



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) COMO ALICERCE DO ESTADO NACIONAL NAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE

Daniel Monteiro Huertas (USP) - dmh@usp.br

Doutorando em Geografia Humana e autor do livro "Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial" (Ed. Annablume, 2009)

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) como alicerce do Estado nacional nas políticas de transporte

Resumo

No recente movimento de retomada do papel de condutor do tecido socioeconômico nacional, a União alçou no início de 2007 o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) como diretriz central desse processo, e após quase três décadas de restrições orçamentárias e abandono do investimento o setor de transportes tem sido alvo de projetos significativos em todos os modais. Além de inserir no debate a importância decisiva da circulação para o processo de estruturação do território brasileiro – que sob a nossa ótica tem sido um tanto quanto relegada pela geografia brasileira –, um dos objetivos deste artigo é evidenciar o resgate da relevância estatal para o planejamento, execução e regulação de políticas públicas com grande amplitude territorial. Resta saber se esse processo será contínuo e focado na superação das crônicas e históricas desigualdades regionais, mas já é um grande avanço verificar que o Estado nacional voltou a ser atuante perante a sociedade.

Introdução

No início dos anos 1990, a emergência do neoliberalismo tratou de afastar do Estado nacional boa parte de suas funções executivas em vários setores da vida pública, orientação contida no receituário imposto pelo Consenso de Washington, que ocorreu em novembro de 1989¹. Na cartilha final do encontro, figuravam a privatização e a desregulamentação da economia, entre outros, como áreas que convergiam em nome de um grande princípio: o da soberania absoluta do mercado autorregulável nas relações econômicas internas e externas (Batista, 1994). Pouco mais de 20 anos depois, porém, se verifica uma série de evidências que demonstra uma revalorização do papel condutor do Estado em algumas áreas importantes para o fortalecimento do tecido socioeconômico nacional.

Uma delas, de grande amplitude territorial, refere-se às políticas públicas de transporte, variável de cunho geoeconômico e geopolítico relevante para a integração interregional e intrarregional e para uma maior consolidação do mercado doméstico. Custos produtivos, estratégias logísticas, mobilidade da população e da força de trabalho, modelagem da rede urbana e configuração de cadeias produtivas são apenas alguns dos aspectos atingidos direta e indiretamente pela organização e conservação das linhas de circulação do país, em todos os modais.

Por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), política pública federal de grande envergadura lançada em janeiro de 2007², no início do segundo mandato (2007-10) do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), pretendemos inserir no debate a importância decisiva da circulação para o processo de estruturação do território brasileiro, que sob o nosso ponto de vista tem sido um tanto quanto relegada pela geografia brasileira. Como uma das bases da diferenciação geográfica, a circulação carrega consigo uma série de elementos fundamentais para decifrar o uso do território no permanente binômio técnica-política, intrínseco ao movimento da sociedade em seus mais diversos momentos históricos. Como diz Milton Santos ([1996], p.92), o “espaço geográfico é muito mais do que simples oferta de caminhos, ainda que também seja isso”.

Partimos do conceito de fluidez territorial para definir aquela qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento. Esses fixos produtivos servem nos diferentes momentos do processo produtivo: na produção (*strictu sensu*), na distribuição, na troca, no consumo (ARROYO, 2001, p.105).

Este artigo, portanto, está ancorado em uma linha analítica que trata a fluidez territorial enquanto um aspecto político e técnico da produção e como base fundamental da diferenciação geográfica. Nessa perspectiva, o sistema de transportes pode ser entendido em uma dimensão de escala e processo, composta por variáveis dinâmicas que influenciam

o acontecer regional e/ou local. Por conta de sua ampla capacidade de alterar o conteúdo e a significação do espaço geográfico, fixos e fluxos, devidamente quantificados e qualificados, tornam-se elementos fundamentais à análise do uso do território.

O nosso objetivo é comprovar o papel da União como ator político e agente econômico de peso no setor de transportes por intermédio do PAC – a segunda edição já foi lançada e provavelmente será a diretriz central de todo o governo (2011-14) da presidente eleita Dilma Rousseff (PT), que gerenciou o PAC 1 como ministra-chefe da Casa Civil –, recuperando parte da capacidade de investimento, planejamento e execução perdida no período Collor, Itamar Franco e FHC. Apenas como efeito comparativo, a taxa de investimentos em infraestrutura de transporte em relação ao PIB sofreu uma queda gradativa: 1,2% (1970-80); 0,6% (1981-90); 0,3% (1991-2000) e 0,2% (2001-05)³. Entre 1999 e 2008 os investimentos públicos federais em rodovias cresceram 290%, mesmo assim em 2008 ainda eram menos de 1% do PIB (IPEA, 2010).

O grande avanço no setor já foi dado através da retomada do processo de planejamento no setor de transportes de modo permanente, participativo, integrado e interinstitucional, envolvendo toda a sociedade brasileira; houve um grande reforço de investimentos na infraestrutura de transportes através do PAC que totalizou quase R\$ 80 bilhões no período 2007-2010, elevando o percentual de dispêndios de 0,2% para 0,5% do PIB e caminhando para atingirmos o patamar ideal de 1% (ministro dos Transportes, Paulo Oliveira Passos)⁴.

Enquadrado como um instrumento de planejamento de escala nacional, mobilizador de infraestruturas socioeconômicas, de interesses regionais e de reorganização espacial, o PAC, em seu vértice relacionado com a fluidez territorial, pode servir de ferramenta analítica capaz de refletir sobre o uso do território no período atual da formação socioespacial brasileira. Afinal, como nos lembra Milton Santos [1996], a fluidez não é efetiva para todos os agentes da sociedade.

O setor de “infraestrutura logística” no PAC 1

Quatro compromissos de grande impacto na sociedade e na economia foram agregados ao PAC 1: incentivo ao investimento público e privado em infraestrutura; construção da infraestrutura necessária para sustentar o crescimento do país; crescimento de emprego e renda e aceleração do crescimento. Como legado, o PAC 1, segundo balanço do governo federal, aumentou a taxa de investimento total no PIB; incrementou a parceria da União com Estados e municípios e do setor público com o privado; ampliou o crédito de longo prazo com melhores prazos de financiamento; elevou a taxa de emprego e melhorou o ambiente de investimento com a garantia de obras de infraestrutura. Em suma, o PAC tornou-se um exercício permanente de coordenação entre os órgãos públicos e de modernização da gestão (BRASIL, 2010).

A divisão setorial dos investimentos previstos foi estabelecida em infraestrutura logística (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias), de energia (geração e transmissão de energia elétrica, petróleo, gás natural e combustíveis renováveis) e social/urbana (saneamento, habitação, transporte urbano, Luz para Todos e recursos hídricos), que em seu conjunto deseja a ampliação do investimento com o objetivo de:

- Eliminar os principais gargalos que podem restringir o crescimento da economia;
- Reduzir custos e aumentar a produtividade das empresas;
- Estimular o aumento do investimento privado;
- Reduzir as desigualdades regionais.

Quanto ao setor de infraestrutura logística, foram previstos investimentos da ordem de R\$ 58,3 bilhões, dos quais R\$ 33 bilhões deveriam ser gastos pelo Tesouro Nacional e os R\$ 25,3 bilhões restantes financiados pelas estatais federais e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), este com parcela de R\$ 17 bilhões (BRASIL, 2007). As tabelas 1 e 2 mostram a distribuição prevista dos recursos:

TABELA 1 – Distribuição prevista por modal dos recursos

Modal	Valor nominal	Metas físicas
Rodoviário¹	R\$ 33,4 bi	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento público (42,09 mil km): obras de recuperação, adequação/duplicação e construção • Investimento privado (3,24 mil km)²
Ferrovário	R\$ 7,9 bi	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento público: 211 km • Investimento privado: 2.307 km
Aéreo	R\$ 3,0 bi	Obras em 20 aeroportos
Portuário³	R\$ 13,3 bi	Obras em 12 portos
Hidroviário	R\$ 0,7 bi	Obras em 67 terminais e construção das eclusas da UHE Tucuruí
TOTAL	R\$ 58,3 bi	

Fonte: www.brasil.gov.br/pac <acessado em 07.dez.2010>

Elaboração e organização: Daniel Huertas.

Obs.: 1.Inclui também os programas especiais de conservação de 52 mil km (R\$ 1,7 bi); de estudos e projetos (R\$ 1 bi); de implantação e operação de 206 postos de pesagem (R\$ 0,66 bi); de sistemas de segurança (R\$ 1,1 bi) e de sinalização (R\$ 0,47 bi); 2.São considerados os investimentos iniciais em sete trechos licitados para concessão privada, perfazendo 2.601 km; 3.Inclui também os programas especiais de dragagem (R\$ 1,1 bi) e de financiamento da Marinha Mercante (R\$ 10,6 bi).

TABELA 2 – Distribuição regional prevista dos recursos

Região	Valor nominal (em R\$ bi)
Norte	6,3
Nordeste	7,4
Centro-Oeste	3,8
Sudeste	7,9
Sul	4,5
Nacional	28,4
TOTAL	58,3

Fonte: www.brasil.gov.br/pac <acessado em 07.dez.2010>

No balanço final do PAC 1, divulgado em dezembro de 2010⁵, os resultados do quadriênio 2007-10 indicaram, tendo como base um total de 1.651 ações monitoradas de infraestrutura logística, 70% das ações concluídas e 30% em andamento (24% em ritmo adequado, 4% em atenção e 2% em situação preocupante), com gastos totais de R\$ 65,4 bilhões – e mais R\$ 63,3 bilhões a serem desembolsados em 6.377 km de rodovias, 909 km de ferrovias e na Marinha Mercante. A tabela 3 mostra o desempenho por modal.

TABELA 3 – Balanço do PAC 1 (2007-10) por modal

Modal	Obras e estudos concluídos	Obras e estudos em andamento
Rodoviário	<ul style="list-style-type: none"> • Adequação/duplicação: 1.306 km • Pavimentação/construção: 1.789 km • Concessões: 3.282 km • Sinalização: 53.890 km • Controle de peso: 41 postos fixos e 28 bases móveis • Estudos e projetos: 17.639 km <p><i>TOTAL: 77.906 km</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicação: 1.592 km • Pavimentação/construção: 3.524 km • Malha contratada para manutenção: 53.652 km • Estudos e projetos: 16.953 km <p><i>TOTAL: 75.721 km</i></p>
Ferrovário	<ul style="list-style-type: none"> • Ferrovia Norte-Sul: 896 km • Ferronorte: 13 km <p><i>TOTAL: 909 km</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ferrovia Norte-Sul: 1.133 km • Ferrovia Transnordestina: 1.801 km • Ferrovia Oeste-Leste: 537 km • Ferronorte: 163 km • Outros: 123,2 km • Projetos: 6.925 km <p><i>TOTAL: 10.682,2 km</i></p>
Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> • <i>8 aeroportos</i>: Congonhas, Confins, João Pessoa, Santos Dumont, Salvador, Boa Vista, Fortaleza e Parnaíba • Estudos e projetos: 4 aeroportos 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>8 aeroportos</i>: Guarulhos, Parnaíba, São Gonçalo do Amarante, Galeão, Recife, Congonhas, Porto Alegre e Curitiba • Projetos: 8 aeroportos
Portuário	<ul style="list-style-type: none"> • <i>6 portos</i>: Itaquí, Areia Branca, Vila do Conde, Maceió, Itaguaí e Santos • Dragagem de 6 portos: Recife, Rio Grande, Angra dos Reis, Itaguaí, Aratu e Salvador 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>6 portos</i>: Rio Grande, Maceió, São Francisco do Sul, Vila do Conde, Areia Branca e Itaquí • Dragagem de 8 portos: Rio Grande, Natal, Santos, Suape, São Francisco do Sul, Cabedelo, Fortaleza e Rio
Hidroviário	<ul style="list-style-type: none"> • Eclusas de Tucuruí • <i>10 terminais</i>: Tabatinga, Nhamundá, São Sebastião do Uatumã, Coari, Itacoatiara, São Raimundo, Humaitá, Manaquiri, Manacapirí e Urucurituba 	<ul style="list-style-type: none"> • 24 terminais no Amazonas, 3 no Pará e 1 em Rondônia • Navegabilidade do rio São Francisco no trecho Ibotirama-Juazeiro

Fonte: www.brasil.gov.br/pac <acessado em 07.dez.2010>

Elaboração e organização: Daniel Huertas.

Nos últimos quatro anos, portanto, o país tem assistido à implantação de canteiros de obras em praticamente todo o território nacional, fato que por si só contribuiu de forma decisiva para manter elevado o fôlego da economia brasileira, sobretudo após a crise mundial de 2008.

PAC 2, a nova ofensiva do governo federal

Aproveitando a rápida recuperação da economia nacional diante da crise mundial de 2008, a condução técnico-administrativa do PAC 1 e os seus resultados territoriais alcançados, o governo federal lançou em março de 2010 o PAC 2, com previsão de realização para o período 2011-14. Com a alcunha de “o Brasil vai continuar crescendo”, o documento oficial diz que o PAC 2 “chega com a missão de manter a roda da economia girando, investindo em obras e ações que diminuem as desigualdades e geram ainda mais qualidade de vida para os brasileiros” (BRASIL, 2010, s/p).

Uma das diferenças em relação ao programa anterior reside na nova setorialização dos investimentos, agora disposta em seis grandes eixos que compõem um grande conjunto tido como de infraestrutura (TABELA 4): (i) Cidade melhor; (ii) Comunidade cidadã; (iii) Minha casa, minha vida; (iv) Água e luz para todos; (v) Transportes e (vi) Energia. A área que mais nos interessa de perto, portanto, perdeu a chancela de “logística” no título, e o principal objetivo desse eixo é “consolidar e ampliar a rede logística, interligando os diversos modais, garantindo qualidade e segurança” (BRASIL, 2010, p.30).

TABELA 4 – Previsão preliminar de investimentos do PAC 2

Em R\$ bilhões

<i>Eixo</i>	<i>2011-14</i>	<i>Pós-2014</i>
PAC Cidade melhor	57,1	-
PAC Comunidade cidadã	23,0	-
PAC Minha casa, minha vida	278,2	-
PAC Água e luz para todos	30,6	-
PAC Transportes	104,5	4,5
PAC Energia	461,6	626,9
TOTAL	955,0	631,4

Fonte: BRASIL, 2010.

Cabe ressaltar que os investimentos elencados em transportes e energia têm caráter preliminar e serão selecionados futuramente de acordo com alguns critérios, dentre os quais a possibilidade de alavancagem do desenvolvimento local e regional e a sinergia de complementariedade com as ações do PAC 1⁶. Os investimentos nas demais áreas possuem outros critérios de seleção. Para o eixo de transportes, o PAC 2 afirma que “os investimentos vão combinar a expansão das malhas rodoviária e ferroviária e sua integração com portos, hidrovias e aeroportos, tornando a matriz logística multimodal e menos poluente” (BRASIL, 2010, s/p).

Outra preocupação exposta é a conservação de estradas vicinais, tidas como importantes para o escoamento da produção e segurança do tráfego dos pequenos

municípios, com financiamento previsto de R\$ 1,8 bilhão para aquisição de equipamentos. As tabelas abaixo mostram os investimentos e a distribuição espacial das obras previstas.

TABELA 5 – Investimentos e diretrizes previstos em transportes

Modal	Investimentos (em R\$ bilhões)			Diretrizes
	2011-14	Pós-2014	TOTAL	
Rodoviário¹	50,2	2,0	52,2	<ul style="list-style-type: none"> • Expansão: 7.917 km • Manutenção: 55 mil km • Projetos: 12.636 km
Ferrovário	43,9	2,1	46,0	<ul style="list-style-type: none"> • Expansão: 4.696 km • Estudos: 2.985 km • Trem de Alta Velocidade: 1.991 km
Portuário	4,8	0,3	5,1	<ul style="list-style-type: none"> • 12 obras de dragagem • 24 obras de infraestrutura portuária • 5 ações de inteligência logística • 7 terminais de passageiros
Hidroviário	2,6	0,1	2,7	<ul style="list-style-type: none"> • 7 obras de estruturação de corredores hidroviários • 34 terminais hidroviários • 7 estudos
Aéreo	3,0	-	3,0	<ul style="list-style-type: none"> • 15 terminais de passageiros (4 em estrutura modular) • 5 obras em pista, pátio e torre • 2 estudos e projetos
TOTAL	104,5	4,5	109,0	

Fonte: BRASIL, 2010.

Elaboração e organização: Daniel Huertas.

Obs.: 1.Está incluindo o financiamento destinado às estradas vicinais, cujo volume depende das dimensões municipais.

TABELA 6 – Empreendimentos por região

	MR ¹	MF ²	MA ³	MP ⁴	MH ⁵	Total
PAC 1 (concluídas ou em andamento)						
Norte	13	1	2	1	3	20
Nordeste	17	3	6	13	1	40
Centro-Oeste	20	2	3	-	1	26
Sudeste	28	4	7	5	-	44
Sul	22	3	3	5	1	34
PAC 2 (previstas)						
Norte	17	-	1	2	4	24
Nordeste	18	-	3	8	2	31
Centro-Oeste	6	2	1	-	2	11
Sudeste	15	1	5	6	-	27
Sul	12	-	3	4	2	21
Total	168	16	34	44	16	319

Fonte: BRASIL, 2010.

Elaboração e organização: Daniel Huertas.

Obs.: 1.MR (modal rodoviário); 2.MF (modal ferroviário); 3.MA (modal aéreo); 4.MP (modal portuário) e 5.MH (modal hidroviário).

No que diz respeito à gestão do programa o governo federal deseja elaborar mecanismos técnico-administrativos que possam reestruturar as áreas de formulação de projetos, capazes de simplificar e dar mais transparência aos procedimentos de licitação, contratação e pagamento, além de instituir uma rede de assistência técnica aos municípios. Em outras palavras, a União quer incrementar o controle sobre a espinha dorsal de suas principais ações executivas, que constantemente têm sido bombardeadas pela grande mídia como ineficientes e fontes de corrupção e clientelismo⁷.

O próprio diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Luiz Antonio Pagot, afirmou que defende mudanças na metodologia de licitações para garantir qualidade nas obras contratadas, que atualmente é baseada no menor preço. “É preciso priorizar a técnica para evitar ‘picaretas’ na elaboração de projetos. Às vezes, empresas sem a menor condição técnica vencem uma licitação e fazem projetos cheios de problemas que vão exigir novo trabalho, podem atrasar a obra e até aumentar custos.”⁸

O aperfeiçoamento dos modelos de concessão também está na pauta do PAC 2, e tem sido tema de grande debate entre o setor privado e as agências reguladoras, em especial a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pelas concessões nos modais rodoviário e ferroviário. No momento, a ANTT está realizando uma série de estudos de revisão para propor mudanças pontuais nos contratos já firmados e também desenha novos modelos para as futuras concessões (HUERTAS, 2010).

O Ipea também tem criticado o modelo brasileiro de concessões rodoviárias, sobretudo pela não exigência, por parte do poder concedente, de investimentos na expansão da malha. “Aqui só fazemos uma transferência de ativos, sem exigir ampliação. A economia e o tráfego vão crescer e as concessões não preveem a ampliação”, afirmou Carlos Alvares da Silva Campos Neto⁹, coordenador de infraestrutura econômica do órgão, que também considera excessivas as garantias dos concessionários para elevação de tarifa do pedágio acima da inflação.

Panorama dos investimentos em transportes

De modo geral, os investimentos previstos pelos PACs contemplam uma gama variada e complexa, em todo o território nacional, de obras de extensão da malha; duplicação e adequação de vias; construção de novos sistemas de engenharia e elaboração de processos licitatórios para concessões, além de estudos e projetos. Para que haja uma compreensão detalhada das propostas concluídas e em execução do governo federal, optamos pela divisão em modais.

a) Modal rodoviário: as ações previstas representam uma retomada de obras em várias BRs após duas décadas de baixos investimentos federais no setor. Como diretrizes, o PAC aponta a expansão do sistema de acordo com a eliminação de pontos de estrangulamento em eixos estratégicos, a incorporação de novas regiões ao processo de desenvolvimento, a ampliação da integração física com os países vizinhos, a redução dos custos de transporte e a melhoria do tráfego e da segurança. Estão contemplados 55 mil km de manutenção, 7.917 km de ampliação e 12.636 km de projetos (BRASIL, 2010).

- *Travessias urbanas*: histórico problema de passagem de tráfego por grandes e médias cidades, que está sendo corrigido com a construção e melhoria de anéis e contornos em cidades das regiões Norte (Porto Velho, Candeias do Jamari/RO, Presidente Médici/RO, Pimenta Bueno/RO, Ji-Paraná/RO, Ouro Preto do Oeste/RO, Vilhena/RO, Miranorte/TO, Guaraí/TO e Colinas do Tocantins/TO); Nordeste (Fortaleza, Mossoró/RN, Campina Grande/PB, Juazeiro/BA, Barreiras/BA e Luís Eduardo Magalhães/BA); Centro-Oeste (Cuiabá, Sinop/MT, Sorriso/MT, Nova Mutum/MT, Campo Grande, Corumbá/MS, Dourados/MS e Anápolis/GO); Sudeste (Uberlândia/MG, Belo Horizonte, Rio de Janeiro/Avenida Brasil, São Paulo/trechos leste e norte do Rodoanel, Juiz de Fora/MG, Itaperuna/RJ, Cachoeiro do Itapemirim/ES e Vitória) e Sul (Curitiba, Maringá/PR, Cascavel/PR, Chapecó/SC, Lages/SC, Itajaí/SC, Florianópolis e Santa Maria/RS).
- *Construção e pavimentação*: retomada de trechos planejados pelo regime militar que não receberam pavimento asfáltico ou simplesmente não foram implantados, fato que manteve vários troncos incompletos. Algumas dessas obras terão importantes impactos eminentemente locais e/ou regionais, enquanto outras apresentarão possibilidades de abertura de novas rotas intra e interregionais, alternativas às tradicionais.

Destas, destaque para as BRs 135 (nota rota MG-BA-PI-MA com a construção Itacarambi-Cocos-Barreiras, Monte Alegre-divisa BA/PI e Eliseu Martins-Jerumenha); 153 (nova rota SP-PR com a construção Ventania-Imbituva); 158 (nova rota Brasil-Uruguai com a pavimentação Santa Maria-Rosário do Sul); 470 (nova rota SC-RS com a construção Campos Novos-Lagoa Vermelha); 364 (nova rota MG-GO com a construção Campina Verde-divisa GO); 235 (nova rota BA-PI-MA com a construção Guaribas-Santa Filomena); 242 (nova rota BA-TO com a pavimentação/construção Luís Eduardo Magalhães-Taguatinga-Gurupi); 242/080 (nova rota MT-GO com a construção Sorriso-Ribeirão Cascalheira-Uruaçu); 158 (nova rota MT-PA com a pavimentação Ribeirão Cascalheira-divisa PA); 359 (nova rota MS-GO com a construção Coxim-Mineiros) e 156 (nova rota Brasil-Guiana Francesa com a pavimentação Ferreira Gomes-Oiapoque).

- *Duplicação*: aumento da capacidade de tráfego em corredores de grande importância regional e interregional, com movimento elevado de tráfego, nas regiões Nordeste (BR-415/Itabuna-Ilhéus e BR-101/Natal-Feira de Santana e divisa MG-Itabela); Centro-Oeste (BR-060/Goiânia-Jataí e BR-163/Posto Gil-Rondonópolis); Sudeste (BR-050/Uberaba-divisa GO; BR-101/Caraguatatuba-Angra dos Reis e BR-040/Belo Horizonte-BR-135 e arco rodoviário do Rio de Janeiro) e Sul (BR-101/Palhoça-Osório; BR-392/Pelotas-Rio Grande; BR-116/Pelotas-Novo Hamburgo e BR-290/Porto Alegre-BR-392).
- *Adequação*: obras de correção de traçado e de melhorias viárias (obras de arte, terraplanagem, taludes, terceira faixa etc) em trechos de importância intra e interregional com movimento considerável de tráfego nas regiões Nordeste (BRs 104, 116, 222, 230 e 304); Centro-Oeste (BRs 020, 060, 153, 163 e 450); Sudeste (BRs 101, 262 e 381) e Sul (BRs 116 e 163).
- *Construção de pontes*: proporciona aumento da fluidez, com obras em Rondônia (BR-364/rio Abunã); divisa RO/AM (BR-319/rio Madeira); fronteira Brasil-Guiana Francesa (BR-156/rio Oiapoque); divisa PA/TO (BRs 230 e 153/rio Araguaia); divisa MG/BA (BR-030/rio São Francisco); divisa BA/PE (BR-116/rio São Francisco); divisa MS/SP (BRs 158 e 262/rio Paraná); fronteira Brasil-Paraguai (BR-277/rio Paraná) e fronteira Brasil-Uruguai (BR-116/rio Jaguarão).
- *Concessões*: trechos incluídos na segunda (fases 1 e 2) e terceira (fases 1 e 2) etapas de concessões, com grande volume de tráfego e garantia de altas taxas de retorno para o setor privado, localizados nas regiões Nordeste (BRs 116 e 324 – divisa MG/BA-Salvador); Centro-Oeste (BR-040 – DF-divisa GO/MG); Sudeste (BR-153 – divisa MG/SP-divisa SP/PR; BR-381/São Paulo-Belo Horizonte; BR-116/São Paulo-Curitiba; BR-393 – divisa MG/RJ-BR-116; BR-101 –Ponte Rio-Niterói-divisa RJ/ES; BR-101 – divisa RJ/ES-divisa ES/BA; BR-040 – divisa GO/MG-Belo Horizonte e BR-116 – BR-393-divisa MG/BA) e Sul (BR-116 – Curitiba-divisa PR/SC e BRs 376 e 101/Curitiba-Palhoça).

b) Modal ferroviário: estão em curso no Brasil grandes obras no setor, que atendem à diretriz de expansão da malha em bitola larga orientada por um sistema integrado e de alta capacidade, proporcionando a ligação de áreas de produção agrícola e mineral aos portos, indústrias e mercado consumidor (BRASIL, 2010). Contempla-se a perspectiva de ampliação do sistema em 4.696 km, com outros 2.985 km de estudos e 1.991 km do trem de alta velocidade (TAV) nos trechos (i) Campinas-Uberlândia, (ii) São Paulo-Curitiba e (iii)

Campinas-Belo Horizonte. Além das ferrovias em construção ou em licitação, listadas abaixo, o PAC prevê obras no contorno de Joinville (SC), São Francisco do Sul (SC) e Araraquara (SP); o rebaixamento da linha férrea em Maringá (PR); a adequação da linha em Barra Mansa (RJ); a construção da variante baiana Camaçari-Aratu e a licitação do TAV no trecho Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas.

- 1) *Ferrovias de Integração do Centro-Oeste*: Uruaçu (GO) – Lucas do Rio Verde (MT);
- 2) *Ferrovias de Integração Oeste-Leste*: Ilhéus – Barreiras, na Bahia;
- 3) *Ferrovias de Integração do Oeste*: Dourados (MS) – Panorama (SP);
- 4) *Ferrovias Norte-Sul*: (i) Aguiarnópolis (TO) – Anápolis (GO); (ii) Anápolis (GO) – Estrela d'Oeste (SP) e (iii) Estrela d'Oeste (SP) – Panorama (SP);
- 5) *Ferronorte*: Alto Araguaia – Rondonópolis, no Mato Grosso;
- 6) *Ferrovias Nova Transnordestina*: (i) Eliseu Martins (PI) – Salgueiro (PE) – Suape (PE) e (ii) Salgueiro (PE) – Pecém (CE).

c) Modal portuário: ampliar, recuperar e modernizar os portos é a diretriz central do PAC, com vistas à redução de custos logísticos, melhora da eficiência operacional, aumento da competitividade das exportações e incentivo ao investimento privado (BRASIL, 2010). Estão previstos 48 empreendimentos em 26 portos, sendo 12 de dragagem de aprofundamento¹⁰, 24 de infraestrutura portuária, 5 de inteligência logística e 7 de terminais de passageiros para a Copa 2014. Os portos escolhidos estão nas regiões Norte (Vila do Conde/PA; Santarém/PA e Manaus); Nordeste (Itaqui/MA; Luís Correa/PI; Fortaleza; Areia Branca/RN; Natal; Cabedelo/PB; Recife; Suape/PE; Maceió; Aratu/BA e Salvador); Sudeste (Vitória; Barra do Riacho/ES; Barra do Furado/ES; Rio de Janeiro; Itaguaí/RJ; Angra dos Reis/RJ e Santos) e Sul (Paranaguá/PR; São Francisco do Sul/SC; Itajaí/SC; Imbituba/SC e Rio Grande/RS). O PAC também contempla a elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária.

d) Modal hidroviário: ampliar e melhorar a navegabilidade dos rios brasileiros é a diretriz central do PAC, cujo objetivo é proporcionar a diminuição dos fretes com o crescimento da participação relativa do modal na matriz de transportes, além do incremento na segurança da navegação (BRASIL, 2010). Estão previstos 48 empreendimentos, dos quais 7 são de estruturação de corredores hidroviários (Tapajós, Madeira, Paraguai, Tocantins, São Francisco, Paraná-Tietê e corredor do Mercosul¹¹), 34 de terminais hidroviários na Bacia Amazônica (AC, AM, RO e PA) e 7 de estudos. Destaque para a conclusão das eclusas da UHE Tucuruí, obra lançada em 1981 que ficou paralisada por falta de verbas no orçamento ou por denúncias de irregularidades.

e) Modal aéreo: a expansão da capacidade do sistema aeroportuário é a diretriz do PAC, com ampliação e construção de novos terminais de passageiros e cargas; implantação emergencial de estruturas modulares; reforma e construção de pistas, pátio de aeronaves e torres de controle e modernização tecnológica dos sistemas operacionais (BRASIL, 2010). O atendimento à crescente demanda, em especial nas cidades-sede da Copa 2014, é uma das prioridades. Estão previstos 22 empreendimentos em 23 aeroportos, situados nas regiões Norte (Boa Vista, Manaus e Macapá); Nordeste (Parnaíba/PI, Fortaleza, São Gonçalo do Amarante/RN, João Pessoa, Recife e Salvador); Centro-Oeste (Cuiabá, Brasília e Goiânia); Sudeste (Vitória, Confins, Galeão, Santos Dumont, Viracopos, Congonhas e Guarulhos) e Sul (Curitiba, Foz do Iguaçu, Florianópolis e Porto Alegre).

Desdobramentos territoriais das obras

Destacamos algumas questões relacionadas às dinâmicas territoriais, em todas as suas escalas e variáveis. Inicialmente, julgamos correto o privilégio e a concentração de recursos do modal aéreo aos aeroportos das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 (Manaus, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Cuiabá, Brasília, Belo Horizonte, São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba e Porto Alegre). Este foi um grande desafio que o governo Lula assumiu perante o sistema internacional e o país realmente precisa estar preparado de maneira mínima e digna para resolver alguns gargalos infraestruturais diretamente relacionados ao evento, mesmo que estes possam ser considerados, legitimamente, como elitistas (atendimento a turistas abastados e a classe média) e não-prioritários à resolução dos problemas estruturais brasileiros. O mesmo ocorre com a carteira de projetos do modal portuário, com verbas substanciais destinadas ao incremento de terminais marítimos de passageiros nas cidades litorâneas que receberão jogos do Mundial.

Destaque especial deve ser dirigido ao modal ferroviário, com grandes obras em andamento, licitações recém-concluídas e projetos em estudo. O ex-presidente Lula não exagerou ao dizer que atualmente o Brasil é um dos maiores assentadores de trilhos ferroviários do planeta, talvez superado apenas pelo ímpeto chinês.

A Ferrovia Norte-Sul (FNS), lançada em 1986 pelo governo José Sarney, finalmente saiu do papel e expressa todas as condições de se tornar um dos principais eixos nevrálgicos de toda a logística nacional. Suas imensas possibilidades intermodais de ordem rodoflúvia e as conexões transversais com outras ferrovias concretizarão a velha ambição territorial de “soldagem” entre as regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste, fato que poderia relativizar o peso econômico da Região Concentrada no todo nacional. Pelo menos enquanto possibilidade tal perspectiva se apresenta ao futuro.

No campo hidroviário, a recente inauguração das eclusas de Tucuruí (outra obra “ressuscitada” pelo PAC) colocará o rio Tocantins em condições de desempenhar papel análogo ao da FNS, como uma espécie de “estirão hidroviário de integração interregional”. A hidrovia do Tocantins, quando em operação, terá condições de alavancar o dinamismo econômico no triângulo Marabá-Imperatriz-Araguaína, fundamental para o desenvolvimento regional de um raio de quase mil quilômetros. Destaque também para a correta revitalização da Hidrovia do São Francisco (Pirapora/MG-Juazeiro/BA), que no passado já desempenhou importante papel de interligação interregional.

As ações no modal portuário estão sendo pensadas em duas variáveis importantes: inteligência logística e dragagem. O primeiro item contempla ações que visam desobstruir os gargalos burocráticos dos portos, como *Porto sem papel; Carga inteligente e Gerenciamento de resíduos sólidos*. Na esfera operacional, está prometida a elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária. Um total de 15 portos foi contemplado no Plano Nacional de Dragagem, depois de uma lacuna de décadas de um plano sistemático para a recuperação dos canais e acessos marítimos.

Um dos pontos altos do PAC, sob o nosso ponto de vista, é o incremento infraestrutural em uma vasta zona que compreende o norte de Minas Gerais e o interior da Bahia, Piauí e Maranhão, contígua ao “cinturão do cerrado” nos Estados nordestinos. Quando as obras de pavimentação da BR-135 estiverem prontas nos trechos anunciados, estará modelado um grande eixo longitudinal de mais de 2 mil quilômetros entre Montes Claros (MG) e São Luís, passando por Barreiras (BA), Eliseu Martins (PI), Jerumenha (PI) e Presidente Dutra (MA). Trata-se de uma porção do território entre os cerrados nordestinos e o agreste praticamente esquecida, com predomínio de economia de base familiar e distante de qualquer foco de desenvolvimento socioeconômico.

O mesmo acontecerá com a faixa latitudinal prevista com a construção das BRs 242 e 080 para conectar Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Bahia, passando por Sorriso (MT), Ribeirão Cascalheira (MT), Uruaçu (GO), Gurupi (TO), Taguatinga (TO) e Luís Eduardo Magalhães (BA). Em ambos os casos abrem-se novas rotas de acesso e de ligação interregional, com novas perspectivas de investimento produtivo.

O único problema, em ambos os casos, pode ser a mecânica transformação destes eixos em meros corredores de exportação, o que não estaria de acordo com um desejável amadurecimento do mercado interno, como afirmamos em entrevista à Revista ANTT. “Políticas que visam apenas a formatação de corredores de exportação não garantirão o desenvolvimento do país, principalmente em uma condição desfavorável na divisão internacional do trabalho – exportador de commodities agropecuárias e minerais e importador de bens de alto valor agregado”¹².

Os pontos fracos do PAC na questão dos transportes, sob o nosso ponto de vista, são a pouca atenção à aviação regional (fora dos grandes centros, apenas os aeroportos de Santarém/PA e Parnaíba/PI têm obras previstas); a revitalização da Hidrovia do Paraguai (espinha dorsal do frágil bioma pantaneiro); a recuperação da BR-319 no trecho amazonense entre Humaitá e Careiro e a possível consolidação do que chamamos de “arco rodoviário florestal do Pará”.

Em relação às rodovias, o custo/benefício da BR-319 (Porto Velho – Manaus) é mínimo, pois se trata de uma via completamente deteriorada e de difícil manutenção, com poucas cidades ao longo de cerca de 450 quilômetros. Acreditamos que a ligação de Manaus com a Região Concentrada deve ser feita a partir da intermodalidade rodofluvial já existente em Porto Velho (rio Madeira) ou Belém (rio Amazonas), e para isso o incremento da navegação fluvial na Bacia Amazônica é a melhor solução.

No Pará, é uma incógnita o que poderia representar a consolidação do arco supracitado, que congrega a pavimentação da BR-230 entre Itaituba e Marabá; da BR-163 entre a divisa MT/PA e Santarém e da adequação da BR-155¹³ entre Redenção e Marabá. Possivelmente seria um estímulo à expansão das atividades agropecuárias, que fatalmente são marcadas pelo aumento do desmatamento e pela concentração fundiária.

Salientamos a importância da infraestrutura de transportes para o desenvolvimento regional pela sua capacidade, em conjunto com outros elementos, de proporcionar o adensamento de estruturas regionais; o incentivo a investimentos que rompam o padrão de renda local e a tomada de ações que garantam a coesão territorial. Torna-se imperativo superar a visão tradicional de vocação regional e vantagem comparativa (IPEA, 2010b).

Considerações finais

Nesse recente movimento de resgate do papel condutor do Estado frente aos desafios nacionais o PAC pode ser tido como o eixo central do processo. Por si só, esta gigantesca empreitada multissetorial de amplitude territorial tem exigido da União e das Unidades da Federação um incremento da capacidade de gestão estatal e a busca por fontes de financiamento endógenas, abandonando o círculo vicioso e perverso do endividamento externo. O montante de ingressos disponibilizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pela Petrobrás demonstra o ajuste da complexa trama entre desenvolvimento e interesse nacional.

Obviamente que os problemas existem, sobretudo aqueles relacionados às estruturas viciadas do Estado no campo de assunção de contratos e licitações, alocação de recursos e cumprimento de prazos e cronogramas. A questão é que, pelo que parece, a União tem enfrentado os obstáculos supracitados, apesar de todos os efeitos contrários

acumulados ao longo de décadas de clientelismo e apropriação privada da máquina pública. O próprio governo admitiu atrasos em várias obras do PAC – 18% dos projetos previstos para ser entregues em 2010 ficarão para os próximos anos¹⁴ –, mas também é conveniente lembrar que diante do desmonte sofrido pelo Estado nas décadas de 1980 e 1990 o PAC realizou um desempenho satisfatório.

Além disso, não podem ser desprezados os diversos imbróglis de ordem jurídica e ambiental enfrentados pelo governo Lula para a consecução de muitas obras do PAC. Um dos casos mais emblemáticos foi o atraso na obtenção das licenças das hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, no rio Madeira, em Rondônia, por causa de um estudo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama) sobre a manutenção de uma espécie de bagre. Na duplicação da BR-101, a obra de um viaduto sobre um alagado em Osório (RS) ficou paralisada por seis meses para que fosse estudado o comportamento de um anfíbio – cuja conclusão apontou que a espécie não estava ameaçada de extinção. De qualquer forma, vários movimentos sociais em todo o país manifestaram sua oposição a diversas obras, revelando que há parcelas da sociedade que não necessariamente se beneficiarão com essas infraestruturas.

As disputas jurídicas em torno de obras do PAC também se tornaram corriqueiras. Em julho de 2010, uma liminar suspendeu a concorrência de contratação das construtoras do trecho da FNS entre Ouro Verde (GO) e Estrela d'Oeste (SP) e da Ferrovia Oeste-Leste. A medida foi tomada pela Valec, empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes e responsável pelas duas ferrovias, após liminar pedida pelas próprias empreiteiras.

O motivo alegado foi uma modificação do edital por conta de uma consideração do Tribunal de Contas da União (TCU), que julgou exagerados os preços fixados para alguns trechos – e as empreiteiras pedem um prazo mais longo para adaptar as propostas aos novos parâmetros. As licitações ocorreram em outubro. Situação semelhante foi verificada no leilão do TAV, adiado pela ANTT para 29 de abril de 2011 a pedido de potenciais investidores do projeto, que solicitaram maior prazo para elaboração das propostas.

Outro imbróglis envolve a terceira etapa (fase I) de concessões de rodovias federais, cujos estudos de viabilidade estão sob análise do TCU desde fevereiro de 2009. As divergências entre o órgão e a ANTT, responsável pela concessão, referem-se às exigências de detalhamento da estimativa de investimentos (na ordem de R\$ 6,5 bilhões) que as empresas vencedoras do leilão deveriam realizar durante os 25 anos de concessão. Esta etapa inclui os 1.754 km da BR-040, no trecho DF-Juiz de Fora, e do trecho mineiro da BR-116, entre a divisa RJ/MG e MG/BA.

Não se trata aqui, portanto, de uma ode ao PAC, mas de colocá-lo em seu devido lugar: o de sustentáculo da capacidade de planejamento e investimento do Estado a partir de diretrizes previamente arquitetadas sob a égide do interesse público. Assim, o PAC é

muito mais do que uma obsessão de governantes; é a entronização dos grandes problemas nacionais na agenda pública, exigindo o seu enfrentamento mediante uma necessária racionalização administrativo-financeira de caráter técnico e estratégico.

Afinal das contas, os problemas são concretos e não podem ser resolvidos apenas com discurso. Eficiência, metas e gestão são conceitos erroneamente atribuídos ao capital, como se essas prerrogativas não fizessem sentido à ação estatal. Um dos princípios jurídicos que regem as funções administrativas do Estado brasileiro é o da eficiência, ou seja, a busca da qualidade na prestação do serviço público. O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) no governo Lula teve amplo desempenho quanto à melhoria do ambiente estatal federal, cuja tomada de decisão em nível estratégico só é possível com investimento “na definição e no aprimoramento de instrumentos de gestão inovadores e orientados para resultados, que visam ampliar a capacidade de governança do Estado para implementar políticas públicas de forma coordenada e sinérgica” (BRASIL, 2009, p.5).

Merece destaque a sinergia empreendida entre alguns órgãos públicos da esfera federal para o planejamento e consecução do PAC, cujo subsídio partiu do *Estudo da dimensão territorial para o planejamento*, organizado pela Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI/MPOG) em parceria com o Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE). Neste, o Estado insere a dimensão territorial no planejamento, elegendo o território como plataforma de integração das políticas públicas. Dessa forma, pretende superar a visão setorial ao estabelecer o território como base das demandas sociais (BRASIL, 2008). Das sete grandes diretrizes escolhidas para conduzir o desenvolvimento nacional, destacam-se a superação das desigualdades sociais e regionais; o fortalecimento da coesão social e territorial e a promoção do potencial de desenvolvimento das regiões, todas fortemente ancoradas nos sistemas de transportes.

O Plano Nacional de Logística & Transportes (PNLT), definido como um plano de Estado, e não de governo, foi elaborado como a diretriz do planejamento logístico de todo o território nacional, com horizonte de investimentos e intervenções até 2023, e serviu como espécie de guia operacional para a elaboração do PAC no quesito infraestrutura de transportes. Seu grande desafio é propor caminhos para alterar a matriz de transportes, altamente concentrada no modal rodoviário.

Para tornar perene a tarefa do planejamento no setor, a União cogita a criação de um novo órgão para o setor de logística que funcionaria nos moldes da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), subordinada ao Ministério das Minas e Energia (MME) e responsável pelo direcionamento de todo o setor elétrico nacional. Esta proposta coloca a logística como instrumento e estratégia de organização do território e fortalece a visão do Estado como agente principal das políticas nacionais para o setor.

Ainda em relação à sinergia estatal, não podemos deixar de mencionar a revisão da rede rodoviária do Plano Nacional de Viação (PNV)¹⁵, levada a cabo pelo DNIT, cujo intuito é resolver divergências de jurisdição entre rodovias estaduais e federais sobrepostas, além de fixar critérios de padronização e codificação de trechos rodoviários. Essas medidas incrementam o fluxo de informações necessárias às etapas do planejamento, proporcionando à autarquia um acompanhamento adequado de sua programação física, orçamentária e financeira (DNIT, 2010). Como resultado, a rede rodoviária nacional, composta por vias federais, estaduais e municipais, está com os dados de extensão e situação física (planejada, leito natural, implantada, pavimentada, duplicada, em obras e travessia) calibrados e atualizados, depois de décadas de descaso para essa dimensão.

De modo geral, o Brasil demonstra intenções de se inserir na quinta revolução logística, mas ainda precisa recuperar o atraso das revoluções anteriores. Como diz Márcio Rogério Silveira (2009), o processo de evolução nos transportes para alcançar o que existe de mais eficiente no mundo foi incompleto, mas pelo menos a emergência do PAC representa algo bastante representativo no período atual, do ponto de vista territorial e econômico. Até mesmo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), crítica frequente da atuação estatal, reconheceu os avanços recentes na melhoria e expansão das malhas rodoviária e ferroviária¹⁶.

Tidos como moribundos, DNIT e Ministério dos Transportes saíram do ostracismo de décadas para novamente ter de planejar o país pelo viés da fluidez territorial. Resta saber se esse processo será contínuo e focado na superação das crônicas e históricas desigualdades regionais, mas já é um grande avanço verificar que o Estado nacional voltou a ser atuante perante a sociedade.

Referências bibliográficas

ARROYO, Mónica. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2001.

BATISTA, Paulo Nogueira. **O Consenso de Washington: a visão neoliberal dos problemas latino-americanos**. São Paulo: Consulta Popular, 1994 (cartilha n. 7).

BRASIL. **Planejamento, investimento, desenvolvimento. PAC2: o Brasil vai continuar crescendo**. Brasília: MPOG, 2010. Disponível em <http://www.brasil.gov.br/pac/pac-2> <acessado em 13.dez.2010>

_____. **Inventário das principais medidas para melhoria da gestão pública no governo federal brasileiro**. Brasília: MPOG, 2009. Disponível em

http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/seges/arquivos/091211_Inventario.pdf <acessado em 13.dez.2010>

_____. **Estudo da dimensão territorial para o planejamento**. Brasília: SPI/MPOG, 2008.

_____. **Programa de aceleração do crescimento 2007-2010**. Brasília: Presidência da República, 2007. Disponível em http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/noticias/pac/070122_PAC.pdf <acessado em 13.dez.2010>

DNIT. **Rede rodoviária do PNV. Divisão em trechos 2010**. Brasília: MT, 2010. Disponível em <http://www.dnit.gov.br/plano-nacional-de-viacao/pnv-2010-relacao-de-trechos-xls/pnv-2010.pdf> <acessado em 14.dez.2010>

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Revalorização do estado na condução das dinâmicas territoriais de transporte**. In: Anais eletrônicos do XIV Encontro Nacional de Geógrafos (ENG), Porto Alegre, 2010, n. 485, ISBN n. 978-85-99907-02-3. Disponível em <http://www.agb.org.br/xvieng/anais/index.html> <acessado em 18.out.2010>

IPEA. **Rodovias brasileiras: gargalos, investimentos, concessões e preocupações com o futuro**. Brasília: Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, 2010a (Comunicados do Ipea, n.52).

_____. **O Brasil em 4 décadas**. Brasília: Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, 2010b (Texto para discussão, n. 1.500).

SANTOS, Milton. [1996] **A natureza do espaço**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In. SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P. & MOURÃO, P. F. C. **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p.13-42.

Notas

¹Naquela ocasião, funcionários do governo norte-americano e de organismos financeiros internacionais (FMI, Banco Mundial e BID) especializados em assuntos latino-americanos reuniram-se sob a chancela do *Institute for International Economics* para avaliar as reformas econômicas empreendidas pelos países latino-americanos durante a década de 1980.

²Há uma interpretação que compreende o PAC 1 como o Plano Plurianual (PPA) do período 2008-11, mas na verdade se trata de um grande programa de governo (cuja bandeira é o desenvolvimento) que acabou absorvendo o PPA.

³Dados extraídos do Anuário Estatístico do DNIT, 2007.

⁴GOMES, Patrícia. **Entrevista**. In: Revista ANTT. Brasília: ANTT, v.2. n.1 e 2, maio-nov 2010, p.76-8.

⁵Disponível em www.brasil.gov.br/pac/relatorios/nacionais/11o-balanco-4-anos <acessado em 09.dez.2010>

⁶Em dezembro de 2010, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, esclareceu um mal-entendido sobre cortes no PAC, afirmando que as obras em andamento não sofreriam qualquer tipo de restrição orçamentária. Reiterou, entretanto, que os novos projetos começarão mais lentamente, qualificando o fato como uma “questão de ritmo”.

⁷Vide *Custo de obras do PAC sobem até 100%* (jornal *O Estado de S. Paulo*, Economia/B1, 26.jul.2009) e *Um PAC pela metade* (jornal *O Estado de S. Paulo*, Notas e Informações/A3, 13.dez.2010).

⁸Depoimento extraído de www.dnit.gov.br/noticias <acessado em 04.dez.2010>

⁹Depoimento extraído do artigo *PAC cobre só 13% do custo de obras nas BRs* (jornal *O Estado de S. Paulo*, Economia/B5, 25.mai.2010).

¹⁰O Programa Nacional de Dragagem (PND), incluído no PAC 1, visa a modernização dos acessos aquaviários de 15 portos, com previsão de dragagem de 78.903 milhões m³ e derrocagem de 553 mil m³ de material, com custo total estimado em R\$ 1,51 bilhão.

¹¹O corredor do Mercosul é composto pelos seguintes estirões hidroviários: (i) Estrela-Porto Alegre (rio Taquari); (ii) Cachoeira do Sul-Porto Alegre (rio Jacuí); (iii) Porto Alegre-Rio Grande (Lagoa dos Patos) e (iv) Pelotas-Santa Vitória do Palmar (Lagoa Mirim).

¹²Depoimento extraído do artigo *Território, transportes e desenvolvimento: a atuação recente do Estado brasileiro* (*Revista ANTT*, v.2, n.2, nov.2010).

¹³A PA-150 é considerada rodovia estadual coincidente com a BR-155.

¹⁴Vide *Governo admite atraso em obras do programa* (jornal *O Estado de S. Paulo*, Nacional/A19, 10.dez.2010).

¹⁵O PNV em vigor foi instituído pela Lei 5.917, de 10 de setembro de 1973.

¹⁶Vide os artigos *Mudança de patamar* (*Revista CNT Transporte Atual*, out.2010, p.30-9) e *Futuro promissor* (*Revista CNT Transporte Atual*, abril.2010, p.56-9).