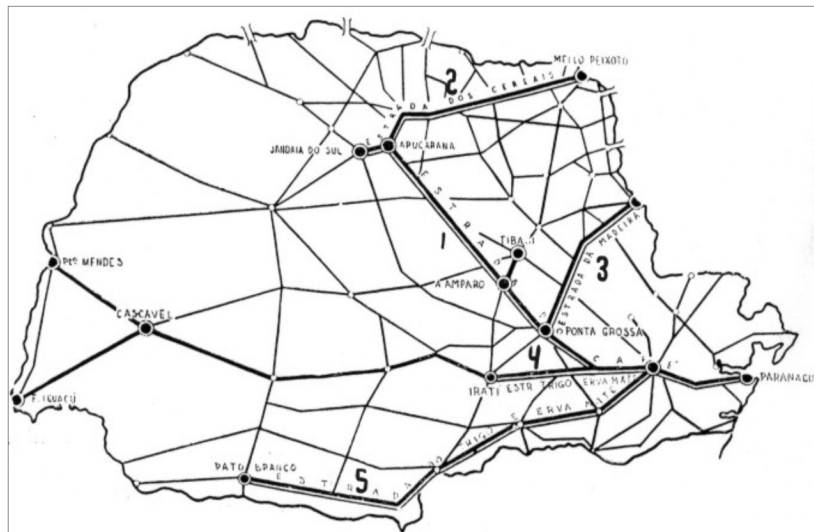
⁸ "Desde o início da construção do trecho ferroviário Guarapuava – Cascavel o Governo do Paraná investiu em valores nominais R\$ 380,87 milhões (1991-1997), através da Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A - FERROESTE. Deste valor, R\$ 80,1 milhões foram investidos entre os anos de 1995 e 1997 para a conclusão da obra." (PARANÁ, 2002).

Em termos de instalações portuárias, via de regra é o governo federal quem realizava os grandes investimentos para ampliação e adequação dos portos nacionais. No entanto, nos governos das décadas de 1980 e 1990 e até meados da década de 2000, a União não destinou qualquer valor de investimento para o porto de Paranaguá e Antonina, deixando à iniciativa privada, via concessões, o investimento em estocagem e transporte, e ao Estado paranaense o gerenciamento e investimentos em dragagem, ampliação e manutenção dos portos. Infelizmente, por falta de recursos ou por outras prioridades, muito pouco se investiu na ampliação dos portos diretamente pelo governo estadual nos últimos trinta anos. Os investimentos realizados, como ampliação de 150 metros de cais e implantação de terminal privado para movimentação de contêineres, ocorridos na gestão Lerner, foram realizados através do processo de arrendamento e concessão de áreas, acompanhando a lógica de concessão da operação portuária à iniciativa privada.

2 AS POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E O SETOR DE TRANSPORTES NO PARANÁ

Até o final do segundo governo Lupion, apesar da preocupação em dotar o Estado de uma infra-estrutura adequada de transportes, promovendo a integração principalmente das suas três grandes regiões (Paraná Tradicional, Norte/Noroeste e Sudoeste/Oeste), nos planos de governo estadual a questão da infra-estrutura de transporte não estava pensada sob uma visão desenvolvimentista para a economia como um todo. Ou seja, não havia um planejamento que se voltasse para ações integradas nas quais o investimento em infra-estrutura fosse parte de um projeto de industrialização e transformação estrutural. Conforme afirma Magalhães Filho (1995, p.10), "No segundo governo Lupion (1956-1960) a ideologia desenvolvimentista, que começara a ganhar forma no segundo governo Vargas e se consolidara como hegemônica com Kubitschek, mal aparecia nas ações ou falas dos que detinham o poder no estado". Apesar disso, observando a figura 3, a seguir, que representa a proposta de planejamento quinquenal de Lupion para as rodovias, elaborado em 1956, é possível identificar que já havia uma preocupação em estabelecer rotas viárias para o incentivo à produção agrícola em diversas regiões do Estado. O Paraná do meio do século XX era visto e caracterizado como uma economia basicamente primário-exportadora. Nesse contexto, os grandes eixos viários implantados e planejados eram denominados de acordo com os principais produtos que por eles transitavam. Na figura 4 podem ser observadas: 1) *Estrada do café*: Paranaguá, Curitiba, Ponta Grossa, Apucarana; 2) *Estrada dos cereais*: Mello Peixoto, Cambará, Cornélio Procópio, Londrina até Guaíra; 3) *Estrada da madeira*: São Luiz do Purunã, Palmeira, Irati, de onde se ligaria até Foz do Iguaçu e Paranaguá; e 4) e 5) *Estrada do trigo e erva-mate*: Curitiba, Araucária, Lapa, São Mateus do Sul, União da Vitória, Palmas, Clevelândia, Pato Branco.

FIGURA 3 - PLANO QÜINQUËNAL DE RODOVIAS DO GOVERNO LUPION - 1956-1960



FONTE: DER/PR

FIGURA 4 - SITUAÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA EM RELAÇÃO A OUTROS ESTADOS E PAÍSES VIZINHOS - 1957



FONTE: DER/PR

A visão desenvolvimentista no nível local torna-se presente no Paraná somente a partir da década de 1960. A preocupação com o desenvolvimento, tendo a industrialização como eixo central, esteve nas ações propostas pelo Poder Público. O governo Ney Braga (1960-1965) implementou mudanças significativas na forma de planejar a infra-estrutura de transportes e energia, agora acoplada ao novo projeto de desenvolvimento.

Do ponto de vista regional, o planejamento de transportes ocorria de forma integrada com o Plano Rodoviário Nacional. Enquanto no nível federal as obras rodoviárias no Paraná, operacionalizadas pelo DNER, tinham a preocupação com a integração do mercado nacional, o governo local voltava-se sobretudo à efetivação da integração regional. Na análise dos Planos de Governo desenvolvidos pelos governantes paranaenses dessa época (1947-1965) e dos principais investimentos do governo federal em pavimentações de rodovias no Paraná, observa-se claramente a preocupação com a integração econômica do território paranaense, tanto internamente, como com seus estados vizinhos. Atuando por meio do DER e do DNER, a engenharia nacional executa ligações rodoviárias que tiveram importância vital para o desenvolvimento econômico do Paraná, em especial as pavimentações da BR-376 Curitiba – Ponta Grossa – Paranavaí e da BR-277 Paranaguá – Foz do Iguaçu. Essas visões, representadas na figura 4, não eram excludentes entre si e formaram uma percepção sobre a necessidade de investimentos na rede de transportes que alinhava ambas as preocupações.

A situação começa a mudar no final da década de 1960, quando o Paraná perde boa parte da capacidade de financiamento para o setor de transporte, em razão da proibição aos estados de praticarem o recolhimento dos empréstimos compulsórios que capitalizavam seus fundos de desenvolvimento. No entanto, o Paraná já possuía uma infra-estrutura básica de transporte e energia capaz de sustentar a implantação de uma indústria local. Essas condições, aliadas aos mecanismos institucionais de apoio à industrialização – disponibilizados pela atuação da Codepar e posteriormente pelo Badep –, à iniciativa do governo federal de implantação da refinaria de Araucária, e a uma política local de atração de indústrias possibilitaram ao Paraná atingir, entre 1970 e 1975, uma taxa anual de crescimento de 23,04% (IPARDES, 1982). Exemplos desta visão são os grandes objetivos listados no documento *Diretrizes de Ação*, publicado pelo governador Emílio Gomes (1973-1975). Em síntese, ele fazia uma amarração das ações estaduais ao conteúdo do Plano Nacional, enfatizando a necessidade de “integrar politicamente o Paraná no esforço de elevar o Brasil à condição de país desenvolvido no prazo de uma geração, nos termos do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social” (PARANÁ, 1973, p.25). No planejamento das ações de transportes no Paraná, o governo federal atuaria com investimentos em ferrovias, portos e grandes eixos viários, e ao governo do Estado caberia a tarefa, conforme consta em planos de governo da época, de assegurar a integração por meio da pavimentação de ligações inter-regionais para acesso da produção aos grandes troncos viários.

De acordo com Magalhães Filho (1999), foi nesse período que, juntamente com a transição da Codepar para o Badep, ocorre uma importante transformação dos instrumentos de planejamento para o Estado do Paraná, com a criação da Secretaria de Planejamento, em 1972, e do IPARDES, a ela vinculado, em 1973. Nesse sentido, Magalhães Filho afirma:

Note-se que essa nova situação não significava o enfraquecimento do *projeto paranaense de desenvolvimento*, e sim seu fortalecimento, pela via de novos instrumentos especializados, nem, tampouco, do Banco, enquanto órgão de fomento, na medida em que, exonerado de outras funções, podia concentrar-se nas que lhe eram precípuas (MAGALHÃES FILHO, 1999, p.36).

Mesmo dotando-se o projeto paranaense de desenvolvimento de novos instrumentos de planejamento, as possibilidades de articular localmente as políticas de desenvolvimento regional com ações de planejamento de transportes sofrem com as dificuldades impostas no início dos anos 1970 pela subordinação ao projeto nacional de desenvolvimento. Contudo, o governo federal intensifica sua política de investimentos em infra-estrutura, mediante a implantação de grandes projetos nas áreas de transportes e energia para o País, contemplando algumas pavimentações de rodovias federais no Paraná, além da conclusão da Ferrovia Central do Paraná.

Se, de um lado, o governo central intensifica alguns investimentos, de outro implementa um fator limitador das políticas locais de transportes ao realizar a transferência da verba do Fundo Rodoviário para o Fundo de Desenvolvimento, que ocorre gradativamente entre 1974 e 1982, interrompendo a transferência automática de recursos federais para os estados para serem aplicados em rodovias. A centralização dos gastos públicos é a principal característica das políticas públicas no período.

Na segunda metade da década, as ações do governo estadual de Jayme Canet (1975-1978) foram expressivas, quando observadas sob o ponto de vista da extensão da malha rodoviária asfaltada. Na implementação do plano de governo Canet, alinhado com a política nacional de mecanização e modernização da agricultura, havia uma forte preocupação em viabilizar o escoamento da produção rural na direção da exportação pelo Porto de Paranaguá. Baseado numa política de financiamento por empréstimos, o Paraná começa a recuperar a capacidade de planejar seu desenvolvimento. Nesse período, fica evidente a importância dos transportes para o desenvolvimento da economia local, com a atuação do DER concentrada na pavimentação de rodovias alimentadoras e alguns trechos para ligar esses eixos às regiões de produção agrícola, e a atuação do DNER nas rodovias troncais, que ligam regiões e grandes distâncias. A articulação entre o plano de governo, com a mecanização e incentivo para a agricultura e agroindústria, e o planejamento para o setor de transportes tiveram grande importância para consolidar o processo de aumento da produção da soja. Em 1970, a produção paranaense de soja era de apenas 348 mil toneladas, e em 1977 já estava em 4,7 milhões de toneladas.

No documento *Objetivos e Metas de Desenvolvimento*, publicado em 1975, Canet, ao apresentar seu plano de governo, demonstra que o planejamento regional ainda estava bastante vinculado às diretrizes do plano nacional. A política de desenvolvimento foi “norteada pelo conjunto de diretrizes traçadas pelo Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND)” (PARANÁ, 1975). Dentro dos objetivos globais da ação de governo, no que pode ser interpretado como uma visão alinhada ao pensamento econômico dos desenvolvimentistas tradicionais, o Plano Canet afirmava:

Estamos todos convencidos de que o desenvolvimento integral é indispensável ao processo de industrialização, incluindo a da agricultura, pelo equilíbrio entre agricultura e indústria, como as duas faces de um mesmo processo de crescimento. Uma vez caracterizado o modelo básico de crescimento, a preocupação se volta para o desenvolvimento harmônico do Estado em luta contra os desequilíbrios regionais e uma melhor distribuição espacial. Surgem, então, os três grandes eixos Curitiba – Ponta Grossa, Londrina – Maringá e Cascavel – Guaíra, e uma política de implantação de Distritos Industriais, como uma primeira grande tentativa de desenvolvimento equilibrado. Porém, o governo não deixa de se preocupar também com as regiões menos favorecidas (PARANÁ, 1975, p.33).

Para atingir esse objetivo, o governo estadual considerava como prioritárias as “inversões em capital social básico, sob a forma de obras e serviços de infra-estrutura, para apoiar a iniciativa do setor privado da economia e promover o desenvolvimento integrado”. Em transportes, sua ênfase, tanto no planejamento como na implementação deste, esteve na concentração de investimentos no setor rodoviário, pois considerava que, com a conclusão da Estrada de Ferro Central do Paraná e a criação da Portobrás, os investimentos em novas ferrovias e nos portos ficariam a cargo do governo federal.

O grande impulso agrícola e industrial do Estado nos anos 1970, segundo Magalhães Filho (1999, p.158), “traduzia o sucesso inquestionável do projeto paranaense de desenvolvimento”. Porém, o autor entende que havia a necessidade de repensar esse projeto, que iria se esgotar no final da década. A falta de um planejamento integrado, que previsse investimentos em infra-estrutura e em outras áreas, aproveitando o grande impulso ocorrido nos anos 1970, e a crise financeira nacional dos anos 1980, impossibilitaram a continuidade do projeto.

Na chamada “década perdida” dos anos 1980, os paranaenses voltam a ter o direito de eleger seus governantes. Com isso, ocorre uma forte pressão para a retomada do planejamento local. No entanto, o País vivia sob uma crise financeira em que a prioridade era a estabilização econômica. O território paranaense ficaria fora das prioridades nacionais de grandes obras de infra-estrutura, num processo de centralização do planejamento e concentração de investimentos em regiões mais desenvolvidas, estratégia adotada para superar a crise econômica.

A crise econômica e os grandes planos de estabilização para superá-la estavam no centro das preocupações dos governantes nos anos 1980. O espaço para o planejamento integrado dos setores de infra-estrutura estavam limitados. Além disso, acompanhando o que estava ocorrendo no País, os governos paranaenses da década

começam a estabelecer um rompimento na atuação do estado desenvolvimentista. O modelo estava se esgotando e, com ele, a prática de planejamento articulado de investimento em transportes, vinculada a uma política de desenvolvimento gerida e implementada com ações diretas do Estado, estava se esgotando.

O governo do Paraná continua a investir, principalmente em rodovias, através de recursos do tesouro do Estado e da realização de financiamentos externos. No entanto, as ações são pulverizadas em diversas pavimentações de rodovias alimentadoras e vicinais, que atendem às demandas localizadas de pequenas regiões de produção agrícola, pouco se investindo em obras de rodovias de integração que gerassem mudanças qualitativas na malha rodoviária. Apesar disso, os investimentos importantes para o setor rural – que, mesmo inserido na realidade econômica de crise, experimentou crescimento médio anual de 5,7% entre 1980 e 1989 – foram aqueles concentrados basicamente nas rodovias alimentadoras e vicinais, ocorridos nos governos Ney Braga, José Richa e Álvaro Dias.

Hirschman, na tentativa de explicar a tendência, em países subdesenvolvidos, de dispersão de investimentos em várias pequenas obras, faz a seguinte afirmação:

Quando os países começam a realizar audaciosos planos de rodovias e de usinas elétricas, muitas vezes tendem a dispersar os fundos disponíveis entre o maior número de cidades e estradas. Essa tendência apresenta, sem dúvida, causas políticas e pode também encontrar explicação no fato de que os projetos menores são mais fáceis de engendrar que os mais amplos. Mas, de modo mais fundamental, a má vontade de fazer escolhas, que é mantida freqüentemente, com visível obstinação, pode ser, talvez, explicada pelo sentimento básico de que o progresso deve ser distribuído eqüitativamente por todos os rincões da comunidade (HIRSCHMAN, 1961, p.32).

Mesmo concentrando investimentos em rodovias alimentadoras e vicinais, o planejamento e a atuação de governo têm grande importância para a economia estadual, por maiores que sejam as críticas sobre as limitadas contribuições de obras pulverizadas e localizadas, quando comparadas com investimento em grandes eixos viários. Essas obras espalhadas tiveram sua contribuição para a expansão da soja e do milho, que continuaram seu processo de expansão e aumento da exportação para dentro e fora do País, servindo como base para dinamizar a economia local.

No início da década de 1990, com o governo Roberto Requião (1991-1994), há uma tentativa de resgate do papel do Estado desenvolvimentista. Por um período de governo de quatro anos é possível identificar a preocupação com grandes projetos estruturantes no setor de transporte. Há nas intenções a tentativa de resgate do Estado produtor dentro do processo de desenvolvimento, preocupado em superar os gargalos gerados pelos anos de abandono de planejamento estratégico em infra-estrutura. Esse planejamento ocorre de forma articulada com seu plano de governo para o fortalecimento da agroindústria e do produtor local e a tentativa de promover o crescimento industrial, incentivando o empresário local e buscando atrair investimentos, sobretudo para cidades-pólos do interior do Estado, não obtendo, contudo, grandes sucessos.

Quando Lerner assume o governo em 1995, muda completamente o rumo do planejamento para o ramo de infra-estrutura de transporte no Paraná. Realiza um governo de oito anos em que se observa um alinhamento à ideologia neoliberal. Dentro dessa linha, atua na área de transporte com uma visão voltada para as concessões à iniciativa privada, em que o Estado tem o papel regulador. Programas de concessões são implementados nos modais rodoviário, ferroviário e portuário. Durante as gestões de 1995-1998 e 1999-2002, o planejamento não foi instrumentalizado de forma clara nos Planos de Governo. Aquilo que se denominava como documento de Plano de Governo Lerner não foi mais do que a sistematização das idéias apresentadas em suas propostas de intenções, divulgadas durante as campanhas eleitorais de 1994 e 1998. Na sua forma de atuação, Lerner e sua equipe são os planejadores, sendo que o planejamento não fica somente a cargo das instituições de governo, mas sob o comando de equipe de assessores ligados diretamente ao chefe do executivo. O planejamento perde força com o enfraquecimento da atuação das diversas secretarias, como a Secretaria de Estado do Planejamento, fato que também já havia ocorrido durante o governo de Álvaro Dias (1987-1990).

Na análise das ações implementadas por Lerner, observa-se que a infra-estrutura de transporte foi um dos elementos de sustentação para a sua política de crescimento, baseada principalmente na atração de investimentos industriais. Contudo, é inegável que os fatores mais importantes para a atração de investimentos industriais para o Paraná estavam na política nacional de atração de investimentos externos e na oferta local de benefícios fiscais e financeiros, prática muito utilizada durante seus dois governos.

CONCLUSÃO

Na segunda metade do século XX, a expansão da infra-estrutura, em especial do setor de transportes, esteve sempre presente no planejamento das ações do governo do Paraná. Os principais eixos rodoviários do Estado surgiram nessa época estreitamente vinculados a um projeto de desenvolvimento e resultantes de um planejamento integrado de investimentos em diferentes modais, com uma clara prioridade para o modal rodoviário.

Em um primeiro momento, nas décadas de 1940 e 1950, a prioridade evidente dos governantes era a integração das regiões agrícolas dos diversos Paranas com seu porto exportador. A visão dos governantes era a de um estado que historicamente havia se desenvolvido com base na extração de madeira e erva-mate e que na ocasião havia diversificado sua agropecuária na direção do café, do milho, do trigo e de outros produtos agropecuários. A estratégia de desenvolvimento em que as diferentes *staples* eram lideradas pelo café tinham um papel central. Cabia à infra-estrutura de transportes facilitar o escoamento da produção ao porto de Paranaguá, ampliando, assim, as possibilidades de emprego e renda nas diferentes regiões do Estado.

Na análise dos planos de governo das décadas seguintes (1960 e 1970 e mesmo no início dos anos 1980), é possível identificar uma clara ideologia desenvolvimentista, muito diferente da ideologia prevalecente nas décadas anteriores; ideologia desenvolvimentista entendida aqui como uma ideologia que, nos casos brasileiro e paranaense, priorizava a industrialização, o planejamento e a intervenção direta do Estado. Estes três componentes passam a estar presentes nas políticas de infraestrutura elaboradas no Estado. Nos governos dos anos 1960, e mais intensamente no dos anos 1970, evidencia-se o planejamento para o setor de transporte como elemento fundamental na construção do desenvolvimento. A própria agricultura se vê integrada em um projeto modernizador e como parte de um projeto de desenvolvimento industrial via expansão de seu sistema agroindustrial. Esta ideologia materializa-se nas implementações de projetos como a pavimentação de corredores rodoviários estruturantes do Estado, a exemplo da rodovia do café e da rodovia Paranaguá – Foz do Iguaçu e da construção da Ferrovia Central do Paraná (Ponta Grossa – Apucarana), bem como na melhoria do porto de Paranaguá. Grandes investimentos em rodovias, ferrovias e infra-estrutura portuária demonstram a importância atribuída à mobilidade espacial e aos custos de transporte na geração de externalidades positivas ao aparelho produtivo local. O desenvolvimento da infra-estrutura torna-se parte de um projeto maior de desenvolvimento e construção de uma economia industrial moderna e integrada à economia mundial.

Juntamente com o grande esforço de investimento feito pelos governos estaduais, o planejamento também encontra-se presente nos investimentos federais através dos Planos Rodoviários Nacionais. Geograficamente localizado como rota de ligação entre o Rio Grande do Sul e os grandes centros consumidores nacionais (São Paulo e Rio de Janeiro), pelo Paraná transitavam, de um lado, os produtos agrícolas gaúchos, catarinenses e mesmo paranaenses para o abastecimento da Região Sudeste e o restante do País e, de outro, a estratégia nacional de desenvolvimento industrial incluía a necessidade de boas rodovias para a integração do mercado interno, exigindo que os estados em processo de industrialização pudessem abastecer os demais mercados do País com máquinas, equipamentos e outros bens de consumo industriais. A implantação de rodovias federais em solo paranaense, tanto no sentido norte-sul (BRs 101, 116 e 153) quanto no sentido leste-oeste (BRs 369 e 277), insere-se nessa grande estratégia de desenvolvimento industrial e integração de mercados.

A crise econômica e financeira ocorrida nos anos 1980 interrompeu o processo de crescimento e melhoria qualitativa da infra-estrutura rodoviária estruturante do Estado. Na falta de grandes recursos financeiros, o desenvolvimento regional passou a ser priorizado pelos governos estaduais, sendo construídas estradas vicinais e alimentadoras.

A tentativa de resgate da ideologia desenvolvimentista por meio de um estado interventor tem pouca duração no governo Requião, que se inicia com a década de 1990 no Paraná. Esta visão é rapidamente interrompida com o governo Lerner, quando se estabelece, no Paraná, uma fase não-intervencionista, com políticas inspiradas por um ideário de cunho neoliberal. Dentro da lógica da globalização econômica e financeira, a política do “Estado mínimo” faz com que o governo crie mecanismos repassadores

para a iniciativa privada de grande parte das responsabilidades de gerenciar e planejar a infra-estrutura de rodovias, ferrovias e portos no Paraná, com contratos de concessão e arrendamento cujo prazo se estende, no mínimo, até a terceira década deste século. Sob a lógica dominante, Lerner atua no sentido de transferir para as concessionárias a tarefa de executar os grandes investimentos em infra-estrutura de transporte rodoviário, ferroviário e portuário. O planejamento das ações para o setor de transporte sob a batuta de um governo liberalizante deixa marcas na economia local, as quais perdurarão ainda por vários anos.

Ainda há muito que avançar em termos de planejamento para o setor de transportes no Paraná. Porém, da análise do que ocorreu nos últimos 50 anos, pode-se afirmar que não é mais suficiente planejar a ampliação da infra-estrutura física de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias. O transporte deve ser pensado, também, em termos de conservação do patrimônio existente, da integração entre modais e dentro de uma estratégia de desenvolvimento do País em que a inovação é o determinante central desse processo. Estimular a inovação significa também estimular a transferência de informações entre os diferentes agentes locais. A logística de distribuição requer sistemas cada vez mais ágeis, interligados e bem conservados. A informação também precisa ser transportada velozmente. As escolas, universidades, centros de pesquisa, empresas privadas, famílias e o governo precisam estar interligados na forma de uma grande rede de produção e difusão de inovação. Em suma, o setor de transportes continuará a ser um dos elementos centrais para o suporte às políticas de desenvolvimento regional.

REFERÊNCIAS

- AUGUSTO, Maria Helena Oliva. **Intervencionismo estatal e ideologia desenvolvimentista**. São Paulo: Símbolo, 1978.
- BIEHL, Dieter. El papel de las infraestructuras en el desarrollo regional. In: ESPAÑA. Ministerio de Economía y Hacienda. **Política regional en la Europa de los años 90**. Madrid, 1989. p.401-432.
- BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. **Plano aeroviário do Estado do Paraná**. Curitiba, 1990.
- CAIXETA FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira (Org.). **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001.
- CASTRO, Nilton Rabelo. **Intermodalidade, intramodalidade e o transporte de longa distância no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA, 1995. (Texto para discussão, 367).
- FURIÓ BLASCO, Elies. **Evolución y cambio en la economía regional**. Barcelona: Ariel, 1996.
- GALVÃO, Olimpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. **Planejamento e Políticas Públicas**, Rio de Janeiro: IPEA, n.13, p. 183-211, jun. 1996.
- HIRSCHMAN, Albert O. **Estratégia do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.
- HIRSCHMAN, Albert O. Generalized linked approach to development, with special reference to staples. **Economic Development and Cultural Change**, Chicago: University of Chicago Press, v. 25, supplement, 1977.

- IPARDES. **Paraná: economia e sociedade**. Curitiba, 1982.
- IPARDES. **Paraná: diagnóstico social e econômico**. Curitiba, 2003.
- LACERDA, Sander Magalhães. O financiamento da infra-estrutura rodoviária através de contribuintes e usuários. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro: BNDES, n. 21, p. 141-159, 2005.
- LOURENÇO, Gilmar Mendes. **A economia paranaense nos anos 90: um modelo de interpretação**. Curitiba: Ed. do Autor, 2000.
- MAGALHÃES FILHO, Francisco B. B. O Paraná em revista. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba: IPARDES, n.82, p.5-16, maio/ago.1994.
- MAGALHÃES FILHO, Francisco B. B. Agentes sociais no Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba: IPARDES, n.86, p.3-33, set./dez.1995.
- MAGALHÃES FILHO, Francisco B. B. **Da construção ao desmanche**: análise do projeto de desenvolvimento paranaense. São Paulo, 1999. Tese (Doutorado) - USP.
- OLIVEIRA, Dennison de. **Urbanização e industrialização no Paraná**. Curitiba: SEED, 2001. (Coleção história do Paraná; textos introdutórios)
- PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso Paraná**. São Paulo: Hucitec; Curitiba: SECE, 1981.
- PARANÁ. Governo do Estado. **A concretização do plano de obras do Governador Moyses Lupion**. Curitiba, 1950.
- PARANÁ. Governo do Estado. **Diretrizes de ação**. Curitiba, 1973.
- PARANÁ. Governo do Estado. **Objetivos e metas de desenvolvimento**. Curitiba, 1975.
- PARANÁ. Governo do Estado. **Programa de transportes para o governo Ney Braga**. Curitiba, 1979.
- PARANÁ. Governo do Estado. **Plano de governo**. Curitiba, 1987.
- PARANÁ. Secretaria de Estado da Agricultura e do Abastecimento. Departamento de Economia Rural. **Perfil da agropecuária paranaense**. Curitiba, SEAB/DERAL, 2003.
- PARANÁ. Secretaria de Estado dos Transportes. **Transporte e escoamento das safras agrícolas através do complexo portuário de Paranaguá**. Curitiba, 2001.
- PARANÁ. Secretaria de Estado dos Transportes. **Relatório de atividades de 2002**. Curitiba, 2002.
- PARANÁ. Secretaria de Estado dos Transportes. **Relatório de atividades de 2004**. Curitiba, 2004.
- PARANÁ. Secretaria de Estado dos Transportes. Departamento de Estradas de Rodagem. **História da malha rodoviária**. Disponível em: <<http://www.pr.gov.br/der>>. Acesso em: fev. 2005.
- PARTIDO DO MOVIMENTO DEMOCRÁTICO BRASILEIRO (PR). **Diretrizes de governo**: política de transportes. Curitiba, 1982.
- SUZIGAN, Wilson. **Indústria brasileira: origem e desenvolvimento**. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- WATKINS, M. H. A staple theory of economic growth. **The Canadian Journal of Economics and Political Science**, Toronto: Canadian Political Science Association, v.29, n.2. p.141-58, 1963.