

Inspere – Instituto de Ensino e Pesquisa

Caio Otavio Valdo Galves

Diferenciais de investimento em infraestrutura durante os governos Fernando Henrique Cardo e Luiz Inácio "Lula" da Silva – com foco em rodovias

Orientador:

Prof. Dr. Fernando Ribeiro Leite Neto

São Paulo

2015

Caio Otavio Valdo Galves

Diferenciais de investimento em infraestrutura durante os governos Fernando Henrique Cardo e Luiz Inácio "Lula" da Silva – com foco em rodovias

Monografia apresentada como requisito obrigatório para obtenção do título de bacharel em ciências econômicas

Orientador:

Prof. Dr. Fernando Ribeiro Leite Neto

São Paulo

2015

Galves, Caio Otavio Valdo.

Diferenciais de investimento em infraestrutura durante os governos Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio "Lula" da Silva – com foco em rodovias / Caio Otavio Valdo Galves. São Paulo, 2015. 36 p.

Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação) –
Insper Instituto de Ensino e Pesquisa. Faculdade de Ciências Econômicas.

Área de concentração: Ciências Econômicas.
Orientador: Prof. Dr. Fernando Ribeiro Leite Neto

1. Infraestrutura. 2. Rodovia. 3. Desenvolvimento.

Caio Otavio Valdo Galves

Diferenciais de investimento em infraestrutura durante os governos Fernando Henrique Cardo e Luiz Inácio "Lula" da Silva – com foco em rodovias

Trabalho de Conclusão de Curso de graduação do Insper Instituto de Ensino e Pesquisa. Área de concentração: economia.

Data de Aprovação: __ / __ / ____

Banca Examinadora

Fernando Ribeiro Leite Neto
Professor Doutor
Insper Instituto de Ensino e Pesquisa

Nelson Mendes Cantarino
Professor Doutor
Insper Instituto de Ensino e Pesquisa

Vinícius De Bragança Müller e Oliveira
Professor Doutor
Insper Instituto de Ensino e Pesquisa

RESUMO

Esta monografia tem como objetivo analisar as políticas públicas no Brasil voltadas para o desenvolvimento de Rodovias, o modal nacional mais utilizado, através de um breve histórico do que foi o desenvolvimento do país, com seus avanços, problemas estruturais e planos implantados pelos diferentes governos para fazer os ajustes necessários à economia, com intenção de crescimento ou estabilização e como os mesmos influenciaram os investimentos em infraestrutura nos seus respectivos governos, e ainda mostrar através de alguns indicadores as melhorias rodoviárias ao longo dos anos. Dessa forma, a monografia busca apresentar uma análise comparativa entre dois períodos recentes da história do Brasil, sendo o primeiro durante a presidência de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) e o governo de Luiz Inácio "Lula" da Silva (2003-2010). A exposição do tema é feita através de análise de dados históricos, utilizando o transporte rodoviário como referência.

Palavras-chave: Infraestrutura, Rodovias, Desenvolvimento

ABSTRACT

This monograph aims to analyze public policies in Brazil focused on the development of highways, the most used national modal, through a brief history of what was the country's development, with its progress, structural problems and plans implemented by the different governments for make the necessary adjustments to the economy, intending to growth or stabilization and how they influenced the infrastructure investments in their respective governments, and still show through some indicators, road improvements over the years. Thus, the monograph presents a comparative analysis of two recent periods in the history of Brazil, the first during the presidency of Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) and the government of Luiz Inacio "Lula" da Silva (2003-2010) . The subject of the exposure is made through analysis of historical data using the road transport as a reference.

Key-Words: Infrastructure, Highways, Development

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 REVISÃO DE LITERATURA	9
2.1 <i>O transporte no Brasil</i>	9
2.2 <i>Transporte Rodoviário.....</i>	10
3 METODOLOGIA	11
4 ERA FHC: ESTABILIZAÇÃO E REFORMAS	13
4.1 <i>O primeiro Governo FHC (1995-1998).....</i>	13
4.2 <i>O segundo Governo FHC (1998-2002).....</i>	17
5 ERA LULA: UMA NOVA FASE	22
5.1 <i>O primeiro governo Lula (2002-2006)</i>	22
5.2 <i>O segundo Governo Lula (2007-2010).....</i>	26
6 CONCLUSÃO	32
REFERÊNCIAS.....	34

1 INTRODUÇÃO

Um dos mais importantes entraves para o crescimento econômico brasileiro esta na escassez de infraestrutura. É importantíssimo para um país que deseje crescer possuir uma infraestrutura adequada com suas condições geográficas e climáticas para que assim possa reduzir seus custos de transação e consequentemente atuar de forma mais competitiva no cenário global.

A escolha por focar em rodovias se deu pelo fato de ser o modal mais utilizado nacionalmente, principalmente com relação a transporte de cargas, o Ministério dos Transportes estima que 58% desse transporte é realizado via rodovias

Esse trabalho tem como objetivo fazer uma comparação entre os governos Fernando Henrique Cardoso (1995 - 2002) e Luiz Inácio “Lula” da Silva (2003 – 2010), dois períodos muito importantes da história recente do país, com mudanças claras de governo e objetivos distintos também em relação aos investimentos no modal rodoviário. É interessante notar como as políticas são alteradas de acordo com as respostas da economia, e mesmo os investimentos em infraestrutura, que seria em tese um dos pilares básicos de um país, como ele se altera de acordo com a situação, ora para desafogar os gastos do setor público, ora para arrecadar.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 O transporte no Brasil

A infraestrutura brasileira atualmente é vista de forma negativa em diversos pontos, entre eles: excesso de utilização das rodovias, que acarretam em piores condições das estradas, deficiências do modal marítimo, entre outras falhas. A deterioração, muitas vezes encontrada na infraestrutura brasileira, é ressaltada por Bussinger (1997), que argumenta que grande parte dos danos/perdas ocasionados nas mercadorias transportadas são devido as más condições rodoviárias, assim como o armazenamento inadequado de mercadorias.

Outro fator relevante relacionado ao transporte no país é o que é chamado de “Custo Brasil”. O “Custo Brasil” é o termo utilizado para explicitar o conjunto de fatores que afetam negativamente a economia brasileira. De acordo com Arbache e Negri (2003), apresentam-se como dificuldades encontradas no país e que afetam o Custo Brasil: a alta carga tributária, a falta de incentivos para exportação, problemas logísticos e custos de transporte. De acordo com Mantega (1997), o Custo Brasil não é novidade para o país, no entanto foi com acirramento da competição internacional que o Custo Brasil passou a ser uma questão de sobrevivência. Portanto, políticas que visam melhorar a infraestrutura se tornam essenciais para o grau de competitividade do produto brasileiro, principalmente com relação ao seu preço, Mantega (1997).

De acordo com o CENTRAN (2007), a matriz de transporte brasileira apresenta grande concentração no modal rodoviário (58%), contra apenas 25% do ferroviário, 13% do aquaviário, 3,6% do dutoviário e 0,4% do aéreo, mostrando a relevância dos investimentos voltados para as rodovias .

2.2 Transporte Rodoviário

Atualmente a participação do modal rodoviário no transporte interno do Brasil é de aproximadamente 58%, de acordo com o CENTRAN (2007).

Entre as principais vantagens apresentadas pelo transporte rodoviário estão: a possibilidade de entrega direta no destino desejado, agilidade na entrega, entre outros. Entre as desvantagens estão: menor espaço para transporte de carga que outros modais, deterioração das rodovias e congestionamentos em época de safra (RODRIGUES, 2004).

A entrada da indústria automobilística no Brasil na década de 1920 foi de suma importância para o desenvolvimento de rodovias no país. De acordo com Lima Neto (2001), a malha rodoviária brasileira apresentou elevadas taxas de crescimento nesse período.

Rodrigues (2004) aborda a construção da Rodovia Rio-São Paulo na década de 1920, a única rodovia pavimentada até 1940, como um marco para o início do modal rodoviário no país.

Dois fatores são colocados como principais para o desenvolvimento das rodovias brasileiras, de acordo com Lima Neto (2001): a instalação da indústria automobilística, já citada anteriormente e a construção de Brasília, que fora de suma importância segundo Lima Neto (2001) já que se fazia necessária a conexão da cidade com os outros estados do país.

Outro aspecto importante a ser considerado para as rodovias brasileiras é com relação ao nível de deterioração das rodovias nacionais. Segundo a Confederação Nacional do Transporte - CNT (2009) há um alto nível de degradação da malha rodoviária brasileira. Klein (1997) explica que o “Custo Brasil” está diretamente ligado a conservação de sua malha rodoviária, uma vez que uma rodovia má conservada pode gerar 58% a mais em gastos com gasolina, maior tempo de viagem e até 38% de gastos adicionais com custos operacionais.

3 METODOLOGIA

Esse trabalho se propõe a ser baseado no método de procedimentos históricos, ou seja, utilizando levantamentos de dados através de documentos como principal ferramenta de estudo. Além disso, expor durante o texto, gráficos e informações com o objetivo de embasar e fortalecer os argumentos que serão discutidos posteriormente.

Entre as principais fontes para caracterização do modal rodoviário durante o período proposto estão:

- Anuário Estatístico dos Transportes, divulgado pela extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, referente a dados do modal rodoviário até o ano de 2000;
- Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres, divulgado pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres, referente aos dados do transporte rodoviário a partir de 2001;
- Relatório anual divulgado pelo IPEA em 2010 referentes aos trechos concedidos, em km, em concessões federais;
- Relatório anual divulgado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) em 2013, referente ao investimento privado em rodovias entre os anos de 1995 e 2010;
- Relatório anual divulgado pelo IPEA em 2010, referente ao investimento público e privado em infraestrutura entre os anos de 1999 e 2008;
- Relatório anual divulgado pelo IPEA em 2010, referente à comparação entre investimentos do PAC e demandas identificadas no mesmo período;
- Relatório anual divulgado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) em 2013, referente a evolução do investimento federal em rodovias entre os anos de 2002 e 2013

Assim, no primeiro capítulo, busca-se apresentar a situação da malha rodoviária brasileira no início de seu mandato, o plano de governo de Fernando Henrique Cardoso juntamente com as condições macroeconômicas brasileiras e no mundo, e como as mesmas afetaram as políticas de investimento em infraestrutura. Ao longo

do texto abordar todas as suas problemáticas, elementos surpresas, soluções e resultados de seu governo.

No capítulo segundo apresentar da mesma forma que no capítulo primeiro o plano de governo só que agora do presidente Luiz Inácio Lula da Silva juntamente com as condições macroeconômicas brasileiras e no mundo e suas respectivas influencias para determinar o investimento em infraestrutura. Com as informações expostas ao longo dos três capítulos ser possível chegar a uma conclusão da problemática discutida, de forma clara e precisa com apresentação de dados e citações.

Em um terceiro capítulo comparar, se possível, as políticas voltadas para o modal rodoviário em cada um dos governos propostos, com as informações expostas ao longo dos dois capítulos ser possível chegar a uma conclusão dos diferenciais de investimento em infraestrutura e a razão da mesma, de forma clara e precisa com apresentação de dados e citações.

4 ERA FHC: ESTABILIZAÇÃO E REFORMAS

4.1 O primeiro Governo FHC (1995-1998)

Em 1995, o governo FHC tomou uma série de medidas baseadas principalmente em dois fatores: uma desvalorização controlada da taxa de câmbio, que passou então a ser controlada pelo Banco Central através das bandas cambiais com esquemas de microdesvalorizações; e um aumento dos juros nominais, que passou de 3,3% para 4,3%. A alta rentabilidade proporcionada pelas aplicações nacionais, aliado ao aumento da liquidez internacional após a crise mexicana e previsões de queda da inflação voltaram a atrair investimento estrangeiro para o país, aumentando o valor das reservas internacionais para US\$52 bilhões em 1995. É importante salientar que: “Durante o período de implantação do Real, a política monetária era conduzida com o objetivo de controlar o volume das reservas internacionais. As elevadas necessidades de financiamento do balanço de pagamentos – entre 1995 e 1998, a conta corrente acumulou déficit de cerca de US\$ 110 bilhões – somados à fragilidade da recém-conquistada estabilidade de preços eram frequentemente apontadas como principais justificativas para a excessiva rigidez monetária. Além disso, a política fiscal do primeiro governo do Presidente Cardoso – com a geração de déficits primários – era assinalada como uma das causas dessa rigidez” (MODENESI, 2010: 02).

No entanto, o principal problema encontrado pelo governo atual era o desequilíbrio fiscal, gerando um déficit público de, em média, 7% do PIB (média entre 1995/98) e uma dívida pública crescente.

A deterioração da conta corrente estava provocando uma rápida ampliação dos passivos externos do país e a necessidade de compensar esses déficits externos com a entrada de capitais que fossem atraídos pelas altas taxas de juros oferecidas no mercado, geraram uma despesa financeira expressiva. Essa combinação, além de apresentar uma limitação para a melhora do nível de atividade, pressionar as contas públicas e colaborar para a piora do andamento da relação dívida pública/PIB, tornava a âncora cambial, que havia sido funcional, um problema ascendente e custoso. Enquanto ainda houvesse margem para endividamento por

parte do governo, a política de altos juros e contas correntes deficitárias poderia ser sustentada. No entanto, com o cenário internacional desfavorável, devido a sucessivas crises, como por exemplo, a crise do México em 1995 e a crise asiática em 1997, os espaços para a apropriação de novos passivos foram se exaurindo, a ponto de praticamente se esgotar em 1998. Porém, é importante ressaltar que por um breve momento essa estratégia criou um sobre folego com a privatização da Telebrás em 1997, no entanto, a moratória Russa em 1998 alterou novamente o panorama. Sob esse contexto, países mais desenvolvidos reduziram os empréstimos a países emergentes e o Brasil teve que fazer a rolagem de suas dívidas internas a taxa de juros proibitiva.

O programa de privatização nacional atingiu o seu ápice entre os anos de 1995 e 1998. Havia dois principais fatores que permitiam a significativa expansão da abrangência e volume das privatizações. O primeiro deles foi a participação ativa dos governos estaduais no esforço de privatização, o que possibilitou a venda de diversas companhias de distribuição de eletricidade. O segundo foi a tomada de decisão para alterar a Constituição para acabar assim com o monopólio do governo sobre algumas áreas e eliminar a discriminação contra as subsidiárias de companhias estrangeiras, criando-se dessa forma a oportunidade de expandir o programa de privatização para setores como telecomunicações, eletricidade e mineração, que eram as principais áreas produtivas sob controle estatal no Brasil. Também nessa época, outras áreas que viviam sob a gestão do Estado há décadas, como as rodovias, ferrovias e os portos, foram parcial ou totalmente transferidas ao setor privado.

Em 1995, o governo iniciou o processo de privatizações das rodovias federais. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que fora criado devido a necessidade em um ambiente de privatizações, somente em 1995 foram elaborados os cinco primeiros contratos de concessão repassando para a iniciativa privada cerca de 858 km de rodovias federais, conforme tabela 1:

Ano de início e de término das concessões federais

Ano de início	Ano de término	Concessão em anos	Trechos concedidos (km)
1995	2015	20	13,2
1995	2020	25	724,4
1997	2017	20	121
1998	2013	15	623,8
2008	2033	25	2.600,8
2009	2034	25	680,7

Fonte: IPEA, 2010:40

Entretanto, como não era possível utilizar esse modelo em todas as rodovias, dado a especificidade, exigências de manutenção constantes e o potencial de lucro para as concessionárias, a política de privatização acabou não se abrangendo por todo território nacional (Rodrigues. 2013. P94.). No entanto, ainda é possível observar que os investimentos privados não deixaram de ocorrer, conforme Tabela 2:

Tabela 2**Investimento Privado em Rodovias - valores em R\$ milhões correntes**

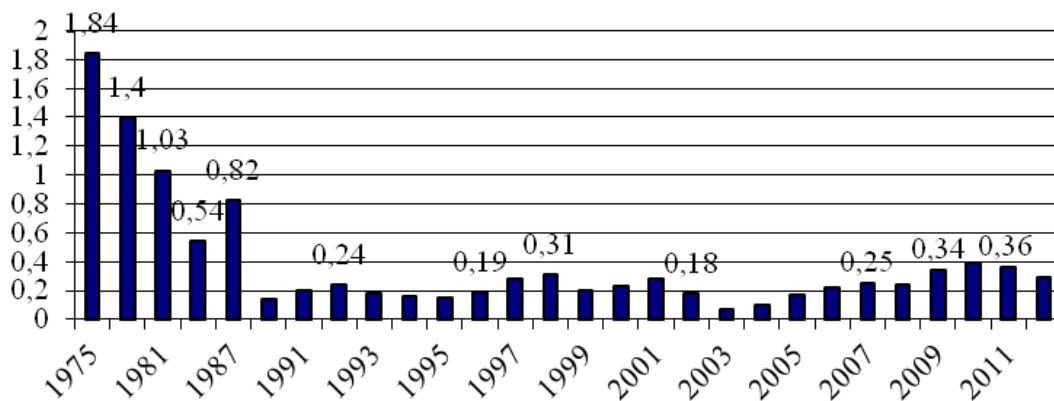
Ano	Total	Federais	São Paulo	Paraná	Rio Grande do Sul	Demais programas
1995	1,28	1,28	-	-	-	-
1996	260,42	183,56	-	-	-	76,86
1997	220,96	184,64	-	-	-	36,32
1998	1.015,78	336,85	176,77	279,65	156,51	66,00
1999	794,53	282,24	421,34	21,48	11,91	57,55
2000	1.524,32	191,11	1.110,06	120,10	14,63	88,42
2001	1.744,86	155,82	1.249,64	217,99	52,58	68,84
2002	1.560,42	106,06	1.042,05	278,52	49,86	83,92
2003	1.024,91	90,48	664,82	157,31	79,42	32,87
2004	1.304,17	143,51	694,74	90,13	89,26	16,54
2005	1.315,27	230,68	799,08	135,72	89,52	60,28
2006	1.451,33	201,14	1.006,68	141,43	52,11	49,96
2007	1.424,63	238,62	935,92	179,25	28,42	42,43
2008	2.460,53	908,62	1.149,47	203,43	117,86	81,19
2009	3.075,30	1.111,72	1.604,67	244,76	63,70	50,45
2010	3.512,86	964,06	1.977,53	303,86	57,09	210,32

Fonte: CNT, 2013

Uma mudança clara das atitudes adotadas pelo governo é a mudança de postura, onde ele deixa de ser o responsável direto pelo desenvolvimento econômico e social pela via de produção de bens e serviços, para posiciona-se na categoria de promotor e regulador desse desenvolvimento. Em suma, o governo alterou sua participação com o objetivo de focalizar a participação do Estado na

economia através de funções regulatórias, capacitando-o para atuação mais seletiva e, portanto, mais eficaz, enxugando a máquina estatal e consequentemente transferindo setores considerados estratégicos como energia, telecomunicações e transportes para a iniciativa privada. Dessa forma, o governo constituiu as agências reguladoras embasado na ideia de que mesmo com as privatizações, o Estado não desapareceria, apenas mudaria de figura, deixando de cumprir o papel de provedor e passando a assumir a responsabilidade de regulador. É possível notar o efeito dessa política no Gráfico 1 a seguir, onde o governo passa a investir cada vez menos, sendo essa postura modificada apenas em 2008, em um cenário pós crise.

Gráfico 1 - Evolução do investimento federal em infraestrutura de transporte (1975-2012) Investimento / PIB (%)



Fonte: CNT, 2013: 327

4.2 O segundo Governo FHC (1998-2002)

A política de FHC de alta taxa de juros já não estava mais sendo efetiva para conter os ataques especulativos que aconteceram em seu primeiro mandato, além de prejudicar a situação fiscal. Com pouco tempo faltando para as eleições de 1998, FHC iniciou negociações com o Fundo Monetário Internacional (FMI) para que este o pudesse ajudar a enfrentar um cenário externo desfavorável, que se destacava pela falta de capital no resto do mundo e consequente dificuldade para financiar o déficit em conta corrente que já atingiam o montante de US\$ 30 bilhões. Como consequência dessa situação, o medo da desvalorização cambial, estava levando as pessoas a trocarem reais por dólar, ocasionando em uma iminente fuga de capitais do país.

Após as negociações, o governo brasileiro entrou em acordo com o FMI, obtendo o total de US\$ 42 bilhões, que contemplava um ajuste fiscal que levava o superávit primário de 0% para 3% do Produto Interno Bruto (PIB), sem ser necessárias mudanças na política cambial. O grande desafio, no entanto, era aprovar uma das principais medidas do programa proposto, a cobrança de contribuição previdenciária dos servidores públicos inativos. Nos últimos dias de 1998, entretanto, essa medida foi rejeitada pelo Congresso. Como consequência o pessimismo aumentava, o que acelerava a perda de divisas brasileiras. De acordo com Giambiagi (2005:177):

"Nesse cenário - e apesar da sua defesa do regime cambial nos anos anteriores-, o governo ficou sem opção, e a desvalorização cambial foi uma imposição das circunstâncias, pois, em meados de janeiro de 1999, ela se tornara inevitável. Assim, depois de uma tentativa frustrada (que durou somente dois dias) de "domar" o processo mediante uma mudança controlada da ordem de 10% - e que, em um contexto de pânico de mercado financeiro, apenas financiou a fuga de divisas a uma taxa fixa por mais 48 horas- o governo deixou o câmbio flutuar. Assim, este que antes da desvalorização estava em torno de R\$ 1,20, escalou rapidamente para mais de R\$ 2,00 em menos de 45 dias, no que se anunciava como a reedição do surto inflacionário vivido pelo México quatro anos antes."

Vale ainda mencionar Deporte (2011:1):

"Com a crise econômica que se abateu sobre o Brasil em 1999, o governo federal precisou adotar, conforme acordo com o Fundo Monetário Internacional, um regime de política econômica acentuado em quatro pilares: austeridade fiscal, com resultado positivo primário; aprovação das chamadas "reformas estruturantes"; implantação de metas de inflação e câmbio flutuante. Mantidas pelo governo até a eleição presidencial no ano de 2002."

Armínio Fraga, após nomeação como presidente do Banco Central, adotou duas novas medidas: aumento da taxa de juros básica e a substituição da âncora cambial pelo regime de metas de inflação. Em paralelo, o governo conseguiu o apoio político necessário para aprovar as medidas de ajuste com as quais poderia renegociar o acordo com o FMI.

Como consequência do acordo com o FMI, foi necessário ampliar a meta de superávit primário para 3,10%; 3,25% e 3,35% do PIB para os anos de 1999 a 2002, sendo assim necessário uma política fiscal contracionista, conforme mostra a tabela 3:

Tabela 3

Necessidade de Financiamento do Setor Público - NFSP Conceito Nominal - 1994-2002									
Discriminação	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Resultado Primário	5,21	0,27	-0,09	-0,97	0,02	3,21	3,45	3,63	3,89
Governo Central	3,25	0,52	0,37	-0,32	0,55	2,33	1,85	1,83	2,37
Receita Total	18,92	18,31	17,49	18,4	20,13	21,66	21,48	22,68	23,91
Tesouro	13,91	13,27	12,27	13,32	15,07	16,62	16,42	17,47	18,63
INSS	5,01	5,04	5,22	5,08	5,06	5,04	5,06	5,21	5,28
(-) Transf. Est/mun.	2,55	2,83	2,74	2,77	2,98	3,58	3,66	3,84	4,17
Receita Líquida	16,37	15,48	14,75	15,63	17,15	18,08	17,82	18,84	19,74
Despesas	13,95	14,82	14,54	15,44	16,54	15,91	15,85	16,97	17,33
Pessoal	5,14	5,61	5,25	4,76	5,02	5,05	5,05	5,37	5,45
INSS	4,85	5,04	5,3	5,4	5,84	6,01	5,97	6,28	6,54
OCC	3,96	4,17	3,99	5,28	5,68	4,85	4,83	5,32	5,34
Déficit Primário BC	n.d	n.d	n.d	n.d	0,02	0,08	0,04	0,06	0,06
Erros e omissões/a	0,83	-0,14	0,16	-0,51	-0,04	0,24	-0,08	0,02	0,02
Estados e Municípios	0,77	-0,18	-0,54	-0,72	-0,18	0,22	0,54	0,87	0,79
Estados	n.d.	n.d	n.d	n.d	-0,4	0,16	0,41	0,6	0,64
Municípios	n.d.	n.d	n.d	n.d	0,22	0,06	0,13	0,27	0,15
Empresas estatais	1,19	-0,07	0,08	0,07	-0,35	0,66	1,06	0,93	0,73
Federais	n.d.	0,41	0,28	0,27	-0,24	0,67	0,92	0,63	0,47
Estaduais	n.d.	-0,46	-0,19	-0,18	-0,07	0,01	0,14	0,29	0,26
Municipais	n.d.	-0,02	-0,01	-0,02	-0,04	-0,02	0	0,01	0
Juros setor público	32,18	7,54	5,77	5,1	7,49	8,97	7,08	7,21	8,48
NFSP/a	26,97	7,27	5,86	6,07	7,47	5,76	3,63	3,58	4,59

Fonte: Giambiagi, 2005:174

O ciclo de crescimento do país foi retomado após 1999, sendo interrompido apenas em 2001, devido a crises externas. Em 2000, a economia cresceu mais de 4%. Em relação à inflação, os resultados foram ótimos, dado que a alta de preços foi de apenas 9% em 1999 e de 6% em 2000 (nesse caso, atingindo a meta de inflação). Na tabela 4 abaixo é possível observar o crescimento do PIB consolidado nos dois períodos do governo FHC com abertura de algumas variáveis.

Tabela 4
Crescimento do PIB - 1995-2002
(médias anuais por período - %)

Variável	1995-98	1999-2002
Consumo governo	1,8	1,5
Consumo famílias	3,6	0,9
FBCF	4,3	-1,6
Exportações	3,3	9,7
Importações	12,8	-4,4
PIB	2,6	2,1

Fonte: Giambiagi, 2005:181

A primeira experiência de concessão em rodovias federais brasileiras foi em 1996. Foram seis trechos, em operação, explorados por concessionárias: a Via Dutra, Rio de Janeiro - Juiz de Fora, a ponte Rio-Niterói, Rio-Teresópolis Além Paraíba, Porto Alegre-Osório e o Polo Rodoviário de Pelotas (RS). Baseado nesses exemplos, e aperfeiçoando regras, o governo elaborou os editais das novas concessões em 1999. As concessões de rodovias federais chegaram a 1.482,4 km no ano 2000. Em 2001 foi criada a Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico (Cide-Combustíveis), que visava como um de seus objetivos o financiamento para programas de infraestrutura de transportes. No entanto, as receitas provenientes da Cide, em sua maioria, acabaram sendo utilizadas para amortizar dívidas e o custeio da administração federal. E foi nesse contexto, buscando alternativas, durante toda a década de 1990, que o governo visava manter e melhorar as rodovias federais de acordo com os principais objetivos, sendo eles: restabelecer as fontes de recursos para o setor rodoviário; Conceder rodovias para operadoras privadas; Delegar aos estados a administração e a exploração de trechos de rodovias.

Antes de 1999, o governo utilizava as privatizações como um suporte para atrair financiamento/investimentos e aliviar as contas públicas. No entanto com a contração fiscal e a desvalorização cambial, corrigindo o rumo da economia a partir de 1999, as concessões deixaram de ser prioridade. De acordo com o BNDES, as receitas provenientes de privatizações atingiram o montante de aproximadamente US\$ 100 bilhões. Além disso, com a venda das empresas que tinham situação financeira mais crítica melhorou substancialmente o resultado fiscal das empresas estatais estaduais, que sentiu uma melhora constante ao longo do tempo, passando de um déficit primário de 0,5% do PIB em 1995, para um superávit de 0,3% em 2002, sendo uma peça importante na questão do ajustamento público. Segundo Deporte (2011:1)

"O Brasil, ao longo da década de 1990, realizou uma série de reformas a fim de tornar a economia mais aberta e integrada aos fluxos de bens, serviços e capitais, que permitiria a retomada do desenvolvimento econômico com estabilidade, segunda a escola liberal. Para isto foi necessário redefinir o papel do Estado na economia, promovendo mudanças na condução da política

macroeconômica. Nesta nova política o mercado tem papel central, no qual vem para substituir o Estado, sendo ele a mola propulsora do desenvolvimento econômico do país."

5 ERA LULA: UMA NOVA FASE

5.1 O primeiro governo Lula (2002-2006)

Para conter as ações especulativas que ocorriam na época, Lula se comprometeu, em sua campanha eleitoral, a manter o atual modelo econômico. No entanto, durante o período de sua candidatura, diversos ataques especulativos acarretaram em uma redução do capital externo, aumento do Risco - Brasil e uma depreciação cambial. Portanto, visando recuperar a credibilidade do país, foi adotada a postura de prosseguir com a política econômica do governo anterior.

Seguindo essa lógica, foram nomeados para o Ministério da Fazenda Antonio Palocci e para presidência do Banco Central, o ex-presidente do Bank Boston, Henrique Meirelles, contribuindo para manutenção das políticas de metas de inflação, mobilidade de capitais, autonomia do banco Central e cambio flutuante.

Durante seu primeiro mandato, Lula focou no controle da inflação, combatendo-a através do controle da demanda agregada e maior grau de abertura comercial e financeira, ou seja, reprimir os desequilíbrios macroeconômicos provocados durante o governo anterior, das quais notadamente eram os déficits em conta corrente e a dívida pública, assim como os desequilíbrios sociais mais intensos através de políticas sociais para aliviar a pobreza. Deste modo, o governo procurou dar continuidade a algumas políticas adotadas durante o final do governo FHC, tais quais, câmbio flutuante, políticas sociais e redução das despesas públicas, acarretando em um aumento do superávit governamental. Além disso, é possível notar a manutenção das taxas de juros elevadas, como meio de contenção da inflação. No entanto, políticas como as de privatizações, foram substituídas por licitações através de parcerias público-privadas, elevando a importância do BNDES como incentivador da atividade nacional. Como consequência a essa série de medidas, pode se notar uma queda no consumo e investimento, levando a uma redução da atividade, juntamente com o aumento do número de desempregados.

O primeiro mandato de Lula se caracterizou por uma balança comercial positiva e estabilidade econômica. Apesar do aumento da dívida interna de 731 bilhões de reais para 1,1 trilhões de reais, entre os anos de 2002 e 2006, pode se notar uma

diminuição da relação dívida/PIB. Além disso, houve uma diminuição dos passivos externos na ordem de 168 bilhões de reais. A renda disponível apresentou taxa de crescimento de 1,1%, 5,7%, 2,9% e 3,7%, respectivamente entre os anos de 2003 e 2006. Apesar da apreciação do câmbio durante esses anos, um dos principais fatores para o crescimento do PIB foram as exportações, apresentando um aumento de aproximadamente 11,6%. De acordo com Carvalho (2012:6):

“A saber, o setor agropecuário obteve um crescimento de 0,8%, a indústria 2,5% e os serviços 2,0%. Em relação à despesa, o consumo das famílias cresceu 3,1%, a formação bruta do capital fixo, 1,6%, as importações, 9,5% e o consumo do governo, 1,6%.”

Segundo Deporte (2011:13)

“Resumindo, o governo foi beneficiado com o aquecimento do mercado externo, o resultado das exportações foi muito positivo, frente às dificuldades internas. Segundo a Fundação Centro de Estudo do Comércio Exterior as exportações saltaram de US\$ 60,4 bilhões do ano anterior para US\$ 73,2 bilhões, o perfil dessas exportações é majoritariamente commodities agrícolas e minerais. Isso possibilitou um superávit comercial de US\$ 24,8 bilhões, que impactou positivamente na balança de transações correntes, no qual o país teve um saldo positivo de US\$ 4,2 bilhões.”

Através de incentivos, como redução de tarifas, maior facilidade na obtenção de crédito, incentivo para pesquisas e desenvolvimento, todas voltadas ao agronegócio, o governo deixou claro a intenção de beneficiar a atividade agrícola, buscando fomentar as exportações.

Dessa forma, o governo buscou acordos comerciais internacionais, principalmente com países emergentes, com destaque para os membros do BRICS(Rússia, Índia, China e África do Sul), visando principalmente melhora da balança comercial, tecnologia disponível e artefatos militares. Após 2005, ano em que houve acordo com a China, limitando ações antidumping no quadro da OMC, pode-se notar uma piora na relação Brasil – China. Nesse período, as importações do Brasil com relação a China cresceram mais do que as exportações. Outro ponto a se destacar foi a falta de apoio dos chineses para o Brasil para obtenção de uma vaga no conselho de segurança das nações unidas, sendo justificado posteriormente em

função da relação dos chineses com o Japão. Depois de diversas rodadas de negociações, o governo brasileiro anunciou seu apoio à inclusão da Rússia na Organização Mundial do Comércio. Além disso, foi criado o G-3 ou IBAS (Índia, Brasil e África do Sul), tratado que visa à cooperação e relações estratégicas entre os países membros.

Em relação ao transporte rodoviário, é possível notar que o mesmo é responsável por cerca de 60% das cargas transportadas no Brasil. Portanto, dada a dimensão e importância auferida às rodovias nacionais, se explicita a necessidade de interferências governamentais que visem o aperfeiçoamento do setor. Vale ressaltar que só interessam a iniciativa privada, rodovias que demonstrem elevados níveis de rentabilidade e viabilidade financeira. Portanto, com a promulgação da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, conhecida como Lei das parcerias público-privadas (PPPs), o governo conseguiu superar essa restrição imposta pelo setor privado. Essa lei introduz a possibilidade de dois tipos de PPPs através de contratos de concessões, sendo um na modalidade patrocinada, onde o usuário paga uma tarifa por parte dos serviços prestados, sendo a outra parte subsidiada pelo governo, e outra na modalidade administrativa, onde o governo adquire o serviço com o objetivo de disponibilizar o serviço de forma gratuita aos cidadãos.

As concessões possibilitaram uma maior abertura do setor para com o meio privado, aumentando assim os investimentos em rodovias e trazendo diversos benefícios para o setor, como por exemplo, o surgimento de linhas de financiamentos privadas para que tais inversões ocorressem. No país, um dos principais fomentadores da economia é o BNDES, sendo este de suma importância para o financiamento de projetos em infraestrutura, tendo a responsabilidade de, em média, um terço do financiamento para o setor. No entanto, o BNDES não era o único financiador deste tipo de investimento, tendo outras instituições financeiras dispostas a investir no projeto, como por exemplo, BID, IFC, Caixa Econômica Federal, Bradesco, entre outros.

"Ademais parte dos investimentos deve ser financiado com capital próprio e também com os recursos arrecadados com a tarifa cobrada nos pedágios. Desta forma, a distribuição das fontes de recursos das concessionárias é dada por: 25% de capital

próprio; 58% com financiamentos internos e externos; e 17% com o caixa gerado pela cobrança de tarifas" (IPEA, 2010:13)

A Tabela 5 mostra a evolução de investimentos feitos no setor rodoviário e a importância do setor público e privado ao longo do tempo.

Tabela 5
Investimento públicos e privados em infraestrutura - 1999 - 2008

Ano	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Investimento Público										
Investimento em Transportes	620,36	776,01	1.373,39	2.480,24	1.091,90	1.025,49	2.453,38	2.443,38	4.484,05	3.009,46
Investimento em rodovias	442,81	485,74	533,19	1.289,26	385,12	757,43	1.516,25	1.516,25	2.788,88	1.725,80
Participação em rodovias	71%	63%	51%	52%	35%	74%	62%	66%	62%	57%
Investimento Privado										
Investimento em Transportes	1.115,28	1.051,28	1.532,56	2.616,04	4.245,51	7.174,76	10.713,22	12.668,49	20.209,15	30.339,17
Concessionárias federais	-	-	-	189,21	102	224,49	161,46	260,52	195,95	186,35
Outros investimentos em rodovias	635,11	662,38	1.011,43	1.715,70	2.632,34	4.445,38	7.310,70	9.779,03	16.557,04	24.654,61
Participação em rodovias	57%	63%	66%	73%	64%	65%	70%	79%	83%	82%
Investimento Total										
Investimento Total em Rodovias	1.077,92	1.148,12	1.544,62	3.194,18	3.119,46	5.427,31	8.988,41	11.657,67	19.541,86	26.566,77

Fonte: IPEA, 2010

5.2 O segundo Governo Lula (2007-2010)

Durante o primeiro ano do governo Lula notou-se o crescimento no nível de atividade em diversos setores da economia, sendo este impulsionado pelo aumento e melhor distribuição no nível de renda, assim como a elevação do crédito disponível no país. Comparando com o mandato anterior de Lula, no qual o nível de renda apresentou níveis baixos de crescimento, 2007 começou acelerado, com a maior queda no nível desempregoregistrada em 13 anos, atingindo o padrão de 9,9%. Outra característica apresentada por essa administração foi o incentivo dado às exportações, microcrédito, diversificação do portfólio de investimentos do BNDES, assim como criações de programas como o PRONAF (Programa Nacional da Agricultura Familiar), que visavam o estímulo a agricultura familiar, aliados a índices estimuladores do setor, como por exemplo, aumento da demanda internacional por commodities e do consumo interno. Outro ponto favorável a indústria foram as condições nos níveis de crédito e renda, podendo-se destacar os setores automotivo e de construção civil, umas dos principais geradores de emprego do período. Com o aquecimento da economia, o Brasil voltou a crescer, tendo apresentado um crescimento de 5,4% em 2007, número superior aos três anos anteriores, segundo dados divulgados pelo IBGE.

Em 2008, no entanto, o grau de aquecimento da economia já preocupava o Banco Central, no que tange ao cumprimento da meta inflacionária, obrigando o órgão a praticar uma política monetária mais contracionista do que a vista nos últimos anos, levando a um aumento na taxa de juros. A chegada da crise financeira internacional ao país, no entanto, acabou colaborando para o desaquecimento da economia, levando o Brasil a um crescimento de 5,1% em 2008, segundo dados do IBGE. Como consequência da chegada da crise internacional, o nível de atividade presente no país apresentou uma queda, de forma a aumentar o desemprego e consequentemente reduzindo a aprovação do governo Lula para 65% em 2009, a primeira observada em seu segundo mandato, mas que fora revertida alguns meses depois. Sob influência do impacto da crise financeira global, que trouxe aumento do desemprego no país no primeiro bimestre de 2009, a aprovação do governo Lula pela população brasileira, sofreu queda em março, para 65%. Foi a primeira redução observada no segundo mandato do presidente, que foi revertida poucos

meses depois exatamente em função da estabilidade do Brasil frente à crise econômica internacional.

No segundo mandato de Lula, pode-se observar algumas críticas como, por exemplo, a liquidação do pagamento das dívidas com o FMI que foram antecipadas, fato criticado por economistas por se tratar de dívida com juros baixos, mas que resultaram em melhor prestígio internacional e maior atenção do mercado financeiro para investir no Brasil, mesmo com o aumento exorbitante da dívida interna. Outro ponto alvo de críticas foi em relação a alguns serviços públicos brasileiros deixaram a desejar em relação ao que eram no passado, como, por exemplo, os Correios, antigamente um símbolo de eficiência. A situação das agências reguladoras de serviços públicos, como a ANAC, responsável pela Aviação Civil, apresentou seguidos problemas, o que acabou causando deficiências na qualidade do serviço aeroviário brasileiro.

Com a intenção de diminuir os problemas gerados pela precariedade da infraestrutura nacional, promover a aceleração do crescimento econômico, o aumento do emprego e a melhoria das condições de vida da população brasileira, em janeiro de 2007, o governo lançou um programa de investimentos que previa R\$ 503,9 bilhões em obras de infraestrutura (transporte, saneamento, energia, habitação e recursos hídricos) chamado Plano de Aceleração do Crescimento - PAC. O programa consiste em basicamente três medidas: incentivar o investimento privado; aumentar o investimento público em infraestrutura; e remover obstáculos burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos e legislativos ao crescimento.

Ainda em 2007, no dia 9 de outubro, o governo federal realizou um grande leilão para a concessão de cerca de 2,6 mil quilômetros de importantes rodovias federais. As estradas são:

BR-381 Belo Horizonte (MG) – São Paulo (SP)

BR-393 Divisa (MG-RJ) – Via Dutra (RJ)

BR-101 Ponte Rio-Niterói (RJ) – (ES)

BR-153 Divisa (MG-SP) – Divisa (SP-PR)

BR-116 São Paulo (SP) – Curitiba (PR)

BR-116 Curitiba (PR) – Divisa (SC-RS)

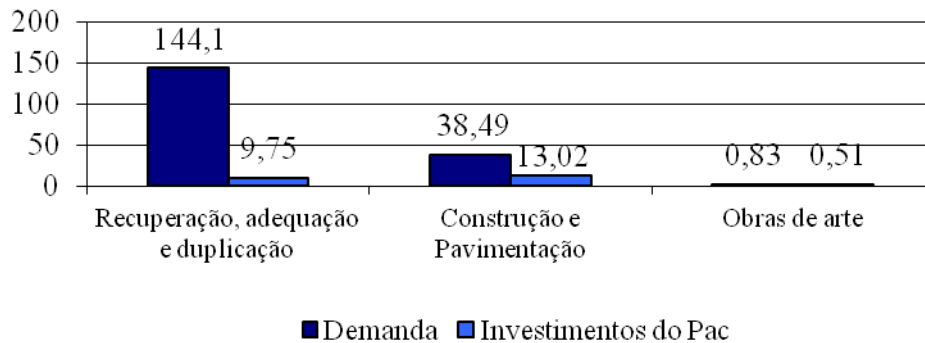
BR116/376/PR-101/SC Curitiba (PR) – Florianópolis

As concessões representam um grande avanço na manutenção das rodovias, que é de extrema relevância na cadeia de transporte como um todo, conforme a observação abaixo:

"De acordo com a Fundação Dom Cabral e o Fórum Econômico Mundial (FDC; FEM, 2009) o Brasil tem a terceira malha rodoviária mais extensa do mundo, todavia apenas 12% destas vias são pavimentadas. Também em função disso, grande parcela das cargas que atravessam o país o faz por meio das rodovias. Uma possível explicação para a persistência da rodoviarização nacional refere-se aos custos relativos de construção das vias e ao foco de curto prazo dos planejamentos de transporte no país. Além disso, o transporte de cargas por rodovias apresenta diversas vantagens como: a flexibilidade nas rotas; a movimentação de pequenos volumes; menor custo de operação; e menores custos de embalagem." (IPEA, 2010:7).

Em 2009, devido à crise internacional e às expectativas de investimento na camada do pré-sal, o governo federal anunciou uma expansão de mais R\$ 142,1 bilhões em investimentos a serem incorporados ao orçamento do programa que alcançou o valor de R\$ 646 bilhões, dos quais apenas R\$ 37,1 bilhões foram destinados à infraestrutura de transportes. Mesmo com o plano de expansão, é possível observar que os investimentos ficaram deficitários em relação às necessidades do setor, conforme apresentado no Gráfico 2:

Grafico 2
Demandas Identificadas Versus Investimentos do PAC
(Em R\$ Bilhões)



Fonte: IPEA, 2010

Ao fim de seu segundo mandato, Lula lançou o PAC 2, uma segunda versão do plano de investimentos federais, que por sua vez prevê duas vezes mais recursos direcionados para rodovias, e que se somado ao primeiro programa poderá solucionar em torno de 40% das demandas rodoviárias do país. O PAC, no entanto, vem apresentando problemas de execução principalmente devido a atrasos. O próprio presidente Lula citou na época, durante o lançamento da segunda etapa do PAC, os atrasos como, por exemplo, na Rodovia Transnordestina. Apesar de os balanços do PAC preverem, por exemplo, investimentos em rodovias de R\$ 45,5 bilhões em quatro anos, nos últimos três as Leis Orçamentárias Anuais tinham autorizado apenas R\$ 21,6 bilhões para o DNIT, o que equivale a 47,6% do previsto. Porém, foram efetivamente pagos apenas R\$ 7,4 bilhões. Valor este que representa apenas 34,58% dos recursos autorizados no orçamento para os projetos e somente 16,41% dos recursos anunciados pela União para construção, adequação, duplicação e recuperação de trechos de rodovias em todo o país.

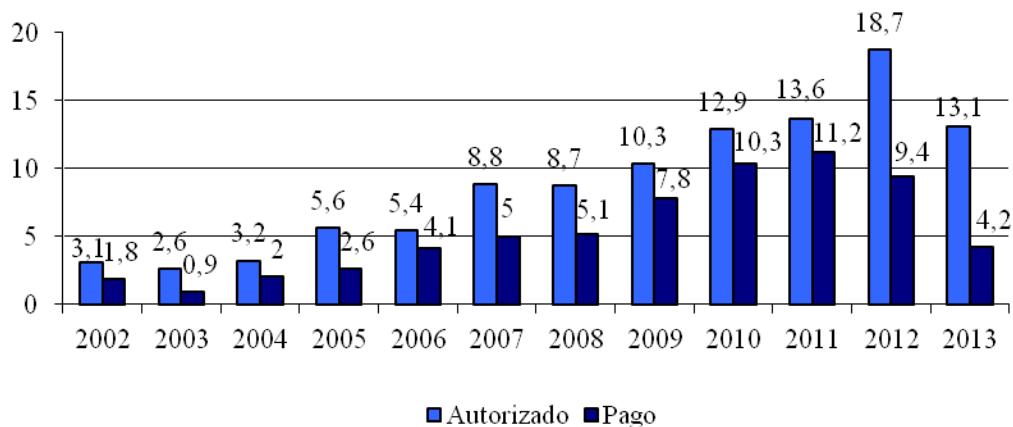
Em relação ao investimento federal em infraestrutura rodoviária podemos notar que:

“De 2002 até setembro de 2013, o total pago acumulado (R\$ 64,2 bilhões) representou apenas 60,7% de todo o valor

autorizado para o período (R\$ 105,9 bilhões). Ou seja, o governo deixou de investir R\$ 41,7 bilhões que já estavam autorizados nos orçamentos de cada ano. O fato evidencia que, apesar de dispor de recursos para melhorar e expandir a malha rodoviária, o governo federal tem dificuldade em executar e gerenciar os investimentos.” (CNT, 2013: 330)

Também é possível observar com mais clareza através do Gráfico 3:

Gráfico 3 - Evolução do investimento federal em infraestrutura rodoviária - Valores em R\$ bilhões correntes (2002 – 2013)



Fonte: CNT, 2013:329

Lula encerra seu segundo mandato com uma popularidade jamais vista, com uma imagem do Brasil no exterior de um país a ser respeitado e parceiro, porém com uma população ainda dependente de programas sociais, com a dificuldade de ter um crescimento econômico sustentável apesar das altas taxas de juros praticadas e com o desafio de manter a contenção dos índices inflacionários. Segundo Deporte (2011:28)

"Os resultados em 2010 foram favoráveis à economia brasileira, evidenciando a acertada ação do governo nas medidas anticíclicas. Entretanto, o câmbio valorizado,

pela guerra cambial mundial, a perda da competitividade das exportações e o agravamento nas contas externas serão a temática a ser contornada em 2011."

6 CONCLUSÃO

No decorrer desta monografia, foram estudados os principais acontecimentos, ações e obstáculos de cada governo, desde 1994 até 2010. Foi ressaltada também a importância da qualidade das rodovias, principal modal da matriz de transporte brasileira, para o crescimento econômico, podendo ser observado como um fator importante para redução do custo país, reduzindo custos logísticos para as empresas. Pode-se notar também a relevância do setor nas contas governamentais, sendo este um dos principais fatores para o início das concessões privadas, principalmente a partir do governo FHC. No entanto, pode-se notar que a principal dificuldade encontrada era encontrar rodovias que atendessem as necessidades do setor privado, em regiões com melhores localizações e potencial de lucro. Cada vez mais, a oferta inadequada de infraestrutura tem tomada cada vez mais destaque em relação a limitação dos negócios, se aproximando do principal fator, as elevadas taxas tributárias praticadas no país.

Um exemplo muito claro disso é o fato de que a disponibilidade de vias de transporte é um dos fatores de tomada de decisão quando da escolha da localização de uma atividade econômica. Num país como o Brasil, onde há muitos gastos com tributos e mão de obra cara e inadequada, o fornecimento impróprio de infraestrutura de transporte eleva os custos e reduz o potencial produtivo do país. E como um “efeito dominó”, esses custos acabam implicando não só em relação à produção, mas surtem efeitos também sobre o consumo em uma economia num todo.

Concluimos, portanto, que com uma maior quantidade de bens demandado pelo mercado, devido à redução de custos logísticos o que gera uma diminuição no custo dos bens finais, impulsiona a atividade produtiva dado que a população dessa forma possui um maior poder de compra. Entretanto, apesar de todas as análises e estudos feitos, o Brasil ainda possui um estoque de infraestrutura insuficiente, com condições precárias e baixo volume de investimentos. Foram expostos no trabalho alguns pontos que nos chama a atenção como a evolução do investimento público e suas principais características, os investimentos privados e as vantagens para participação da iniciativa privada no provimento de infraestrutura de transporte.

Dessa forma, levando em consideração a importância do transporte apresentada ao longo do trabalho, para reverter a atual conjuntura e para que o país usufrua dos efeitos benéficos do transporte adequado e tenha um crescimento econômico sustentado, para que se viabilize essa mudança de trajetória necessária, foi fundamental compreender a história que nos conduziu a tal situação, para que seja possível analisar as alternativas para modificar o cenário de transporte no país.

REFERÊNCIAS

ARBACHE, J. S.; NEGRI, J. A. de. Abertura econômica e competitividade industrial: uma análise preliminar. In: BENECKE, D. W.; NASCIMENTO, R. (Org). Opções de Política Econômica para o Brasil. Rio de Janeiro: Konrad Adenauer, 2003. p 161 – 184

BATISTA, C. Jorge. O BNDES e o desenvolvimento brasileiro. Disponível em: <www.forumnacional.org.br/trf_arq.php?cod=EP00390> Acesso em: 25 de novembro de 2013

BIELSCHOWSKY, Ricardo. Investimento e reformas no Brasil - indústria e infraestrutura nos anos 1990. Disponível em: <<http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/4/11754/investimentoereformasnobrasil.pdf>>

BNDES. Transporte e energia na década de 90. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/infra/g7211.pdf

BUSSINGER, F. Custo do Transporte e da Infraestrutura. In: SILVA, L. I. L. da.(Coord.); MANTEGA, G. (Org.); VANUCHI, P. (Org.). Custo Brasil: Mitos e Realidades. Petrópolis, RJ : Vozes, 1997. p 108 – 118.

CENTRO DE EXCELÊNCIA EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES. Plano Nacional de Logística e Transporte 2007. Disponível em: <http://www.centran.eb.br/docs/proj_estru/logistica/info_gerais_pnlt_junho2007.pdf>.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. Pesquisa Rodoviária 2009. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/portal/webCNT/page.aspx?p=cf88fc54-20f8-4c53-9055-6817adc41e13>

FERREIRA, Mariana; BASSI, Cristina. História dos transportes no Brasil. 1ª edição. São Paulo: Ed. Horizonte, 2011.

FÓRUM DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA, 2013, Belo Horizonte. As Rodovias Brasileiras e o Salto Necessário para o Primeiro Mundo. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1370976980.pdf>

GIAMBIAGI, Fabio; PIRES, L. C. José. Retorno dos novos investimentos privados em contextos de incerteza: uma proposta de mudança do mecanismo de concessão de rodovias no Brasil., BNDES. Rio de Janeiro, n. 81, julho 2000.

GIAMBIAGI, Fabio; VILLELA, André et al. Economia brasileira contemporânea (1945-2004). 7ª edição. Rio de Janeiro: Campus/Elsevier, 2005.

IPEA. Rodovias brasileiras: gargalos, investimentos, concessões e preocupações com o futuro. Disponível em: http://www.portogente.com.br/arquivos/arq_654_resumorodovias_ipea.pdf

LIMA NETO, O (Coord.). Transportes no Brasil: história e reflexões. Recife, PE : Ed. Universitária da UFPE, 2001

MANTEGA, G. Globalização Selvagem e Custo Brasil. In: SILVA, L. I. L. da. (Coord.); MANTEGA, G. (Org.); VANUCHI, P. (Org.). Custo Brasil: Mitos e Realidades. Petrópolis, RJ : Vozes, 1997. p 11 – 18.

Pesquisa CNT de Rodovias 2013. Disponível em: <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/principaisDados.aspx?origem=2>

RODRIGUES, P. R. A. Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional. 3. ed. São Paulo : Edições Aduaneiras Ltda., 2004.