

O PROBLEMA PÚBLICO DA RODOVIA PR-317: OS IMPACTOS E DESAFIOS DO TRECHO MARINGÁ-ASTORGA, PARANÁ

THE PUBLIC PROBLEM OF HIGHWAY PR-317: THE IMPACTS AND CHALLENGES OF THE MARINGÁ-ASTORGA SECTION, PARANÁ

EL PROBLEMA PÚBLICO DE LA CARRETERA PR-317: IMPACTOS Y DESAFÍOS DEL TRAMO MARINGÁ-ASTORGA, PARANÁ



10.56238/sevened2026.001-068

Caiqui Eduardo Coqui Santos

Graduado em Administração

Instituição: Universidade Estadual de Maringá

E-mail: ra114227@uem.br

Matheus Banuth Machado

Graduado em Administração

Instituição: Universidade Estadual de Maringá

E-mail: ra114229@uem.br

Lúcio Paulo Alves Pires

Doutor em Administração

Instituição: Universidade Estadual de Maringá

E-mail: lpaires@pireseducacao.com

RESUMO

Este artigo aborda a problemática da Rodovia PR-317 no Brasil, com foco no trecho que conecta Astorga a Maringá, no estado do Paraná. O estudo investiga a percepção e experiência dos usuários da rodovia em relação à sua qualidade e impacto em suas atividades diárias. Por meio de uma abordagem qualitativa, foram aplicados questionários a moradores de Astorga que trabalham e/ou estudam em Maringá. Os resultados indicam que a maioria dos respondentes utiliza a rodovia com frequência e enfrenta problemas mecânicos, considerando a qualidade da rodovia como péssima. Muitos estariam dispostos a trocar atividades de lazer em Maringá por outras cidades devido às más condições da rodovia. O estudo destaca a importância da infraestrutura rodoviária para o desenvolvimento econômico e social da região e ressalta a necessidade de investimentos e manutenção adequada das rodovias.

Palavras-chave: Rodovia PR-317. Infraestrutura Rodoviária. Transporte Rodoviário. Políticas Públicas. Desenvolvimento Regional.

ABSTRACT

This article addresses the problems of the PR-317 highway in Brazil, focusing on the stretch that connects Astorga to Maringá, in the state of Paraná. The study investigates the perception and experience of highway users regarding its quality and impact on their daily activities. Through a

qualitative approach, questionnaires were applied to residents of Astorga who work and/or study in Maringá. The results indicate that most respondents use the highway frequently and face mechanical problems, considering the highway's quality to be very poor. Many would be willing to exchange leisure activities in Maringá for other cities due to the poor condition of the highway. The study highlights the importance of road infrastructure for the economic and social development of the region and emphasizes the need for investment and adequate maintenance of highways.

Keywords: PR-317 Highway. Road Infrastructure. Road Transport. Public Policies. Regional Development.

RESUMEN

Este artículo aborda los problemas de la carretera PR-317 en Brasil, centrándose en el tramo que conecta Astorga con Maringá, en el estado de Paraná. El estudio investiga la percepción y la experiencia de los usuarios de la carretera respecto a su calidad y su impacto en sus actividades cotidianas. Mediante un enfoque cualitativo, se aplicaron cuestionarios a residentes de Astorga que trabajan y/o estudian en Maringá. Los resultados indican que la mayoría de los encuestados utilizan la carretera con frecuencia y experimentan problemas mecánicos, considerando que su calidad es muy deficiente. Muchos estarían dispuestos a trasladar sus actividades de ocio en Maringá a otras ciudades debido al mal estado de la carretera. El estudio resalta la importancia de la infraestructura vial para el desarrollo económico y social de la región y enfatiza la necesidad de inversión y un mantenimiento adecuado de las carreteras.

Palabras clave: Carretera PR-317. Infraestructura Vial. Transporte por Carretera. Políticas Públicas. Desarrollo Regional.

1 INTRODUÇÃO

Para trabalhar a problemática de rodovias no Brasil, é importante entender a história do surgimento dessas estradas, de seu desenvolvimento e do motivo de sua relevância, além do paralelo desenvolvimento da indústria automobilística no país. A ascensão da indústria automobilística no Brasil a partir de 1957 trouxe consigo um aumento expressivo no desenvolvimento das rodovias, enquanto o sistema ferroviário enfrentou precariedade e estagnação. Isso resultou na crescente predominância das rodovias como meio de transporte, tanto em áreas urbanas quanto rurais, o que intensificou o problema dos acidentes de trânsito (MENESES, 2001).

O transporte rodoviário é um elemento de destaque dentro da sociedade brasileira e de sua economia, pois é parte extremamente importante para o funcionamento de toda a rede do país (ARASHIRO; GONÇALVES; COSTA, 2021).

Neste contexto, precisam existir boas rodovias para que sejam utilizadas por pessoas físicas e empresas, caso contrário, os custos que levam para reparar possíveis problemáticas nessa questão podem ser altos; quando viabilizamos as necessidades um país tão grande em território, como o Brasil, a administração das vias é de suma importância, e grande parte desse problema é responsabilidade do governo (estadual ou federal).

Uma demonstração deste contexto é a Rodovia PR-317, situada no norte do estado do Paraná. Este trecho rodoviário desempenha um papel central no transporte de pessoas e mercadorias na região das cidades de Maringá, Campo Mourão, Toledo e Goioerê no Paraná, servindo como uma via crucial para o desenvolvimento econômico e social local.

Para uma abordagem eficaz da questão a ser discutida neste texto, faz-se necessário entender a administração pública, o governo e o Estado, pois são eles os responsáveis para resolver a questão a ser tratada.

Primeiramente, sobre administração pública, Farah (2011) discorre sobre a ideia de que esta área de formação tem o objetivo de formar agentes governamentais, ou seja, ela estaria contribuindo para a administração governamental.

Partindo de uma revisão teórica entre o governo, o Estado, e a sociedade, como parte da estrutura política que se aplica à sociedade brasileira, temos como objetivo geral avaliar a percepção e a experiência dos usuários da rodovia PR-317 em relação à qualidade da mesma e o impacto que ela exerce em suas atividades diárias. Para atingir esse objetivo, viabilizamos a pesquisa a partir dos motoristas que frequentemente utilizam essa via e como ela afeta suas vidas; uma vez que a melhoria da infraestrutura viária é essencial para garantir a segurança e o conforto dos usuários, bem como para reduzir os custos operacionais das empresas que utilizam essas vias. A importância dessa pesquisa reside na sua contribuição para a compreensão dos efeitos das condições das rodovias no cotidiano dos usuários e na economia regional. A rodovia PR-317 desempenha um papel crucial no transporte de

pessoas e mercadorias na região do Paraná, sendo fundamental para o desenvolvimento econômico e social local.

Os objetivos específicos deste estudo concentram-se em identificar as possíveis consequências que a condição da rodovia PR-317 pode acarretar para seus usuários, como segurança, tempo de deslocamento, custos de manutenção dos veículos e outros fatores que impactam diretamente na qualidade de vida das pessoas que a utilizam. Compreender a visão dos motoristas que frequentemente utilizam essa via é fundamental para propor melhorias e políticas públicas que atendam às necessidades da população e promovam um transporte mais seguro e eficiente."

2 REVISÃO DE LITERATURA

O desenvolvimento e a manutenção das rodovias no Brasil estão intrinsecamente ligados ao contexto histórico e político do país. Compreender essa trajetória é fundamental para analisar como as políticas públicas foram formuladas e implementadas ao longo do tempo, especialmente no que diz respeito à infraestrutura viária e ao transporte rodoviário.

Nesta seção, serão apresentadas algumas das principais transformações e decisões políticas que influenciaram diretamente a situação atual das rodovias brasileiras, destacando a importância estratégica desse modal de transporte e os desafios enfrentados pelas políticas públicas para sua adequada manutenção e expansão.

2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E POLÍTICA

Após a morte de Getúlio Vargas em 1954, Juscelino Kubitschek assumiu o poder do Brasil com a política do “fazer 50 anos em 5”, que trouxe algumas mudanças para o país, como a construção de Brasília, e a criação da automobilística nacional. Esse plano trouxe um acelerado desenvolvimento na infra-estrutura, que incluía a construção de estradas para acompanhar a acelerada fabricação de automóveis. Diante disso, o automóvel passou a ser consumido pela classe média, multiplicando o número de veículos e motoristas, alarmando a necessidade de estradas para acomodar todo esse número de automóveis.

Desde a década de 1950, o transporte rodoviário é predominante no cenário brasileiro, principalmente para o transporte de cargas e mercadorias. Nos anos 1970, em torno dos 70% das cargas eram transportadas através das malhas rodoviárias, e nos anos 2000, manteve-se em cerca de 60% das cargas transportadas por este transporte rodoviário (KAPRON, 2012).

Essa relevância do meio rodoviário também é destacado por Mello (2001), onde esse tipo de transporte é tido como essencial, principalmente para empresas que procuram reduzir custos e oferecer melhores serviços aos clientes. Tudo isso aponta para uma grande relevância e predominância desse tipo de transporte no país, o que deveria trazer uma maior preocupação dos órgãos públicos, pois as

condições dessas rodovias podem afetar de forma bem negativa os recursos financeiros públicos e privados, além de questões ambientais.

Dentro dessa temática, os órgãos públicos são predominantemente responsáveis pelo cuidado das rodovias, o que torna imperativo o estudo de cada um desses atores. Primeiramente, sobre administração pública, Farah (2011) discorre sobre a ideia de que esta área de formação tem o objetivo de formar agentes governamentais, ou seja, ela estaria contribuindo para a administração governamental. Ainda, Frederickson (1999) apud Farah (2011) destaca a nova abrangência do público, não se restringindo ao governo, mas também a organizações não governamentais e privadas, que seriam orientadas para prestar serviços públicos.

Esta disciplina também não pode se limitar a questões governamentais, pois desde as últimas décadas do século XX, diversos atores sociais influenciam as políticas públicas (RABELL, 2000 apud FARAH, 2011). O governo vai ser o órgão que vai produzir as vontades do Estado e fazer sua manutenção, além de instrumentalizar a administração pública. Segundo Paludo (2010), “O Estado exerce seu poder através do governo”, com isso o governo se torna uma ferramenta do Estado para o alcance dos seus objetivos.

Por fim, o Estado, segundo Coelho (2012), é aquele que tem poder sobre os indivíduos em determinado território, fundamentado, sobretudo, na legitimidade de tal poder, sendo reconhecido pela população para estabelecer leis e administrar o estado-nação. Um dos principais filósofos políticos da história, Montesquieu, apresenta a ideia de que o Estado é dividido em três poderes, sendo eles: legislativo, produz as leis; executivo, vai garantir o cumprimento dessas leis; e judiciário, que irá julgar as ações referentes às leis. Além disso, Andrade (2019) argumenta que o interesse público irá se revelar através dos princípios da Constituição. Por último, Ismael Filho (2016) discorre que o Estado irá agir para realizar os direitos da Constituição.

A compreensão do Estado e seus poderes, assim como dos conceitos de interesse público e Constituição, são fundamentais para situar a discussão sobre o processo de políticas públicas no Brasil. Nesse contexto, é importante destacar que as políticas públicas são ações do Estado que buscam atender demandas da sociedade em determinadas áreas, como saúde, educação, segurança, infraestrutura, entre outras.

2.2 O PROCESSO DE POLÍTICAS PÚBLICAS BRASILEIRAS

No contexto brasileiro, o processo de políticas públicas é essencial para a gestão governamental e a busca por soluções efetivas para os problemas sociais. As políticas públicas são definidas como um conjunto de ações e programas desenvolvidos pelo Estado para atender às demandas da sociedade e promover o bem-estar social (VIANNA, 2019). Essas políticas são elaboradas e implementadas de acordo com um ciclo que envolve diversas etapas.

Neste contexto, o processo de políticas públicas no Brasil pode ser compreendido a partir do conceito teórico do ciclo de políticas públicas proposto por Leonardo Secchi, que consiste em uma sequência de etapas interligadas e recorrentes. Esse ciclo é composto por cinco fases principais: agenda setting, formulação, implementação, avaliação e feedback (SECCHI, 2007).

Antes de iniciar o ciclo de políticas públicas propriamente, ocorre a agenda setting, que corresponde à identificação e seleção de problemas que serão abordados pelas políticas públicas (SECCHI, 2007). Nessa etapa, os problemas são levados à atenção das autoridades governamentais por meio de diversos atores sociais, como movimentos sociais, grupos de interesse e pesquisadores.

A primeira etapa do ciclo de políticas públicas é a identificação e formulação desse problema. Nessa fase, são realizados estudos e diagnósticos para identificar as necessidades e demandas da sociedade que precisam ser atendidas pelo Estado (DIAS, 2016).

Em seguida, ocorre a elaboração e decisão da política, que envolve a definição dos objetivos, metas e instrumentos necessários para enfrentar o problema identificado (SILVA, 2017). Após a identificação dos problemas, a fase de formulação, ocorre a partir da elaboração das propostas de políticas públicas para lidar com os problemas identificados (SECCHI, 2007).

Após a elaboração da política, inicia-se a etapa de implementação, que consiste na execução das ações e programas definidos na política pública (BRESSER-PEREIRA, 2014). Nessa fase, é fundamental a coordenação entre os diversos órgãos e entidades responsáveis pela execução das políticas, bem como o monitoramento e avaliação constante do processo (SOUZA, 2013). É a fase na qual as políticas públicas são colocadas em prática e as ações planejadas são executadas (SECCHI, 2007). Nessa etapa, é fundamental a coordenação entre os diversos atores envolvidos na implementação das políticas, bem como o monitoramento constante do processo.

Após a implementação, ocorre a fase de avaliação, na qual são avaliados os resultados e impactos das políticas públicas (SECCHI, 2007). Essa avaliação pode ser realizada por meio de indicadores e métricas que mensuram o sucesso das políticas na solução dos problemas identificados.

Por fim, a fase de feedback corresponde ao retorno das avaliações realizadas para as fases anteriores do ciclo (SECCHI, 2007). Essa retroalimentação é importante para identificar falhas e ajustar as políticas públicas de forma a torná-las mais eficazes e eficientes. Portanto, a avaliação e monitoramento da política pública são etapas cruciais para verificar se os objetivos e metas estão sendo alcançados, bem como identificar possíveis ajustes e melhorias no processo (FERREIRA, 2015). Essa avaliação pode ser realizada por meio de indicadores e métricas que mensuram o impacto da política na sociedade (BONELLI, 2018).

A etapa de revisão e ajuste da política pública é importante para garantir sua efetividade e adequação às necessidades da sociedade (FARIA, 2019). Essa revisão pode levar à modificação da política ou à criação de novas estratégias para enfrentar o problema identificado.

O ciclo de políticas públicas proposto por Leonardo Secchi é um modelo teórico que busca compreender o processo de elaboração e implementação de políticas públicas no contexto brasileiro. Esse modelo destaca a importância da participação de diversos atores sociais, da transparência e do monitoramento constante do processo para garantir o sucesso das políticas implementadas.

No Brasil, o processo de políticas públicas é influenciado por diversos fatores, como a participação da sociedade civil, a atuação dos órgãos governamentais e a disponibilidade de recursos (SILVA, 2017). Além disso, a implementação das políticas públicas no país enfrenta desafios relacionados à burocracia, falta de planejamento e corrupção (DIAS, 2016).

Em suma, o processo de políticas públicas no Brasil é complexo e envolve diversas etapas que visam atender às demandas da sociedade e promover o bem-estar social. É fundamental que esse processo seja transparente, participativo e eficiente, garantindo assim o sucesso das políticas implementadas.

Neste contexto, é fundamental a participação de atores sociais para influenciarem e serem influenciados no processo de políticas públicas.

Segundo Bresser-Pereira (2012), os atores sociais são os agentes que participam do processo político e têm interesses, valores e objetivos distintos. Esses atores incluem o governo, os parlamentares, os grupos de interesse, os movimentos sociais, a mídia e a sociedade civil em geral. Cada um desses atores possui diferentes perspectivas e capacidades de influenciar o processo de políticas públicas.

Durante a análise de políticas públicas deve levar em consideração as interações entre esses diferentes atores e como suas ações e decisões afetam o processo político. Por exemplo, os grupos de interesse podem pressionar o governo por determinadas políticas, enquanto os movimentos sociais podem mobilizar a sociedade civil em torno de causas específicas (BRESSER-PEREIRA, 2012).

Além disso, a análise de políticas públicas deve considerar o papel do Estado como mediador e regulador das relações entre os diferentes atores sociais. O Estado, por meio de suas instituições e políticas, influencia o comportamento e as decisões dos atores sociais, ao mesmo tempo em que é influenciado por eles (BRESSER-PEREIRA, 2012).

2.3 O PROBLEMA PÚBLICO NO CONTEXTO RODOVIÁRIO NORTE-PARANAENSE

Diante do exposto sobre os órgãos que irão influenciar a política no país, o problema pode ser apresentado. Tal problemática a ser tratada neste trabalho será a má condição das rodovias, especificamente a PR-317, trecho percorrido por tantos alunos e trabalhadores a caminho de Maringá para estudar e trabalhar. Essa estrada possui alguns problemas, como muitos buracos na pista, desníveis e sinalizações muito ruins, como as faixas das pistas, que em muitos trechos nem faixa tem. Dessa forma, esta pista incomoda muitos cidadãos de cidades vizinhas de Maringá, além de trazer problemas

para empresas que utilizam a PR-317, e acaba trazendo problemas para os indivíduos e, conseqüentemente, para o governo. Diante disso, pode ser considerado um problema público?

Um problema público é, antes de tudo, um distúrbio, que se caracteriza pela passividade antes da atividade, e esta última se inicia com o crescimento da força desse problema, como o nível de mobilização de atores e o grau de importância dessas ações (CHATEAURAYNAUD, 2011). A partir disso, esse problema irá ganhar legitimidade diante dos poderes públicos para ser considerado um problema público, e assim, serem implementadas políticas para resolução. Tais soluções são políticas públicas, que segundo Freitas, Cassol e Rodrigues (2021), são essenciais para assegurar direitos e garantias para a vida em sociedade, ou seja, são atividades com o objetivo de manter o Bem Estar Social.

Essas políticas públicas serão exercidas a partir de uma Administração Pública, que segundo Bächtold (2012), procura desenvolver o bem estar social, procurando seguir a moral e o direito. Para Matias-Pereira (2018), a Administração Pública vai ter uma relação entre Estado e sociedade, o que irá trazer necessidades para a sociedade, e os órgãos que irão procurar sanar essas necessidades compõem a Administração Pública. Dessa forma, a Administração Pública é extremamente importante para o desenvolvimento e desempenho das políticas públicas, a fim de atender às necessidades da sociedade, a partir dos órgãos executores.

Antes de comprovar a existência de um problema público da rodovia PR-317, podem ser apresentadas algumas informações que corroboram para o debate das péssimas condições das rodovias brasileiras. Segundo a Folha de Londrina (2022), mais de 60% das rodovias no Paraná têm problemas na pista e na sinalização, sendo estas classificadas como regular, ruim ou péssima. Segundo a própria Folha de Londrina (2022), a sinalização também não fica muito longe, com 45,3% da malha rodoviária sendo classificada como, no máximo, regular.

De acordo com o relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS) de 2016, o Brasil ostenta a triste posição de ser o país com o maior número de mortes no trânsito por habitante na América do Sul. Essas estatísticas alarmantes revelam a urgência de abordar o problema da segurança viária no país, considerando que o Brasil é uma das nações mais populosas do mundo e aplica uma das legislações mais rigorosas no que diz respeito ao controle de riscos (NETO et al., 2012). Como destacado por Ribeiro (2017), esses acidentes se tornaram um sério desafio de saúde pública no país, decorrendo de uma combinação de fatores, incluindo falhas na infraestrutura rodoviária e imprudência por parte dos usuários.

Ainda, um ponto muito alarmante para o estado do Paraná, é a necessidade de aumentar os custos operacionais por conta das condições das rodovias, o que gera um aumento de 28,8% desses custos, e conseqüentemente, trazendo aumento dos preços dos produtos (Folha de Londrina, 2022). Segundo o próprio site ainda, o meio ambiente também sofre as conseqüências dessa má conservação

da malha rodoviária, pois, aproximadamente, 63,6 milhões de litros de diesel são consumidos de forma desnecessária, o que também traz prejuízo aos transportadores de, aproximadamente, R\$ 290 milhões.

Segundo Reis (2006), estradas caracterizadas como ruins obrigam que os motoristas tenham que reduzir a velocidade, assim sendo, os motoristas acabam fazendo menos viagens e aumentando o tempo das mesmas, logo, aumentando o custo fixo por viagem. Ainda segundo o autor, “o custo operacional de veículos, especialmente dos caminhões, é fortemente afetado pelo estado de conservação do pavimento das rodovias”. Desta forma pode levar que os motoristas evitem a pista e algumas vezes sendo o único meio que pode levar a cidade de seu trabalho ou da escola de seus filhos, o motorista pode optar por mudar sua rotina e evitar a cidade em questão, optando por mudar seus filhos de escola e até mesmo mudando de emprego.

Uma questão relevante para o debate da rodovia PR-317 é o desafio que ela virou para a população que a utiliza, como sendo um obstáculo, por exemplo, para moradores de Astorga irem até Maringá, para trabalho, estudo ou lazer, sendo considerada um ponto a se olhar de forma mais atenciosa. Um outro caso que mostra como isso realmente acontece é o que ocorreu com o Litoral do Paraná em 2023. De acordo com a Gazeta do Povo, as condições precárias das rodovias que levam até Matinhos virou um desafio para os turistas, o que acaba afetando financeiramente a região.

O constante aumento de veículos nas cidades também é influente para o debate sobre as rodovias. Tratando-se dessa problemática, especificamente a estrada que liga Astorga e Maringá, a evolução da frota de veículos na cidade de Astorga, no Paraná, durante o período de 2018 a 2022 revela uma série de tendências significativas que refletem não apenas as mudanças na mobilidade urbana, mas também a dinâmica econômica e demográfica da região.

Durante esse intervalo de tempo, a frota de veículos em Astorga apresentou um crescimento constante. Em 2018, o número de veículos registrados na cidade era de aproximadamente 17.590, enquanto em 2022, esse número aumentou para aproximadamente 19.238. O aumento da frota de veículos destaca a importância de investimentos contínuos na infraestrutura viária da PR-317 que liga o município de Astorga e Maringá (DETRAN, 2023).

Esse problema maior das rodovias não é algo simples de se debater, por diversos fatores, como a infraestrutura problemática, falta de investimento e insegurança. Outro ponto é a responsabilidade das entidades, pois existem diferentes responsáveis em diferentes vias. No caso da PR-317, o responsável é o governo estadual, e de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a entidade responsável deve garantir o exercício do direito de trânsito seguro, o que não está acontecendo.

Outro problema relacionado ao financeiro é a questão logística, onde o próprio Governador Ratinho Junior discorre “A PR-317 é um corredor logístico e turístico muito forte, que atende o nosso agronegócio e faz a ligação com São Paulo. Há muito tempo a rodovia precisava ser modernizada”.

Isso mostra a relevância dessa rodovia e da urgência em reformas para que haja um bom desenvolvimento da região.

Além disso, outro aspecto a ser destacado é a comparação com outras estradas da região metropolitana de Maringá, onde era a única rodovia ainda não duplicada. Segundo o prefeito de Maringá, Ulisse Maia, “Era o único acesso a Maringá ainda não duplicado. Com isso, resolvemos um problema de mobilidade e trazemos mais desenvolvimento para a região, criando inclusive um polo de turismo de natureza”

Nesse sentido, com diversas pessoas sendo afetadas por esse distúrbio e atingindo uma dimensão societal, essa questão é considerada um problema público. Isso também se deve ao fato da participação do interesse público e privado. De acordo com o Hojemais (2021), um grupo de empresários doou trezentos mil para a ACIM contratar uma empresa para elaborar um projeto de duplicação deste trecho.

A duplicação em questão compreende um trecho de 21,82 quilômetros, abrangendo a totalidade da extensão entre as localidades de Maringá e Iguaraçu. Este projeto incorpora a construção de cinco quilômetros de vias marginais, a implementação de três interseções em desnível, a criação de cinco retornos viários, a instalação de duas passarelas para pedestres e a duplicação da ponte sobre o Rio Pirapó.

Este empreendimento é resultado de um investimento do Governo do Estado do Paraná, no montante de R\$ 183,45 milhões, sendo concedido por meio de um processo licitatório conquistado pela empresa TCE Engenharia Ltda. Durante a última interrupção das obras, a referida empresa obteve autorização para executar serviços destinados a garantir a segurança dos usuários que utilizam este trecho rodoviário, bem como a preservação do meio ambiente.

A partir disso, observa-se a relevância do interesse privado em contribuir para o interesse público, misturando ainda mais os diferentes interesses que existem no espaço urbano, o que também proporciona o desenvolvimento das partes.

3 METODOLOGIA

Para os procedimentos metodológicos deste trabalho, foi adotada uma abordagem qualitativa, que visa atender aos objetivos propostos. A análise qualitativa, conforme descrita por Denzin e Lincoln (2006), abrange diversos procedimentos, como entrevistas, experiências e outros métodos interpretativos que auxiliam na compreensão do fenômeno em estudo.

O caráter qualitativo contribui para a investigação de dados descritivos de um fenômeno, com ênfase na ocorrência da situação (CALIL; ARRUDA, 2004). Dessa forma, para conseguir atingir o público desejado da pesquisa, foi elaborado um questionário via *Google Forms*, contendo 8 perguntas, que buscam identificar a relação de cada respondente com o trecho Astorga - Maringá.

A aplicação de questionários é uma técnica fundamental em pesquisas qualitativas, permitindo coletar informações de maneira sistemática e estruturada (CALIL; ARRUDA, 2004). Esse questionário buscou identificar a relação de cada respondente com o trecho entre Astorga-PR à Maringá-PR.

As perguntas do questionário abrangem diversos aspectos, desde a idade do respondente até a experiência com problemas mecânicos em seus veículos ao utilizar a rodovia.

E a amostra da pesquisa foi realizada de forma intencional, considerando pessoas que residem em Astorga-PR e têm atividades laborais e/ou educacionais em Maringá-PR. Essa seleção visa obter respostas de indivíduos que enfrentam diariamente os desafios da rodovia PR-317.

Por meio da aplicação do questionário, espera-se alcançar os objetivos do estudo, especialmente ao buscar compreender a avaliação dos usuários da rodovia e as consequências de sua condição precária, como o impacto na decisão de evitar utilizá-la.

Essas mudanças visam aprimorar a clareza e a precisão do texto, além de garantir uma melhor compreensão dos métodos utilizados na pesquisa.

4 ANÁLISE DOS DADOS

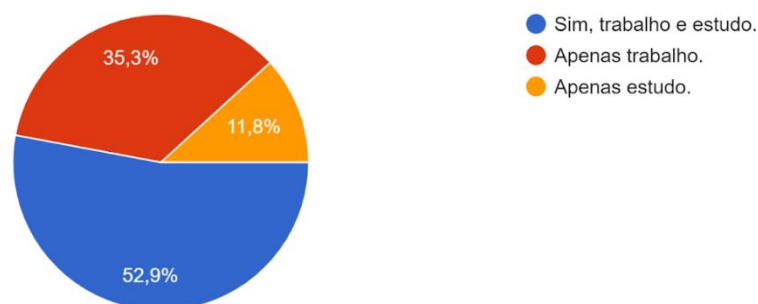
O questionário foi criado com o principal objetivo sendo o de obter informações mais concretas e precisas para assim obter uma maior assertividade na produção do estudo e auxiliar na comprovação da existência deste problema público. O questionário possui 8 perguntas utilizando perguntas fechadas e também utilizando a escala Likert. Em geral são discutidos assuntos sobre o trecho da PR-317 que liga a cidade de Astorga para Maringá. Como resultado, esse questionário obteve 17 respondentes, onde todos frequentam ou já frequentaram este trecho da PR-317.

Para ter um levantamento inicial do que motivava os respondentes a percorrer este trecho, a primeira pergunta questionava os motivos para as pessoas saírem de Astorga para Maringá. Foi possível identificar que 9 (52,9%) pessoas estudam e trabalham em Maringá, 2 (11,8%) pessoas apenas estudam e 6 (35,3%) pessoas apenas trabalham.

Figura 1 - Motivação do Percurso

Você trabalha e/ou estuda em Maringá?

17 respostas



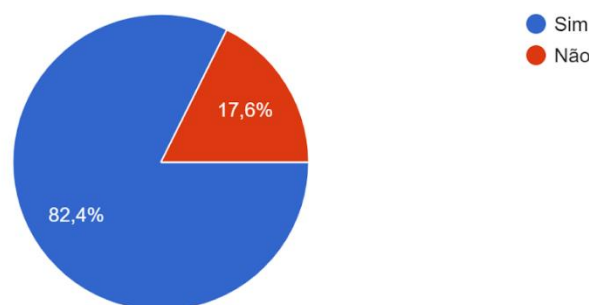
Fonte: elaborado pelos autores (2023).

A finalidade da segunda pergunta era de descobrir a frequência em que os respondentes percorriam este trecho, mais precisamente de segunda-feira até sexta-feira. Em sua maioria, os indivíduos analisados utilizam a rodovia durante esses cinco dias, mais precisamente 14 (82,4%) dos 17 (100%) pesquisados.

Figura 2 - Frequência do Percurso

Você faz o percurso Astorga - Maringá de segunda a sexta?

17 respostas



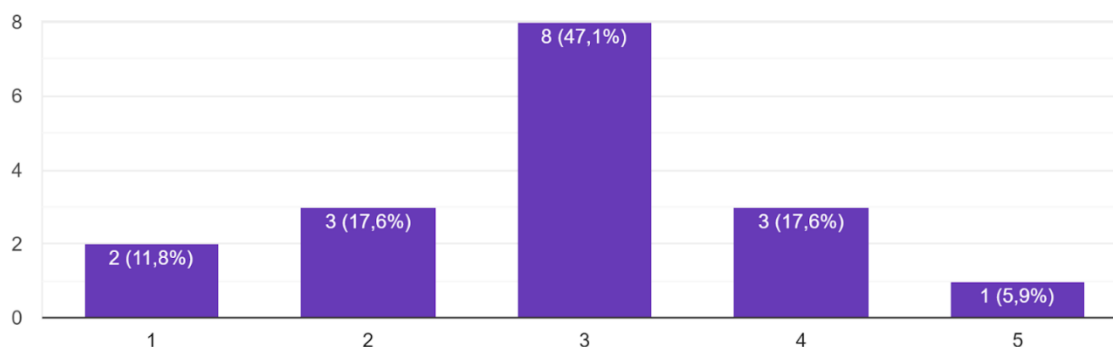
Fonte: elaborado pelos autores (2023).

Além do propósito profissional, analisar o contexto pessoal também é importante, por isso a terceira pergunta questionava a frequência semanal em que os respondentes frequentam a cidade de Maringá buscando atividades de lazer. A maior frequência identificada foi a de 3 vezes na semana, assinalada por 8 (47,1%) pessoas. A segunda alternativa mais escolhida foi 2 vezes na semana e 4 vezes na semana, indicada por 3 (17,6%) pessoas cada.

Figura 3 - Frequência Semanal do Percurso

Com qual frequência você costuma ir para Maringá a lazer?

17 respostas



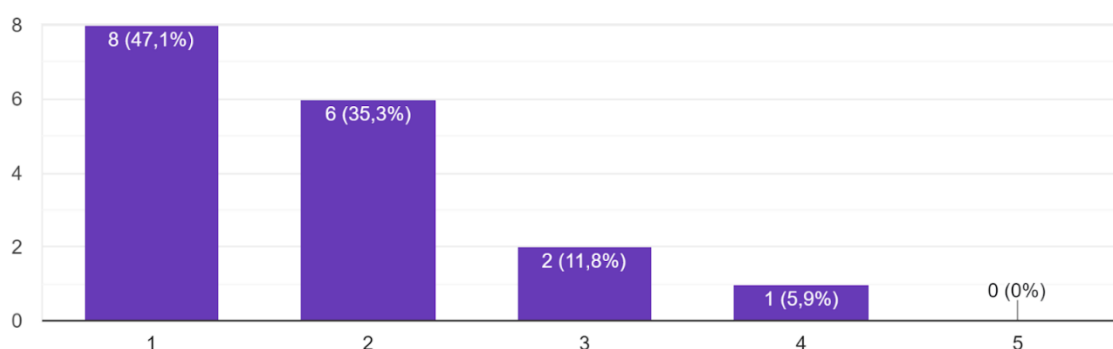
Fonte: elaborado pelos autores (2023).

Partindo do princípio de que os respondentes utilizam a rodovia com uma boa frequência, elas têm o conhecimento do trecho e corroboram para constatação do problema público. Com isso, a próxima pergunta do questionário é direcionada para uma avaliação da qualidade deste trecho. A maioria dos pesquisados (8 pessoas) afirmou que a qualidade do trecho se encontra como péssima, enquanto ninguém assinalou a alternativa ótima. Isso comprova o real estado em que se encontra este trecho da PR-317.

Figura 4 - Avaliação da Rodovia

Como alguém que usa muito a PR-317, como você avalia a rodovia?

17 respostas



Fonte: elaborado pelos autores (2023).

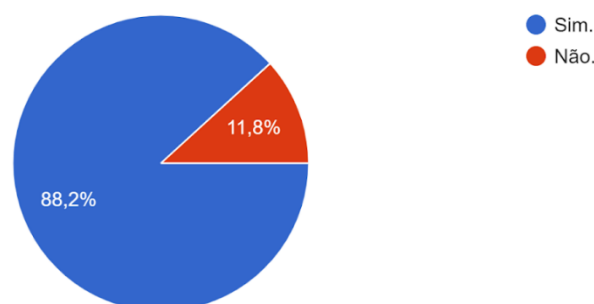
As próximas perguntas do questionário estão estritamente relacionadas à questão da condição atual da PR-317. Na figura 5, é possível observar que os respondentes consideram a rodovia como

empecilho, muito por conta da falta de condições básicas como uma malha rodoviária apropriada e sinalização adequada.

Figura 5 - Avaliação da Rodovia Como um Empecilho

Quando você quer ir para Maringá (sem estudo e trabalho), considera a rodovia como um empecilho?

17 respostas



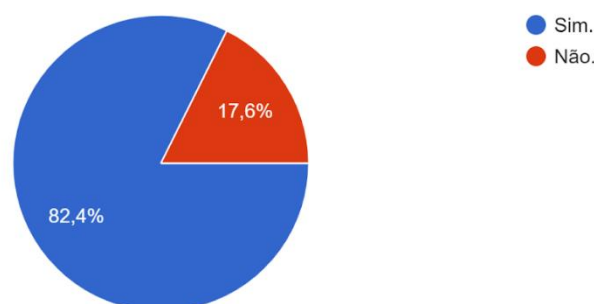
Fonte: elaborado pelos autores (2023)

Já foi relatado por meio da questão anterior que a rodovia se torna uma dificuldade para a locomoção para o lazer. Como imaginado pelos autores que as respostas seriam em sua maioria negativas, foi proposto um questionamento sobre a possibilidade de frequentar outras cidades para o lazer. Para a maior parte dos questionados eles sim trocariam atividades que realizariam em Maringá para efetuá-las em outras cidades. Isso pode gerar para Maringá um certo impacto econômico negativo, visto que a amostra é limitada e vários outros residentes das cidades de Astorga partilham da mesma opinião.

Figura 6 - Considerações Sobre Locomoção Para Outra Cidade

Já considerou ir a outra cidade como opção de lazer para não utilizar o trecho Astorga - Maringá?

17 respostas



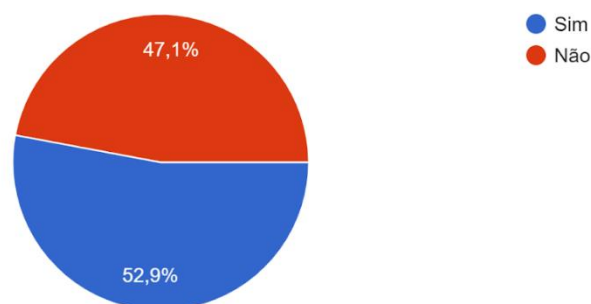
Fonte: elaborado pelos autores (2023).

Também relacionado a condição e qualidade do trecho Astorga para Maringá, a última pergunta do questionário abordava um dos argumentos principais propostos para a confirmação da existência do problema público. 52,9% dos respondentes já tiveram problemas estruturais com seus veículos que atrapalharam seu deslocamento para Maringá.

Figura 7 - Problemas Mecânicos ou Deformidades

Seu carro já apresentou problemas mecânicos por conta de buracos ou deformidades na PR-317?

17 respostas



Fonte: elaborado pelos autores (2023).

Com essa coleta de dados, que para os moradores da cidade de Astorga, as condições atuais do trecho da PR-317 não são adequadas e prejudicam e até às vezes impossibilita o deslocamento para a cidade de Maringá.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo abordou a problemática da Rodovia PR-317 no Brasil, com ênfase no trecho que conecta Astorga a Maringá, no estado do Paraná. Inicialmente, exploramos a história do desenvolvimento de rodovias no Brasil e o crescimento da indústria automobilística, destacando a importância das rodovias para o transporte de pessoas e mercadorias. Além disso, enfocamos a relevância da administração pública, governo e Estado na solução das questões relacionadas às rodovias.

O objetivo geral deste estudo foi avaliar a percepção e experiência dos usuários da Rodovia PR-317 em relação à sua qualidade e o impacto em suas atividades diárias. Os objetivos específicos visaram identificar as possíveis consequências da condição precária da rodovia para os usuários, como problemas de segurança, tempo de deslocamento e custos de manutenção de veículos.

Por meio de uma abordagem qualitativa, utilizando um questionário aplicado a moradores de Astorga que trabalham e/ou estudam em Maringá, a pesquisa trouxe resultados reveladores. A maioria dos respondentes utiliza a rodovia com frequência e enfrenta problemas mecânicos, considerando a

qualidade da rodovia como péssima. Além disso, muitos estariam dispostos a trocar atividades de lazer em Maringá por outras cidades devido às más condições da rodovia.

Este estudo destacou o contexto histórico do desenvolvimento rodoviário no Brasil e a importância das rodovias na sociedade. Também enfatizou a necessidade de uma administração pública eficaz, governança e envolvimento do Estado na solução das questões das rodovias, particularmente no caso da PR-317.

A Rodovia PR-317 desempenha um papel vital no transporte de pessoas e mercadorias na região, sendo um pilar para o desenvolvimento econômico e social. No entanto, a condição precária desta rodovia tem sérias implicações, afetando a segurança dos usuários, o tempo de deslocamento e os custos de manutenção de veículos. Além disso, prejudica o desenvolvimento regional e impacta negativamente o meio ambiente.

O estudo ressalta a necessidade de investimentos em infraestrutura rodoviária e manutenção adequada da PR-317 e de outras rodovias em todo o Brasil. A colaboração entre governos locais, estaduais e entidades privadas é fundamental para superar os desafios apresentados por rodovias em más condições. O comprometimento da comunidade, como evidenciado pela disposição de empresários em contribuir para melhorar a rodovia, é um sinal positivo de esforço coletivo.

Como sugestão para futuras pesquisas, recomenda-se a realização de estudos que avaliem o impacto econômico das más condições das rodovias, considerando os custos adicionais para empresas e o potencial de desenvolvimento regional comprometido.

Em resumo, este artigo serve como um chamado à ação, destacando a necessidade urgente de soluções abrangentes para melhorar a qualidade e segurança das rodovias, como a PR-317. As condições das rodovias não são apenas uma questão de conveniência, mas uma responsabilidade que afeta o bem-estar e a prosperidade da região. Resolver esses problemas requer um comprometimento sério dos governos e da sociedade para garantir que as rodovias sirvam ao seu propósito de forma eficaz e segura

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Pedro Alberto Valente. Constituição e Direito Constitucional. Coimbra: Almedina, 2019.

ANDRADE, Gustavo Henrique Baptista. O direito de herança e a liberdade de testar: um estudo comparado entre os sistemas jurídicos brasileiro e inglês. Belo Horizonte: Fórum, 2019.

ANDRADE, G. H. B. A INTERVENÇÃO DO ESTADO NA PROPRIEDADE PRIVADA E O PAPEL DO MUNICÍPIO. REI - **REVISTA ESTUDOS INSTITUCIONAIS**, [S. l.], v. 5, n. 2, p. 464–485, 2019. DOI: 10.21783/rei.v5i2.395. Disponível em: <https://estudosinstitucionais.com/REI/article/view/395>. Acesso em: 28 ago. 2023.

ARASHIRO, Bruno V.; GONÇALVES, Thallys V.; COSTA, Fernandes G. . A importância do modal rodoviário de carga na economia brasileira 2010 - 2019. 2021. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/21105/1/ARTIGO%20CIENTA%CC%83_FICO%20CONCLUA%CC%83_DO%20%281%29.pdf>. Acesso em: 04 de out. de 2023.

BÄCHTOLD, Ciro. **Noções de administração pública**. 2016. Bartholomeu DB, Caixeta Filho JV. Impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras: um estudo de caso. Rev Econ Sociol Rural [Internet]. 2008Jul;46(3):703–38. Available from: <https://doi.org/10.1590/S0103-20032008000300006>

BRASIL tem mais de 60% das rodovias em condições ruins e bate recorde negativo em 2022. **Globo**. 12 de jan. de 2023. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/servicos/noticia/2023/01/brasil-tem-mais-de-60percent-das-rodovias-em-condicoes-ruins-e-bate-recorde-negativo-em-2022.ghtml>>. Acesso em: 28 de ago. de 2023.

CARMO, Cássio Leandro do; RAIJA JUNIOR, Archimedes Azevedo. Avaliação das Condições de Infraestrutura Viária em Trechos Urbanos Críticos das Rodovias Federais Brasileiras. Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Política, Estado e Classe Dominante. São Paulo: Editora 34, 2012.

COELHO, Inocêncio Mártires. Curso de Direito Constitucional. São Paulo: Saraiva Educação, 2012.

CHATEAURAYNAUD, Francis. Arguenter dans um champ de forces: essai de balistique sociologique. Paris: Petra, 2011. COELHO, Ricardo Corrêa. Estado, Governo e Mercado. **Departamento de Ciências de Administração**. Florianópolis. 2ª ed, 114 p. , 2012.

DETRAN PR. Anuário estatístico 2022. Paraná, 2023. Disponível em: https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2023-07/anuario_2022.pdf. Acesso em: 5 de out de 2023.

DE FREITAS, Daniel Dottes; CASSOL, Sabrina; RODRIGUES, Laiane Kaline Almeida. A importância das políticas públicas no contexto brasileiro: a manutenção do Estado do Bem Estar Social. **Revista Comunitas**, v. 5, n. 10, p. 297-305, abr./jun. 2021.

DUPLICAÇÃO da PR-317 entre Maringá e Iguaraçu só depende do governo para sair do papel. **HOJEMAIS Maringá**. Maringá, 02 de mar. De 2021. Disponível em: <<https://www.hojemais.com.br/maringa/noticia/geral/duplicacao-da-pr317-entre-maringa-e-iguaracu-so-depende-do-governo-para-sair-do-papel>>. Acesso em: 28 ago. de 2023.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de transportes. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/>, acessado em 03/10/2023.

FARAH, Marta Ferreira Santos. Administração pública e políticas públicas. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, p. 813-836, mai/jun. 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/MfQ6N6BdxJJcT8Dj5zXYW4x/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 28 de ago. de 2023.

FARAH, Marta Ferreira Santos. Administração Pública. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2011.

GOVERNADOR autoriza início da duplicação da PR-317, entre Maringá e Iguaraçu. **Agenda Estadual de Notícias**. Disponível em: <<https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Governador-autoriza-inicio-da-duplicacao-da-PR-317-entre-Maringa-e-Iguaracu>>. Acesso em: 04 de out. de 2023.

Governo do Estado do Paraná. Duplicação da PR-317 entre Maringá e Iguaraçu será retomada a partir desta terça-feira. **Agência Estadual de Notícias do Paraná**. Disponível em: <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Duplicacao-da-PR-317-entre-Maringa-e-Iguaracu-sera-retomada-partir-dessa-terca-feira>. Acesso em 05 de out. de 2023.

INFRAESTRUTURA precária torna acidentes de trânsito mais fatais. **Estadão**. 25 de abril de 2021. Disponível em: <<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-com-seguranca/infraestrutura-precaria-torna-acidentes-de-transito-mais-fatais/>>. Acesso em: 28 de ago. de 2023.

ISMAIL FILHO, Salomão. Uma definição de interesse público e a priorização de direitos fundamentais. 2016. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2016-mar-28/mp-debate-interesse-publico-priorizacao-direitos-fundamentais>>. Acesso em: 28 ago. 2023.

HB, História Brasileira, disponível em: <http://www.historiabrasileira.com/brasil-precolonial/caminho-do-peabiru/>, acesso em 03/10/2023.

HONORATO, Cássio Mattos. O Trânsito em Condições Seguras. Campinas; Ed. Millennium, 2009.

KAPRON, Frédéric. Le Transport Routier au Brésil: Quelle Place dans le Système de Transport et Quels Défis pour les Politiques Publiques?. *Revue d'Économie Industrielle*, vol. 137, no. 1, 2012, pp. 103-128.

KINGDOM, John. *Agendas, Alternatives and Public Policies*. Boston: Little Brown, 1984

MAIS de 60% das rodovias no Paraná têm problemas na pista e sinalização. **Folha de Londrina**. Disponível em: <<https://www.folhadelondrina.com.br/geral/mais-de-60-das-rodovias-no-parana-tem-problemas-na-pista-e-sinalizacao-3225150e.html?d=1>>. Acesso em: 04 de out. de 2023.

MATIAS-PEREIRA, José. Administração pública. **Foco nas Instituições e Ações Governamentais**. 5a ed. rev. atual. São Paulo: Atlas, 2018.

MELLO, Claudio F. Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil: O Momento da Mudança. São Paulo: Edgard Blücher, 2001.

MELLO, Romeu Zarske de et al. Alternativas para o posicionamento estratégico das empresas de transporte rodoviário de cargas (ETC) sob uma abordagem logística. 2001. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br>>. Acesso:04 de out. de 2023.

MENESES, F. A. B. Análise e tratamento de trechos rodoviários críticos em ambientes de grandes centros urbanos. 2001. 236 f. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós Graduação de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

MUSSI, Ricardo Franklin de Freitas; MUSSI, Leila Maria Prates Teixeira; ASSUNÇÃO, Emerson Tadeu Cotrim; NUNES, Claudio Pinto. Pesquisa Quantitativa e/ou Qualitativa: distanciamentos, aproximações e possibilidades. **Revista Sustinere**, [S. l.], v. 7, n. 2, p. 414–430, 2020. DOI: 10.12957/sustinere.2019.41193. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/sustinere/article/view/41193>. Acesso em: 16 out. 2023.

NETO, O. L. M.; MONTENEGRO, M. M. S.; MONTEIRO, R. A.; JUNIOR, J. B. S.; SILVA, M. M. A.; LIMA, S. M.; MIRANDA, L. O. M.; MALTA, D. C.; JUNIOR, J. B. S. Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. **Ciência e saúde coletiva**, v. 17 n.9, p. 2226, 2012.

PALUDO, Augustinho Vincente. **Administração pública**. Elsevier, 2010.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. Estado, Sociedade Civil e Legitimidade Democrática. Lua Nova. **Revista de Cultura e Política**, n. 36, p. 85-104, 1995.

RIBEIRO, Mateus de Oliveira. Análise dos trechos rodoviários entre Maringá - PR e Campo Mourão - PR, interpretando trechos com maior número de acidentes e possíveis intervenções. 2017. **Universidade Tecnológica Federal do Paraná**, Campo Mourão.

SECHI, Leonardo. Políticas Públicas: Análise de Ciclo de Políticas. São Paulo: Editora Atlas, 2017

TEVE prejuízo em seu veículo por buracos na estrada? Saiba seus direitos e como acioná-los. **Jusbrasil**. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/teve-prejuizo-em-seu-veiculo-por-buracos-na-estrada-saiba-seus-direitos-e-como-aciona-los/502995905>. Acesso em: 28 de ago. de 2023.

TURISTAS cancelam reservas; hotéis e restaurantes acumulam prejuízos no litoral do Paraná. **Gazeta do Povo**. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/parana/menos-turistas-mais-prejuizos-estradas-precarias-litoral-parana/?ref=botao-fechar-sticky>>. Acesso em: 04 de out. de 2023.

Reis, J. M. (2006). Impacto do estado de conservação do pavimento de rodovias no custo operacional de veículos. **Revista Transportes**, 14(2), 1-10.