



Ministério da Educação – Brasil
Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM
Minas Gerais – Brasil
Revista Vozes dos Vales: Publicações Acadêmicas
Reg.: 120.2.095 – 2011 – UFVJM
ISSN: 2238-6424
QUALIS/CAPES – LATINDEX
Nº. 06 – Ano III – 10/2014
<http://www.ufvjm.edu.br/vozes>

O Plano Nacional de Logística Integrada e o processo de inserção do estado de Mato Grosso do Sul no “Programa de Investimentos em Logística: rodovias e ferrovias”

Roberto Mauro da Silva Fernandes
Doutorando Programa de Pós-Graduação *stricto sensu* em Geografia – Área de concentração em Produção do Espaço Regional e Fronteira - Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD - Brasil
<http://lattes.cnpq.br/5861479292343597>
E-mail: roberto_mauro.78@hotmail.com

Prof. Dr. Adáuto Oliveira Souza
Doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo - USP - Brasil
Docente da Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD - Brasil
<http://lattes.cnpq.br/9079526992499187>
E-mail: adautosouza@ufgd.edu.br

Resumo: Este artigo tem o objetivo de realizar uma discussão a respeito da institucionalização da unidade dos contrários, via Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), sobretudo, como parte integrante de uma estratégia nacional de desenvolvimento (novo desenvolvimentismo) e refletir a respeito da inserção do estado de Mato Grosso do Sul no “Programa de Investimentos em Logística: rodovias e ferrovias”. Pensamos que a unidade dos contrários está presente no mencionado plano governamental, pois busca unir as tendências opostas de funcionamento do poder público e da iniciativa privada, do Estado e do mercado. Para obtenção dos objetivos propostos foi realizada uma pesquisa bibliográfica e documental, que versam sobre política econômica, instituições, geografia dos transportes e geografia econômica.

Palavras-chave: Plano Nacional de Logística Integrada; unidade dos contrários; logística; infraestrutura de transporte.

INTRODUÇÃO

A preocupação com esta temática remete a minha pós-graduação em Geografia na Universidade Federal da Grande Dourados, oportunidade em que me dediquei – no decorrer do Mestrado – à discussão das interações transfronteiriças decorrentes da implantação dos equipamentos circunscritos à rodovia bioceânica¹, em Mato Grosso do Sul, na fronteira Brasil/Bolívia, mais especificamente na cidade de Corumbá/MS. Esta pesquisa culminou na dissertação “A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia e vários caminhos”, defendida em 2012.

Em nossa dissertação, com intuito de analisar o processo de integração entre Brasil e Bolívia, tivemos a oportunidade de constatar as contradições entre o conjunto de formas materiais do espaço geográfico, construídas social e historicamente, e as ações que envolviam a implantação da infraestrutura transporte e dos serviços logísticos², de igual modo percebemos as constrições entre o arranjo espacial pretérito e as novas movimentações no sentido de gerar acessos aos demais pontos da rede técnica que estava sendo erigida³.

Considerando os alicerces obtidos (teóricos e empíricos) durante a elaboração do trabalho mencionado, vislumbramos a necessidade de continuar refletindo sobre as políticas elaboradas para o setor de transportes no Brasil e que estão sendo implantadas em Mato Grosso do Sul. Mediante este contexto, em nosso doutorado, em andamento na Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), optamos por investigar o processo de inserção da referida Unidade Federativa no “Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias”, no interior do Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI).

O “Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias” foi lançado pelo atual Governo brasileiro em 15 de agosto de 2012. O então ministro

¹ A BR-262 (rodovia que corta todo o território sul-mato-grossense no sentido leste-oeste) é o trecho brasileiro da rodovia bioceânica que tem por finalidade vincular o porto de Santos aos portos chilenos de Arica e Iquique, no sentido e facilitar o escoamento de mercadorias, via modal rodoviário.

² Os serviços logísticos envolvem a distribuição física (transporte), a administração de materiais e suprimentos, as operações de movimentação de materiais, de produtos, que estão relacionados à estocagem. As operações logísticas atuam desde a aquisição de matérias-primas à entrega ao consumidor final, realizando operações multimodais e intermodais (SILVEIRA, 2002, p.79/80).

³ Mais detalhes em FERNANDES R. M. S. (2012).

dos Transportes, o Sr. Paulo Sérgio Passos⁴ anunciou uma previsão de carreamento de recursos, por parte do Governo Federal, no valor de R\$ 133 bilhões para o setor de transporte ferroviário e rodoviário no Brasil.

Tratava-se, na oportunidade, da publicização de uma das etapas do Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI)⁵, cujos objetivos gerais são: aumentar a escala de aplicação de recursos públicos e privados no setor de transportes, bem como ampliar a sua capacidade, eficiência e eficácia e reduzir custos logísticos referentes à movimentação de cargas nos próximos 30 anos. Tais finalidades estão relacionadas à demanda agregada do país e a busca pela ampliação na integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos.

Deste modo, o que percebemos, é que os contrários (CHEPTULIN, 1982) estão sendo institucionalizados, haja vista que o PNLI coaduna setores historicamente contraditórios (público e privado), logo, dialeticamente estão engajados no sentido de materializar projetos circunscritos à área de transporte e logística e gerar o efeito multiplicador para sociedade.

Entende-se por institucionalidade/institucionalização a ação (que pode ser realizada por um conjunto de agentes, atores, sujeitos, classes, como preferir) que tem por finalidade criar um ambiente institucional, em outras palavras, seria o processo de estabelecer instituições. Como sublinha Geoffrey Hodgson, instituições podem ser definidas como sistemas duradouros de regras sociais estabelecidas e embutidas para estruturar as interações sociais⁶. Ademais, ressalta o autor: “Linguagem, moeda, lei, sistemas de peso e medidas, convenções de trânsito, maneiras à mesa, empresas (e outras organizações) são todas instituições” (HODGSON, 2001, p.101).

⁴ Atualmente o ex-ministro é o Diretor-presidente da Empresa de Planejamento e Logística S. A. (EPL), criada pela Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012 e que até dezembro de 2013 estava sob a direção de Bernardo Figueiredo. O hodierno Ministro dos Transportes é o Sr. Cesar Borges que assumiu o cargo em maio de 2013.

⁵ Em dezembro de 2012, dias 06 e 20 respectivamente, foram anunciados os programas contemplando os aeroportos e os portos. Em relação aos primeiros, a presidente confirmou investimentos públicos de R\$ 7,3 bilhões em 270 aeroportos regionais, além da concessão dos aeroportos do Galeão (RJ) e Confins (MG). No caso dos portos existe a previsão de um aporte de R\$ 54,6 bilhões para concessões, arrendamentos e terminais de uso privativo até 2017. Somando todos os programas, o financiamento público será de R\$ 253 bilhões para um período de trinta anos.

⁶ Entendemos que, nesse caso, a expressão “interações sociais” pode ser considerada sinônima de “interações espaciais” (CORRÊA, 1997), sobretudo, pois o autor ao menciona-la faz uma alusão a uma sociedade historicamente construída. Como afirma Milton Santos: “[...] a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social” (SANTOS, 2005).

Destarte, o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), por intermédio do “Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias” instituiu a unidade dos contrários (CHEPTULIN, 1982) como política oficial de governo (elemento⁷ de uma instituição mais ampla que é o Estado) para promover o desenvolvimento. Isto posto, o PNLI é uma institucionalidade de uma proposta maior, para sermos mais específicos, de uma estratégia nacional de desenvolvimento. Para Luiz Carlos Bresser-Pereira:

Uma estratégia nacional de desenvolvimento implica um conjunto de variáveis fundamentais para o desenvolvimento econômico [...] ganhará sentido e força quando suas instituições – sejam elas de curto prazo (políticas públicas) ou relativamente permanentes (leis, instituições propriamente ditas) – responderem a necessidades da sociedade (BRESSER-PEREIRA, 2012, p.30).

O mencionado autor denomina essa estratégia alternativa de “novo desenvolvimentismo”. Mediante isso, Lamoso (2012) advoga que:

Estratégias neodesenvolvimentistas foram mais claramente elaboradas no segundo Governo Lula da Silva (2006-2010). No primeiro mandato, políticas pouco criativas e mais afastadas do espectro político proposto pela esquerda. No segundo mandado foi colocada em prática uma maior intervenção do Estado no setor produtivo, estratégias de recuperação da infraestrutura instalada e da formação de capital (LAMOSO, 2012, p.397).

Portanto, houve a retomada do planejamento de longo prazo por parte do Estado, especialmente depois que o ajuste fiscal de 2003-2005 (cujas premissas eram neoliberais) realizado no primeiro mandato do presidente Lula (2003-2006), não acelerou o crescimento, muito menos ajudou a melhorar a renda e a geração de emprego, quadro que contribuiu para o arrefecimento das ideias neoliberais existentes no mencionado governo, levando-o a uma orientação de política econômica mais desenvolvimentista (BARBOSA & SOUZA, 2010). Destacamos também que:

Em contraponto ao caráter teórico e ideologicamente mais coeso da visão liberal, os desenvolvimentistas então adotaram uma postura pragmática em torno da defesa de três linhas de atuação para o governo federal. Foram elas: a adoção de medidas temporárias de estímulo fiscal e monetário para acelerar o crescimento e elevar o potencial produtivo da economia; a aceleração do desenvolvimento social por intermédio do aumento nas transferências de renda e elevação do salário mínimo; e o aumento no

⁷ Aqui utilizamos o termo elemento, pois na essência do mundo capitalista, de acordo com Marangoni (1982), não é o Estado que planeja e executa (ou faz planejar ou tenta executar), mas, principalmente, um de seus elementos constituintes: o governo (instituição), coadunado com seus órgãos.

investimento público e a recuperação do papel do Estado no planejamento de longo prazo (BARBOSA & SOUZA, 2010, p.69).

Ressaltamos ainda que todas as ações acima apresentadas são institucionalidades, mas no debate, que ora iniciamos, vamos nos ater somente a última “[...] o aumento no investimento público e a recuperação do papel do Estado no planejamento de longo prazo”.

Desse modo, neste artigo pretendemos apresentar uma reflexão sobre a institucionalização da unidade dos contrários, via Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) / “Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias”, com o escopo de promover políticas de transportes no Brasil, sobretudo, como parte integrante de uma estratégia nacional de desenvolvimento. Especificamente buscamos argumentar sobre a inserção do estado de Mato Grosso do Sul no mencionado Plano e apresentar os desdobramentos desta institucionalidade para a Unidade Federativa.

Para tanto, realizamos uma pesquisa bibliográfica, descritivo-qualitativa e de campo. Como técnica de pesquisa fizemos uso de levantamento documental, sobretudo dos oficiais, assim como entrevistamos os responsáveis e aqueles que estão diretamente envolvidos com os projetos de desenvolvimento.

Além desta introdução, o trabalho contém outras três seções. A primeira parte apresenta uma reflexão sobre o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) como a nova institucionalidade do Governo Federal para o setor de transportes no Brasil, especialmente, altercamos acerca da institucionalização da unidade dos contrários que está sendo estabelecida. No secionamento seguinte advogaremos a respeito da inserção de Mato Grosso do Sul no “Programa de Investimento em Logística: rodovias e ferrovias”, este instrumento do mencionado Plano. No terceiro segmento apresentaremos nossas considerações finais.

1. O PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA INTEGRADA E A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA UNIDADE DOS CONTRÁRIOS

O Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) é o mais recente instrumento orientador das ações de médio e longo prazo para o setor de transportes no Brasil. Apesar de recente, reúne as experiências adquiridas e aplicação de métodos de dois

planos governamentais anteriores: o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT), ambos lançados em 2007, pelo Governo Federal. Contudo, o PNLT traz em seu interior um novo modelo de Parcerias Público-Privadas, regulado pela Lei Nº 11.079/04.

Vale ressaltar que o Governo Lula (gestão 2007-2010) ao adotar uma visão desenvolvimentista (ou novo desenvolvimentista) tinha como meta macroeconômica aumentar o crescimento econômico potencial do país, ampliando os investimentos em infraestrutura (sobretudo nas áreas de transporte e energia), buscava-se dessa forma, impactos positivos sobre a produtividade e competitividade da economia.

Explicam Barbosa e Souza (2010) que “[...] o aumento do investimento público teria a capacidade de elevar, de um lado, a demanda agregada e, de outro, a produtividade”, assim como: “Para os desenvolvimentistas, os investimentos em infraestrutura poderiam ser feitos tanto pelo Estado quanto pelo setor privado, mediante concessões e parcerias” (BARBOSA & SOUZA, 2010, p.72/3).

Os autores destacam igualmente que o PAC⁸, depois de décadas no Brasil, promoveu um remoçar nas estratégias de planejamento e indução do crescimento com o intuito de se obter modernização na economia, associado a uma estratégia governamental que tinha por interesse apoiar a formação de capital do setor privado e, concomitantemente, aumentar o investimento público: “De modo geral, o principal mérito do PAC foi liberar recursos para o aumento do investimento público e estimular o investimento privado” (BARBOSA & SOUZA, 2010, p.76).

Desde a década de 1980 prevalecem os baixos investimentos no setor de transporte e a partir da década de 1990, com a recuperação da economia brasileira e “[...] com a inexistência do planejamento governamental para o setor, houve um elevado aumento da demanda por transporte, o que não foi previsto pelo governo” (SOUZA, 2010).

Refletindo sobre essa mesma temática, Marcos Xavier argumenta que:

In the 1990's, highway, railroad, and harbor concessions failed to meet the increasing demands of Brazilian production, whether in relation to external circulation focusing on the exportation of commodities, or to internal circulation stimulated by the growth of consumption in various regions of the country (XAVIER, 2011, p.15).

⁸ Sobre o PAC em mato Grosso do Sul, consultar DANTAS (2011).

Dessa forma, é o governo Lula (2003-2010) que retoma o planejamento estatal em infraestrutura de transportes, após trinta anos de medidas emergenciais e paliativas que aumentaram a dependência do modal rodoviário (atualmente é o responsável por aproximadamente 62% das cargas transportadas no país) e sucatearam as estradas de ferro no Brasil⁹.

Em termos econômicos, o objetivo da mais recente institucionalidade (“Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias”/PNLI) do Governo Federal está em estabelecer uma eficiente infraestrutura de transporte no país, sobretudo, na implantação de uma moderna rede ferroviária, pois há à necessidade de se mitigar os prováveis efeitos de um “apagão logístico”¹⁰, mas, especialmente, de romper com a dependência histórica do modal rodoviário para escoar grãos, que com o aumento da demanda global por produtos primários, pode comprometer a circulação dos produtos de massa homogênea no país. Em outras palavras, o Brasil precisa “desestrangular” a fluidez do território.

Lisandra Lamoso assevera que o aumento das demandas por produtos “[...] primários, agrícolas e minerais, de alto peso, de grande volume e de valor agregado baixo – as *commodities* – ocorreu sem que os investimentos tivessem sido realizados” (LAMOSO, 2011). Destarte, é sabido que:

[...] the transport matrix of soybean in bulk in Brazil, measured in NTK (Net-ton kilometer), demonstrates the predominance of the highways, which alone accounted for 60% of the soybean transported, as against 33% by the railroads and 7% by the inland waterways in 2007, contradicting all the models of the rational use of transportation modes to the point of being even more off-balance than the transport matrix of general cargo in Brazil (Caixeta-Filho, 2003 *apud* CASTILLO et.al., 2011, p.21).

Os autores ainda afirmam que os modais de transportes ferroviário e fluvial seriam “[...] the most adequate means for the long-distance transport of large bulk and low value-added produce” (Caixeta-Filho, 2003 *apud* CASTILLO et.al., 2011).

⁹ Para Silveira (2002) a incapacidade do Estado trouxe deficiência para muitos setores de infraestrutura, sobretudo, ao ferroviário, que acarretaram ineficiência e inapetência intra e intermodal no mercado de transporte, déficits operacionais, deterioração dos seus níveis de serviço e desinvestimentos (SILVEIRA, 2002, p.68).

¹⁰ Famoso jargão da grande imprensa brasileira, que atribui a responsabilidade aos governos Lula (2003-2010) e Dilma (gestão 2011-2014), pela deficiência logística existente no sistema de circulação no Brasil, desconsiderando que a logística é um conjunto de estratégias que para obterem sucesso dependem de uma eficiente infraestrutura de transporte. Na conjuntura hodierna existem divergências entre sistema logístico e rede de modais do país, pois nos últimos trinta anos não ocorreram estímulos, nem por parte de governos anteriores e muito menos do setor privado.

Segundo Silveira (2002) o Brasil é um país com capacidade produtiva ociosa instalada “[...] com plantas industriais, máquinas, equipamentos e mão-de-obra disponível. É clara a existência de setores necessitando de investimentos, como os serviços públicos” (SILVEIRA, 2002, p.72). Logo, o governo deve proporcionar inversões com taxas de retorno superiores às taxas de juros para que os empresários não apliquem seu dinheiro no mercado financeiro, o que inibiria os investimentos (o empresário, seguindo a lógica do capital, realiza investimentos desde que os lucros sejam superiores aos juros).

Portanto, o Estado induzindo e aumentando os investimentos, consequentemente ensejará o aumento da renda, da poupança, do consumo, da demanda e obviamente de novos investimentos da iniciativa privada. Dessa forma, perspectivas econômicas são lançadas, incidindo sobre o setor de trabalho e podendo propiciar a implantação e implementação de políticas públicas, cujo objetivo seria o desenvolvimento do pleno emprego e uma série de outros benefícios sociais. De acordo com Silveira (2002):

A contratação de novos trabalhadores, pelos investimentos privados ou estatais, para a construção de estradas de ferro, tem como resultado o pagamento de salários, aumentando a renda de uma determinada parcela da população. Esses salários serão gastos, por exemplo, com a aquisição de bens de consumo, aquecendo a economia através da geração de mais empregos no comércio, nas indústrias de bens de consumo e na agropecuária. O aumento da renda desses setores, incluindo os novos salários, também aquecerão o comércio e a indústria de bens de consumo, resultando, com isso, no aquecimento das indústrias de bens de produção, insumos agrícolas e assim por diante. O desemprego vai ser eliminado pelo aumento da demanda. Ao atingir uma parcela da população, há reprodução dos benefícios sobre toda a comunidade, pois o efeito multiplicador tem efeito sobre a renda. Portanto, quanto maior a propensão a consumir, maior será a renda e mais eficaz o efeito multiplicador (SILVEIRA, 2002, p.75).

Assim, na tentativa de elevar a demanda agregada e aumentar a produtividade, o Governo Federal, através do Plano Nacional de Logística Integrada “uniu” setores geográfica e historicamente contraditórios (público e privado) para implantar uma das etapas da estratégia nacional de desenvolvimento que passou a ser produzida com a ascensão de Luiz Inácio Lula da Silva a presidência da República.

Estratégia nacional e projeto para a nação que necessita da participação efetiva do setor privado nacional. Nas palavras de Bresser-Pereira (2012):

Com o novo desenvolvimentismo o Estado ainda pode e deve [...] investir em certos setores estratégicos, mas o setor privado nacional agora tem

recursos e capacidade gerencial para fornecer uma parcela significativa do investimento necessário (BRESSER-PEREIRA, 2012, p.48).

Com tais pressupostos, o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), como institucionalidade, é concebido governamentalmente, como um indutor de desenvolvimento, visando com a ampliação e reestruturação da infraestrutura de transportes e com investimentos em logística, integrar o território nacional, diminuir as desigualdades regionais, gerar empregos, corrigir os erros das concessões e privatizações do passado e, sobretudo, possibilitar a criação de mecanismos que venham contribuir para o reordenamento dos quadros institucionais do país, no sentido de viabilizar o planejamento e a gestão dos projetos circunscritos à área de transportes.

Destarte, pensamos que a unidade dos contrários (CHEPTULIN, 1982) está presente no Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), pois busca unir as tendências opostas de funcionamento do Poder público e iniciativa privada nacional, do Estado¹¹ e do mercado, visto que:

Possuindo tendências opostas em seu funcionamento, sua mudança, e seu desenvolvimento, os contrários excluem-se reciprocamente e encontram-se em estado de luta permanente; entretanto, eles não são divergentes e não se destroem mutuamente; existem juntos e não apenas coexistem, mas estão ligados organicamente, interpretam-se e supõem-se um ao outro, o que equivale dizer que eles são unidos e representam a unidade dos contrários (CHEPTULIN, 1982, p.286).

Nesse sentido, no atual Estado brasileiro; planejador, indutor e gerenciador da iniciativa privada, as interações entre os contrários, como também, as diferenças entre setor público e privado (ressaltando que as diferenças não são na sua totalidade as contradições, mas sim manifestações das últimas), precisam ser levadas em consideração, pois com o lançamento dos programas concernentes ao PNLI estabeleceu-se uma nova luta dos contrários, inerente a qualquer unidade de contradições (que segundo Alexandre Cheptulin é temporária), sendo necessária para substituir a antiga unidade por uma nova.

Nas concessões e programas de privatização de governos anteriores ao de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010) e do atual (Dilma Rousseff), acentuaram-se as divergências entre os interesses do capital privado e do Estado, gerando conflitos

¹¹ Neste caso fazemos alusão ao Estado como a condensação material de uma relação de forças entre classes (POULANTZAS, 2000).

entre a “lógica”¹² das empresas enquanto implementadoras de medidas estratégicas para reduzirem os custos da circulação de mercadorias e a “lógica” do Estado enquanto planejador, viabilizador e gestor das infraestruturas de transportes.

As primeiras tentativas de resposta a tais constrições deram-se com a elaboração do PAC e do PNLT, que almejavam a retomada do planejamento no setor de infraestrutura transportes a médio e em longo prazo. Com o PNLI, o Governo Federal institucionaliza no Brasil as tendências contraditórias (unidade dos contrários) entre o setor público e privado como instrumento de ação para elaboração e execução de políticas para o setor de transporte com o intuito de que venham reverberar de forma contundente em prol dos quadros econômicos e sociais.

Fazemos tal assertiva, pois o atual governo ao lançar o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) explicitou que a participação dos sujeitos que compõem a iniciativa privada nacional é de extrema importância para o crescimento da economia brasileira. Desse modo, não é o modelo de concessão que está jogo (não se trata de um novo programa de privatizações), mas sim a forma do Estado gerenciar essas parcerias, evitando que o setor privado suplante, com sua “lógica” e interesses, as necessidades da sociedade como um todo. De igual modo o foco também deve estar no comportamento dos parceiros privados. Nesta conjuntura que se instala busca-se para o país uma nova “cultura”¹³, cuja premissa básica é: a iniciativa privada também deverá assumir e compartilhar riscos.

Um mês após o lançamento da primeira etapa do PNLI, a presidente Dilma Rousseff, ao discursar na cerimônia de encerramento do seminário empresarial “Oportunidades em Infraestrutura no Brasil” (que ocorreu em Nova York/EUA, em setembro de 2013), asseverou sobre o momento de investimentos no setor de transporte do país:

¹² Referência às formas diferenciadas de atuação dos sujeitos do setor público e privado.

¹³ Aludimos aqui à histórica recorrência do setor privado nacional aos recursos públicos da União no sentido de viabilizar projetos, comumente impulsionados pelo “pacto federativo”, sem que estes assumam qualquer tipo de riscos. Devemos também citar que em nosso trabalho de campo, mais especificamente nas reuniões participativas (para tomada de sugestões de diversos segmentos da sociedade com objetivo de contribuírem com os projetos) e audiências públicas referentes às concessões de ferrovias e rodovias tivemos a oportunidade de entrevistar representantes da Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT), todos foram unâimes ao dizer que alguns segmentos do empresariado nacional não estavam dispostos a aderir os programas, pois não havia concordância quanto a exigência do particular compartilhar riscos, conforme avulta o artigo 5º, da Lei Nº 11.079/04: “ III – a repartição de riscos entre as partes, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato do princípio e álea econômica extraordinária”.

Nesse novo ciclo, os investimentos de infraestrutura serão feitos no modelo de concessão, prioritariamente no modelo de concessão, que é: você concede para o investimento e a manutenção. E nós sabemos que é fundamental, para que isso ocorra, que haja rentabilidade nesses investimentos. Quando eles não podem ser feitos pelo setor privado, quando é incompatível, por exemplo, eu vou dar o exemplo na área de rodovias. Quando a necessidade de uma certa taxa de retorno for incompatível com o que é sustentável cobrar de pedágio, por exemplo, tem locais que você não consegue cobrar pedágio. Então, nesses casos, ou se faz PPP, ou se faz obra pública. De qualquer forma, o que nós preferimos é a concessão, e daremos prioridade àquilo que pode ser imediatamente concedido. Por quê? Porque nós precisamos não só dos recursos, é importante sinalizar e ter clareza, e falar isso de alto e bom som: nós precisamos da gestão também, a gestão. A gestão é muito mais eficiente quando feita dessa forma. Há entraves imensos no Brasil para gestão de obras. Quando são feitas pelo setor privado, exclusivamente, elas são mais ágeis, mais eficientes e, inclusive, de menor custo. Então, a razão disso é recursos e investimento, em alguns casos até é mais gestão do que recursos¹⁴.

Levando em consideração tal pressuposto, evidencia-se a ideia da institucionalização dos contrários, no interior da qual, o Estado vai fazer uso da visão de mercado do setor privado, que vai ampliar, reestruturar, traçar estratégias para redução de custos logísticos, aumentando a expectativa de lucros do empresário e com a implantação das novas infraestruturas de transportes e serviços logísticos, vai integrar e aumentar o grau de acessibilidade às áreas no território nacional e ao mesmo tempo fortalecer as estruturas de planejamento e de regulação a partir da visão logística da iniciativa privada, para que então, possa coordenar as ações de crescimento nacional com estabilidade.

Dessa forma, no PNLI não há o pressuposto ideológico de “abrir” o país, “dessoberanizar” o Brasil em nome da competitividade. Como afirma Adáuto de Oliveira Souza: “O pressuposto de que com a abertura comercial as empresas se tornariam mais competitivas e eficientes é ideológico” (SOUZA, 2002, p.318). Esta é uma alusão à ideologia neoliberal imposta no passado recente do Brasil para atender às grandes corporações internacionais.

Portanto, observa-se a seguinte conjuntura: O Estado diz onde investir com qualidade, que tarifas cobrar, estipulando preços que possam ser pagos pelo usuário e faz regulações para que os benefícios à sociedade apareçam. Todavia, quem vai dizer como investir é a iniciativa privada.

¹⁴ “Discurso da Presidenta da República, Dilma Rousseff, durante encerramento do Seminário Empresarial ‘Oportunidades em Infraestrutura no Brasil’” - Nova Iorque/EUA. Disponível em:< www.presidencia.gov.br>. Acesso 10 dez. 2013.

Sendo assim, dialeticamente os contrários (setores público e privado, o Estado e mercado) tornar-se-ão idênticos, pois como afirma Cheptulin (1982), à contradição não é fixa, imutável, encontra-se em movimento incessante, em mudança permanente, os contrários ao passarem um pelo outro, tornam-se idênticos, “[...] e a formação material que os possui propriamente entra em um novo estado qualitativo” (CHEPTULIN, 1982, 295).

2. O “PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA: RODOVIAS E FERROVIAS” E SEUS DESDOBRAMENTOS EM MATO GROSSO DO SUL

A presidente Dilma Rousseff (Partido dos Trabalhadores, gestão 2011-2014) afirmou, durante a cerimônia de lançamento do “Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias” que: “[...] o Brasil finalmente terá uma infraestrutura compatível com o seu tamanho.” Na mesma oportunidade, argumentou que:

O nosso propósito com este Programa e os que anunciamos na sequência para aeroportos e para portos é nos unirmos aos concessionários para obter o melhor que a iniciativa privada pode oferecer em eficiência, e o melhor que o Estado pode e deve oferecer em planejamento e gestão de recursos públicos¹⁵.

Com tais pressupostos, um “pacote” de concessões foi anunciado e o episódio de lançamento da primeira etapa do PNLI marcou a divulgação do repasse à iniciativa privada a responsabilidade de implantação de projetos de duplicação de 7,5 mil quilômetros de rodovias e a construção e/ou melhoramentos de 11 mil quilômetros de ferrovias, com um cronograma de execução em 30 anos, sendo que dos R\$ 133 bilhões de alavancagem, 68,4% dos recursos são para ferrovias e 31,6% para rodovias¹⁶.

As cifras aplicadas entre 2013 e 2017 somarão R\$ 99,5 bilhões (59,8% do total), sendo 70,4% para rodovias e 29,6% para ferrovias. A expectativa do governo é que nos primeiros cinco anos, 5,7 mil Km de rodovias sejam ampliadas e

¹⁵ “O Brasil finalmente terá uma infraestrutura compatível com o seu tamanho, afirma Dilma”. Disponível em:< <http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em 17 ago. 2012.

¹⁶ O “Programa de Investimentos em Logística: rodovias e ferrovias”, será contemplado com uma alavancagem que pode ficar entre 65% e 80%. O financiamento para as rodovias e ferrovias será realizado com recursos do Banco Nacional de Econômico e Social - BNDES, Banco do Brasil e CAIXA. Para os projetos do setor rodoviário, as Taxas de Juros serão a Longo Prazo (TJLP), acrescida de até 2,0% ao ano, com carência de pagamento de três anos e a amortização poderá ser feita em até 20 anos. No caso das ferrovias, a TJLP sofrerá acréscimo de mais 2,0%, com carência de até cinco anos e amortização num prazo de 25 anos.

duplicadas. De igual modo, espera-se a conclusão de obras como contornos rodoviários, travessias, vias marginais, viadutos e pontes. Na entrevista coletiva realizada após o lançamento do Programa, o ex-Ministro dos Transportes Paulo César Passos ressaltava:

Por que 5,7 mil Km em cinco anos? Porque nós já temos cerca de mil Km de rodovias que já estão duplicadas, e temos aqueles trechos que já estão em construção por conta do PAC [Programa de Aceleração do Crescimento]. Isso totaliza os 5,7 mil Km, então tudo estará duplicado até cinco anos, após a assinatura das concessões¹⁷.

Outro ponto de destaque das concessões rodoviárias do “PIL:rodovias e ferrovias” (como também ficou conhecido), é que as tarifas de pedágio somente serão cobradas depois que 10% das obras de duplicação estiverem concluídas. Isto é possível, pois o aparato jurídico, a Lei 11.079/2004, que regulamenta as relações do poder entre Poder público e a iniciativa privada no Brasil, as chamadas Parcerias Público-Privadas (PPPs), criou uma concessão especial.

Neste modelo são subespécies: a concessão patrocinada e a concessão administrativa. Na primeira (que é o caso das concessões rodoviárias do PNLI), além da cobrança tarifária aos usuários há a exigência de que parceiro-público realize uma complementação de recursos, seria uma contraprestação pública parcial. Na segunda há um contrato de prestação de serviços no qual a administração pública é usuária indireta e direta, o que significa, respectivamente, que ocorre concessão de serviço público, sendo prestado diretamente ao usuário, sem cobrança de qualquer tarifa e no caso do uso direto do Poder Público exige-se do particular um investimento inicial igual ou superior a R\$ 20.000.000,00 em obra ou equipamento que sejam essenciais à futura prestação dos serviços (BINENBOJM, 2012).

Dessa forma, a Lei 11.079/2004 ao criar a concessão patrocinada, propiciou ao particular não assumir sozinho os riscos do empreendimento, existe a participação direta dos investimentos do Poder Público. Isso significa que a concessionária não paga mais a outorga pelo direito de exploração, não sendo necessário incluir nas tarifas o peso da amortização.

Sobre a última questão é preciso destacar as palavras do representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o Sr. Érico Reis Guzen,

¹⁷ “Ministro dos Transportes detalha o Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias”. Disponível em:<www.youtube.com/watch/atividadesdapresidenta/tvnbr>. Acesso em 18 set. 2012.

durante a audiência pública “Impactos Sociais e Econômicos da duplicação da BR-163”, realizada no dia 07/05/2014 na Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul, cidade de Campo Grande/MS:

Em julho de 2012, o Governo Federal lançou esse programa de concessões e a premissa mais importante desse programa de concessões era a duplicação em cinco anos. Aqui [Mato Grosso do Sul] nós temos uma concessão que vai duplicar 847 Km em cinco anos. Então assim, se a gente for esperar a duplicação de determinado segmento para implantar a praça e iniciar a cobrança a tarifa não seria 4,38 por 100 km, seria muito mais alta do que isso. No edital havia uma tarifa teto até bem mais alta que essa, em torno de 8 ou 9 reais. Nós levantamos todos os valores, todos os investimentos do contrato, tudo foi orçado, previsto tráfego na rodovia. E a partir disso nós chegamos a uma tarifa teto de leilão. Se a tarifa fosse cobrada a partir da duplicação de cada segmento, desculpe eu dizer isso, a tarifa teto seria muito mais alta do que era e a tarifa a ser cobrada durante um ano e meio seria muito mais alta. Esse projeto que a gente tem aqui no Mato Grosso do Sul é muito ousado. Os projetos das concessões anteriores eles iniciavam antes de qualquer duplicação, de duplicação nenhuma, agente já está duplicando 10% da rodovia para que possa cobrar pedágio em todas as praças. Esses 10% não é só para beneficiar aquele que vai pagar pedágio, a ideia é mostrar para sociedade que a gente vai duplicar em cinco anos, que a concessionária vai conseguir duplicar em cinco anos, que o governo vai conseguir botar na rua o projeto que ele tinha inicialmente, essa é a ideia¹⁸.

Apesar de se tratar de um caso específico, da concessão da BR-163/MS, o posicionamento do representante a agência reguladora, confirma o que está previsto para todas as concessões rodoviárias no que diz respeito ao modelo de concessão patrocinada. Todas as concessionárias contratadas pelo Governo Federal realizarão a duplicação de 10% das rodovias, para depois cobrar as tarifas, porque a parceria com o Poder público é sustentada por subsídios públicos, ou seja, por um “patrocínio” governamental que enseja aceleração das obras previstas nos cinco primeiros anos de contrato e que possibilita o usuário receber primeiramente o benefício.

O “Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias” / PNLI igualmente estabelece Parcerias Público-Privadas (PPPs) para o setor ferroviário, cuja quebra do monopólio no uso das estradas de ferro e mecanismos que estimulam a redução de tarifas fazem parte das exigências contratuais. O concessionário que vencer o leilão deverá construir (caso for necessário), manter, implantar a sinalização e gerenciar o tráfego ferrovia, assim como informar o custo da disponibilidade de circulação para que então governo possa fazer a oferta

¹⁸ Este fragmento foi obtido em decorrência de nosso trabalho de campo, estávamos presentes no evento.

pública, pela menor tarifa possível, assim como, tem a obrigação de ampliar sua capacidade caso haja solicitação de quem está comprando¹⁹.

No modelo de concessão proposto pelo Governo Federal a Concessionária detém o direito de exploração da ferrovia, contudo, a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.²⁰ compra a totalidade de sua capacidade, remunerando aquela por meio de uma Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional, assumindo assim os riscos de demanda da concessão. Posteriormente subcede, a título oneroso, partes do direito de uso aos usuários interessados, de igual modo, durante o período de obras, a Valec antecipará o valor equivalente a 15% do total dos investimentos em bens de capital. Por outro lado, a concessionária prestará serviços de operação diretamente aos usuários, sendo remunerada pela movimentação dos trens através da Tarifa de Fruição²¹.

O programa será coordenado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL)²², que substituiu à Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A.. Compete à nova empresa elaborar estudos, planejar, promover a capacitação e o desenvolvimento de atividades de pesquisa e desenvolvimento nas instituições científicas e tecnológicas relacionadas ao setor de transporte, subsidiar a formulação e a implementação de ações no âmbito da política de transporte, de modo a propiciar a integração dos diversos modais²³. Enfim, é o órgão executivo que vai mediar à “lógica” do setor público e da iniciativa privada nos projetos que envolvem as políticas de transportes e logística²⁴.

Deste modo, espera-se para Mato Grosso do Sul a reestruturação e a instalação de fixos e de serviços logísticos eficientes e eficazes para o escoamento

¹⁹ “Ministro dos Transportes detalha o Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias”. Disponível em:<www.youtube.com/watch/atividadesdapresidenta/tvnbr>. Acesso em 18 set. 2012.

²⁰ Empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes, nos termos previstos na Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

²¹ Disponível em:<<http://www.logisticabrasil.gov.br/ferrovias2>>. Acesso 05 de jan. 2014.

²² A EPL, foi criada pela Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, que alterou as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e nº 12.404, de 4 de maio de 2011, modificando a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (ETAV) para Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), como também, ampliou suas competências.

²³ BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. Medida Provisória Nº 576, DE 15 de agosto de 2012.

²⁴ Do ponto de vista geográfico:”[...] logistics can be understood as a system of technical objects and a system of actions dedicated to the circulation of goods and constituted by infrastructure, strategies, and state rules and regulatory activities (Castillo, 2007 apud XAVIER, M., 2011, p.15).

da produção estadual, sobretudo, quanto ao uso da intermodalidade e da multimodalidade²⁵.

Dito isso, ressaltamos que não se trata de um vislumbre. Já podem ser sentidos os primeiros desdobramentos do “Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias” para a citada Unidade Federativa. Constatamos que em 17 de março de 2013, os 847,42 Km da BR-163/MS (rodovia que corta todo o território sul-mato-grossense no sentido sul-norte) foram concedidos a Companhia de Participações em Concessões, do Grupo CCR. A empresa venceu o quarto leilão de rodovias promovido pelo Governo Federal.

A tarifa de pedágio oferecida pela concessionária foi de R\$ 0,04381 por quilômetro, o que representa um deságio de 52,74% em relação ao teto inicial de R\$ 0,0927. Serão estabelecidas nove praças de pedágio entre Sonora (divisa com Mato Grosso) e Mundo Novo (divisa com o Paraná). O contrato foi assinado em março de 2014 e a previsão de início das obras é para abril do mesmo ano²⁶, os pedágios somente serão cobrados a partir de agosto de 2015.

Quanto à rede ferroviária, o mencionado Programa inicialmente reservou para Mato Grosso do Sul a construção de duas Ferrovias: 1) Maracaju/MS-Panorama/SP-Estrela d’Oeste/SP e 2) Maracaju/MS-Mafra/PR, com interconexão ao porto de Paranaguá/PR.

Todavia, com o decorrer das reuniões participativas, ao longo do ano de 2013, para colher subsídios com vistas ao aprimoramento das Minutas de Edital, de Contrato e dos Estudos Preliminares disciplinadores das condições da concessão à iniciativa privada, ocorreram algumas mudanças de traçado. Dessa forma, os trechos a serem instalados e concedidos serão:

a) Dourados/MS-Panorama/SP-Estrela d’Oeste/SP (parte da ferrovia Anápolis - Estrela D’Oeste - Panorama – Dourados). Para este segmento já foram

²⁵ Apesar da livre troca de equipamentos entre os diversos modais nas operações de transportes, circunscrita a intermodalidade e multimodalidade, existem diferenças quanto à emissão dos documentos das cargas. Na intermodalidade se numa operação são utilizados caminhão, trem e navio, emitem-se três documentos independentes, um de cada transportador, assim como, a responsabilidade do produto transportado é individualizada por modal. Na multimodalidade ocorre à emissão de apenas um documento, independentemente de quantos modais serão utilizados, geralmente esse documento é emitido por um Operador de Transporte Multimodal, que também fica responsável pelo transporte da carga (RIBEIRO, 2010, p.33).

²⁶ A Companhia de Participações em Concessões (CCR), vencedora do leilão de concessão da BR-163 em Mato Grosso do Sul, prevê a criação de 4 mil empregos diretos nos primeiros cinco dos trinta anos de contrato. In: “Empresa vai investir R\$ 3,4 bi na BR-163 e gerar 4 mil empregos”. Disponível em: <<http://www.campograndenews.com.br>> Acesso em 13 mar. 2014.

realizados os estudos ambientais, de engenharia, econômicos financeiros e a Minuta do Edital foi publicada. A ferrovia entrará pelo município de Brasilândia, seguindo por Santa Rita do Pardo, Bataguassu, Nova Andradina, Angélica, Deodápolis e Dourados (serão quase 700 km no estado).

b) Maracaju/MS-Lapa/PR-Paranaguá/PR. Para este trecho, por ora, está ocorrendo o colhimento dos subsídios com vistas ao aprimoramento das Minutas de Edital, de Contrato e dos Estudos Preliminares. Em Mato Grosso do Sul, a previsão é que a ferrovia passe pelos municípios de Maracaju/MS, Dourados/MS, Itaporã/MS, Caarapó/MS, Amambaí/MS, Iguatemi/MS, Eldorado/MS e Mundo Novo/MS.

Ademais, com a reestruturação do sistema de transporte e logístico são positivas as expectativas acerca de mudanças na realidade social, especialmente porque à medida que a instalação da rede técnica for acontecendo vão ficando cada vez mais reais as chances de geração de novos postos de trabalho, de estímulos à formação de mão-de-obra e aumento na qualificação do trabalhador.

É preciso ainda destacar que o atual Governo ao lançar o PNLI e iniciar as ações de sua primeira etapa²⁷ pôs em prática uma das mais importantes institucionalidades criadas durante o Governo de Luís Inácio Lula da Silva, a Lei Nº 11. 079/04.

A supracitada Lei, como aparato jurídico, não é apenas um instrumento que transfere a prestação direta e indireta de diversos serviços ao setor privado, como ocorreria com os programas de desestatizações da década de 1990. Trata-se da implantação²⁸ de uma específica política de contratação entre o poder público e o particular e, especialmente, de uma nova forma de soberania estatal.

²⁷ Durante todo ano de 2013 foram realizadas reuniões participativas para tomadas de subsídios referentes ao setor ferroviário, cujos processos estão em andamento com a elaboração de estudos técnicos e relatórios, assim como, já foram concedidas a iniciativa privada cinco dos nove lotes previstos ao setor rodoviário. Todas as empresas que venceram o leilão já assinaram o contrato de concessão. Respectivamente em dezembro de 2013 e janeiro de 2014, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) formalizou contrato com o Consórcio Planalto para a exploração da BR-050/GO/MG e com a Triunfo Participações e Investimentos (TPI) para o lote composto pelas BR-060/153/262/DF/GO/MG. No dia 12 de março de 2014 foram formalizados os contratos da BR-163/MS com a Companhia de Participações em Concessões (Grupo CCR), da BR-163/MT com a Odebrecht e da BR-040/DF/GO/MG com a Invepar.

²⁸ Fazemos uso do verbo “implantar”, pois a referida Lei promove mudanças no que se refere à contratação de serviços e obras públicas entre setor público e privado no Brasil. Com a 11.079/04, as concessões comuns, orientadas pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, deixam de ser a regra, nesta não havia a contraprestação pecuniária do parceiro-público ao parceiro-privado.

O parceiro-público, embora soberano dos ativos, assume riscos juntamente com o parceiro-privado e lhe fornece garantias. O particular, em contrapartida, executa o serviço com remuneração total ou parcial, sujeitando-se a contraprestação efetuada pelo Poder Público contratante. Por conseguinte, temos uma nova forma de atuação do Estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A nossa proposta foi realizar uma discussão a respeito da dialética instalada, cujos principais protagonistas são o setor público e privado, devido ao processo de implementação das políticas públicas de transporte rodoviário e ferroviário no Brasil, no interior do “Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias” / Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI).

Pensamos que a unidade dos contrários foi institucionalizada pelo mais recente programa do Governo Federal, pois busca unir as tendências opostas de funcionamento e, porque, o Plano Nacional de Logística Integrada é, acima de tudo, parte das práticas de um governo novo desenvolvimentista que entendendo a conjuntura hodierna de transição política e econômica no contexto mundial, traçou uma estratégia de desenvolvimento para o Brasil.

Quanto a Mato Grosso do Sul, o mencionado Programa, ao destacar a necessidade de disponibilidade de uma eficiente infraestrutura de transportes para escoar a produção estadual, não pode homogeneizar as sociedades/espaços em nome de uma eficiente e eficaz fluidez das mercadorias, principalmente, porque apesar da busca por uma incisiva rede logística e de transportes, na Unidade Federativa, suas cidades, sociedades e seus territórios possuem padrões espaciais desiguais e específicos.

As interações espaciais podem variar no espaço e no tempo, revelando uma enorme complexidade de movimentos que “[...] conferem regularidades espaço-temporais que se reportam à organização social e a seu desigual movimento de transformação” (CORRÊA, 1997, p.295). Deste modo, em Mato Grosso do Sul, também se verificam variabilidades espaço-temporais específicas (ou seja, distintos padrões espaciais), que pré-existem a mais recente tentativa de o Governo Federal institucionalizar a unidade dos contrários.

Mediante o exposto, vislumbra-se com a pesquisa, que ora está em andamento, a construção de uma base de dados com a interpretação geográfica do processo de inserção do Estado de Mato Grosso do Sul no “Programa de Investimento em Logística: rodovias e ferrovias”, o qual poderá subsidiar:

- a) A elaboração de programas de desenvolvimento e integração dos transportes em âmbito estadual;
- b) A elaboração de projetos para implantação de infraestrutura de transportes e logística em Mato Grosso do Sul.
- c) Elaboração e/ou revisões de legislação estadual referente aos transportes nesta Unidade da Federação;

De igual modo, espera-se que os resultados de nossa tese possa trazer benefícios no sentido de contribuir para a elaboração de propostas e intervenções no setor de transportes em Mato Grosso do Sul, sobretudo, capazes de superar os olhares meramente técnicos a respeito do assunto e condizentes com os interesses estritamente corporativos.

The National Plan of Integrated Logistics and the insertion process of the state of Mato Grosso do Sul in the “Investment Program in Logistics: roads and railways”

Abstract: This article aims to hold a discussion regarding the institutionalization of the unity of opposites, through the National Plan of Integrated Logistics (PNLI), especially as part of a national development strategy (new developmentalism) and reflect on the insertion of state of Mato Grosso do Sul in the "Investment Program in Logistics: roads and railways." We believe that the unity of opposites is present in said government plan, because it seeks to unite the opposing tendencies of running the government and the private sector, the state and the market. To achieve the proposed objectives bibliographic and documentary research, which focus on economic policy, institutions, transport geography and economic geography was performed.

Keywords: National Plan of Integrated Logistics; unity of opposites; logistics; transportation infrastructure.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, N.; SOUZA, J. A. P. "A inflexão do governo Lula: Política Econômica, crescimento e distribuição de renda". In: SADER, E.; GARCIA, M. A. (Orgs.) **Brasil, entre o passado e o futuro**. São Paulo: Editora Fundação Perseu: Boitempo, 2010. 200 p.
- BINENBOJM, G. **As parcerias público-privadas (PPPs) e a Constituição**. Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico, Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, n. 2, maio-jun-jul, 2005. Disponível em:<<http://www.direitodoestado.com/revista>>. Acesso em: 16 dez. 2013.
- BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. LEI Nº 11.079, DE 15 de agosto DE 2004.
- BRESSER-PEREIRA, Luís Carlos. "Economia do desenvolvimento – do antigo ao novo desenvolvimentismo na América Latina". In: PRADO, L. C. D. (Org.) **Desenvolvimento econômico e crise**. São Paulo: Contraponto, 2012. P.27-66.
- CASTILLO, R. et. al. **Logistics and intensive agriculture in the Cerrado: the new brazilian railroad system**. Terra, São Paulo, v. 8, n. 1, 2011. Disponível em: <<http://www.ige.unicamp.br/terrae/V8/TV81.html>>. Acesso em: 12 fev. 2013.
- CHEPTULIN, A. **A Dialética Materialista. Categorias e leis da dialética** (Trad. Leda R. C. Ferraz). São Paulo: ed. Alfa - Omega, 1982.
- CORRÊA, R. L. "Interações Espaciais" In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. e CORRÊA, R. L. In: **Explorações Geográficas**. RJ: Bertrand Brasil, 1997.
- DANTAS, D. C. **Ações e desdobramentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na cidade de Dourados (MS)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdades de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2011.
- FERNANDES, R. M. S. **A Rota Rodoviária Bioceânica como instrumento de interação entre discursos e práticas em uma Zona de Fronteira: uma rodovia e vários caminhos**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdades de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, 2012.
- HODGSON, G. **A evolução das Instituições: Uma agenda para pesquisa teórica futura**. Econômica, v. 3, n. 1, p.97-125, junho 2001.
- LAMOSO, L. P. **"Neodesenvolvimentismo" brasileiro: implicações para a integração regional no âmbito do Mercosul**. Soc. & Nat., Uberlândia, ano 24 n. 3, 391-404, set/dez. 2012.

MARANGONI, A M. M. C. **O Governo Planejador e as Transformações do espaço brasileiro.** (Doutorado em Geografia) – Faculdades de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1982.

POULANTZAS, N. **O Estado, o poder, o socialismo.** 3º ed. Rio de Janeiro- RJ. Brasil. Trad. Rita Lima, 2000.

RIBEIRO, L. O. M. **A intermodalidade compensa? Um estudo sobre o escoamento de arroz no corredor Vale do Jacuí (RS) – Região do Lagos (RJ).** 2010. Dissertação (Mestrado em Administração) - Programa de Pós-Graduação em Administração, Faculdade de Administração da Universidade Estácio de Sá, Rio de Janeiro, 83 p.

SILVEIRA, M. R. **Transporte e Logística: as ferrovias no Brasil.** Geosul, Florianópolis, v.17, n.34, p 63-86, jul./dez. 2002.

SOUZA, A. O. **A Estratégia dos distritos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e a sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul.** 2002. Tese (Doutorado em Geografia) – FFLCH - USP, Universidade de São Paulo, 430 p.

SOUZA, V. H. P. "O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación" In: **XI Coloquio Internacional de Geocrítica**, 11, 2010. *Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica*, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2010.

XAVIER, M. **The primacy of circulation and the new functions of wholesale companies in the spatial circuits of production in Brazil.** Terraes, São Paulo, v. 8, n. 1, 2011. Disponível em: <<http://www.ige.unicamp.br/terrae/V8/TV81.html>>. Acesso em: 12 fev. 2013.

Texto científico recebido em: 10/09/2014

Processo de Avaliação por Pares: (*Blind Review* - Análise do Texto Anônimo)

Publicado na Revista Vozes dos Vales - www.ufvjm.edu.br/vozes em: 31/10/2014

Revista Científica Vozes dos Vales - UFVJM - Minas Gerais - Brasil

www.ufvjm.edu.br/vozes

www.facebook.com/revistavozesdosvales

UFVJM: 120.2.095-2011 - QUALIS/CAPES - LATINDEX: 22524 - ISSN: 2238-6424

Periódico Científico Eletrônico divulgado nos programas brasileiros *Stricto Sensu* (Mestrados e Doutorados) e em universidades de 38 países, em diversas áreas do conhecimento.