

**A INTEGRAÇÃO MODAL DE TRANSPORTE E ENERGIA NA
AMÉRICA DO SUL: ANÁLISE DAS POLÍTICAS REGIONAIS NO
CASO BRASILEIRO**

**THE MODAL INTEGRATION OF TRANSPORT AND ENERGY IN
SOUTH AMERICA: ANALYSIS OF REGIONAL POLICIES IN THE
BRAZILIAN CASE**

ROBERTO CORREIA DA SILVA GOMES CALDAS

Mestre e Doutor em Direito do Estado, respectivamente em Direito Tributário e Administrativo, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Professor dos Cursos de Mestrado e bacharelado em Direito na UNINOVE. Advogado no Brasil e em Portugal. E-mail: robertocsgcaldas@uol.com.br.

JAMILE BERGAMASCHINE MATA DIZ

Catedrática Jean Monnet UFMG. Professora da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais e da Universidade de Itaúna, Minas Gerais. Doutora em Direito Comunitário - Universidad de Alcalá - Espanha. Mestre em Instituciones y Políticas de la UE pela UCJC-Madrid. Assessora Jurídica da Secretaria Jurídica do Mercosul (2008-2009). E-mail: jmatadiz@yahoo.com.br.

* A autora agradece ao Programa Erasmus + - Cátedra Jean Monnet de Direito UFMG (565401-EPP-1-2015-1-BREPPJMO-CHAIR) pelo apoio concedido.

JOANER CAMPELLO DE OLIVEIRA JUNIOR

Advogado. Pós-Graduado em Direito Público e Tributário pela AVM Educacional. Mestre em Direito das Relações Internacionais e da Integração Latino Americana pela Universidad de la Empresa – Uruguai. E-mail: joanercampello@hotmail.com

RESUMO

A integração modal de transporte e energia é preocupação constante das políticas regionais sul-americanas contempladas pela IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, com reflexos na eleição das políticas públicas brasileiras previstas em seus PPA's - Planos Plurianuais e demais legislação setorial, a implicar um incremento significativo relativo à criação de uma infraestrutura física de importância regional. De acordo com este aspecto, o presente trabalho terá como objetivo analisar, no caso do Brasil, a influência da IIRSA sobre a adoção de políticas públicas para a infraestrutura, bem como onde estas se concretizam sob um ponto de vista jurídico, e examinar em que medida atendem o fim último que é promover o desenvolvimento da infraestrutura nacional e regional.

PALAVRAS-CHAVE: Brasil; IIRSA; Infraestrutura modal; Políticas Públicas; Plano Plurianual.

RESUMEN

La integración del transporte modal y de la energía es una preocupación constante de las políticas regionales de América del Sur previstas por IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, que se refleja en la formulación de las políticas públicas brasileñas previstas en sus Planes plurianuales y en otras legislaciones sectoriales en aras de implicar un

incremento significativo en la creación de una infraestructura física de importancia regional. A tal efecto, este estudio tendrá como objetivo analizar, en el caso de Brasil, la influencia de la IIRSA en la adopción de políticas públicas para la infraestructura, así como examinar cómo se efectivizan desde la perspectiva legal, y en qué medida cumplen con el objetivo final que es promover el desarrollo de la infraestructura nacional y regional.

PALABRAS-CLAVE: Brasil; IIRSA; Infraestructura; Políticas Públicas; Plan plurianual.

INTRODUÇÃO

A problemática decorrente da insuficiência de infraestrutura física e energética havida em países sul-americanos é notória e significativa a ponto de implicar, em muitos casos, ausência de condições para uma implantação satisfatória de políticas estatais de desenvolvimento sustentável socioambiental e econômico.

A infraestrutura pública, por isso, consoante explica Bercovici (2015), apresenta um viés essencialmente estatal em sua promoção e composição, inclusive com regramento jurídico específico a coordenar as decisões políticas a si inerentes e correlacionadas, vistas como de planejamento estratégico para o acima referido desenvolvimento sustentável.

Não é por outro motivo, então, que o planejamento estatal, tendo por objeto a criação de políticas públicas e regionais sobre infraestrutura física e energética, tem sido o centro de intensas e reiteradas alterações nos últimos anos, tanto no âmbito governamental pátrio e sul-americano, como também perante a sociedade civil, mediante um crescente diálogo concertado em busca da valiosa e indispensável cooperação.

E tal indispensabilidade dessa cooperação na elaboração das políticas vocacionadas para a criação, melhora e modernização da infraestrutura física e energética nacional e sul-americana, a seu turno, revela-se em virtude de a

sociedade civil organizada ter plenas condições não apenas de identificar as suas circunstâncias determinantes, mas também de precisar sua escala de prioridades à luz dos problemas e urgências com os quais convive, vez ser sua destinatária e dela (infraestrutura) depender.

Com isso, ou seja, com a cooperação da sociedade por intermédio do diálogo concertado, as estratégias públicas, assim juridicamente postas como metas estatais a serem perseguidas em determinado período de tempo, sob um regime específico de direito público, ressaem mais bem planejadas, com maior nitidez quanto às reais e contemporâneas carências para o desenvolvimento sustentável e a solução de problemas não somente econômicos, mas também ecológico e sociais (Gamba e Smanio, 2016)¹, tanto nacionais como sul-americanos, corrigindo-se, de tal modo, eventuais distorções ocorridas pelo distanciamento das instâncias de poder.

É nesse contexto e frente aos desafios e riscos que envolvem a sustentabilidade para um desenvolvimento global considerado ecologicamente equilibrado, socialmente equitativo e economicamente promissor, que no ano 2000 surge a IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) claramente em busca de melhoras do processo de integração não só mercosulista, mas sul-americano, enquanto um programa conjunto dos governos dos 12 (doze) países deste bloco (da América do Sul), segundo uma agenda pluralista, embora focada no incremento da infraestrutura regional física.

De conseguinte, o presente trabalho demonstra seu revelo com a análise da implantação e implementação da carteira de projetos da IIRSA, sob a perspectiva da infraestrutura modal de transporte e da energia no Brasil, seus aspectos legais e seu impacto regional, vez que, do ponto de vista institucional, a Iniciativa advém de um interesse de colaboração entre os países sul-americanos a partir da contiguidade geográfica e a intercomunicação de alguns de seus valores socioculturais, o que leva à possibilidade da mencionada agenda comum, repleta de oportunidades e

¹ Gamba e Smanio restam por lembrar que art. 3º do Tratado Constitutivo da UNASUL inclui, dentre seus objetivos específicos, “o fortalecimento do diálogo político entre os Estados-membros que assegure um espaço de concertação para reforçar a integração sul-americana e a participação da UNASUL no cenário internacional”, bem como “o desenvolvimento social e humano com equidade e inclusão para erradicação da pobreza e superar as desigualdades na região”, além da “participação cidadã através de mecanismos de interação e diálogo entre a UNASUL e os diversos atores sociais na formulação de políticas de integração sul-americana” (2016, p. 267).

desafios, *maxime* quanto às vias modais de acesso, escoamento e deslocamento de bens e pessoas, bem como para a prestação de serviços, em vistas a consolidar uma política pública regional voltada para a interconexão física, entre outros aspetos.

Como tal, o objetivo deste trabalho será descortinar as políticas públicas de que o país tem se utilizado em seu território e que se inserem na carteira de projetos da IIRSA (com correspondência em seus PPA's - Planos Plurianuais, e correlatas LDO's - Leis de Diretrizes Orçamentárias e LOA's - Leis Orçamentárias Anuais), a partir de um enfoque voltado para a região sul-americana no que tange à dita criação, melhora e modernização da infraestrutura física especificamente quanto aos modais de transporte aeroviário, ferroviário, hidroviário, marítimo e rodoviário, além do setor energético elétrico, encontrando as vias de solução planejadas para questões relacionadas à precariedade ou falta de infraestrutura de cunho estratégico-regional.

A metodologia do presente trabalho será dedutiva ao analisar quais os instrumentos jurídicos o Brasil tem utilizado para atender o desenvolvimento sustentável de infraestrutura modal de transporte e energia elétrica, e a concretização dos projetos da IIRSA, por intermédio da técnica de pesquisa bibliográfica e documental, tomando como fonte os dados obtidos na página *web* da Iniciativa, fontes oficiais do governo brasileiro, a legislação pátria, além da bibliografia especializada em Direito e infraestrutura.

1. A CARTEIRA DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA PARA O BRASIL E SEU PLANEJAMENTO ESTATAL

No desenrolar de suas atividades, a IIRSA acaba por ser incorporada à UNASUL (União de Nações Sul-Americanas) em 2011, como parte do fórum técnico do COSIPLAN (Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento) (Dabène, 2014). Assim, pode-se depreender que a IIRSA, oficialmente, apresenta como objetivo a consolidação de uma estrutura que possibilite uma rede de conexão energética, viária, aeroportuária, ferroviária, hidroviária e marítima entre os países sul-americanos, proporcionando maior cooperação e uma mais eficiente circulação

de pessoas, bens e informações, com exploração conjunta de fontes de energia, preferencialmente renováveis.

Para o desenvolvimento e fortalecimento da infraestrutura física e energética, a Iniciativa organizou um plano territorial com o objetivo de estabelecer os projetos que seriam acrescidos aos EID's - Eixos de Integração e Desenvolvimento. Deste modo, os EID's mostram-se como resultantes de uma análise estratégica econômica, ambiental e social, a qual compõe e auxilia o planejamento sustentável regional, e, assim, a implantação da infraestrutura em territórios multinacionais onde se concentram espaços naturais, assentamentos humanos, zonas produtivas e fluxos comerciais.

A cada EID são identificadas as premências de infraestrutura física e energética a fim de articular o território com o restante da região e planejar os investimentos de forma a lograr um desenvolvimento baseado na sustentabilidade. Sobre os EID's, Senhoras e Vitte (2008, p. 43) afirmam que

ao criarem uma massa crítica de interesses compartilhados de uma infraestrutura física geradora de benefícios mútuos e de solução de problemas energéticos e logísticos que pode racionalizar o espaço de desenvolvimento, teriam por objetivo melhorar a interdependência entre os países sul-americanos via integração física entre os países amazônico-andinos e os países platinos, em especial o Brasil que faz fronteira com quase todos os países da região sul-americana e não tem acesso ao pacífico sul-americano ou ao Caribe.

Diante desse contexto, atualmente a IIRSA possui uma carteira de projetos com 593 (quinhentos e noventa e três) voltados à criação e aperfeiçoamento dessa específica infraestrutura. Para dinamizar o processo, foi definida uma agenda de implementação consensual (API - Agenda Prioritária de Integração) com 31 (trinta e um) projetos prioritários, assim definidos pelo seu alto impacto na integração física da América do Sul.²

No Brasil, conforme dados da IIRSA (2015), existem 99 (noventa e nove) projetos de infraestrutura física com um investimento estimado em US\$

² Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2015. Disponível em <<http://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2015.html>>. Acesso em 26/07/2016.

78.438.030.070 (setenta e oito bilhões, quatrocentos e trinta e oito milhões, trinta mil e setenta dólares americanos). Ao analisar a carteira de projetos, no caso brasileiro, se constata que 28 (vinte e oito) estão concluídos, 37 (trinta e sete) estão em execução, 21 (vinte e um) em pré-execução e 13 (treze) em perfil de análise. Além disso, os projetos se dividem em três áreas específicas, sendo 87 (oitenta e sete) para o setor de transportes, 10 (dez) para temas vinculados à energia e 02 (dois) diretamente relacionados com o setor de comunicações. Sob a óptica de financiamento, majoritariamente, recebem apoio público 80 (oitenta) projetos (IIRSA, 2015).

Tais dados, em si, corroboram a constatação não apenas da significativa concentração de projetos na esfera pública, mas também de que, segundo Polezi (2014, p. 35-36), a execução de grandes projetos de engenharia permite compreender a importância das instituições financeiras como instrumentos de fomento do espaço geográfico, bem como de que toda atividade econômica precisa ser financiada em todos os estágios de produção, além de que este papel de financiamento não é apenas assumido pelos bancos privados, mas também pelos públicos, e em especial pelos de desenvolvimento.

Nesse aspecto, ressaí de significativa relevância a doutrina de Giannini (1991, p. 160), segundo a qual, a atividade administrativa se desenvolve por meio de planos plurianuais coordenados entre a Administração Pública e os diferentes atores sociais, com exigências de utilização racional de distintos recursos. De fato, assevera que

A atividade administrativa se desenvolve mediante planos, e parece encontrar, hoje em dia, uma correspondência com a realidade, senão em termos absolutos, a cada vez que uma administração se encontra na situação de dever enfrentar problemas que têm uma dimensão temporal, plurianual, implicam uma coordenação entre administrações, entes públicos e, inclusive, entes privados, e, por fim, exigem uma utilização ordenada de distintos recursos³

³ No original: “La actividad administrativa se desarrolla mediante planes, y parece encontrar, hoy en día, una correspondencia con la realidad, si no en términos absolutos, si cada vez que una administración se encuentra en la situación de deber afrontar problemas que tienen una dimensión temporal, plurianual, implican una coordinación entre administraciones, entes públicos e, incluso, entes privados y, en fin, exigen una utilización ordenada de distintos recursos”.

No Brasil, de acordo com Bucci (1997), as políticas públicas mais comumente se expressam por meio de leis, sendo nelas previstas como fruto de um planejamento estratégico (composto por planos, programas e projetos), o qual pode ter caráter geral, regional, ou ainda setorial⁴.

O restabelecimento da ordem democrática e a subsequente promulgação da Constituição Federal de 1988, em sucessão ao regime militar de cunho marcadamente autoritário, de acordo com Lessa, Couto e Farias (2009), manteve a importância do planejamento estatal, estratégico por excelência, consoante se verifica do prescrito no art. 174, *caput*, da própria Constituição, ao defini-lo determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

Para Carvalho (2014), passou-se a priorizar muito mais a estratégia de um planejamento orçamentário do que a de um planejamento econômico. O uso do PPA - Plano Plurianual de forma democrático-participativa para estipulação – em grau mais geral e macroscópico – das políticas públicas enquanto metas estatais a serem perseguidas pelas pessoas jurídicas de Direito público interno em um período quadrienal (após o qual o PPA é refeito, e suas metas revistas ou mantidas), vem sendo colocado como uma ferramenta importante no planejamento (estatal, e não meramente governamental), ainda mais quando considerado integrado com as outras duas normas orçamentárias que lhe dão completude, quais sejam, a LDO - Lei de Diretrizes Orçamentárias e a LOA - Lei Orçamentária Anual.

Daí, dada a preocupação verificada no atual PPA 2016-2019 e nos anteriores com os modais de transporte e energéticos que compõem a carteira de projetos da IIRSA, bem como a necessidade de sua modernização, manutenção e criação para o aperfeiçoamento da integração regional e sul-americana, é que passa-se à sua análise, inclusive quanto ao seu tratamento legal.

2. OS MODAIS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL E SEUS ASPECTOS LEGAIS

⁴ Bucci (2006) resta por definir as políticas públicas como programas de ação governamental que resultam de um processo, ou conjunto de processos juridicamente regulados, visando coordenar os meios à disposição do Estado e as atividades privadas, para a realização de objetivos socialmente relevantes e politicamente determinados. Calha ressaltar que a noção de processo é introduzida em sua conceituação, a partir da doutrina de Comparato (1998), para enfatizar seu cunho dinâmico.

2.1. O MODAL AEROVIÁRIO⁵

O Brasil tem dentro da carteira da IIRSA de 2015, no modal aeroviário, a previsão de ampliação de aeroportos internacionais como os de Guarulhos e de Campinas, cujos projetos estão atualmente na fase de execução, com investimentos estimados, respectivamente, na ordem de US\$ 1.900.000.000 (um bilhão e novecentos milhões de dólares americanos) e US\$3.550.000.000 (três bilhões e quinhentos e cinquenta milhões de dólares americanos)⁶.

Em paralelo no cenário nacional, já há algum tempo o Decreto nº 7.531/2011, para fins da Lei nº 9.491/97, incluiu no Programa Nacional de Desestatização - PND os Aeroportos Internacionais Governador André Franco Montoro, localizado no Município de Guarulhos, de Viracopos, localizado no Município de Campinas, ambos no Estado de São Paulo, e o Presidente Juscelino Kubitschek, localizado em Brasília, Distrito Federal, tornando a ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil a entidade da Administração Pública (autarquia reguladora) responsável por executar e acompanhar o processo da referida desestatização, no caso, dos serviços públicos aeroportuários, sob supervisão, isto é, sob controle da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Na subsequência, as Resoluções n. 11/2011, do CND - Conselho Nacional de Desestatização, e n. 192/2011, da ANAC, aprovaram e instituíram uma

⁵ O art. 26, da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), prescreve que o sistema aeroportuário constitui-se pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades. De acordo com os arts. 27, 28, §§ 1º, 2º e 3º, 29, 30, § 1º, 31, I, e 32, parágrafo único, da Lei n. 7.565/86, um aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves que pode ser civil ou militar, sendo primeiro destinado ao uso de aeronaves civis e o segundo destinado ao uso de aeronaves militares. Entretanto, os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares, por aeronaves civis, obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica. Além disso, os aeródromos civis são classificados em públicos e privados. Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro. Assim, consideram-se aeroportos os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas, havidos como internacionais destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares.

⁶ UNASUR. Quinto Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN-IIRSA 2015. Montevideo, Uruguay, Diciembre de 2015, p. 207. Disponível em <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_InformeVersionFinal_Espa%C3%B1ol_2015.pdf>. Acesso em 01 de agosto de 2016. É de se registrar que, além das concessões destes importantes aeroportos à iniciativa privada para exploração de sua infraestrutura, há um esforço latente para a realização de projetos de novos aeródromos privados.

nova modelagem de concessões para exploração da infraestrutura aeroportuária pela iniciativa privada, assim como determinaram que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero deteria até 49% (quarenta e nove por cento) das Sociedades de Propósito Específico⁷ que administrariam cada um dos aeroportos concedidos, introduzindo, com isso, um arquétipo distinto do que anteriormente visto para o setor.

Assim, em 06 de fevereiro de 2012, ocorreu o simultâneo leilão previsto para os três aeroportos internacionais na Bolsa de Valores de São Paulo. A respeito, Feigelson (2015) informa que o aeroporto internacional de Guarulhos foi arrematado por cerca de R\$16.231.000.000,00 bilhões (dezesesseis bilhões, duzentos e trinta e um milhões de reais) para uma concessão no prazo de 20 (vinte) anos pelo Consórcio Invepar, composto pelas empresas Invepar e ACSA, da África do Sul. O aeroporto internacional de Viracopos foi concedido por algo em torno de R\$ 3.821.000.000,00 (três bilhões, oitocentos e vinte e um milhões de reais) ao Consórcio Aeroportos Brasil, composto por Triunfo Participações e Investimentos, UTC Participações e Égis Airport Operation. Por último, segundo permanece informando o autor, o aeroporto internacional de Brasília foi concedido por cifra a volta de R\$ 4.501.000.000,00 (quatro bilhões, quinhentos e um milhões de reais) ao Consórcio Inframérica Aeroportos, compostos pela empresa Infravix Participações S.A. e Corporation S.A.⁸.

⁷ Modalidade de Sociedade Empresária que figura no art. 9º, da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da Administração Pública, afirmando que tais sociedades devem ser constituídas antes da celebração do contrato com a incumbência de implantar e gerir o objeto da parceria público-privada. De outro lado, a Lei nº 11.101, 09 de fevereiro de 2005, que regula a recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária, faz menção expressa a essa modalidade societária no seu art. 50, inciso XVI, ao prever como meio de recuperação judicial “...a constituição de sociedade de propósito específico para adjudicar, em pagamento dos créditos, os ativos do devedor” (*sic*).

⁸ Anteriormente, o primeiro aeródromo concedido foi o de São Gonçalo do Amarante, em Natal, no Rio Grande do Norte, cujo leilão foi realizado em agosto de 2011 e a concessão iniciada em janeiro de 2012 (Infraero. Disponível em <https://www.infraero.gov.br/index.php/br/transparencia/concessao.html>. Acesso em 01 de agosto de 2016). Na continuidade, após as concessões dos aeroportos de São Paulo e Distrito Federal, em 21 de dezembro de 2012 foi anunciada a concessão dos aeroportos internacionais Antônio Carlos Jobim (Galeão), localizado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, e Tancredo Neves (Confins), localizado nos Municípios de Confins e de Lagoa Santa, Estado de Minas Gerais, como parte do “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos”, com sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND por meio do Decreto n.7.896/2013 (ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. Disponível em http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins. Acesso em 01 de agosto de 2016). O leilão concomitante se deu em 22 de novembro de 2013, restando homologado

2.2. O MODAL FERROVIÁRIO⁹

Na década de 1950, por meio da Lei nº 3.115/57, foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, com a incumbência a administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União, ou cujos contratos de arrendamento fossem encampados ou rescindidos. Entretanto, problemas políticos como a interferência dos Estados e o baixo nível de investimento colaboraram para a degradação da RFFSA que acabou privatizada entre 1996-1998.

Em 1971, por meio da Lei nº 10.410, o governo do Estado de São Paulo da mesma forma que a esfera federal, criou a FEPASA (Ferrovia Paulista SA)¹⁰, unificando as cinco estradas de ferro de sua propriedade: Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Estrada de Ferro São Paulo-Minas.

Consoante dá conta Silveira (2015), em 1985, foi inaugurada a estrada de Ferro Carajás com 898 km (oitocentos e noventa e oito quilômetros) de extensão que transporta minério de ferro em trens de 332 (trezentos e trinta e dois) vagões de

em 23 de janeiro de 2014, sendo que o primeiro acima mencionado foi arrematado pelo consórcio Aeroportos do Futuro, formado pela Odebrecht e Transport, com participação de 60% (sessenta por cento), e a Operadora do Aeroporto de Cingapura Changi, com 40% (quarenta por cento), por R\$ 19.000.000.000,00 (dezenove bilhões de reais) para operá-lo por 25 (vinte cinco) anos. O segundo, Confins, foi arrematado pelo consórcio Aero Brasil formado pela Cia de Participações em Concessões - CCR, com participação de 75% (setenta e cinco por cento), a Operadora do Aeroporto de Zurique, Flughafen Zürich AG, com 24% (vinte e quatro por cento) e a Munich Airport International Beteiligungs GMBH, com 1% (um por cento), por R\$ 1.800.000.000,00 (um bilhão e oitocentos milhões de reais) para operá-lo por 30 (trinta) anos. Vale mencionar, por fim, que a quarta etapa das concessões está em andamento, na fase de audiências públicas, para os aeroportos Internacional de Pinto Martins, em Fortaleza, Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães, Internacional de Florianópolis Hercílio Luz e Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre. O valor arrecadado nos leilões de concessões será destinado ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para investimentos nos demais aeroportos brasileiros (Infraero. Disponível em <<https://www.infraero.gov.br/index.php/br/transparencia/concessao.html>>. Acesso em 01 de agosto de 2016).

⁹ A exploração do modal ferroviário no Brasil não é recente. De acordo com Silveira (2015, p.147), a primeira ferrovia brasileira foi construída em 1854. No final do Império foram construídos 10.000 km (dez mil quilômetros) de ferrovias no Brasil, em 35 (trinta e cinco) anos. Em 1907, durante o governo de Campos Salles, o sistema ferroviário brasileiro passou para a iniciativa privada. No centenário da independência, o país contava aproximadamente com 29.000 km (vinte e nove mil quilômetros) de extensão com 2.000 (duas mil) locomotivas a vapor e 30.000 (trinta mil) vagões em tráfego.

¹⁰ A FEPASA que tinha aproximadamente 5.000 km (cinco mil quilômetros) de vias férreas acabou federalizada em 1998 e incorporada a RFFSA, passando a se chamar Malha Paulista. A malha ferroviária da FEPASA utilizada para o transporte suburbano no Estado de São Paulo permaneceu no governo de São Paulo por meio da Companhia de Trens Metropolitanos. Finalmente, a Malha Paulista foi concedida em 10 de novembro de 1998 ao Consórcio Ferrobán - Ferrovia Brasileira S.A, e posteriormente teve seu controle assumido pela ALL.

150 t (cento e cinquenta toneladas), com carga útil de 128 (cento e vinte e oito) toneladas/vagão da Serra de Carajás (PA) até o Porto de Itaquí (MA). No Rio de Janeiro, o sistema ferroviário, em um primeiro momento, passou à RFFSA sendo, posteriormente, o transporte urbano entregue à CBTU, pelo Decreto 89.936 de 1984, e, mais tarde, para a Supervia, que é controlada pela Odebrecht Transport S/A.

É importante ressaltar que este modal pode e deve ser cada vez mais incentivado para o carregamento e escoamento da safra agrícola, principalmente se comparado com outros países de dimensões parecidas, como, por exemplo, os Estados Unidos da América que, igualmente ao Brasil, é um dos grandes produtores de soja do mundo¹¹. Por esta razão, é crucial para a logística de transporte da safra de grãos nacional o desenvolvimento do modal ferroviário.

Quanto ao regramento jurídico estabelecido, o art. 21, XII, "d", da Constituição Federal de 1988 prescreve a competência da União Federal para explorar diretamente, ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte ferroviário e aquaviário.

De outro lado, o art. 25, § 1º, da Constituição Federal de 1988, confere de forma residual aos Estados-membros a possibilidade de explorarem diretamente, ou mediante autorização, concessão, permissão os serviços de transporte ferroviário que não transponham os seus limites territoriais.

Em grau local, o art. 60, inciso V, da Constituição Federal de 1988, prescreve que o Município tem a competência de organizar e prestar diretamente, ou sob o regime de concessão, ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo que possui caráter essencial.

Em 1996, o Decreto nº 1.832/96 revogou o Decreto nº 90.959/85, aprovando o Regulamento dos Transportes Ferroviários de aplicação nacional para disciplinar as relações entre a Administração Pública e as Administrações Ferroviárias, entre si,

¹¹ Em 2004, este modal correspondia a reduzidos 24% (vinte e quatro por cento) da matriz geral de transporte, principalmente se comparado com outros países de dimensões parecidas, como, por exemplo, os EUA - Estados Unidos da América, no qual já equivalia a 43% (quarenta e três por cento) do total (Santana Neto, 2004, p.19). No Brasil, 67% (sessenta e sete por cento) da produção de soja era transportada pelo sistema rodoviário, muito mais custoso, e apenas 28% (vinte e oito por cento) pelo ferroviário, em 2004, época em que, nos EUA, 23% (vinte e três por cento) do escoamento deste mesmo produto agrícola era por ferrovias e 61% (sessenta e um por cento) por hidrovias, com apenas 16% (dezesesseis por centos) sendo por rodovias (Tavares, 2004, p. 6).

seu tráfego mútuo e seus usuários, bem como a segurança nos serviços ferroviários prestados (art. 1º, I a IV).

Em 2003, devido ao aumento das exportações de *commodities*, a pouca exploração do modal ferroviário no país e o reconhecimento governamental de suas vantagens, passou-se a impulsionar um novo marco regulatório do setor ferroviário, principalmente quando lançado o Plano de Revitalização das Ferrovias¹². Neste sentido, Silveira (2015, p.151) leciona que

O Brasil para ficar mais competitivo precisa melhorar a matriz de transporte, atualmente, com predominância rodoviária. Essa modificação permitira a expansão da safra agrícola no cerrado, já que se têm ainda grandes áreas planas adequadas para o plantio com o solo, água e clima favorável, o que permite duas safras por ano.

O PAC - Programa de Aceleração do Crescimento, diante desse contexto de necessidade de melhorar a competitividade internacional da produção agrícola, bem como a redução de custos com incremento da rede de distribuição interna, também contemplou dentre suas metas a infraestrutura ferroviária, inserindo 29 (vinte e nove) projetos de ferrovias entre os quais encontram-se projetos integrantes da IIRSA¹³:

E, nesse mesmo sentido, a Lei nº 12.404/2011 criou a Empresa de Planejamento e Logística S.A. com o escopo de prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no país, consideradas as estruturas pertinentes aos modais rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário; as Resoluções da ANTT nº 3.694,

¹² Este Plano é composto por 04 (quatro) Programas, quais sejam, Programa de Integração e Adequação Operacional das Ferrovias, Programa de Ampliação da Capacidade dos Corredores de Transportes, Programa de Expansão e Modernização da Malha Ferroviária e Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros (CARNEIRO FILHO, 2007, p. 2).

¹³ Dentre tais projetos, tem-se: Ferrovia Nova Transnordestina, Ferrovia de Integração Oeste Leste, Trecho Sul da Ferrovia Norte-Sul, Adequação da linha férrea Barra Mansa/RJ e construção de pátio, Construção da Ferrovia do Pantanal EF-267, construção de trecho Ferroviário Maracaju (MT) – Cascavel (PR) – na EF-484 (Ferroeste), Contorno Ferroviário Joinville (SC), Contorno Ferroviário São Francisco do Sul/SC, Corredor Ferroviário de Santa Catarina – Itajaí/SC – Chapecó/SC – Dionísio Cerqueira/SC, Extensão da Ferronorte Rondonópolis – Cuiabá, Extensão da Ferrovia Norte-Sul Panorama – Rio Grande, Trecho Sul da Norte Sul Ouro Verde/GO – Estrela D'Oeste/SP e Variante Ferroviária Camaçari/BA.

3.695 e 3.696, de 14 de julho de 2011, a seu turno, trouxeram modificações em diversos aspectos da regulação dos transportes ferroviários¹⁴.

2.3. O MODAL HIDROVIÁRIO

O transporte hidroviário no Brasil recebeu normatização em 1973, quando foi aprovado o Plano Nacional de Viação pela Lei nº 5.917/73 que estabeleceu o Sistema Hidroviário Nacional, apresentando a relação das hidrovias de navegação interior. De acordo com o Anexo I do Plano de Viação, o Sistema Hidroviário Nacional se constitui pelas vias navegáveis de rios, lagos e canais, com a inclusão das instalações e acessórios complementares, e também pelo conjunto de atividades e meios estatais diretos, de operação ou navegação hidroviária, que possibilitem o uso adequado destas vias para efeitos de deslocamento.

Segundo Nogueira (2015), em 1973 existiam 39.904 km (trinta e nove mil, novecentos e quatro quilômetros) de vias navegáveis ao longo das seguintes Bacias: Amazônica – 21.618 km (vinte e um mil, seiscentos e dezoito quilômetros) – Nordeste – 3.046 km (três mil e quarenta e seis quilômetros) – São Francisco – 4.176 km (quatro mil, cento e setenta e seis quilômetros) – Leste – 1.080 km (mil e oitenta quilômetros) – Sudeste – 1.359 km (mil trezentos e cinquenta e nove quilômetros) – Paraguai – 2.793 km (dois mil, setecentos e noventa e três quilômetros), Paraná – 4.632 km (quatro mil, seiscentos e quarenta e dois quilômetros) – e Uruguai – 1.200 km (mil e duzentos quilômetros).

A Lei nº 5.917/73 previa uma revisão do Plano Nacional de Viação a cada 05 (cinco) anos. Na prática, a relação descritiva das hidrovias foi revista somente pela Lei nº 6.630/79, e, mais tarde, pela Lei nº 12.247/2010.

Na atualidade, o Ministério dos Transportes considera que as vias navegáveis interiores no país totalizam 56.594 km (cinquenta e seis mil, quinhentos e noventa e quatro quilômetros). As vias atuais estão distribuídas da seguinte forma: Amazônica

¹⁴ Em 15 de agosto de 2012, foi lançado o Programa de Investimentos em Logística com o fim de desenvolver o sistema de transportes mediante parcerias com o setor privado, visando maior utilização dos modais.

– 28.890 km (vinte e oito mil, oitocentos e noventa quilômetros) –; Tocantins Araguaia – 6.737 km (seis mil, setecentos e trinta e sete quilômetros) –; Atlântico Nordeste Ocidental – 2.685 km (dois mil, seiscentos e oitenta e cinco quilômetros) –; Parnaíba – 1.555 km (mil quinhentos e cinquenta e cinco quilômetros) –; São Francisco – 3.611 km (três mil, seiscentos e onze quilômetros) –; Atlântico Sudeste – 221 km (duzentos e vinte e um quilômetros) –; Atlântico Sul – 1.681 km (mil seiscentos e oitenta e um quilômetros) –; Uruguai – 1.500 km (mil e quinhentos quilômetros) –; Paraná – 5.084 km (cinco mil e oitenta e quatro quilômetros) –; e Paraguai – 4.630 km (quatro mil, seiscentos e trinta quilômetros)¹⁵.

Mesmo com uma significativa extensão das hidrovias brasileiras, até a conformação da IIRSA a participação deste modal na malha de transporte do país não era expressiva na mesma proporção, malgrado seu custo ser o mais vantajoso em comparação com as demais vias. De acordo com Torres e Souza Filho (2006), em 2000 apenas 13,86% (treze vírgula oitenta e seis por cento) da carga transportada no Brasil, em tonelada-quilômetro, era transportada por navegação.

A carteira da IIRSA, no caso brasileiro, conta com 12 (doze) projetos no subsetor fluvial, os quais são: o melhoramento da navegabilidade do Rio Paraguai entre APA e Corumbá; melhoramento da navegabilidade do Rio Tietê; projeto binacional de melhoramento da navegabilidade do Lago Itaipu; melhoramento da navegabilidade do Rio Alto do Paraná (águas acima de Saltos do Guairá); o melhoramento da navegabilidade do sistema Solimões-Amazonas, Porto de Santarém; melhoramento da navegabilidade do Rio Putumayo-Iça; rede de terminais fluviais na Amazônia; a dragagem Lagoa Merin; dragagem do Rio Tacuari; e dragagem, balizamento e sinalização do sistema Lagoa Merin-Lagoa dos Patos.

¹⁵ Anexo IV, constante da Mensagem de veto parcial da Presidência da República n. 1, de 06/01/2011, do Projeto de Lei Federal n. 1.176, então apresentado em 01/11/1995 por encaminhamento realizado a partir da Mensagem do Poder Executivo de n. 1.174, a qual então estabelecia "os princípios e as diretrizes para o Sistema Nacional de Viação e dá outras providências", conforme o Aviso n. 2.296, SUPAR/C. CIVIL, de 31/10/95. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Msg/VEP-1.htm>. Acesso em 24 de julho de 2016. Calha mencionar que o referido Anexo IV não constou da Lei n. 12.379, de 06/01/2011, em razão de todos os Anexos de I a VII terem sido vetados conjuntamente apenas porquanto, aqueles que continham relação de projetos integrantes do PNV – Plano Nacional Viário, verificavam-se defasados, o que, desta maneira, não afeta em nada a idoneidade e higidez dos dados constantes do Anexo IV ora *sub examine*.

Nacionalmente, por meio do Plano “Brasil em Ação”, o Governo Federal buscou gerar investimentos de infraestrutura no modal hidroviário, o que é corroborado pela observação de Pasqualoto (2015) ao evidenciar a crucialidade de desenvolvimento tanto deste modal quanto do ferroviário em razão de, do contrário, ter-se problemas com relação a certos setores da economia como, *e. g.*, o agronegócio, principalmente quando os preços no mercado internacional estão em baixa, acarretando riscos à sustentabilidade (econômica).

Dentre os projetos, se evidencia a construção da Hidrovia do Rio Madeira, com extensão de 1.056 km (mil e cinquenta e seis quilômetros), interligando os Portos de Itacoatiara/AM e Porto Velho/RO, visando facilitar a logística de transportes de produtos agrícolas e o aumento da competitividade internacional.

O modal hidroviário também recebeu atenção no PAC. Em 2011, na sua segunda fase, de acordo com o 9º (nono) balanço, foram inseridas, no bojo da infraestrutura de transporte hidroviário, as intervenções na Hidrovia do Tietê. Este projeto está na carteira da IIRSA, ainda em execução, com investimento estimado de US\$ 800.000.000 (oitocentos milhões de dólares americanos).

Além disso, o PAC2 prevê a manutenção e a melhoria de navegabilidade em 08 (oito) corredores hidroviários e mais de 65 (sessenta e cinco) terminais hidroviários e de carga. Em 19 de fevereiro de 2013, foi lançado o Plano Nacional de Integração Hidroviária. Este plano, concebido pela ANTAQ, visa a elaboração de estudo detalhado das hidrovias brasileiras e o estabelecimento de áreas propícias para instalações portuárias.

2.4. O MODAL MARÍTIMO

De acordo com o PPA 2012/2015 o transporte marítimo é uma modalidade do transporte aquaviário que utiliza como vias os mares abertos, para mercadorias e passageiros. Este modal, em 2010, foi o modal responsável por 94,4% (noventa e

quatro vírgula quatro por cento) do volume de exportações brasileiras¹⁶. Neste meio, o sistema portuário possui importante papel em relação aos custos e à eficiência da logística de transportes do país, impactando diretamente na competitividade dos produtos nacionais no exterior, o que é corroborado pela observação de Freitas (2013, p. 1), ao afirmar que o porto marítimo sempre desempenhou um papel relevante para o desenvolvimento econômico de qualquer nação inserida no comércio internacional.

Constitucionalmente, a atividade portuária recebeu tratamento no art. 21, inciso XII, alínea “f”, ao prescrever que é competência da União Federal explorar diretamente, ou mediante autorização, concessão, ou permissão os portos marítimos. O inciso X do art. 22 acrescenta que é competência privativa da União Federal legislar sobre o regime de portos.

De acordo com Marchetti e Pastori (2006), o sistema portuário brasileiro até a década de 90 era formado por portos administrados diretamente pela Portobrás, pela Companhia das Docas, subsidiárias e por concessionários privados ou estaduais.

A Empresa de Portos do Brasil S.A. teve a sua criação autorizada mediante a Lei nº6.222/75. Com a crise da década de 80, os investimentos se tornaram escassos e se viveu uma inevitável depressão econômica, o que reduziu a capacidade do Estado de investimento em infraestrutura. Neste cenário, a infraestrutura portuária começou a ficar defasada e acarretou, em consequência, a extinção da Portobrás, por meio da Lei nº 8.029/90.

Durante certo período de tempo o setor portuário viveu uma lacuna institucional. Desta forma, a Lei nº 8.630/93, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, estabeleceu um novo regime jurídico para o setor portuário. Nas palavras de Freitas (2013,), a Lei de Modernização dos Portos implicou a reformulação dos principais conceitos do setor, como porto organizado, administração portuária, trabalho portuário e operador portuário, introduzindo novas figuras como a do Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário.

¹⁶ BRASIL. Plano Mais Brasil. Mais Desenvolvimento. Mais Igualdade. Mais Participação. Mensagem Presidencial. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/arquivo/spi-1/ppa-1/2012/mensagem_presidencial_ppa-2.pdf>. Acesso em 01 de agosto de 2016. Brasília, 2011, p. 196.

Grosso modo, de acordo com Marchetti e Pastori (2006, p. 9) a Lei nº 8.630/93 tinha em linhas gerais os seguintes objetivos

Promover a descentralização do setor, por meio da estadualização e da municipalização de portos (Lei 9.277, de maio de 1996); permitir que a operação de movimentação portuária fosse realizada e explorada pelo setor privado; promover: a geração de investimentos em superestrutura; a modernização da operação; a aquisição, pelo setor privado de equipamentos novos e mais produtivos; e a redução do tempo de espera e de permanência dos navios no porto; permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitada às cargas próprias; promover a concorrência no segmento para, em tese, levar à redução de custos tarifários de movimentação; e promover a adequação do quantitativo de mão-de-obra na operação portuária, segundo os novos padrões tecnológicos e de produção; para tal foi criado o fundo de indenização da mão-de-obra.

De acordo com Lima (2011, p. 21), a Lei nº 8.630/93 terminou por definir um novo marco de regulação para o setor portuário

O regime jurídico será diferenciado não em razão da modalidade do porto, público ou privativo, mas em razão da natureza das instalações portuárias. Explicamos. Nos portos públicos é possível encontrar tanto terminais, instalações portuárias, de uso público – sujeitos a regime jurídico de Direito Público, quantos terminais, instalações portuárias, de uso privativo – sujeitos ao regime de Direito Privado, mesmo situados dentro da área do porto público – podendo estes últimos ser explorados de forma exclusiva ou mista pelo particular. Nos portos de uso privativo, somente se encontram instalações portuárias de uso privativo; não é possível encontrar fora da área do porto organizado, instalações portuárias marítimas de uso público, sendo, nesse caso, o regime do porto exclusivamente privado.

No entanto, a Lei n. 8.630/93 ao trazer alterações no transporte marítimo, e se tornar um fator de impulso para os investimentos, bem como para os arrendamentos e às concessões de armazéns e instalações portuárias ao capital privado, não conseguiu resolver os gargalos do setor, permanecendo ainda lacunas importantes como a falta de investimentos em pátios, armazéns, silos e equipamentos.

Além disso, acarretou uma concentração econômica no setor de transporte marítimo brasileiro, porquanto armadores internacionais como Maersk (Dinamarca), Mediterranean Shipping Company (MSC) (Suíça), Hyundai (Coreia do Sul), China

Shipping (China), Hamburg Süd (Alemanha) e outros, acabaram por controlar o mercado.

Com base em tal cenário, torna-se significativo o fato de, no setor marítimo, o Brasil contar na carteira da IIRSA com alguns projetos de modernização e incremento da infraestrutura física, tais como a construção de novo porto em Ilhéus, a dragagem do porto de Paranaguá, a construção das avenidas perimetrais do porto de Santos e sua dragagem, a ampliação da infraestrutura do porto de São Francisco do Sul, o melhoramento da infraestrutura do porto de Itajaí e a ampliação das docas do porto de Rio Grande.

No entanto, a atenção à questão marítimo-portuária no Brasil não se limita aos projetos da IIRSA, também recebendo atenção das políticas públicas estatais. O PAC tem na atualidade 62 (sessenta e dois) empreendimentos portuários, sendo mais abrangentes e ousados que a carteira da IIRSA para o Brasil.

Além do PAC, a Administração Pública federal vem desenvolvendo ações, projetos e programas voltados a atender o setor marítimo e portuário com o objetivo de aumentar a sua utilização no Brasil e reduzir os custos de infraestrutura.

Desse modo, deve-se ressaltar que a Lei nº 10.233/2001 criou a Agência Nacional de Transportes Aquáticos (ANTAQ), integrante da Administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, maior autonomia financeira e funcional, vinculada ao controle do Ministério dos Transportes e possuindo, de acordo com Marchetti e Pastori (2006, p. 10), as seguintes atribuições

Implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit), segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei 10.233/01; e regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com os seguintes objetivos: garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento de padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas; harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias e de entidades delegadas, preservando o interesse público; e arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

A ANTAQ criou a Resolução nº 55/02 que trata das normas sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e à armazenagem de cargas, e também sobre embarque e desembarque de passageiros. Esta Resolução veio preencher um espaço crucial à regulação das licitações de áreas portuárias, melhor descrevendo competências e fornecendo orientações para a elaboração de contratos, suas formas de prorrogação e extinção, entre outros aspectos infralegais.

A Secretaria dos Portos, vinculada à Presidência da República, foi criada pela Medida Provisória nº 3697/07, convertida na Lei nº 11.518/07, para atuar na formulação de políticas públicas e diretrizes para o desenvolvimento e fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres, destinando-se, especialmente, a promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres.

O Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a sua vez, foi criado pela Lei nº 11.610/07, abrangendo as obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias, compreendendo a remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, com vistas à manutenção da profundidade dos portos em operação ou na sua ampliação. Este programa visava equacionar um dos problemas existentes na maioria dos portos brasileiros que, de acordo com Furtado (2005), é a falta de calado.

Também se buscou ampliar a navegação de cabotagem por meio do Projeto de Incentivo à Cabotagem (PIC), sendo que esta modalidade, de acordo com o art. 2º, inciso IX, da Lei nº 9.432/97, pode ser definida como aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima, ou esta e as vias navegáveis interiores.

O Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP representa o mais completo estudo sobre o setor portuário do Brasil e evidenciou a premência de um olhar específico sobre as unidades portuárias, como uma lente de aumento em cada enfatizando questões locais sem se perder a visão sistêmica sobre o setor.

O PIL - Programa de Investimentos em Logística incluiu um conjunto de ações específicas voltadas para o setor portuário, visando expandir e modernizar a infraestrutura dos portos brasileiros por meio de parcerias estratégicas com o setor privado, além de promover sinergias entre as redes rodoviária e ferroviária, hidrovieira, portuária e aeroportuária.

Em 05 de junho de 2013 o novo marco regulatório do setor portuário foi sancionado (Lei 12.815/2013 e Decreto 8.033/13), definindo termos para exploração de Terminais de Uso Privado (TUP), Estação de Transbordo de Carga (ETC), Instalação Portuária de Turismo (IPT) e Instalação Portuária de Pequeno Porte (IPP). Em 09 de junho de 2015, foi lançada uma segunda etapa do PIL dando continuidade ao processo de modernização da infraestrutura de transportes do país.

Mesmo diante da importância do setor marítimo para o desenvolvimento é evidente que o Brasil ainda depende de uma melhora expressiva na infraestrutura de transportes aquaviários, incluindo seus portos que, em razão do forte crescimento do fluxo de comércio exterior nos últimos anos, encontram-se saturados.

A saturação dos portos nacionais, sua profundidade inadequada e o baixo nível de investimento em dragagens são fatores limitadores do desenvolvimento do transporte marítimo, o que urge ser contornado a permitir também o acesso de embarcações de maior calado.

2.5. O MODAL RODOVIÁRIO

A tradição do transporte rodoviário no Brasil não é recente, tendo sua origem identificada com o lema de campanha eleitoral do ex-presidente Washington Luís, cunhado sob a expressão “Governar é abrir estradas”¹⁷. De lá para cá, os milhares de quilômetros rodoviários somente aumentaram no Brasil, principalmente a partir da ampliação maciça das rodovias verificada nas décadas de 40 e 50. Juscelino Kubitschek, a sua vez, desempenhou papel de enorme importância para o setor

¹⁷ *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001. Disponível em <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/washington_luis>. Acesso em 01 de novembro de 2016.

rodoviário, impulsionando-o significativamente ante o desenvolvimento da indústria automobilística havido em seu Governo, com a extensão da malha rodoviária, atualmente, mostrando-se até excessiva quando comparada com outros países de semelhantes dimensões continentais. Neste sentido, Feigelson (2015, p. 337) leciona que

Observa-se grande descompasso em relação à utilização de rodovias no Brasil e em outros países com dimensões continentais semelhantes (...). No Brasil, mais de 60% da carga é transportada pelo modal rodoviário, contra 26% nos EUA, 24% na Austrália e 8% na China, concluindo que tal fato posiciona o Brasil muito mais próximo dos países da Europa Ocidental, de baixa dimensão territorial, do que países de grande dimensão territorial como EUA, Canadá, Austrália, China e Rússia.

A prioridade ainda hoje dada ao transporte rodoviário no Brasil também fica evidenciada ante seus reflexos na carteira da IIRSA, com 99 (noventa e nove) projetos versando a respeito de obras de infraestrutura, dos quais, 87 (oitenta e sete) referem-se ao setor de transportes, sendo que 43 (quarenta e três) estão localizados no subsetor rodoviário.

Há que se mencionar, entretanto, que a escassez de recursos a partir da década de 70 acarretou uma mudança na forma de investimentos em rodovias, dando-se maior ênfase para a iniciativa privada ao culminar-se com a implantação do sistema de concessões de rodovias entre os anos de 1994 e 1997.

Atualmente, a ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres administra 21 (vinte e uma) concessões de rodovias, totalizando 9.969,3 km (nove mil, novecentos e sessenta e três vírgula três quilômetros), sendo 05 (cinco) concessões contratadas pelo Ministério de Transportes entre 1994 e 1997, 01 (uma) pelo Estado do Rio Grande do Sul, em 1988 (com posterior Convênio de Delegação de Rodovias sendo denunciado, e o contrato sub-rogado à União Federal em 2000), 08 (oito) concessões referentes à segunda etapa do Programa de Investimentos em Logística – fase I (2008) e II (2009) – e 01 (uma) concessão referente à sua terceira etapa – fase II (2013) – seguida, por fim, de 06 (seis) outras concessões que são parte

integrante deste Programa, pertencentes também à sua terceira etapa – Fase III (2013-2014).¹⁸

Uma crítica importante a ser feita não somente ao portfólio da IIRSA, mas também ao planejamento estratégico brasileiro, é que ainda há exacerbada valoração dada a este modal de transporte rodoviário em detrimento dos demais, muito mais vantajosos, a exemplo do que ocorre com o ferroviário e hidroviário, principalmente em função das características continentais do país.

A desproporção hodierna implica uma estratégia equivocada, com o modal rodoviário abrangendo 49,42% (quarenta e nove vírgula quarenta e dois por cento) de toda a carteira, confirmando a observação realizada. Assim, os projetos brasileiros na carteira da IIRSA estão desigualmente distribuídos nos subsetores de transporte da seguinte maneira: Aéreo (02), Ferroviário (20), Fluvial (12), Marítimo (06), Rodoviário (43) e Posto de Fronteira (04).

2.6. O MODAL ENERGÉTICO

A energia elétrica é insumo imperioso e primordial para a quase totalidade dos bens produzidos, sendo vital para o funcionamento do cotidiano da sociedade contemporânea. Deste modo, a existência de um sistema elétrico eficiente e confiável é de extrema importância para o desenvolvimento e manutenção de qualquer sociedade de maneira sustentável. Todavia, a geração de eletricidade apresenta peculiaridades, vez que seu armazenamento possui custo elevado, acarretando imperiosa interligação dos setores de geração, transmissão e distribuição.

No Brasil, o desenvolvimento do setor elétrico se inicia a partir da década de 50 quando o Estado tomou para si a tarefa de implantar e implementar a infraestrutura do país, sendo visto como premente para o correlato e subsequente desenvolvimento industrial, posto que os projetos deste jaez (infraestrutura) demandavam grandes investimentos, baixo retorno e longo período de maturação.

¹⁸ BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2805-outras-concessoes-rodoviaras.html>>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

Dessa forma, deve-se evidenciar a grande contribuição do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek para com o desenvolvimento do setor elétrico, ao destinar cerca de 42% (quarenta e dois por cento) dos investimentos para si. No período compreendido entre 1955 e 1961, houve um aumento significativo de 65% (sessenta e cinco por cento) da capacidade instalada de geração de energia, sendo a década de 60 o momento de maior impulso para o segmento elétrico, quando surgem os principais organismos que viriam a regular, planejar e fiscalizar os serviços de energia elétrica, com, por exemplo, a criação do Ministério das Minas e energia, em 1960, a criação da Eletrobrás, em 1962, a transformação da Divisão de Águas e Energia, em 1965, no Departamento Nacional de Águas e Energia, vinculado ao Ministério das Minas e Energia, bem como, em 1963, a entrada em operação da hidrelétrica de Furnas, que conectou os sistemas de suprimento de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (BRDE, 2004).

Esse modelo estatizado no setor elétrico predominou até meados da década de 90, quando houve uma reestruturação da gestão pública pátria, por intermédio do processo de privatização de empresas estatais (inclusive de energia), cujo objetivo era transferir para o setor privado o encargo dos investimentos necessários para aumentar a capacidade instalada no país. Todavia, é de se frisar, estes investimentos não foram em tempo e modo suficientes para evitarem o racionamento na distribuição da energia elétrica, ocorrido em 2001, sob a ameaça de um apagão nacional e com um sobrecusto aos consumidores (mediante a criação de tributação própria para seu custeio, bem como de sobretarifas e sanções para os que extrapolassem as metas de utilização).

Desse modo, desde meados da década de 90 há uma reformulação no setor elétrico que culmina com a edição da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, regulamentado pelo Decreto nº 5.163, de 30 de julho de 2004, cujos principais objetivos são, dentre outros, garantir a segurança do seu suprimento, além de promover a modicidade tarifária e inserção social (em particular pelos programas de universalização de atendimento). Com o novo modelo foram criados novos agentes institucionais: a Empresa de Pesquisa Energética (EPE); a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE); e o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE).

De acordo com Siffert Filho et al. (2009), em dezembro de 2007, o Brasil contava com um parque elétrico de 1.705 (mil setecentos e cinco) usinas e potência instalada de 100.786,1 MW, (cem mil, setecentos e oitenta e seis vírgula um megawatts), sendo que esta capacidade se concentra em hidroeletricidade com 76,42% (setenta e seis vírgula quarenta e dois por cento) da capacidade total, dividida em 674 (seiscentos e setenta e quatro) usinas.

É importante ressaltar que o Brasil, consoante a Empresa de Pesquisa Energética (2013), em 2010, ocupava o 9º (nono) lugar no mundo em capacidade instalada de geração de energia elétrica, com 112,4 GW (cento e doze vírgula quatro gigawatts). De outro lado, em 2010, também segundo a Empresa de Pesquisa Energética (2013), o país ocupava a 2ª (segunda) posição na capacidade instalada de geração hidrelétrica no mundo, com uma geração de 80,7 GW (oitenta vírgula sete gigawatts), sendo ultrapassado somente pela China.

Conforme Siffert Filho et al. (2009), a predominância da geração hídrica no Brasil se explica pela extensão geográfica do país com predomínio de planaltos com rios caudalosos, conferindo grande vantagem energética, uma vez que a hidroeletricidade é mais competitiva que outras fontes de energia.

À luz dessa realidade, a carteira de projetos da IIRSA contempla o país com 10 (dez) obras de infraestrutura no setor de energia que são: Linha de Transmissão 500 kV de Tucuruí a Manaus; Sistema de Itaipu; Construção da planta hidrelétrica de Garabi; Gasoduto Aldea Brasileña (Argentina)-Uruguaiana-Porto Alegre; Linha de Transmissão Itaipu-Londrina-Araraquara; Interconexão elétrica entre Brasil e Uruguai; Construção da Planta Hidrelétrica de Panambi; Complexo hidrelétrico do Rio Madeira (Hidrelétrica de Santo Antônio e Jirau); Hidrelétrica Binacional Bolívia-Brasil e Linha de transmissão entre as duas centrais hidrelétricas do Rio Madeira¹⁹.

De outro lado, no horizonte nacional, o setor de energia também foi amplamente contemplado no PAC - Plano de Aceleração do Crescimento. Atualmente, existem 623 (seiscentos e vinte e três projetos) empreendimentos de geração elétrica no país, podendo-se exemplificar: Usina Hidrelétrica de Santo

¹⁹ UNASUR. Quinto Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN-IIRSA 2015. Montevideo, Uruguay, Diciembre de 2015, p. 34, 198 219. Disponível em <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_InformeVersionFinal_Espa%C3%B1ol_2015.pdf>. Acesso em 01 de agosto de 2016

Antônio (em operação); Usina Hidrelétrica Belo Monte (em obras); Aproveitamentos Hidrelétricos de Panambi; e diversas usinas eólicas, dentre outros²⁰.

No que diz respeito à transmissão de energia elétrica, o PAC - Plano de Aceleração do Crescimento detém 141 (cento e quarenta e um) empreendimentos, os quais podem ser exemplificados pelos seguintes projetos: Interligação Brasil-Uruguai; Interligação Manaus-Boa Vista; e LT 230 KV Assis-Londrina, entre outros²¹. É importante ressaltar que o PAC absorve a carteira de projetos da IIRSA e amplia os investimentos em outras fontes renováveis de energia.

Assim, diante da preocupação com questões ambientais e a promoção do crescimento socioeconômico sustentável, tem-se buscado fontes renováveis para a composição da matriz energética. Com este objetivo, foi criado o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (PROINFA), por meio da Lei nº 10.438/2002, que estabeleceu, em sua primeira etapa, a contratação de 3.300 MW (três mil e trezentos megawatts) de energia no Sistema Integrado Nacional – SIN, gerados por fontes eólicas, biomassa e pequenas centrais hidrelétricas, com 1.100 MW (um mil e cem megawatts) de cada fonte.

Conclusão

Dentro da IIRSA se observa que o Brasil tem um leque importante de obras de infraestrutura na carteira de projetos. Além disso, se constata que estes projetos são coincidentes com as políticas públicas brasileiras voltadas para o desenvolvimento de infraestrutura e para a redução das desigualdades regionais.

Nesse sentido, as políticas públicas de infraestrutura no Brasil, sob o ponto de vista jurídico mais abstrato, estão inseridas inicialmente na Constituição Federal, ao definir as competências das pessoas estatais, compreendendo também o planejamento governamental expressado pelos planos plurianuais, em seus

²⁰ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Infraestrutura Energética. Geração de Energia Elétrica. Disponível em <<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-energetica/geracao-de-energia-eletrica>>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

²¹ BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Infraestrutura Energética. Geração de Energia Elétrica. Disponível em <<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-energetica/transmissao-de-energia-eletrica>>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

projetos, programas e planos de governo, como ainda pelas LDO e LOA, além de toda a legislação ordinária voltada para sua implementação.

Diante da análise proposta neste trabalho se torna claro que os planos plurianuais, ao longo dos seus quadriênios, têm dado significativa atenção à questão da infraestrutura e do desenvolvimento pátrios, conforme se extrai de Programas como o de Aceleração do Crescimento, de Investimentos em Logística, de Dragagem Portuária e Hidroviária, dentre outros.

Também deve ser ressaltada a constatação de que os Programas governamentais, além de estabelecerem projetos de infraestrutura visando à interconexão modal de transporte e energia nos mesmos setores apoiados pela IIRSA, acaba por extrapolar a respectiva carteira com a inserção de inúmeras outras obras de interesse nacional, e não apenas regional.

Além disso, o fortalecimento e a conseqüente melhoria da infraestrutura regional possibilita o incremento do intercâmbio de bens, pessoas e serviços, favorecendo um cenário de ampla prospecção para a consolidação do Brasil no espaço regional e a manutenção dos laços comerciais e políticos com os países sul-americanos.

Finalmente, a interrelação entre a carteira de projetos da IIRSA e sua inserção nos planos plurianuais e demais instrumentos de planejamento reforçam o caráter manifesto de políticas públicas voltados não só para a diminuição de assimetrias regionais, mas também para o desenvolvimento nacional e local, contribuindo para o *enforcement* das relações multilaterais na parte sul do continente americano, a partir da infraestrutura em seus distintos setores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AIETA, Vânia Siciliano; PEREZ DIÓS, Marcelle Mourelle. Custo Brasil: observações sob a perspectiva do direito dos seus reflexos sobre a infraestrutura. In: GONÇALVES JUNIOR et al. **Infraestrutura e o futuro do Brasil no séc. XXI: desafios e oportunidades para os empresários desenvolverem as estruturas**

econômicas junto com as administrações públicas e a inegável melhoria nas condições de vida do povo brasileiro. Rio de Janeiro: Editora Lúmen Juris, 2015.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. Planejamento no Brasil: memória histórica. In: **Parcerias Estratégicas**. v. 9, n. 18, 2004, p. 157-190. Disponível em <http://seer.cgee.org.br/index.php/parcerias_estrategicas/article/viewFile/637/597>. Acesso em 12 de dezembro de 2014.

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil. Disponível em <http://www2.anac.gov.br/Concessoes/galeao_confins>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

ARAÚJO, Maria da Piedade. **Infraestrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem do equilíbrio geral inter-regional.** Tese de Doutorado em Ciências Econômicas. Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz. Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2006 (Inédito).

BRDE - Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul. **Novo marco regulatório do setor elétrico.** agosto de 2004. Disponível em <http://www.brde.com.br/media/brde.com.br/doc/estudos_e_pub/IS%202004-01%20MARCO%20REG%20SETOR%20ELET.pdf>. Acesso em 01 de fevereiro de 2016.

BERCOVICI, Gilberto. Infraestrutura e desenvolvimento. In: BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael et al. **Elementos de Direito de Infraestrutura.** São Paulo: Editora Contracorrente, 2015.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. **Plano Plurianual 2008-2011 - Mensagem Presidencial**. Brasília: MP, vol. 1, 2007. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/arquivo/spi-1/ppa-1/2008/081015_ppa_2008_mespres.pdf>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

_____. _____. Infraestrutura Energética. Geração de Energia Elétrica. Disponível em <<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-energetica/geracao-de-energia-eletrica>>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

_____. _____. Infraestrutura Energética. Transmissão de Energia Elétrica. Disponível em <<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-energetica/transmissao-de-energia-eletrica>>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

_____. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2805-outras-concessoes-rodoviaras.html>>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

_____. Plano Mais Brasil: Mais Desenvolvimento, Mais Igualdade, Mais Participação. Mensagem Presidencial. Brasília: MP, 2011. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/arquivo/spi-1/ppa-1/2012/mensagem_presidencial_ppa-2.pdf>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

_____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Mensagem de veto parcial da Presidência da República n. 1, de 06/01/2011. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Msg/VEP-1.htm>. Acesso em 24 de julho de 2016.

BUCCI, Maria Paula Dallari. Políticas Públicas e Direito Administrativo. In **Revista de Informação Legislativa**. nº 34. Brasília, 1997, p. 89-98.

_____. O conceito de política pública em direito. In: GONÇALVES, Alcindo *et alii*. **Políticas públicas: reflexões sobre o conceito jurídico**. BUCCI, Maria Paula Dallari (Org.). São Paulo : Saraiva, 2006, p. 1-49.

CALDAS, Roberto Correia da Silva Gomes; SANTOS, Fábio Tenório dos. O planejamento participativo governamental federal. In: ROBL FILHO, Ilton Norberto; OLIVEIRA, Armando Albuquerque de; CADERMATORI, Sérgio Urquhart de (Coords). **Teoria do Estado**. Florianópolis: CONPEDI, 2015.

CARNEIRO FILHO, Afonso .**Trens de passageiros**. Ministério dos Transportes. Secretaria de Política Nacional de Transportes. Departamento de Relações Institucionais - DERIN. 18 de dezembro de 2007, p. 1-34. Disponível em <http://www.senado.leg.br/comissoes/ci/ap/AP_20071218_MT_TrensPassageiros.pdf>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

CARVALHO, André Castro. **Direito da infraestrutura: perspectiva pública**. São Paulo: Quartier Latin, 2014.

CERVO, Amado Luiz. A ação internacional do Brasil em um mundo em transformação: conceitos, objetivos e resultados (1930-2005). p. 7-34. In: OLIVEIRA, Henrique Altemani de; LESSA, Antônio Carlos (Org.). **Relações Internacionais do Brasil: temas e agendas**. v. 1. São Paulo: Saraiva, 2006.

COMPARATO, Fábio Konder. Ensaio sobre o juízo de constitucionalidade de políticas públicas. In: **Revista de Informação Legislativa**. v. 35. nº 138. Brasília: Senado Federal, abril/junho, 1998.

DABÈNE, Olivier. A quarta onda de regionalismo. In: QUENAN, Carlos; VELUT, Sébastien (Org.). JOURCIN, Eric (Coord.). **Os desafios do desenvolvimento da América Latina: dinâmicas sócioeconômicas e políticas públicas**. GIRARD, Manuel; RUBIO, Pascal; SCHILLING, Cláudia (Trad.). 2ª ed., Paris: IdA – Institut des Amériques/AFD - Agence Française de Développement, 2014, pp. 64-95. Disponível em
<<http://www.afd.fr/jahia/webdav/site/afd/shared/PUBLICATIONS/RECHERCHE/Scientifiques/A-savoir/24-VP-A-Savoir.pdf>>. Acesso em 05 de julho de 2016.

Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2001. Disponível em
<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/washington_luis>. Acesso em 01 de novembro de 2016.

Empresa de Pesquisa Energética (EPE). **Anuário estatístico de energia elétrica 2013**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em
<http://www.epe.gov.br/AnuarioEstatisticodeEnergiaEletrica/20130909_1.pdf>. Acesso em 01 de fevereiro de 2016.

FEIGELSON, Bruno. **Curso de Direito da Infraestrutura: logística e transporte**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

FREITAS, José Carlos Higa de. Novo marco regulatório do setor portuário: forças econômicas e construção histórica. In: **Revista Publius**. Universidade do Maranhão. v.1, n.1, jan./jun. de 2014, p.1-15. Disponível em <file:///C:/Users/rober_000/Downloads/3294-10257-1-PB.pdf>. Acesso em 01 de fevereiro de 2016.

FURTADO, Clarissa. Infraestrutura: o nó dos portos brasileiros. In: **IPEA: desafios do desenvolvimento**. Ano 2, n. 08, mar. de 2005, p. 36-44.

GAMBA, Juliane Caravieri Martins; SMANIO, Gianpaolo Poggio. Desenvolvimento econômico e o desafio da integração social na América Latina: o MERCOSUL e a UNASUL. **Revista de direito constitucional e internacional**. FINKELSTEIN, Cláudio; PIOVESAN, Flavia; GARCIA, Maria (Coord.). São Paulo : Instituto Brasileiro de Direito Constitucional - IBDC, Ano 24, vol. 96, jul/ago de 2016, p. 247-273.

GIANNINI, Massimo Severo. **El poder publico: Estado y administraciones publicas**. ORTEGA, Luís (Trad.). Madrid : Civitas, 1991.

Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2015. Disponível em <<http://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2015.html>>. Acesso em 26 de julho de 2016.

Infraero. Disponível em <<https://www.infraero.gov.br/index.php/br/transparencia/concessao.html>>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

LESSA, Antônio Carlos; COUTO, Leandro Freitas; FARIAS, Rogério de Souza. Política externa planejada: os planos plurianuais e a ação internacional do Brasil, de Cardoso à Lula (1995-2008). In: **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, v. 52, n. 1, p. 89-109, jun. de 2009. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292009000100005>. Acesso em 20 de dezembro de 2014.

LIMA, Cristiana Maria Melhado Araújo. **Regime jurídico dos portos marítimos**. São Paulo : Verbatim, 2011.

MARCHETTI, Dalmo dos Santos; PASTORI, Alberto. Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário. In: **BNDES Setorial**. Rio de Janeiro, n. 24, set. de 2006, p.3-34..

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. O paradigma do resultado. **Fórum Administrativo: Direito Público**, Belo Horizonte, v. 9, n. 100, jun. de 2009, p. 77-84. Disponível em <<http://dSPACE/xmlui/bitstream/item/5597/PDlexibepdf.pdf?sequence=1>>. Acesso em 24 de julho de 2016.

NOGUEIRA, Simone Paschoal. O Transporte hidroviário no Brasil e a questão ambiental. In: GONÇALVES JUNIOR et al. **Infraestrutura e o futuro do Brasil no séc. XXI: desafios e oportunidades para os empresários desenvolverem as estruturas econômicas junto com as administrações públicas e a inegável melhoria nas condições de vida do povo brasileiro**. Rio de Janeiro: Editora Lúmen Juris, 2015.

PASQUALOTTO, Osvaldo Luiz Rubin. Os problemas dos empresários do

agronegócio no processo de produção e desenvolvimento econômico do Brasil: rodovias, hidrovias e ferrovias. In: GONÇALVES JUNIOR et al. **Infraestrutura e o futuro do Brasil no séc. XXI: desafios e oportunidades para os empresários desenvolverem as estruturas econômicas junto com as administrações públicas e a inegável melhoria nas condições de vida do povo brasileiro**. Rio de Janeiro: Editora Lúmen Juris, 2015.

POLEZI, Carolina. **O BNDES e o financiamento da integração sul-americana: sistemas de engenharia na fronteira Brasil-Guiana Francesa**. Dissertação de Mestrado. Programa de pós-graduação em geografia humana. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014. Disponível em <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-20052015-151521/pt-br.php>>. Acesso em 01 de maio de 2016.

QUINTANAR, Silvia; LÓPEZ, Rodolfo. O Plano de Ação para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Oportunidades e Riscos. Seu significado para o Brasil e a Argentina. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**. vol. 46, n. 1, 2003, p. 213-220. Disponível em <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35846111>>. Acesso em 15 de maio de 2016.

RAMOS FILHO, Eraldo da Silva; GONÇALVES, Charles Alves; OLIVEIRA, Dalmo Junior Gomes de. Problematizando a integração regional: as conexões entre a Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-americana e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - Brasil. In: **Revista IDEAs**. v.7. n. especial, 2013, p. 260-304. Disponível em <<http://r1.ufrjr.br/cpda/ideas/revistas/v07/nesp/9.Eraldofilho.pdf>>. Acesso em 23 de dezembro de 2014.

SANTANA NETO. **Revista Global**. São Paulo : Margraf Editora, 2004.

SENHORAS, Elói Martins.; VITTE, Claudete de Castro Silva. Planejamento territorial da integração sul-americana. In: BERTONI, Liliana (Coord.). **Infraestrutura e integración regional**. Buenos Aires: Dunken, 2008, p. 37-64.

SIFFERT FILHO, Nelson Fontes et al. O Papel do BNDES na expansão do setor elétrico nacional e o mecanismo de project finance. In: **BNDES Setorial**. Rio de Janeiro, n. 29, mar. de 2009, p. 3-36.

SILVEIRA, Luís Cesário Amaro da. Sistema Ferroviário Brasileiro. In: GONÇALVES JUNIOR et al. **Infraestrutura e o futuro do Brasil no séc. XXI: desafios e oportunidades para os empresários desenvolverem as estruturas econômicas junto com as administrações públicas e a inegável melhoria nas condições de vida do povo brasileiro**. Rio de janeiro : Editora Lumen Juris, 2015.

TAVARES, Carlos Eduardo Cruz. Fatores críticos à competitividade da soja no Paraná e no Mato Grosso. **CONAB**. 2004, p. 1-9. Disponível em <http://www.conab.gov.br/conabweb/download/cas/especiais/trabalho_sobre_competitividade_soja_mt_e_pr.pdf>. Acesso em 01 de agosto de 2016.

TAVARES, José Fernando Consentino; MOURA, Márcia Rodrigues. **Nota Técnica nº 03/09. Primeira avaliação orçamentária de 2009: Contingenciamento de abril**. Brasília : Consultoria de Orçamento e fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, 2009, p. 2-36.

TORRES, Nilson Trevisan; SOUZA FILHO, Érito Marques de. Um enfoque logístico sobre a integrabilidade da infra-estrutura da hidrovía Tietê-Paraná. **Anais 2006 do SPOLM - Simpósio de Pesquisa Operacional da Marinha**. Rio de Janeiro, 15 e 16 de agosto de 2006, p. 317-331.

UNASUR. **Quinto Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN-IIRSA 2015**. Montevideo, Uruguay, Diciembre de 2015. Disponível em <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_InformeVersionFinal_Espa%C3%B1ol_2015.pdf>. Acesso em 01 de agosto de 2016