



**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO E
PLANEJAMENTO TERRITORIAL**

RANNIERE MARQUELLI ALVES BATISTA

**ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO:
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA**

**GOIÂNIA
2017**

RANNIERE MARQUELLI ALVES BATISTA

**ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO:
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Planejamento Territorial - MDPT, da Escola de Gestão e Negócios da Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC Goiás, como requisito para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Planejamento Territorial.

Área de concentração: Economia e Desenvolvimento Territorial

Orientador: Dr. Aristides Moyses.

**GOIÂNIA
2017**



Ranniere Marquelli Alves Batista

Estratégia de Desenvolvimento Econômico: Investimento em Infraestrutura

Dissertação defendida no curso de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC Goiás, como parte das exigências para obtenção do título de mestre.

Aprovada em 22/06/2017 pela Banca Examinadora constituída pelos professores:

Prof. Dr. Aristides Moysés – Orientador – PUC Goiás

Prof. Dr. Pedro Araújo Pietrafesa – PUC Goiás

Prof. Dr. Marcos Bittar Haddad – FANAP

Goiânia,
Junho, 2017

AGRADECIMENTOS

Ao Senhor Jesus, que me deu o prazer da vida, e me conduziu pelo caminho correto, onde suas leis são inspirações para minha vida.

Aos meus pais, Jeová Alves Batista e Isabel Maria de Jesus Batista, pelo carinho, pelo amor, e por tudo que representam para mim. Seus ensinamentos foram essências para minha vida, e o encorajamento em cada etapa da minha vida me fez sentir forte e preparado.

A minha esposa, Julliana Lopes Cardos Batista, pelo amor e carinho. Minha esposa foi essencial para o meu crescimento, onde suas exigências me fez evoluir como pessoa.

Aos meus irmãos Rannibie Riccelli Alves Batista e Larissa Alves Batista, pelo amor e companheirismo. Ao Rannibie obrigado por me ajudar em todas as etapas da minha vida. Sempre quando foi necessário estava disposto a ajudar. A minha irmã Larissa pelo incentivo e carinho e que sempre me deu.

Ao meu orientador, Dr. Aristides Moyses, pelas orientações ao longo do trabalho.

Aos meus colegas de mestrado.

DEDICATÓRIA

*Aos meus pais Jeová e Isabel Batista, pelo incentivo e encorajamento.
À minha esposa Julliana pelo amor, carinho e amizade.
Aos meus irmãos Ramibic e Larissa, pelo incentivo e ajuda.*

RESUMO

O nível de estoque de infraestrutura do país e regiões é necessário para sustentar e alavancar o crescimento econômico. A quantidade e qualidade de infraestrutura reduz custos de produção, aperfeiçoa a logística, melhora o comércio nacional e internacional e aumenta o nível de competitividade das empresas. A correlação existente entre crescimento econômico e o nível de investimento qualitativo em infraestrutura, resultam em uma estratégia de desenvolvimento econômico. A estratégia em investir em infraestrutura no país e regiões quando bem aplicadas podem alavancar a produtividade e pode trazer o desenvolvimento econômico. O sentido desse trabalho é estudar essa estratégia comprovando essa relação de crescimento econômico com investimento em infraestrutura.

Palavras-chave: Estratégia, Planejamento, Desenvolvimento, Infraestrutura.

ABSTRACT

The level of infrastructure stock of the country and regions is needed to sustain and leverage economic growth. The quantity and quality of infrastructure reduces production costs, improves logistics, improves national and international trade and increases the level of competitiveness of companies. There is a correlation between economic growth and the level of investment in infrastructure, becoming an economic development strategy. The strategy of investing in infrastructure in the country and regions when well applied can leverage productivity and can bring economic development. The feeling of this work is to study this strategy proving this relationship of economic growth with investment in infrastructure.

Key words: Strategy, Planning, Development, Infrastructure.

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| RESUMO | 6 |
| ABSTRACT | 7 |
| LISTA DE FIGURAS | 9 |
| LISTA DE TABELAS. | 9 |
| LISTA DE GRAFICOS | 10 |
| INTRODUÇÃO | 11 |
| JUSTIFICATIVA..... | 12 |
| CAPÍTULO 1. ENQUADRAMENTO TEÓRICO SOBRE ESTADO, ESTRATÉGIA E DESENVOLVIMENTO | 12 |
| 1.1 DELIMITAÇÕES DO ESTADO..... | 12 |
| 1.1.1 Estado Enquanto Indutor do Desenvolvimento | 14 |
| 1.2 DELIMITAÇÕES DE ESTRATÉGIA | 18 |
| 1.2.1 Parâmetros do Planejamento Estratégico | 20 |
| 1.2.3 Análise da Gestão Estratégica do Tempo | 24 |
| 1.3 DELIMITAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO | 25 |
| 1.3.1 Teoria do Desenvolvimento Econômico pelo Mercado Interno | 27 |
| 1.3.2 Desenvolvimento Econômico: A Concorrência e o Estado | 32 |
| CAPÍTULO 2. RELAÇÃO ENTRE INFRAESTRUTURA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO | 34 |
| 2.1 CONCEITUAÇÃO E ABORDAGEM ANALÍTICA | 34 |
| 2.2 RELAÇÃO ENTRE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO | 38 |
| 2.2.1 Infraestrutura: Transporte | 42 |
| 2.2.2 Infraestrutura: Telecomunicações..... | 46 |
| 2.2.3 Infraestrutura: Financeira..... | 49 |
| 2.2.4 Infraestrutura: Energia | 52 |
| 2.3 RELAÇÃO CRESCIMENTO ECONÔMICO E INFRAESTRUTURA: ESTUDOS RELEVANTES | 54 |
| 2.3.1 Abordagem Literária..... | 55 |
| 2.3.2 Modelo Empírico de Aschauer. | 59 |
| 2.3.3 Resultados dos Principais Autores. | 60 |
| CAPÍTULO 3. ESTUDO DE CASO: ESPANHA | 62 |
| 3.1 INFRAESTRUTURA TRANSPORTE NA ESPANHA. | 62 |
| TABELA 9. RELAÇÃO INFRAESTRUTURA TRANSPORTE/ PRODUTIVIDADE. | 66 |
| 3.2 MODELO ECONÔMETRICO: FUNÇÃO PRODUÇÃO..... | 66 |
| 3.3 RESULTADOS..... | 67 |
| 4.0 CONCLUSÃO | 68 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 69 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| FIGURA 1. PONTO EXATO – AÇÕES DE CURTO PRAZO..... | 22 |
| FIGURA 2. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO..... | 22 |
| FIGURA 3. JOGO CAMUFLADO DAS COMPETÊNCIAS INTERNACIONAIS..... | 29 |
| FIGURA 4. PROCESSO DE PRESSÃO DO GESTOR ESTADO (AMBIENTE INTERNO)..... | 29 |
| FIGURA 5. PROCESSO DE <i>GESTÃO PARA DENTRO</i> E AS VANTAGENS (INTERNA X EXTERNA)..... | 31 |
| FIGURA 6. COMPROMISSO DA INFRAESTRUTURA EM UM MUNDO DE MUDANÇAS..... | 37 |
| FIGURA 7. CRESCIMENTO DA ECONOMIA E A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE: ESPANHA (1965 a 1996)..... | 62 |
| FIGURA 8. EVOLUÇÃO DOS TIPOS DE INFRAESTRUTURA TRANSPORTE: ESPANHA (1965 a 1996)..... | 63 |
| FIGURA 9. EVOLUÇÃO DO CAPITAL PÚBLICO NOS TIPOS DE INFRAESTRUTURA TRANSPORTE: ESPANHA (1965 a 1996)..... | 63 |

LISTA DE TABELAS.

| | |
|--|----|
| TABELA 1. CUSTOS DE FRETE POR REGIÃO 2001..... | 42 |
| TABELA 2. QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA POR TRANSPORTE TERRESTRE. (km/100km ²)..... | 43 |
| TABELA 3. QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA..... | 44 |
| TABELA 4. NÚMERO DE LINHAS FIXAS E MÓVEIS POR 1000 HABITANTES E NÚMERO TOTAL DE HOSTs DA INTERNET..... | 48 |
| TABELA 5. INDICADORES FINANCEIROS DE AVALIAÇÃO DAS INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS, 2001..... | 50 |
| TABELA 6. ESTUDOS RELEVANTES DO IMPACTO DA INFRAESTRUTURA NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO..... | 56 |

| | |
|---|----|
| TABELA 7. ESTIMATIVAS DA ELASTICIDADE DA PRODUTIVIDADE AGREGADA E O NÍVEL DE INFRAESTRUTURA, RESPECTIVO AO ACESSO A INFRAESTRUTURA..... | 60 |
| TABELA 8. ESTIMATIVAS DA ELASTICIDADE DA PRODUTIVIDADE E O NÍVEL DE INFRAESTRUTURA, RESPECTIVO AO ACESSO A INFRAESTRUTURA..... | 60 |
| TABELA 9. INFRAESTRUTURA TRANSPORTE POR REGIÕES POR PIB (PRODUTO INTERNO BRUTO): ESPANHA (1965, 1975, 1985 e 1995)..... | 64 |
| TABELA 10. RELAÇÃO INFRAESTRUTURA TRANSPORTE/ PRODUTIVIDADE..... | 65 |
| TABELA 11. ESTIMATIVA DA FUNÇÃO PRODUÇÃO (1965 a 1995) | 67 |

LISTA DE GRAFICOS

| | |
|--|----|
| GRÁFICO 1. TAXA DE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA (MÉDIA DE 2010 A 2014)..... | 35 |
| GRÁFICO 2. INFRAESTRUTURA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO..... | 39 |
| GRÁFICO 3. IMPACTO DA QUANTIDADE E QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA NO CRESCIMENTO (1991-5 / 2001-5)..... | 40 |
| GRÁFICO 4. IMPACTO DA QUANTIDADE E QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA NA DESIGUALDADE DE RENDA (1991-5 / 2001-5)..... | 40 |
| GRÁFICO 5. PIB MUNDIAL E O CRESCIMENTO DA DEMANDA DE TRANSPORTE (2010-2030)..... | 45 |
| GRÁFICO 6. CRESCIMENTO INFRAESTRUTURA TELECOMUNICAÇÕES, 1995-2001 (%)..... | 47 |
| GRAFICO 7. RELAÇÃO ABERTURA COMERCIAL E CREDITO AO SETOR PRIVADO..... | 51 |
| GRÁFICO 8. DEMANDA DE ENERGIA ANUAL, (1980-2010)..... | 52 |
| GRÁFICO 9. PIB E CONSUMO DE ENERGIA NO JAPÃO, (1958-2000)..... | 53 |
| GRÁFICO 10. COMPETITIVIDADE E QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA..... | 56 |

INTRODUÇÃO

O Estado com sua gestão é um dos grandes pilares do Desenvolvimento Econômico. Dentro desse contexto surgem várias estratégias para o Desenvolvimento Regional. Autores têm voltado para essa questão devido ao fato que a situação dos cenários regionais são muito críticas para o desenvolvimento como um todo. No período pós II Guerra a problemática do Desenvolvimento Econômico ganhou notoriedade, com vários avanços em estratégias de Desenvolvimento. Inúmeras teorias foram criadas passando por autores renomados como Jacques-R Boudeville, Gunnar Myrdal, Albert O. Hirschman e Douglass C. North.

Uma das Estratégias contemporâneas mais eficazes para o Desenvolvimento Econômico é o Investimento em Infraestrutura, que culmina no crescimento do emprego pela criação de vários trabalhos formais gerados durante o investimento, liberando dinheiro circulante na economia, e aumentando o crescimento econômico. O investimento em infraestrutura em certas regiões também se torna uma das grandes alavancas ao desenvolvimento regional, onde abre caminhos primeiramente na criação excelente benchmark das estradas e portos, e como consequência pressiona os custos a reduzirem, onde a melhoria da logística interna faz com que empresários dinamizem o interior de suas indústrias, contratando mais e reduzindo custos pelo barateamento da logística.

Os custos exoneram totalmente qualquer iniciativa de investimento, desenvolvimento de qualquer negócio, ou de alguma estratégia de crescimento pelos empresários. Um dos focos centrais dessa estratégia em desenvolver a infraestrutura de um país ou de alguma região será alocar recursos de modo a desenvolver quantitativamente e qualitativamente a infraestrutura gerando qualidade internas e reduções de custos. Os resultados são o barateamento dos custos por energia mais barata, boa logística criada por ótimas estradas e portos, inovações no campo da tecnologia da informação por melhoramento das estruturas de telecomunicações, rápidas transferências bancárias devido ao setor bancário bem desenvolvido etc. Todo esse investimento traz o desenvolvimento à tona e gera várias vantagens por meio dessa estratégia de investimento.

O objetivo dessa dissertação é estudar o desenvolvimento econômico e regional, resultante da estratégia do investimento em infraestrutura nacional e local. Para isso o

trabalho é dividido em três capítulos: O primeiro capítulo estuda o embasamento teórico, o segundo comprova a relação entre investimento em infraestrutura e desenvolvimento econômico, e o terceiro capítulo são estudos de casos. Será feito um estudo de caso da Espanha em vista ao seu desenvolvimento apresentado durante o crescimento da infraestrutura transporte.

JUSTIFICATIVA.

O desenvolvimento do país e de certas regiões torna hoje uma questão chave e importante como um aprimoramento das questões sociais. Estudar o desenvolvimento leva a muitos fatores de análise, e uma das questões desse estudo é a estratégia de trazer o desenvolvimento pelo investimento em Infraestrutura. De certo o desenvolvimento em linhas gerais é uma das situações mais importantes que se encontra um país ou regiões, e o seu estudo se torna crítico. A infraestrutura é o coração das produções do país e o seu aperfeiçoamento leva a um sério estudo do porquê em investir em infraestrutura? Entende-se que o desenvolvimento só virá com o crescimento e aprimoramento das bases estruturais do país aqui relacionado às principais infraestruturas do país e de regiões específicas. Até existe uma similaridade de que a infraestrutura completa o desenvolvimento, e o desenvolvimento vem através dessa base e por isso o seu estudo se torna em linhas gerais importante para os dias de hoje.

CAPÍTULO 1. ENQUADRAMENTO TEÓRICO SOBRE ESTADO, ESTRATÉGIA E DESENVOLVIMENTO

1.1 DELIMITAÇÕES DO ESTADO

O Conceito do Estado é muito mais amplo do que se pensa, mas em linhas gerais é segundo Lopes (2010) uma instituição política-jurídica de uma sociedade para realizar o bem público, com governo próprio e território determinado.

O conceito Estado está inteiramente ligado ao sentido de sociedade, a sociedade não existe sem um mínimo de ordem. A relação existente entre Estado e sociedade em que o Estado mantém a ordem e a disciplina e a sociedade mantém a sobrevivência do Estado. Assim o Estado vive da sociedade e a sociedade vive do Estado. A sociedade vem em primeiro e o Estado vem depois. O Estado sendo constituição jurídica com ação legal para garantir o mínimo de ordem a uma sociedade,

de modo a garantir os anseios da sociedade e ao mesmo tempo penalizando-a em casos de infrações. A sociedade é um centro de união do indivíduo com o Estado. Para compreender o conceito de Estado convém conceituar o que é sociedade.

Para Bonavides (2000) Sociedade é um conjunto de grupos fragmentados daquelas sociedades parciais onde do conflito de interesses reinantes só se pode recolher a vontade de todos. Para Elliot (2010) o argumento central de sociedade apresenta três conceituações relevantes: Sociedade com estrutura, sociedade como solidariedade e sociedade como processo criativo. Como Estrutura, ressalta como competição, conflitos, concorrência e rivalidade entre os atores sociais e também valores morais e regras. Na história foram colocados três sentidos atribuídos a sociedade, primeiro jurídico, depois econômico e enfim sociológico.

Marx e Engel colocam o Estado separado da sociedade como existência distinta e externa uma da outra. Uma existência autônoma. O Estado surge da família e sociedade, como resultado tem a função de garantir a integridade familiar. A partir do momento histórico em que começa a surgir clã ou tribo inicia-se então a formação do Estado. Na antiguidade o Estado se apresentava como religioso, ou seja, o papel da igreja tinha um grande poder no Estado e era difícil separar os elementos da igreja com os do Estado. O chefe de Estado era considerado como um Deus. As suas leis eram vistas como divinas e impossíveis de serem refutadas.

Segundo Moraes (2009), Platão afirmava que o Estado era originário das profissões econômicas. Considerava que o Estado possui o poder absoluto e soberano. O conceito do Estado ser originário da família veio de Aristóteles e segundo ele, o Estado deveria ser dirigido por homens mais velhos, que tomam lugar de mais sábios na sociedade.

Para Moraes (2009), O Estado é conceituado como a reunião de pessoas numa sociedade política e juridicamente organizada, dotada de soberania, dentro de um território, sob um governo, com a finalidade de promover o bem comum do seu povo.

A constituição Brasileira de 1988, no seu art. 3º nos apresenta os objetivos do Estado Brasileiro e dá uma noção dos propósitos de um Estado:

1. – construir uma sociedade livre, justa e solidária; 2. – garantir o desenvolvimento nacional; 3. – erradicar a pobreza, a marginalização e reduzir as

desigualdades sociais e regionais; 4. – promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras forma de discriminação.

Sobre a instituição do Estado destaca Hobbes:

Diz-se que um Estado foi instituído quando uma multidão de homens concordaram e pactuaram, cada um com cada um dos outros, que qualquer homem ou assembleia de homens a quem seja atribuído pela maioria o direito de representar a pessoa de todos eles (ou seja, de ser seu representante), todos sem exceção, tanto os que votaram a favor dele como os que votaram contra ele, deverão autorizar todos os atos e decisões desse homem ou assembleia de homens, tal como se fossem seus próprios atos e decisões, a fim de viverem em paz uns com os outros e serem protegidos dos restantes dos homens.

A passagem do Estado Medieval para o Estado Moderno, foi devido ao desejo de tentar encontrar um governo ideal, assim na história houve um distanciando dos assuntos da igreja com os assuntos políticos. Foi um dos grandes passos na história e na evolução da instituição Estado. Essa passagem também veio para lidar com o poder público e poder privado. Antes havia uma certa dificuldade em distinguir esses dois poderes. Difícil de haver separação. Essa nova forma de governar faz surgir então o sentimento de soberania.

O Estado Moderno desde então toma a forma do povo e da nação ou seja das características peculiares dos costumes e da realidade de cada país. O Estado Moderno é o que mais se parece com o Estado contemporâneo no qual vivemos hoje.

1.1.1 Estado Enquanto Indutor do Desenvolvimento

A saúde financeira de um país e de uma cidade está ligada ao caminho conjunto de crescimento traçado entre o “Estado e a sociedade”. O Estado não viverá sem a sociedade, e nem a sociedade sem um pequeno Estado legal. A ordem seja econômica, política ou social virá através de um planejamento, cujo *Gestor principal* é o Estado.

O simplório entendimento que o mercado possui pernas próprias e que se converte naturalmente ao crescimento e que se auto se equilibra (preço = oferta x demanda), não se justifica na integra, e seria um erro confiar uma sociedade inteira ao fluxo do mercado. O liberalismo econômico por si só, ao longo prazo gera os estrangulamentos na estrutura econômica de crescimento. Quando essa força invisível

não é controlada, o final do trajeto sempre será o esgotamento, as superproduções e as crises econômicas.

A liberdade econômica, não se perfaz unicamente pela acirrada concorrência, que praticamente se torna estável no presente, mas, que se aventura em um grande risco de se “*hiper-inflar*” no médio e longo prazo. O livre comércio é bom, e também será favorável em um ambiente de competição acirrada, mas que em tudo deva ser orquestrado por um Estado inteligente e honesto deduzindo assim um intervencionismo estatal.

Um Estado desonesto e corrupto infringe o percurso correto do desenvolvimento. “A corrupção é sem dúvida um fator que atrapalha no desenvolvimento econômico do país, reduzindo investimentos, diminuindo nível do PIB per capita, a competitividade e o crescimento da economia do país” (SANTOS, 2013, p. 9). A corrupção reduz nível de investimentos e a quantia desvia para o usufruto da corrupção se torna importante essa quantia, como gastos na economia e sua falta fazem o país e regiões sentir essa escassez de recursos. Quando o mercado é ditado com suas próprias ações ele tende a ir pelo caminho das especulações, produzindo cada vez mais sem achar um equilíbrio resultando em superproduções que geram crises e pobreza. O trecho abaixo expõe bem as relevâncias das ideias liberais durante o Século XIX.

Uma fé cega no progresso espontâneo havia se apossado da mentalidade das pessoas e, com o fanatismo dos secretários, os mais esclarecidos lutavam em favor de uma mudança na sociedade, sem limites nem regulamentações. Os efeitos causados na vida das pessoas foram terríveis, quase indescritíveis. A sociedade humana poderia ter sido aniquilada, de fato, não fosse a ocorrência de alguns contra movimentos protetores que cercearam a ação desse mecanismo autodestrutivo¹

Esse caminho em sua embriaguez gera as altas produções no setor físico (público ou privado) injustificadas, ou seja, o equilíbrio não se dará. O liberalismo por si só é como uma selva, de presas e predadores, gerando erros na cadeia alimentar². A demanda muitas das vezes não acompanhará a grande oferta (gerada pelas altas produções), ou vice-versa, estabelecendo assim o jogo entre a “*sociedade e o preço*”.

¹ POLANYI, Karl. op. cit.,p.98.

² Citação Própria.

O liberalismo fluído sem controle ora ou outra poderá gerar uma forte quebra na economia, tendo como resultado crises severas. “*Ao final certamente sempre gerará os estrangulamentos que culminará nas crises*³”. Será difícil o próprio mercado entender (racional) que deverá ora aumentar o ritmo econômico e outrora reduzir o ritmo, visando o equilíbrio (oferta x demanda), “*sem uma mão controladora*”. A concorrência se perde no trajeto. O equilíbrio necessita de medidores, de cálculos das variáveis e assim ações corretivas endireitando o seu caminho. Não é somente atribuído ao Estado a função primária, e o seu mínimo (**segurança**) na economia moderna.

John Maynard Keynes provou a função da intervenção do Estado na Economia. Keynes mostrou por meios das próprias crises econômicas um Estado que está muito além de um Estado mínimo. Além dessa função primária, outra função seria orquestrar o crescimento, monitorando o mercado, com plena efetividade, de modo a programar ***junto com as forças de mercado***, ações corretivas e indutivas, que levam ao crescimento sustentável e que impeçam as crises econômicas, políticas e sociais de um país. As crises são um enorme retrocesso em um tempo cronológico de um país. Todas as crises geradas tiveram a forte “*mão invisível*” do Estado para a recuperação econômica. Então o puro crescimento rumo ao desenvolvimento virá pela junção: “*Estado, Forças do Mercado, e a Sociedade*”.

Evans(1998) destaca que a natureza do papel do Estado era considerada essencial para o desenvolvimento econômico, pois sua efetividade seria um pré-requisito para a formação das relações de mercado e para as operações das grandes empresas capitalistas, que dependem da disponibilidade de um tipo de ordem que somente um Estado burocrático moderno pode oferecer.

O Estado como Gestor principal deve ser composto dos melhores times de profissionais capazes antes de tudo de poder sentir o mercado, *Feeling Econômico*, para então controlá-lo e expandi-lo. Sem uma visão completa do time de profissionais o mercado nunca irá ao pleno desenvolvimento pelo fortuito ou pela sorte, ou até mesmo pela sua própria liberdade. Atrás dos bastidores são necessárias ações inteligentes, capazes de impactar o mercado o “*destruindo*” no presente para uma “*explosão*” no futuro.

³ Citação Própria

O Estado às vezes se encontra em uma situação sendo julgado em ter ido contra o livre comércio privado, e em vez de herói é considerado pelos capitalistas liberais o vilão do desenvolvimento. Para os liberais o mercado possui normas e regras que ele próprio dita, e quanto menos o Estado intervir na economia, melhores serão os resultados, em que sua função é ser um Estado *mínimo*.

Para os liberais é o Estado que impede o caminho do desenvolvimento. Na história esse fluxo livre do capital e do ambiente concorrente levou a economia norte-americana à crise de 1929, e a generalização global. Uma crise tão acentuada que muitos consideraram como um “*adeus*” ao capitalismo. A crise de 2008 também não foi diferente.

A crise atual representa, na verdade, uma derrota fragorosa do liberalismo irrefletido que contaminou os espíritos nos últimos trinta anos. A fé cega na capacidade de regulação dos mercados é um dogma que acompanha o capitalismo desde o seu nascimento⁴.

As riquezas de longo prazo se perdem em curtíssimo tempo em uma crise acentuada. A crise de 1929 foi tão drástica que remete a lembrança nos dias atuais, a recente crise de 2008 (*Subprime*), que barrou os desbravadores liberais americanos, que vinham com os crescimentos constantes e especulativos. Da crise de 1929 e de 2008, o Estado foi radicalmente acionado para gerir a situação e estabelecer o caminho de volta ao crescimento. Impossível negar a ligação da intervenção estatal com os ganhos, com as recuperações e como “*médicos de crises*”.

“Esse intervencionismo encontra em Keynes os principais ideais para retirar o mundo capitalista da depressão, na medida em que cabia ao Estado controlar a moeda e o crédito, aplicar uma política tributária baixa e de gerir uma previdência social, além de realizar grandes obras públicas” (HUGON, 1995, p. 412).

Nada no sentido da economia do capital funcionará sem a plena razão, estando o capital em um jogo de espírito racional x irracional, e o espírito do Estado x Liberalismo. Se qualquer empresário cometer erros no presente, irá sofrer os danos por essa irracionalidade. No capitalismo qualquer erro poderá ser fatal. Qualquer

⁴ - MAZZUCHELLI, 2008, p. 66.

profissional que atue no espírito da irracionalidade irá trazer prejuízos, e dependendo deste ato irracional, os danos poderão ser severos. O racional está no campo de Arrow (1952): a função de escolha satisfatória, i. e., “*conveniente, honesta e sábia*” O campo aqui analisado está na mira, em um homem completo, capaz de tomar decisões, de pensar ou mesmo buscar algo que não se conhece, buscar soluções de modo a afastar de atos irracionais, ou seja, o campo aqui é uma racionalidade econômica. Situa-se em uma análise de um Homo Economicus⁵.

“[...] o indivíduo como sujeito único, único criador e fim último da racionalidade de seus atos...” (MIGUENS, 1958, p. 15-16). A economia e o capital são como se diz nos termos de Boland (1990, p. 24): “The behavioral hypothesis upon which we build our economic theories are, so to speak, representations of our ignorance”. Neste trabalho visa estudar como estratégia de desenvolvimento os investimentos do Estado em um ambiente de intervenção na economia.

1.2 DELIMITAÇÕES DE ESTRATÉGIA

A palavra estratégia tem sua origem no grego *strategos*, que era o general das falanges gregas, ou seja, “*stratos*” e “*agein*”, em que a primeira palavra significa exército e a segunda significa comandar ou conduzir. Daí surge o sentido de Estratégia que dizia ao comando geral de alguma empreitada, seja ela militar ou de negócios. O significado reduz aquele tempo como ação de conduzir e comandar exércitos e essa atividade era responsável aos generais, ou seja, aos que comandavam.

Deste início surgem os sentidos sobre estratégia e de como se organizar e planejar para atingir objetivos máximos e específicos. A estratégia está ligada a alcançar

⁵Segundo Juará (2001) e Barracho(2001), três grandes correntes filosóficas são responsáveis pela criação deste conceito: o hedonismo; o utilitarismo e o sensualismo. O Hedonismo, que afirma que o homem está sujeito, tal como os animais, à lei natural dos instintos e que, portanto se encontra implícita a procura do prazer, do bem-estar e a evitação da dor. O Utilitarismo, cujo o autor principal é John Stuart Mill (1806-1873) afirma que o que é útil é valioso e contrapõe o prazer calculado ao irracional, classificando os prazeres nobres e pobres. O Sensualismo segundo Condillac (1714 1780) afirma serem os sentidos a fonte do conhecimento. Princípios fundamentais do conceito *homo economicus*: 1- A razão psicológica essencial a toda a atividade humana é o interesse pessoal. Este primeiro princípio é então afectivo, pois define a única razão da atividade econômica; 2- O homem não obedece senão à razão; 3- O sujeito é universal, o interesse pessoal e a racionalidade são válidos em todos os lugares e em todas as épocas. 4- O homem está perfeitamente informado, tem conhecimento da totalidade das consequências de todas as possibilidades das ações que se lhe oferecem; 5- O homem vive o presente num tempo linear, não se lembra nem tem a capacidade de prever; 6- Ele está só e, portanto livre dos outros homens, ou seja, não existem determinismos que lhe sejam exteriores. Com base nesta construção abstrata, que os economistas construíram sobre um corpo teórico unanimemente aceite, elaboraram-se leis econômicas que se encontram em todas as obras fundamentais: a lei da maximização da utilidade e leis sobre a utilidade marginal, aplicadas ao consumo e à produção.

objetivos. O conceito de estratégia parte da ideia das decisões superiores em que se estruturam para atingir objetivos. Para Williams (1976), Em termos etimológicos, a estratégia provém do grego *strategia*, que significa comando de exército, cargo ou dignidade do chefe militar, bem como aptidão para comandar.

Nessa língua, encontra um leque de extensões, ligadas principalmente ao ato de guerrear, como *strátégos*, ou o general, o chefe militar, o ministro da guerra; *strategicós*, o próprio do general chefe; *strátégema*, ou *estratagema*, ardil de guerra; *stratiá*, ou expedição militar; *strátégion*, ou tenda do general, local de reuniões militares, *stráteuma*, ou exército em campanha; entre outras (PEREIRA, 1969).

Desta palavra grega surgem as raízes de outra palavra utilizada corriqueiramente: *Estratagema*. O significado de *Estratagema* é o sentido de um truque, ou plano para iludir um inimigo, antes utilizado no exército para iludir seus inimigos na guerra, agora sendo utilizado como sentido de um plano perfeito para atingir um objetivo específico.

Só a partir do século XVIII a palavra estratégia começa a ser bastante utilizada pelos generais de guerra, militares ou pelos tratadistas que se organizavam-se nas ações bélicas. Foi deste então utilizado como frequência o nome que conhecemos hoje como estratégia ou mesmo uma grande tática.

O conceito de Estratégia abrange o alcance de objetivos. Ou mesmo são rumos ou caminhos traçados para atingir devido objetivo ou posição. Estratégia está ligada a planejamento, usando um plano estratégico para atingir um determinado fim. Para o Arquiduque Carlos (1771-1847) “A estratégia é a ciência da guerra; ela esboça os planos; abrange e determina a marcha das empresas militares; é, falando como propriedade, a ciência dos generais em chefe⁶”.

Para o General Clausewitz (1780-1831) “Existem duas atividades absolutamente distintas: a tática e a estratégia. A primeira organiza e dirige a ação nos combates, enquanto que a segunda liga os combates uns aos outros, para chegar aos fins da guerra... A estratégia é o emprego da batalha na guerra, a tática é o emprego das tropas no combate⁷”. Para Marechal Marmont (1774-1852) “A estratégia é a parte da arte da guerra que se aplica aos movimentos gerais dos exércitos⁸”.

⁶ -Referido por Almirante Castex em “Théories Stratégiques”, vol. I, 1ª parte, p. 2. - Hervé Coutau-Bégarie, *Castex, le stratège inconnu*, Economica, 1985.

⁷ - Idem.

⁸ - Idem.

O conceito contemporâneo de estratégia vem evoluindo nos últimos anos e são tomados definições distintas a respeito do assunto. A administração tem evoluído quanto aos conceitos atribuído a estratégia. Na academia não existe um conceito exato mais sim vários conceitos atribuídos a estratégia que são tomados ao longo dos tempos. Mintzberg e Quinn (2001) se manifestam afirmando “que não há uma definição única, universalmente aceita, mas, que entretanto, abundam definições reconhecidamente válidas”.

O conceito contemporâneo de estratégia remete a modernidade em Andrews, Christensen, Bower, Hamermesh e Porter (citados por Mintzberg et al., 2000:28), a estratégia é vista como: “a união entre qualificações e oportunidades que posiciona uma empresa em seu ambiente”.

Ansoff (1965) explica a estratégia de forma mais técnica, como sendo: “o negócio em que estamos; as tendências que se verificam; decisões heurísticas de primeira ordem; nicho competitivo; e características de portfólio”. Porter (1996) e Mintzberg et al. (2000), afirmam que a estratégia “é a escolha de uma posição única e valiosa baseada em sistemas de atividades que são difíceis de copiar e que agregam valor.” Para Shumpeter (apud Mintzberg et al, 2000) e Drucker (1980), a estratégia pode ser vista “como novas combinações que visam explorar oportunidades novas e diferentes no futuro”.

A estratégia está intimamente ligada ao planejamento, e hoje em dia utiliza-se bastante o termo de planejamento estratégico para inserir a estratégia em um plano para atingir determinados fins, sendo um plano traçado para definir o futuro nas organizações. É um planejamento para longo prazo. Estratégia e planejamento estão intimamente ligados, é impossível separá-las no processo de criação. O planejamento visa traçar um plano para atingir objetivos específicos e predeterminados.

1.2.1 Parâmetros do Planejamento Estratégico

A definição de planejamento estratégico encontra em Kotler (1992) o conceito ideal “planejamento estratégico é definido como o processo gerencial de desenvolver e manter uma adequação razoável entre os objetivos e recursos da empresa e as mudanças e oportunidades de mercado”.

Planejar estrategicamente seria uma visão dos fatos, dos índices e das variáveis no presente, em uma análise eficiente e com exatidão, de todo aparato, e traçar o caminho certo, que se seguirá estrategicamente com foco no futuro. No presente (variáveis) sejam elas custos, orçamento, fornecedores ou mesmo déficits em que encontra diretamente com o plano para assim atingir objetivos.

Nesse contexto será levado em conta todas às variáveis diretas, que no seu caminho encontram o planejamento estratégico, por sua vez será o divisor de águas, instigando, estudando e desenvolvendo o *Caminho perfeito*. O caminho seria:

- 1- Criar um Plano de Sucesso,
- 2- Traçar o Crescimento,
- 3- Feito por um Time Profissional Qualificado.

O âmbito do plano perfeito visa uma análise que se redonda no trabalho decente⁹. Sem um time profissional eficaz, compromissado e honesto qualquer planejamento se torna ineficaz. Desde então utilizarás variáveis no presente para alcançar o topo (targets) no futuro. Na vida de um homem e das empresas nada se torna perfeito sem que gaste os seus muitos esforços, visando um planejamento infalível. Sem o *plano de sucesso* seria como jogar a vida (física ou jurídica) ao sentido da “*Sorte natural*”, e a probabilidade será grande de se encontrar com *aineficácia e a falência*. “*O planejamento limita os riscos negativos sejam em qualquer negócio*”. O planejamento ao mesmo tempo em que traz as certezas e mitiga os riscos negativos, revela a linha que separa o sucesso do fracasso, é uma *pequena linha* que antecede o planejamento estratégico visando o plano perfeito. Essa pequena linha que separa o sucesso do fracasso no presente é *o ponto exato*.

O *ponto exato* encontra os problemas cruciais, de curto prazo, que levam a prejuízos instantâneos ou a falências rápidas, necessitando de medidas para transformar o problema em sucesso e reencontrar o planejamento estratégico de longo prazo. Muitos empresários e governos não conseguem o sucesso, sem entender que devem encontrar o foco do problema de curto prazo (*ponto exato*) que muda o fracasso para o sucesso.

⁹ “[...] Trabalho Decente é uma condição fundamental para a superação da pobreza, redução das desigualdades sociais, a garantia da governabilidade democrática e o desenvolvimento sustentável. Entende-se por Trabalho Decente um trabalho adequadamente remunerado, exercido em condições de liberdade, equidade e segurança, capaz de garantir uma vida digna” (MTE, 2006, p5).

Seriam as próprias evoluções em um ambiente através das correções, decisões e dos aprendizados dentro de um planejamento.

O *ponto exato* são medidas urgentes de curto prazo, que também ora ou outra os governos, os investidores, empresários e os economistas devem estar atentos e impedir os erros de curto prazo que podem levar o país a recessão e crises de longo prazo. Uma queda generalizada em um ativo financeiro necessitará de um plano urgente de curto prazo, ou seja, o *ponto exato* antes que sugam os investimentos. Os custos ou certo fornecedor que fracassaram no curto prazo, necessitam de um plano de curto prazo em cima do *ponto exato* de modo a viabilizar a cadeia de suprimento e de custos. As *medidas de médio e longo prazo estarão formuladas no planejamento estratégico* que pretende ligar o presente ao futuro. Se no ambiente encontrar *casos problemáticos de curto prazo*, visa então o plano de ataque ao *ponto exato*.

O *ponto exato* faz com que seja destruído o ambiente problemático de curto prazo gerando um novo ambiente prospectivo, e assim não impedindo o planejamento estratégico que o plano diretor, Figura 1. Se os problemas não forem tratados no tempo impedirão a concretização do planejamento estratégico. Durante a execução do Planejamento Estratégico, muitos obstáculos irão surgir, e os *pontos exatos* serão as ações de curto prazo visando proteger o cumprimento do Planejamento Estratégico (*Presente – Futuro*). No campo do planejamento estratégico está presente um:

“campo presente- (caminho específico) - campo futuro = Sucesso”

Ligação do presente ao futuro que durante a gestão poderá ter alguns ajustes em vários índices e variáveis econômicas ao curto prazo (*ponto exato*), tornando o trajeto livre para o Planejamento Estratégico (*médio e longo prazo*), Figura 2. *“Sem planejamento é ir à luta sem conhecer o oponente, é escalar o monte Everest, sem cordas, sem proteção e com amnesia¹⁰”*.

¹⁰ - Citação Própria.

FIGURA 1. PONTO EXATO – AÇÕES DE CURTO PRAZO

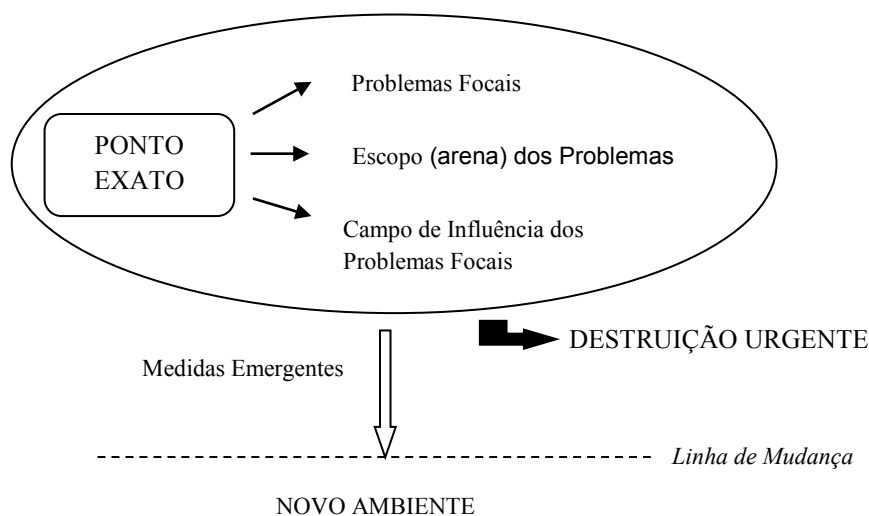
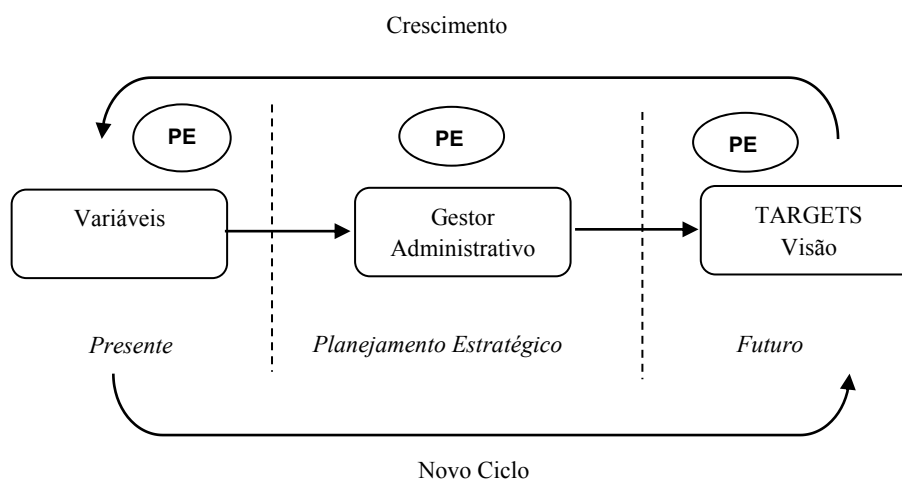


FIGURA 2. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.



As ações são diferentes a cada realidade. Ou mesmo, a cada realidade é um novo começo com novas ações. A realidade econômica muda constantemente, a realidade de um governo, de uma cidade e de empresários poderá passar rapidamente de um crescimento a uma crise, ou de uma crise a um rápido crescimento. Nessas oscilações as estruturas econômicas devem ser fielmente analisadas e estudadas, tratando a doença ou ferida com o remédio certo:

“Esperteza (habilidade) + Conhecimento + Prática + Atitude + Aplicabilidade = remédio certo”

Certamente no planejamento estratégico o agente responsável encontra –se no meio de muitas variáveis, complexos cálculos, negócios arriscados, ativos, índices, negociações diversas, saldo fiscal, e prioridades nos investimentos, colocando o planejamento em muitos riscos que poderá ser fatal para atingir objetivos.

O time profissional deve ser bem preparado, e atos irracionais deverão ser evitados o que poderá levar à organização a falência e se o time profissional for excelente conseguirá usar bem as variáveis e a organização prosperará criando um caminho a riqueza. O governo não será eficaz sem um time profissional vencedor. O *Crescimento* nasce segundo essa simples premissa

“*Crescimento* = Investimento *mensurar probabilidades de SUCESSO\ FRACASSO +Riscos Positivos e Negativos * *ambiente Interno e Externo*(Nível do País e Regional)”

1.2.3 Análise da Gestão Estratégica do Tempo

Sempre é o tempo cronológico que possui o poder de amadurecer os conceitos, a sociedade, a esperteza, o feeling para os negócios, as empresas, a educação, a cidade e o próprio Estado. O Tempo será em vão sem ações críticas e aprendizados ao longo desse período, como diz uma pequena frase de uns dos grandes filósofos da antiguidade, Plutarco¹¹: “*O tempo é o mais sábio dos conselheiros*”. O homem de poder deve se comprometer com o seu tempo. O tempo cronológico ao mesmo tempo em que traz a maturação pelos atos realizados, também poderá levar ao nível mais raso da irracionalidade.

O conjunto do passado e do presente será a resposta no futuro em um campo Irracional x Racional. Então o tempo em uma regra geral é a razão do desenvolvimento das organizações, levando ao nível de maturação, mas também pode falir instituições, empresas e governos. O tempo poderá “*levar a um ápice de ignorância um homem qualquer ou mesmo um sábio encontrar o seu sucesso*”. Os ciclos econômicos e de maturação das organizações estão inseridos nesse tempo cronológico, de modo que o tempo sábio e bem administrado fará com que esses ciclos sejam sustentáveis, e que os

¹¹ -Plutarco de Chaeronea na Beócia foi um filósofo platônico, mais conhecido ao público em geral como autor de suas "vidas paralelas", tornou-se cidadão romano. Ele era um escritor prolífico, autor também de uma coleção de "Moralia" ou "Ensaio ética", principalmente em formato de diálogo, muitos deles dedicados a temas filosóficos, não em todos limitados a ética – disponível em: <disponível em: <<http://plato.stanford.edu/entries/plutarch/>> Acesso em: 10 Jun 2016.

breaks (quebras econômicas), sejam curtos retornando a novos ciclos de crescimento econômico.

Mas não é somente o tempo a principal causa e aliança para elevar o nível de maturação. Porque deduz que o tempo traz sabedoria nos processos em um campo de constantes aprendizados. “*O tempo tende a fazer um homem racional e crítico mais sábio, mas poderá fazer um tolo encontrar sua tolice em um curto período de tempo*¹²”. Esses dois campos (Racional x Irracional) estão inerentes ao país inteiro e dentro das empresas em que a aplicação das estratégias e dos planejamentos estão ligados a sua *má-gestão ou boa-gestão*.

“*Gestão inteligente + tempo = sabedoria econômica*”.

No tempo a organização deve trabalhar de forma inteligente, focada na esperteza e não contrariando a realidade econômica interna. A organização deve antes de tudo ser digna e se comprometer com o tempo cronológico.

Neste tempo cronológico o planejamento estratégico é o foco principal sendo feito por um time profissional qualificado. As medidas que são pensadas no curto prazo tendem a jogar os compromissos significativos para as próximas regências administrativas. Quando se olha no curto prazo tende-se a administrar o financeiro, especialmente o fluxo de caixa (Receita e Despesas) e o aspecto fiscal da organização, pesando em ações de curto prazo, administrando e assim não realizando significativas reformas e investimentos.

Pensar no curto prazo faz com que se possa ter como perspectiva bons fluxos de caixa nas organizações. Pensar no futuro e se comprometer com a gestão do tempo é aliar-se a investimentos significativos e concretos.

1.3 DELIMITAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

O desenvolvimento econômico está ligado a premissa de acumulação de capital e se torna imprescindível para qualquer nação ou governo. A qualidade de vida da população está intimamente ligada ao desenvolvimento econômico bem como a desigualdade social. O governo de uma nação deve se preocupar como o desenvolvimento e o seu comprometimento mostram a sua responsabilidade com o país.

¹² Citação Própria.

A teoria de crescimento e desenvolvimento econômico visa estratégias de longo prazo, onde a oferta e demanda agregada tomam papel importante na composição do crescimento de longo prazo. O ajustamento do produto com a oferta e demanda agregada mantém um nível ótimo da inflação, e aumento do poder de compra da sociedade.

A renda aumentando sem um controle inflacionário não produz um significativo aumento da renda per capita. O produto pode crescer, mas sem uma política justa e equitativa é impossível haver desenvolvimento, ou seja, sem uma política participativa é difícil concretizar um desenvolvimento.

Deve-se conceituar antes de qualquer coisa o que é desenvolvimento econômico, que de modo geral toma condições genéricas bem diferentes de crescimento econômico. Crescimento econômico está ligado ao crescimento contínuo da renda per capita ao longo do tempo, já desenvolvimento econômico são alterações de composições do produto e alocação de recursos pelos diferentes setores da economia de forma a melhorar os indicadores de bem estar econômico e social. (SHENTOM & COWEN, 1996).

Outra conceituação ressalta “O desenvolvimento econômico de um país ou estados-nação é o processo de acumulação de capital e incorporação de progresso técnico ao trabalho e ao capital que leva ao aumento da produtividade, dos salários, e do padrão médio de vida da população. A medida mais geral de desenvolvimento econômico é a do aumento da renda por habitante porque esta mede aproximadamente o aumento geral da produtividade; o crescimento econômico define-se como simples aumento da renda per capita, os dois termos não se confundem porque há casos em que a produção média por habitante aumenta mas mesmo no longo prazo não há aumento generalizado dos salários e dos padrões de consumo da sociedade” (BRESSER, 2007).

O desenvolvimento econômico busca um ajustamento no nível de institucionalidade da nação, nos níveis fiscais e jurídicos onde deverão ser programadas medidas de distribuição de renda, incentivos a inovações e investimentos no país. Assim gerando um país que aloca recursos eficientemente de modo a gerar um sistema dinâmico capaz de produzir riquezas suficientes e distribuição de bens e serviços à população.

1.3.1 Teoria do Desenvolvimento Econômico pelo Mercado Interno

A grande dinâmica para potencializar as forças do país é um forte processo que se deve trabalhar pensando internamente. Pensar para dentro é pensar no âmbito nacional, na competência interna, no campo interno, assim conseguindo vantagens internas, para depois conseguir vantagens externas. O governo e o sistema de um país devem se projetar no trabalho com o *foco para dentro*, ou seja, suas forças devem garantir e induzir pressão intensiva sobre o seu mercado interno (nacional).

O nível do mercado interno (lucros obtidos) deve ser maiores que os lucros com o mercado externo (mercado interno > mercado externo). Se a dependência do país e os capitais lucrativos forem maiores no mercado externo do que no mercado interno, o país já estará propenso a crises e a sua fraqueza estará à mostra, revelando o seu déficit em sua linha de crescimento e de sua produção, sem um compromisso com a competência interna, com os empresários e a sociedade.

Pensar em primeiro lugar nos fluxos externos fará do país dependente de fatores externos e se tornará ineficaz no médio prazo. As forças do mercado devem agir na forte pressão interna para depois agir nas negociações internacionais, ou seja, conseguir vantagens internas para depois serem competitivos nas negociações internacionais.

O país que necessita das transações externas para equilibrar suas contas poderá dizer que já se encontra em falência. Quanto maior a dependência externa maiores serão as chances do país de encontrar o caminho da ineficiência e da estagnação. Maiores serão as suas oscilações econômicas pregadas ao humor externo. Um exemplo disso são países exportadores de petróleo que dependem do humor externo principalmente das tendências e das decisões políticas nas negociações do *Brent* e do *Crude* nas bolsas de valores de Nova Iorque. Uma queda generalizada das cotações de petróleo nas bolsas mundiais coloca esses países em risco de quebrar. O país fica sujeito primeiro a tendência externa, para depois possuir ações internas. As empresas nacionais tendem a viver a sombra do capital externo.

O nível de risco do país será maior se a sua autonomia depender das oscilações e do humor externo, trabalhando nos rápidos fluxos de capitais estrangeiros de entrada e saída no país. Numa estagnação global as exportações são a primeiras variáveis a sofrer as conseqüências e assim, também as empresas estrangeiras são compelidas a reduzir o

seu nível de investimentos no país nacional, logo o mercado interno tende a sofrer por depender das exportações para equilibrar a sua oferta interna. O foco é diminuir a dependência e praticar a proteção da economia interna. A proteção cambial se torna uma ferramenta preciosa nessa estratégia proteção do mercado interno.

Naturalmente, deve-se vigorar um regime cambial e tarifário que permita o produto estrangeiro entrar no país em condições vantajosas de modo a alavancar a economia internamente.

Por outro lado, se a regulamentação sobre a remessa dos ganhos do capital alienígena para os países de origem for também liberal, parte da atividade econômica exercida internamente não beneficiará o mercado nativo¹³.

Trabalhar internamente revela ao povo o nível de confiança na competência nacional, revelando a responsabilidade com a saúde interna e o compromisso com os empresários.

“Em virtude de o programa do Mercado Interno ser um processo que nada tem de estático ou de imutável, encontrando-se em permanente evolução, há a necessidade de serem revistos os domínios prioritários que deverão ser objeto de uma definição estratégica das medidas concretas a implementar durante um determinado período, visando consolidar os alicerces do Mercado Interno, melhorar o seu desempenho e assegurar que a sua coesão global não será prejudicada face a novas realidades como o *envelhecimento das populações*, a *globalização* ou o *alargamento* (GPEAR, 2016).

Ganhar na globalização dos fluxos transnacionais seria o processo propriamente inverso de se pensar primeiro para dentro, alavancando o nacional, e os resultados dos patamares internos seriam as suas próprias vantagens competitivas externas. Na estratégia de pensar para dentro, ou seja, trabalhar o mercado interno seria a gestão de conciliar as *forças do estado, do mercado e da sociedade*, no foco nacional. É deste modo que visa priorizar e desenvolver o parque industrial nacional.

É claro que, apesar de percentualmente decrescente, a quantidade de mercadorias vinda do exterior assume grande importância estratégica para a produção nacional, pois,

¹³ - Essa relação entre produção e capacidade de compra do mercado foi chamada, por Myrdal, de "processo acumulativo". O economista e sociólogo sueco procurava demonstrar que o "ciclo vicioso da pobreza" a que se referira anteriormente Ragnar Nurkse não traduzia uma situação real, pois os países subdesenvolvidos se encontram sempre num processo acumulativo que poderá ser positivo ou negativo. Vide Gunnar Myrdal, Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas, publicação do ISEB, Rio de Janeiro, 1960, págs. 26 e seguintes.

iniciada o esforço de desenvolvimento econômico, as importações vão cedendo 'lugar a matérias-primas e equipamentos destinados à produção etc. As atividades relacionadas com o mercado nativo vão ganhando maior expressão, ao passo que aquelas que dizem respeito ao mercado exterior vão reduzindo¹⁴.

A pressão do governo nas forças do mercado interno aumenta o ritmo de velocidade de crescimento e amadurecimento do país. O intuito dessa pressão sempre é alcançar um *benchmark excelente* interno, que resultará em vantagens competitivas externas (Médio e Longo prazo).A pressão tem o objetivo de gerar um campo competitivo e acirrado.

A concorrência gerada instigaria a competência e a inovação no interior das empresas. A inovação, o preço e a qualidade surgem do campo competitivo, que são resultantes das competências.

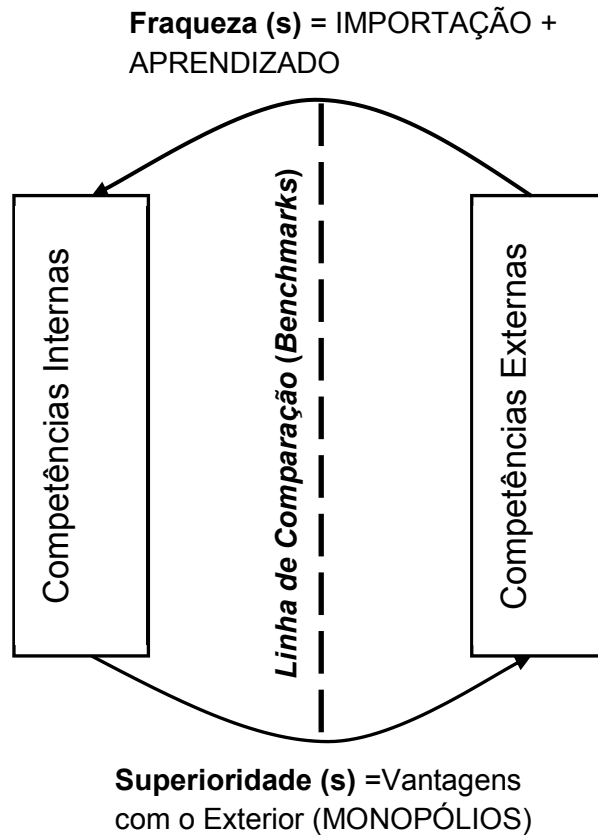
O mercado externo no período estratégico servirá somente para completar o ambiente interno, não sendo o principal, e sim sendo a linha de comparação. As condições precárias e escassas internas serão compensadas com as soluções externas, com o único objetivo solucionar as questões internas substituindo as importações pelas exportações.

O mercado externo é usado como multiplicador interno assim considera Sirkin (1959) “ainda todo tipo de renda externa que provoque efeitos multiplicadores sobre as atividades de mercado interno, ao expandir os meios de pagamentos internos sem provocar sensíveis aumentos de preços”. (SIRKIN, 1959; KOHLER, 2001 apud SOUZA, 2009b).

O ambiente externo será o medidor de comparação: A linha que revela a fraqueza e a superioridade da produção interna. O exterior será a linha de comparação da superação e da fraqueza interna (Figura 3).

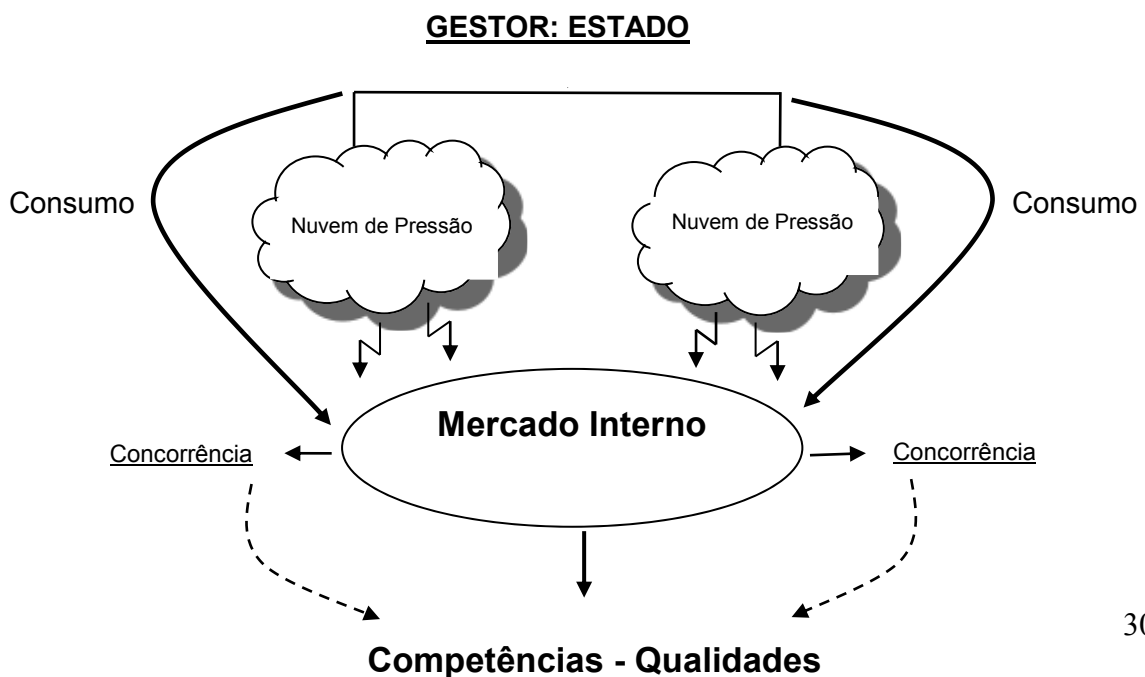
¹⁴ - É o caso dos Estados Unidos, por exemplo, em que a soma de importações e exportações baixou de 20,8% da renda nacional em 1880 para 8,0% em 1950. Vide W. S. Woytimky e E. S. Woytinsky, *World Commerce and Governments: Trends and Outlook*, the Twentieth Century Fund, New York, 1955, pág. 62.

FIGURA 3. JOGO CAMUFLADO DAS COMPETÊNCIAS INTERNACIONAIS.



O Estado estrategicamente força o mercado interno gerando pressão e o resultado é a concorrência e a competência. Figura 4.

FIGURA 4. PROCESSO DE PRESSÃO DO GESTOR ESTADO (AMBIENTE INTERNO).

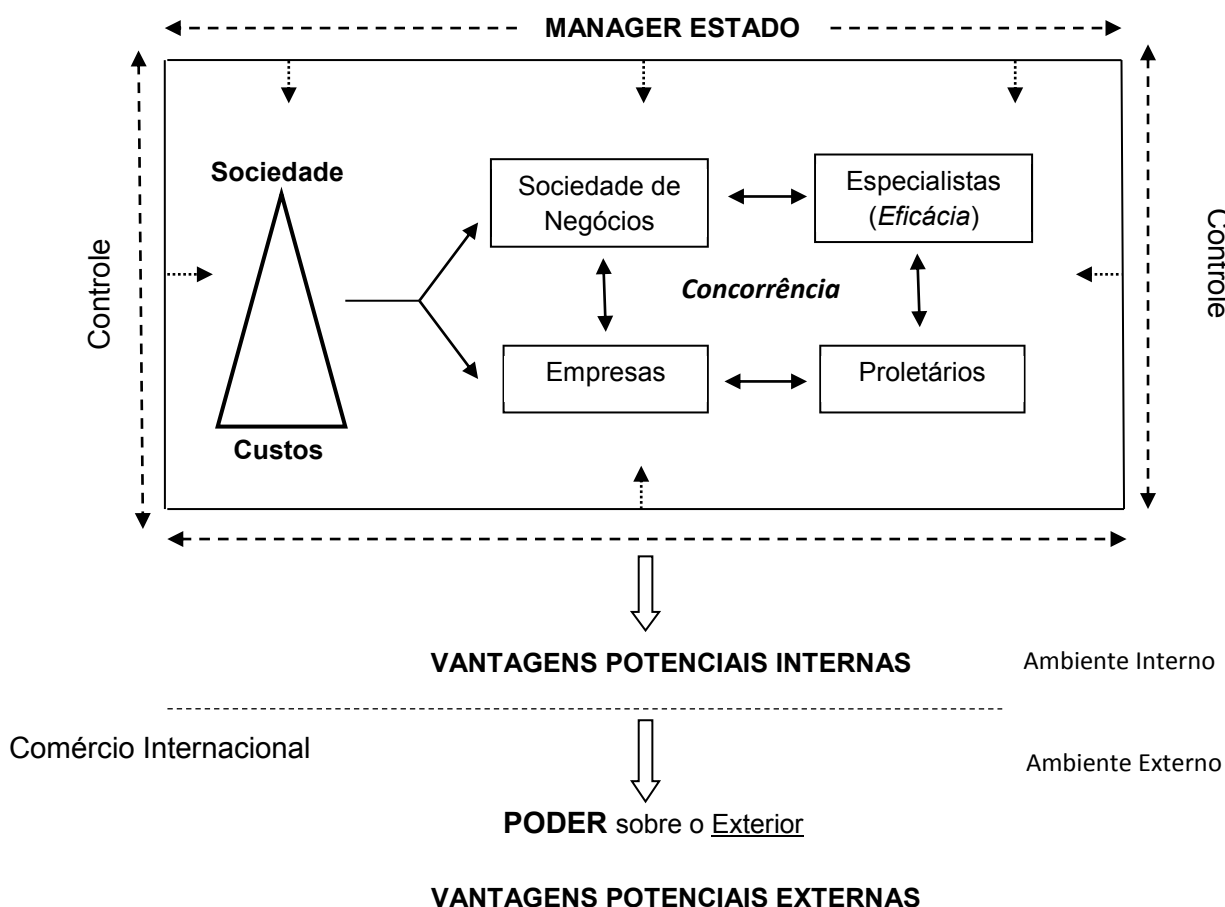


Para gerir a concorrência nacional e as pressões internas, o Estado deve controlar o consumo interno. O consumo alimenta a concorrência pelo aumento da renda per-capita. Com o aumento real da renda possui uma propensão a aumentar o consumo como destaca Keynes (1985 apud SILVA 2009b),

O medidor da produção e da demanda sempre será a inflação, (*inflação e deflação*), sendo um medidor da saúde interna do país e da cidade. Os preços altos em muitos casos revelam o crescimento econômico com o aumento da produção e da demanda e em outros casos a deflação revela perda de fôlego da produção e da demanda. No caso do Brasil quando a inflação é alta, os gestores econômicos tendem a reduzir os seus preços afetando o seu meio circulante com o aumento das taxas de juros, reduzindo assim o crescimento, o investimento e o consumo. *Reduz o crescimento para controlar a inflação.*

O processo de gestão para dentro e as vantagens internas e vantagens externas (comércio internacional) é verificado na Figura 5.

FIGURA 5. PROCESSO DE *GESTÃO PARA DENTRO* E AS VANTAGENS (INTERNA X EXTERNA).



1.3.2 Desenvolvimento Econômico: A Concorrência e o Estado

Na economia de mercado a concorrência é um dos fatores de seleção, de prospecção de riqueza, de inovações e um processo gerador de qualidade. A economia de mercado vive da concorrência, e alavanca os setores da economia. O mercado necessita da concorrência, sem ele não evolui.

O beneficiário da concorrência sempre será a sociedade. Se o processo é limitado, ou inverso, a sociedade será prejudicada pela inversão do processo. O país também será prejudicado com a inversão. O resultado da concorrência será: *Qualidade, Preço Justo e Inovações*.

A concorrência é função da quantidade de empresas somado ao ambiente vezes o peso das ações do Estado:

“Mercado Concorrência (C)=f[(Qt de empresas +ambiente (ab))x ações do Estado]”

O ambiente será formado por todos os processos, estruturas e ações próprias do país e regional (local + o ambiente do país), os fatores, que são vantagens e desvantagens para a concorrência.

As ações do Estado terão grande peso sobre as empresas e sobre o ambiente interno do país. Quando o Estado não realiza bem o seu papel, sendo que suas ações se tornam nulas dentro do país, sendo nulas para as empresas e para o ambiente:

“Mercado Concorrência (C)=f[(Qt de empresas + ambiente (ab))”.

Se o Estado tem peso negativo sobre as empresas e sobre o ambiente à função será:

“Mercado Concorrência (C)=f[(Qt de empresas + ambiente (ab))/ações do Estado]”

Os resultados da concorrência serão: *qualidade, preço e inovações* que é função da quantidade de empresas, somado a quantidade de trabalhadores, mais o ambiente externo, e o ambiente interno, somado aos processos de *Pesquisa e Desenvolvimento (P&D)*, vezes o peso das ações do Estado:

“Q,P,I=f[(Qt de empresas+ Qt de trabalhadores + ambiente externo + ambiente interno + pesquisa (P&D))x ações do Estado]”

Os preços não são os custos das matérias-primas, mas sim os preços resultantes da concorrência, da oferta e da procura e não como resultados dos insumos. O ambiente externo são os fatores locacionais da região e do país, são todos os fatores que contribuem podendo ser vantagens e desvantagens no processo.

No ambiente interno será o ambiente interno criado pelas empresas, ou seja, suas vantagens e desvantagens dentro das empresas, ou seja, o seu nível de amadurecimento. No processo de *P&D* será levado o nível de maturidade do país, ou seja, o nível de qualidade, dos talentos, das habilidades, das tecnologias, o nível dos trabalhadores, das inovações. É levado também o nível dos departamentos (*offices*) de *P&D* do país.

CAPÍTULO 2. RELAÇÃO ENTRE INFRAESTRUTURA E DESENVOLVIMENTO ECONOMICO.

2.1 CONCEITUAÇÃO E ABORDAGEM ANALÍTICA

Em geral infraestrutura é definida como eletricidade, gás, telecomunicações, transporte e saneamento. A infraestrutura segundo o IPEA (2010) é a estrutura sobre qual se organizam as atividades produtivas. Segundo Rodrigo (2012), o conceito abarca os elementos fundamentais para a realização física da produção, ou seja, as rodovias, as ferrovias, os portos e aeroportos, a energia elétrica, o petróleo e gás natural, bicomcombustíveis e as tecnologias de informação e comunicação (TICs).

“Hirshman (1958) provided appropriate definition of infrastructure for the discussion, proposed the concept of social overhead capital, which supplements direct productive capital, and commented the relationship between direct productive capital of the private sector and social overhead capital, which is mainly built by public bodies” (BYOUNGKI, 2016).

O desenvolvimento da infraestrutura de um país e de uma região se torna crítico para o crescimento econômico, para a redução da pobreza, para atingir níveis elevados de desenvolvimento econômico, para redução de tarifas alfandegárias em negociações internacionais (Trade costs), melhoria da qualidade de vida e função de multiplicador da produtividade e da renda.

Energia, água e saneamento, comunicação instantânea e digital, rede de eliminação de resíduos são ingredientes essenciais de uma economia moderna. Pesquisas tem mostrado que o investimento em infraestrutura traz enormes benefícios ao longo prazo.

Mas de certo modo investimentos em infraestrutura requerem um projeto e estudos de viabilidade que em primeira análise são grandes por natureza e apresentam baixos retornos marginais de curto prazo. Para Romp & de Haan (2007) conclui que "there is more consensus than in the past that public capital positively affects economic growth, but the impact seems to be lower than previously thought".

A falta de infraestrutura também pode ser encontrada tanto em países desenvolvidos quanto em desenvolvimento. Essa falta de infraestrutura impede o real

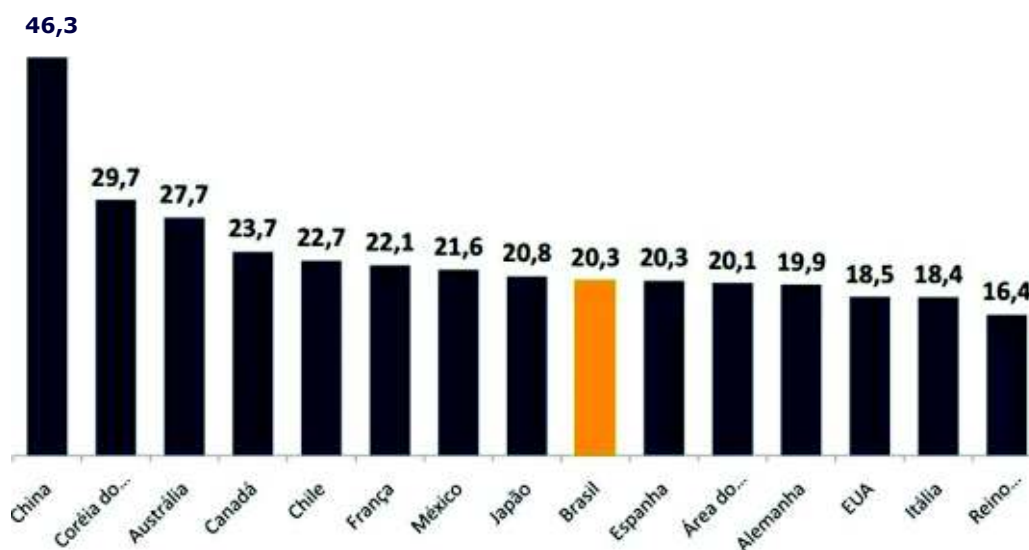
crescimento econômico e a redução da pobreza. Segundo relatório do Intergovernmental Group of Twenty Four (G-24), (2012), estima-se que 1,4 bilhão de pessoas ainda não tem acesso à eletricidade, 0,9 bilhões não tem acesso à água potável e 2,6 bilhões não tem acesso a saneamento básico.

Esses dados revelam a falta de infraestrutura específica para a redução da pobreza, em especial os países de baixa renda e renda média. Mais de 80% das pessoas em mercados emergentes lutam contra uma infraestrutura deficiente em que 2,8 bilhões de pessoas vivem sem instalações adequadas de cozinha (IFC, 2014).

Economicamente o desenvolvimento de infraestrutura é bastante caro, e requer um investimento substancial de capital inicial que assim colherá os frutos ou mesmo os benefícios ao longo do tempo. Existe certa dificuldade de recuperação ao longo prazo dos custos da empreitada, ou seja, do custo do investimento. Os investimentos em infraestrutura dos países desenvolvidos ficam em torno em média de 18-20% do PIB entre uma média calculada entre 2010 a 2014 Gráfico 1.

Anualmente as economias desenvolvidas e países emergentes investem em média 8% do PIB. Especialmente em países pobres o capital inicial de investimento se torna três vezes mais que nos países desenvolvidos, na África são necessários 15% do PIB para investir em infraestrutura o que pode atrapalhar o ajustamento fiscal das contas públicas desses países. “Today, the infrastructure gap in low and middle-income countries is estimated at US\$1 trillion”. (BANCO MUNDIAL, 2015). Um exemplo bem claro disso é a África, em que o continente tem um déficit estimado de US\$ 48 bilhões por ano em financiamento em infraestrutura (IFC, 2014).

GRÁFICO 1. TAXA DE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA (MÉDIA DE 2010 A 2014)¹⁵



Fonte: OECD, 2014

A infraestrutura bem como os serviços públicos em muitos países são mal geridos. Nos países desenvolvidos o investimento em infraestrutura é tomado como uma estratégia eficaz de desenvolvimento.

O capital gasto em infraestrutura nos países em desenvolvimento é aproximadamente US\$ 0.8-0.9 trilhões por ano, em que a maioria dos investimentos são feitos por orçamentos públicos, e para garantir o desenvolvimento estima-se o dobro de gastos em infraestrutura para 2020, ou seja, em torno de US\$ 1,8-2.3 trilhões por ano correspondente, pulando de 3% do PIB atualmente para 6-8% do PIB. Deste US\$ 0.8-0.9 trilhões (\$500 -600 billion) é financiado pelo setor público e 20-30% (aproximadamente \$ 150-250 billion) pelas participações privadas.

González Alegre et al. (2008) analisaram os investimentos públicos nas infraestrutura, e concluíram que a infraestrutura tradicional representa em média 33% do investimento total dos governos em países desenvolvidos enquanto para alguns

¹⁵ -Disponível em <http://www.ocafezinho.com/2015/06/09/governo-investira-r-200-bilhoes-em-infra-estrutura/> Acesso em 27. Out. 2016.

países específicos essa participação pode subir para 40% como países como Grécia, Portugal, Espanha e Irlanda).

A estratégia de desenvolver a infraestrutura de um país pode começar com a parceria com o setor privado (PPP)¹⁶ em muitos países em que o Governo não se encontra recursos necessários. Nos países desenvolvidos o capital de participações privadas (PPI)¹⁷ no investimento em infraestrutura corresponde a 1,2% do PIB¹⁸, hoje em dia. Para Straub (2011), [...] “the relative importance of the private sector in infrastructure has increased a lot more than in other activities”.

Em países subdesenvolvidos e em desenvolvimento a participação privada nos investimentos em infraestrutura é muito maior do que nos países desenvolvidos, geralmente nos países desenvolvidos, esse investimento é feito praticamente pela iniciativa pública. Por isso que muitos modelos empíricos que analisam o impacto do desenvolvimento da infraestrutura com a produtividade e desenvolvimento econômico só levam em consideração a análise da variável o capital público¹⁹.

Toda pesquisa analisada reflete uma avaliação do quanto precisa de infraestrutura para atingir o crescimento econômico de modo que o crescimento seja de tal magnitude para reduzir os índices de pobreza de uma região ou de um país. Segundo um Estudo de Estache & Gregoire (2012), as necessidades estimadas de gastos são na ordem de US\$ 93 bilhões por ano ou 15% do PIB da região, cerca de 10% de investimento e 5% de operação e manutenção.

Os países mais pobres chegam a 25% do PIB. Mais de 40% das despesas necessárias são no setor de energia para financiar os 7.000 megawatts de capacidade de nova geração necessários a cada ano apenas para acompanhar a demanda. Um pouco mais de 20% é necessário para o abastecimento de água e saneamento e 20% para o setor de transporte, o restante para é para irrigação e telecomunicações.

A Ásia precisa anualmente cerca de US\$ 750 bilhões em investimento em infraestrutura até 2020, cerca de 68% para novos investimentos e o restante para manutenção ou substituição de ativos existentes, implicando um compromisso anual de

¹⁶ - Public-Private Partnerships

¹⁷ - Private Participation in Infrastructure

¹⁸ - PPIAF and World Bank (2010).

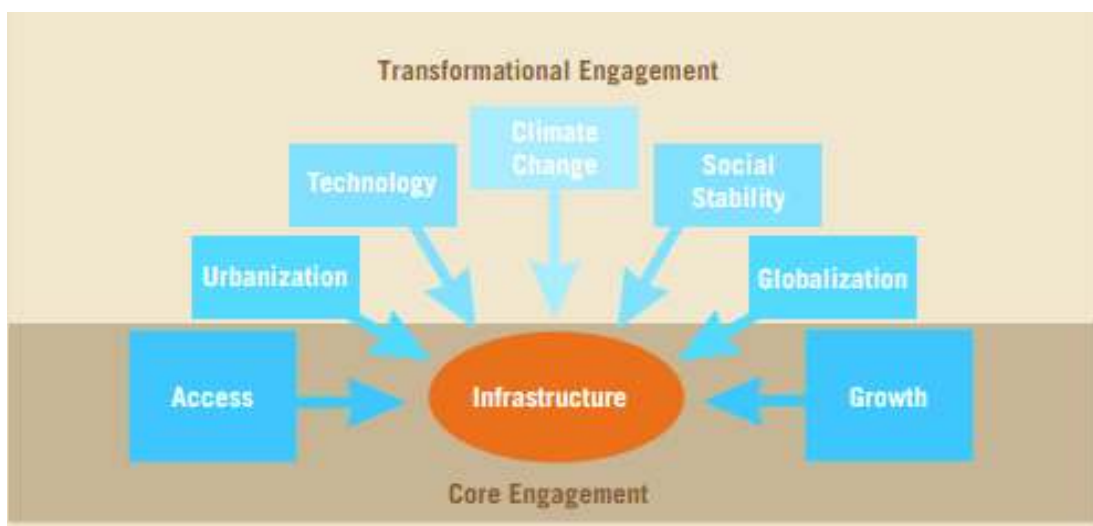
¹⁹ - Retrata os estudos de Aschauer (1989a, 1989b), que é o ponto de partida, que leva em conta somente o capital público.

6,5% do PIB. “Para América Latina as necessidades anuais são de cerca de 4% do PIB para suportar a maioria dos cenários de crescimento, dos conservadores aos otimistas” (KOLHI E BASIL, 2011).

“Infrastructure, comprising transport, water, energy and information and communications technology, has become the single largest business line for the World Bank Group, with \$26 billion in commitments and investments in 2011”. (BANCO MUNDIAL, 2015).

Devido às aspirações de crescimento o sistema de infraestrutura se torna um desafio hoje em dia, onde a estabilidade social, a rápida urbanização, mudança do ambiente, revoluções tecnológicas e, questões de globalização, crise de comida e energia fazem surgir demandas de soluções contemporâneas (Figura 6).

FIGURA 6. COMPROMISSO DA INFRAESTRUTURA EM UM MUNDO DE MUDANÇAS.



Fonte: Resources, Word Bank. Transformation Through Infrastructure 2012-2015

2.2 RELAÇÃO ENTRE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA E DESENVOLVIMENTO ECONOMICO

É comprovada por vários modelos empíricos a relação entre o crescimento econômico e o investimento em infraestrutura. São vários os impactos positivos do investimento em infraestrutura como já citado, que varia desde a uma redução da

desigualdade social a um menor custo de produção pelo aprimoramento do supply chain (Logística).

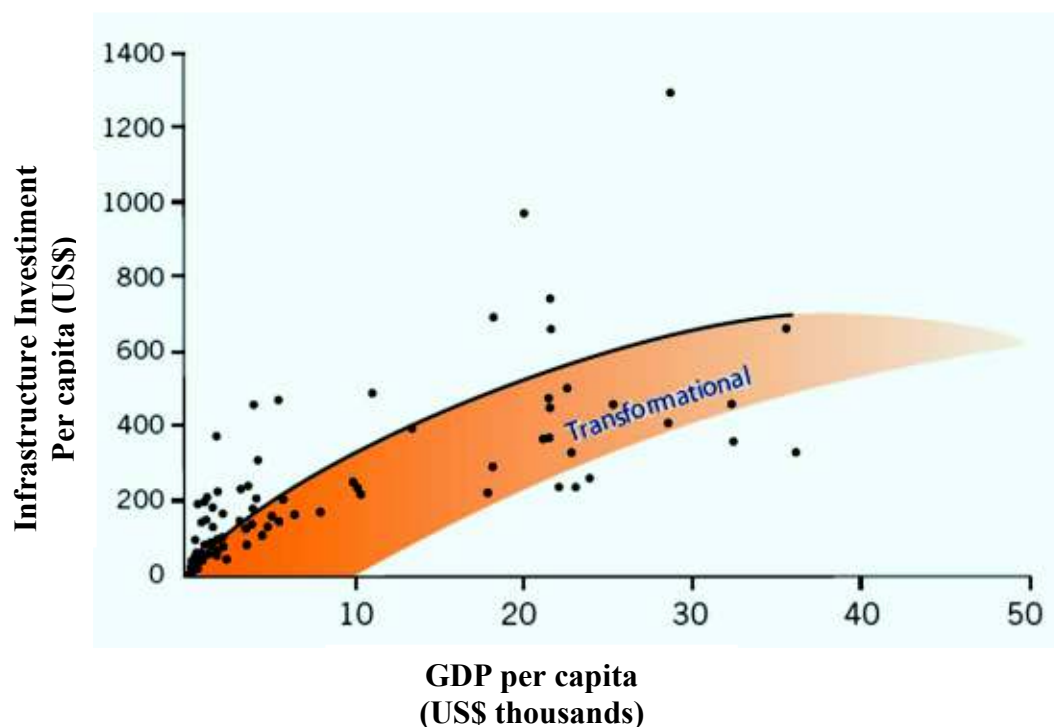
Pode ocorrer também um aumento da demanda agregada pela expansão e multiplicador do dinheiro na economia pelos investimentos em infraestrutura. Segundo autores (Phang, 2003, Wang, 2002; & Ramirez, 2003; Short & Kopp, 2005; Pradhan and Bagchi, 2013, Kirkpatrick, 2004, Esfahani Yoshida (2000), Calderón and Servén (2010), Canning (1998)) entre varios outros autores observaram:

- i) Existe uma correlação consistente entre o crescimento econômico e o nível de qualidade e quantidade de infraestrutura no país e regiões.
- ii) O nível de infraestrutura do país e região diminui custos produtivos na função custo que são afetados pela infraestrutura.
- iii) O nível de produção (produtividade) aumenta no país e regiões na função produção no qual são afetados pela infraestrutura.
- iv) Comprovaram que países com boa qualidade e quantidade em infraestrutura apresentam melhores desempenhos no comércio internacional pela redução dos custos da negociação (Trade Costs).
- v) Verificaram a correlação da redução da pobreza e da desigualdade social com a qualidade da infraestrutura no país e regiões específicas.
- vi) Investimentos em infraestrutura aumentam a acumulação de capital, a velocidade do multiplicador de renda, e a demanda agregada.
- vii) Investimentos em infraestrutura aumentam o nível de competitividade das empresas, pelo melhoramento da infraestrutura transporte impactando a logística (Supply chain).
- viii) Qualidade e Quantidade de infraestrutura do país e regiões facilitam os investimentos privados no país e regiões.
- ix) O capital investido em infraestrutura afeta o retorno dos insumos privados e impulsionaria novos investimentos e o trabalho.
- x) Quantidade e Qualidade da infraestrutura resultariam no aumento do produto final, impactando os investimentos, a produtividade, a renda agregada e demanda.

Roller and Waverman (2001) também foi um dos autores que comprovaram essa relação por modelos empíricos, mostrou os impactos das telecomunicações em países

industrializados. Semelhante resultado é relatado por Canning (1999) com dados de diferentes países. O gráfico abaixo do modelo empírico do Banco Mundial mostra a correlação entre investimento em infraestrutura e o PIB per capita.

GRÁFICO 2. INFRAESTRUTURA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO²⁰

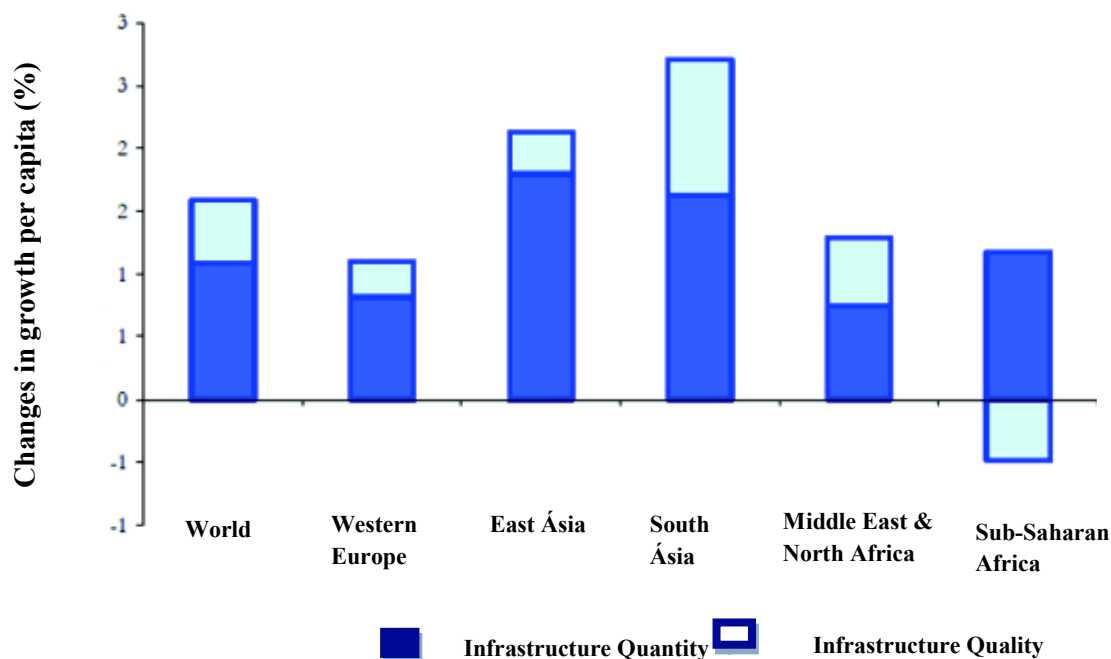


Fonte: Resources, Word Bank. Transformation Through Infraestructure 2012-2015.

Calderón and Servén (2010), foi outro entre os demais estudiosos sobre o assunto que levou a formular modelo econométrico empírico da relação do desenvolvimento econômico com o impacto da infraestrutura levando a análise os diferentes tipos de países e respectivamente seus níveis de infraestrutura e crescimento. Esse resultado pode ser observado no Gráfico abaixo. Também demonstrou a relação da desigualdade de renda e o investimento em infraestrutura, uma relação inversamente proporcional que tem um efeito importante na diminuição da pobreza Gráfico 4.

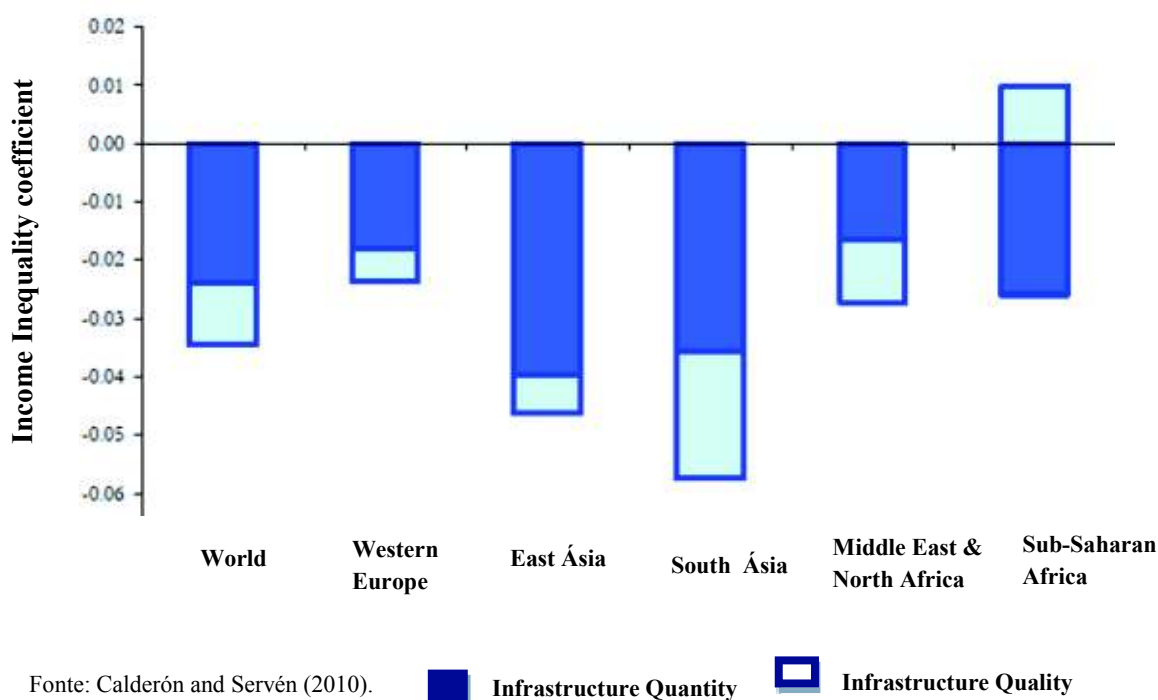
²⁰ - Total investments in infrastructure consist of: (a) new investment resulting from the variation in infrastructure stocks between 2000 and 2005, valued at unit costs; and (b) requirements for maintenance, resulting from multiplying stocks of 200 by a depreciation rate. Infrastructure sectors include paved and unpaved roads, rails, ports, electricity generation and electrification, fixed and mobile communications, and water supply and sanitation. The curve is obtained by a three-degree polynomial trend. Relation of 104 countries analyzed (BANCO MUNDIAL, 2015).

GRÁFICO 3. IMPACTO DA QUANTIDADE E QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA NO CRESCIMENTO (1991-5 / 2001-5).



Fonte: Calderón and Servén (2010).

GRÁFICO 4. IMPACTO DA QUANTIDADE E QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA NA DESIGUALDADE DE RENDA (1991-5 / 2001-5).



Fonte: Calderón and Servén (2010).

2.2.1 Infraestrutura: Transporte

Os transportes possuem uma carga expressiva nos custos finais do país o que prejudica o comércio de exportações. O Desenvolvimento da infraestrutura de transporte incluindo rodovias, ferrovias, transportes aéreos, portos etc. é um importante indicador de desenvolvimento do país e da região. Países enfrentam vários problemas no investimento e qualidade dos transportes, e é diferente a demanda de cada um dos países.

A demanda de um país pode ser diferente de outro país, e devido a muitos bloqueios políticos nos investimentos e outros problemas geográficos graves. O transporte em linha geral pode afetar substancialmente o custo dos transportes, impactando os preços finais dos produtos no âmbito nacional e nas tarifas alfandegárias no comércio exterior.

De certo a logística é a fundo um dos fatores dos custos altos de produção que afeta os preços finais. A qualidade dos transportes afeta diretamente os custos e a competitividade, aumentando os custos totais e o tempo da entrega gerando impactos nos estoques internos.

Existem vários tipos de transporte: transporte rodoviário, marítimo e fluvial, transporte aéreo, transporte ferroviário e muitos outros tipos de transporte informais. Estratégias nacionais devem viabilizar efetivamente o transporte da região e do país. Transporte e logística estão interligados e servem para crescimento econômico e redução da pobreza.

Trataremos nesse tópico os transportes cuja finalidade seja de mercadorias que impactam os custos. Segundo um estudo do Banco Mundial (2001), no caso dos Estados Unidos os custos dos transportes de 168 dos seus 216 parceiros comerciais tinham custos de transportes maiores que os custos tarifários. Para a maioria dos países da Sub-Saharan African possuem custos de transportes elevadíssimos o que prejudica as exportações, no valor de mercado os custos de transportes representam cinco vezes maior do que os custos tarifários.

Os custos com frete são maiores em países da America Latina, Caribe e África do que nos países desenvolvidos, são considerados 70% maiores os custos de frete do que nos países desenvolvidos Tabela 1.

TABELA 1. CUSTOS DE FRETE POR REGIÃO 2001

(Porcentagem do valor de importação)

| | |
|----------------------|------------|
| World | 6.1 |
| Developed countries | 5.1 |
| Developing countries | 8.7 |
| Africa | 12.7 |
| Latin America | 8.6 |
| Asia | 8.4 |
| Pacific | 11.7 |

Fonte: OMC, 2005

Os custos de frete são mais elevados nos setores industriais do que outros setores da economia. Os produtos agrícolas e minerais são mais onerosos no caso do frete do que outros produtos. Vários fatores são determinantes para os elevados custos de transportes (frete), que varia entre a qualidade da infraestrutura, questão geográfica, o tipo de produto de exportação ou importação e os serviços de transportes. Os dados da OMC, 2005 revelam ainda que os custos de transporte representa um quarto dos custos logísticos totais.

Um estudo de Lima e Venables (2001), afirma que a infraestrutura de um país melhorou a tal ponto que ele mova na tabela de classificação entre os 64 países estando entre os primeiros, 25% desses países iriam usufruir de uma redução nos custos de transportes equivalente ao montante de 481 quilômetros de viagem por terra e 3,989 quilômetros de viagem por mar. Isso aumentaria o volume de negócios em 68%.

No transporte marítimo segundo a OMC (2005), o comércio aumentou em 5,9 milhões de toneladas de mercadorias carregadas em 2002. A participação das exportações por via marítima dos países em desenvolvimento foi igual a 49,4%, enquanto a dos países desenvolvidos foi de 40,4%. Em muitos países esse tipo de comércio se torna o mais importante no comércio.

O transporte Terrestre inclui transporte ferroviário, rodoviário e gasodutos. Segundo OMC (2005), nos EUA a participação do comércio transportado por terra é equivalente a 34%. O transporte terrestre é o mais usado entre os países para transações comerciais correspondendo cerca de 60% das transações comerciais entre países, o que revela ainda mais que a qualidade dos transportes terrestres são um dos principais indicadores de custos baixos.

A qualidade dos transportes terrestres é bastante diferente entre regiões e países ricos e pobres, e é grande a lacuna entre os países de alta renda e de baixa renda. Segundo dados da OMC (2005), os países ricos têm em média, mais de 13 vezes mais quilômetros de estradas pavimentadas por 100 quilômetros (km) quadrados do que países pobres, por exemplo, enquanto a Bélgica tem cerca de 350 quilômetros (km) de estradas pavimentadas por quilômetro quadrado (km²), El Salvador tem apenas cerca de 9,5. O reflexo disso são custos altos e baixo poder sobre a competitividade e concorrência. A tabela abaixo mostra a qualidade da infraestrutura por transporte terrestre entre países.

TABELA 2. QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA POR TRANSPORTE TERRESTRE. (km/100km²).

| | Roads | Paved roads | Rail lines |
|----------------------------|-------|-------------|------------|
| High-income OECD countries | 41.7 | 36.7 | 2.5 |
| Middle-income countries | 12.3 | 6.5 | 0.7 |
| Low-income countries | 17.7 | 2.9 | 0.7 |
| World | 20.7 | 9.0 | 0.9 |

Fonte: OMC, 2005.

Segundo Limão e Venables (2001), o custo com transporte terrestre é cerca de 7 (sete) vezes mais caro que o transporte marítimo, um adicional de 1000 quilômetros (km) por mar acrescenta em média 190 dólares enquanto por terra acrescentaria e média 1.380 dólares ao custo de transporte.

Já o transporte aéreo tem ganhado nos últimos anos uma considerável importância. Muitos países têm voltado à atenção aos custos e assim países têm

adentrado nessa nova forma de transação de comércio. Segundo dados da OMC (2005), as importações americanas transportadas por via aérea aumentaram de 7% em 1965 para 23% em 2001. E o transporte aéreo nos países desenvolvidos representa cerca de 30% de suas exportações.

O transporte aéreo é particularmente importante para produtos sensíveis ao tempo, como produtos agrícolas, e insumos intermediários, comercializados em redes internacionais de produção, (OMC, 2005). A tabela 3 mostra o número médio de aeroportos dentro da categoria de países que têm pistas pavimentadas, países de alta renda possuem em média 7 (sete) vezes mais pistas pavimentadas com mais de 3.047 metros de comprimento que os países de baixa renda.

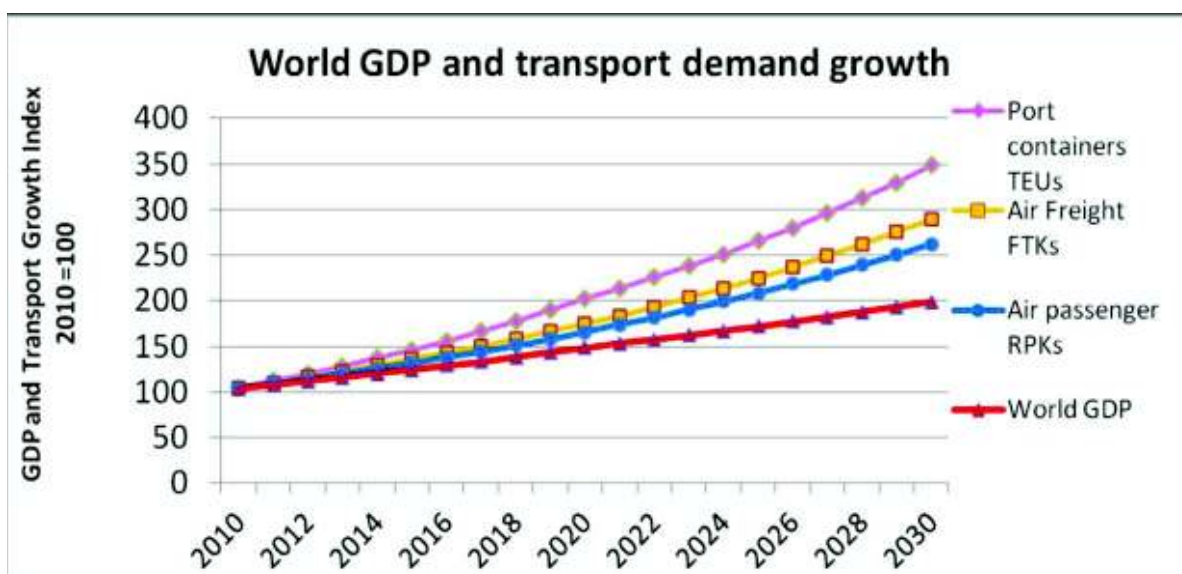
TABELA 3. QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA.

| | Average number of first class airports ^a | |
|----------------------------|---|-------------------|
| | per country | per 100,000 sq km |
| High-income OECD countries | 14 | 1.1 |
| Medium-income countries | 5 | 0.6 |
| Low-income countries | 2 | 0.4 |

Fonte: OMC, 2005

A necessidade de aprimoramento e ampliação da infraestrutura de transportes é indiscutível para manter o nível de crescimento mundial. No gráfico abaixo mostra o crescimento do PIB do mundo e o crescimento da demanda de transporte.

GRÁFICO 5. PIB MUNDIAL E O CRESCIMENTO DA DEMANDA DE TRANSPORTE (2010 – 2030).



Fonte: OECD, 2011.

2.2.2 Infraestrutura: Telecomunicações.

As telecomunicações fornecem um bom indicador quanto ao desenvolvimento dos fluxos de informações geradas, inseridas e distribuídas em um país. O nível de desenvolvimento das telecomunicações oferece baixos custos de produção pelo desenvolvimento da rapidez nas trocas de informações e coleta de pesquisas. Isso se torna imprescindível nas transações que com a rapidez em que são trocadas as informações nos comércios reduz custos em nível de escala.

Os fluxos de informações são em muitas empresas como geradores de lucros. Em muitas delas o telefone é o principal meio de venda e a internet é um dos meios para realizar muitas transações financeiras, alavancar as vendas, e desenvolver o marketing. As boas telecomunicações promovem o comércio internacional de serviços e a entrega no tempo das mercadorias.

Com o progresso tecnológico foram introduzidas inovações mais baratas e com isso houve uma grande expansão tecnológica. Houve uma maior difusão. Hoje se torna mais fácil desenvolver o país em termos de telecomunicações a um custo mais baixo trocando tecnologias precárias por avançadas, onde países de baixa renda poderão

utilizar esse meio para alavancar a competitividade, haja vista o barateamento da inserção da tecnologia. Essa fácil difusão e penetração da tecnologia poderá ser vista conforme os dados da OMC, 2005 em que na África 95% da linha móvel eram GSM em 2001, bem acima da média mundial de 70%.

A República da Coreia tem a maior taxa de penetração de banda larga do mundo, com quase duas vezes mais linhas por 100 habitantes do que o Canadá, país com a segunda maior taxa. O hiato da tecnologia entre os países ricos e pobres é cada vez menor onde o acesso a internet e ao telefone móvel tem crescido muito nos países de baixa renda, em que cresceu duas vezes mais que os países desenvolvidos (OMC, 2005).

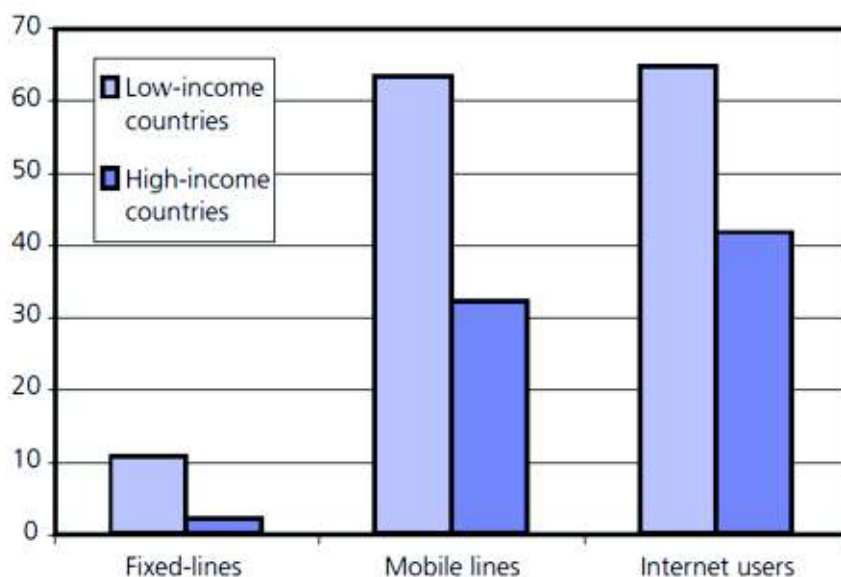
As telecomunicações segundo a OMC consistem em serviços que podem ser baseados com fios (por exemplo, telefonia fixa), sem fios (por exemplo, serviços móveis e por satélite). A indústria consiste em telefonia fixa, telefonia móvel, internet e uma série de serviços relacionados. A indústria de telecomunicação foi considerada um monopólio natural no passado devido as economias de escala.

Os desenvolvimentos tecnológicos reduziram a importância das economias de escala e tornaram possível a desintegração vertical e a concorrência. Em muitos países foram inseridas regulamentações incluindo privatizações de monopólios estatais e a introdução da concorrência, (OMC, 2005).

Um estudo mostrou a correlação positiva entre o desenvolvimento das telecomunicações de telefonia fixa e móvel e a razão comércio e PIB, em que quanto maior o desenvolvimento das telecomunicações ocasiona uma maior produção e oferta de bens e produtos na economia, pela rapidez com que são trocados as informações ou seja os fluxos, reduzindo as taxas aduaneiras (JANSEN & NORDAS, 2004).

O gráfico 5, mostra que tem diminuído o hiato das telecomunicações entre países de baixa renda e alta renda. No ano de 2000 o preço médio de uma chamada local de três minutos em países de baixa renda era menos da metade do que em países de alta renda (US\$ 0,05 vs US\$ 0,11). As chamadas internacionais variam de país para país, mas os serviços mais caros são geralmente encontrados em países em desenvolvimento e pobres, (OMC, 2005).

GRÁFICO 6. CRESCIMENTO INFRAESTRUTURA TELECOMUNICAÇÕES, 1995-2001 (%).



Fonte: OMC, 2005

A tabela abaixo mostra os 10 (dez) países do topo e do fundo, classificados de acordo com o número de linhas fixas e móveis por 1000 habitantes e a relação entre linhas móveis e linhas fixas.

A relação entre um país com pouca penetração de linha fixa, significa que existe a compensação com grande penetração para linha móvel, ou seja, a linha móvel serve como substituto da linha fixa em muitos países. Isso é analisado pelos estudos de Fink et. al. (2003), que estuda a compensação da penetração da linha fixa pela penetração da linha móvel.

Em seu estudo observou que uma fraca penetração da linha fixa ocorre uma compensação da linha móvel, com grande inserção da linha móvel. Os estudos revelam que a linha móvel normalmente na maioria dos países é fornecida por duas ou mais empresas concorrentes no segmento; isso é verificado nos países em desenvolvimento e desenvolvidos, refletindo o nível de concorrência das empresas de telecomunicações.

Um estudo mostrou o impacto da internet sobre o comércio de serviços nos EUA, e concluiu que a penetração da internet dos parceiros comerciais teve um impacto significativo nas importações de serviços comerciais, profissionais e técnicos dos EUA.

Mas nenhuma relação significativa entre a penetração da internet e as exportações de serviços dos EUA foi encontrada (FREUND & WEINHOLD, 2002).

TABELA 4. NÚMERO DE LINHAS FIXAS E MÓVEIS POR 1000 HABITANTES E NÚMERO TOTAL DE HOSTs DA INTERNET.

| Fixed-lines | Mobile lines | Mobile/fixed-lines | Internet hosts | | | | |
|----------------------------|--------------|--------------------|----------------|------------------|------|-------------------------|-------------|
| Top 10 countries | | | | | | | |
| Bermuda | 869 | Luxembourg | 921 | Congo, Dem. Rep. | 7.5 | United States | 110 000 000 |
| Luxembourg | 780 | Hong Kong, China | 859 | Gabon | 6.9 | Japan | 7 000 000 |
| Switzerland | 746 | Italy | 839 | Congo, Rep. | 6.8 | Canada | 2 900 000 |
| Sweden | 739 | Norway | 825 | Cambodia | 6.7 | Netherlands | 2 600 000 |
| Norway | 720 | Iceland | 820 | Uganda | 5.1 | Germany | 2 400 000 |
| Denmark | 719 | Israel | 808 | Morocco | 4.0 | Australia | 2 300 000 |
| Canada | 676 | Austria | 807 | Paraguay | 4.0 | United Kingdom | 2 200 000 |
| United States | 667 | Sweden | 790 | Philippines | 3.5 | Chinese, Taipei | 1 700 000 |
| Iceland | 664 | Finland | 778 | Cameroon | 3.1 | Brazil | 1 600 000 |
| Germany | 634 | Portugal | 774 | Rwanda | 3.0 | Mexico | 900 000 |
| Bottom 10 countries | | | | | | | |
| Congo, Dem. Rep. | 0.4 | Niger | 0.2 | Tajikistan | 0.01 | Haiti | 0 |
| Chad | 1.4 | Tajikistan | 0.3 | Cuba | 0.01 | Iraq | 0 |
| Afghanistan | 1.5 | Myanmar | 0.3 | Tonga | 0.02 | Sudan | 0 |
| Niger | 1.9 | Ethiopia | 0.4 | Uzbekistan | 0.04 | Burundi | 1 |
| Liberia | 2.2 | Liberia | 0.6 | Armenia | 0.05 | Chad | 1 |
| Central African Republic | 2.4 | Cuba | 0.7 | Myanmar | 0.05 | Myanmar | 2 |
| Cambodia | 2.5 | Nepal | 0.8 | Belarus | 0.05 | Bangladesh | 3 |
| Rwanda | 2.7 | Vanuatu | 1.7 | Vanuatu | 0.05 | Marshall Islands | 3 |
| Uganda | 2.8 | Papua New Guinea | 2.0 | Algeria | 0.05 | Saint Kitts and Nevis | 3 |
| Burundi | 2.9 | Tonga | 2.4 | Nepal | 0.06 | St. Vincent and the Gr. | 3 |

Fonte: OMC, 2005

2.2.3 Infraestrutura: Financeira

O setor financeiro é responsável por um dos papéis mais importantes para o Desenvolvimento Econômico. Além de viabilizar o comércio pelo oferecimento e distribuição de recursos financeiros, também oferece muitos serviços que facilitam as transações comerciais. Torna-se uma das peças fundamentais ao Desenvolvimento oferecendo empréstimos e capital de giro a sociedade e a empresários, alavancando o setor de comércio e indústria.

Juntamente com o governo do país são planejados instrumentos e políticas de controle inflacionário do país, contribuindo com a estabilidade econômica. Os serviços

oferecidos pelos bancos são ferramentas fundamentais nas transferências de produtos, serviços e dinheiro a uma rapidez que facilita negócios nacionais e internacionais.

As transações comerciais internacionais e nacionais contribuem para o Desenvolvimento sendo chave na composição de custos produtivos e logísticos para o empresário. Os custos dos serviços financeiros também são uma peça a ser analisada na composição dos custos. Se os custos desses serviços forem altos inviabilizam qualquer transação financeira.

A presença de bancos estrangeiros no país pode incentivar a competição entre os bancos e de forma indireta poderá impactar os preços dos serviços financeiros incentivados pela concorrência. Os bancos estrangeiros costumam trazer novos produtos e podem estimular melhorias na supervisão e regulação doméstica (Levine, 2010).

O governo do país deve ter instrumentos de regulamentação para fiscalizar os bancos. Os bancos são capitalistas por natureza e tendem a explorar o mercado ao máximo para maximização de lucros, tentando encontrar lacunas. Devido a isso o governo deve fiscalizar as ações dos bancos, impedindo excessos. Um dos propósitos dessa regulamentação é impedir taxas de serviços financeiros abusivos de modo a inviabilizar os negócios comerciais das empresas.

A indústria de serviços financeiros consiste em cinco grandes categorias: bancos, seguros, títulos, gestão de ativos e informação financeira, (OMC, 2005). A atividade tradicional dos bancos se resume em tomar depósitos e conceder empréstimos. Mas com os anos as atividades dos bancos diversificaram, atuando no mercado de capitais e oferecendo outros serviços como fusões e aquisições.

Os serviços financeiros e as taxas cobradas variam de país para país. A tabela abaixo mostra os 10 (dez) países mais bem sucedidos e os mais baixos de acordo com crédito ao setor privado fornecidos por instituições financeiras em relação ao PIB, sendo os dez classificados de acordo com o custo indireto das instituições financeiras em relação ao total de seus ativos. A abundância de crédito está situada entre os países mais desenvolvidos, e os países menos desenvolvidos o crédito ao setor privado é praticamente inexistente.

TABELA 5. INDICADORES FINANCEIROS DE AVALIAÇÃO DAS INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS, 2001.

| Credit to private sector % of GDP | | Overhead cost % of total assets | | Net Interest Margin | |
|-----------------------------------|-----|---------------------------------|------|---------------------|------|
| Top 10 countries | | | | | |
| Switzerland | 161 | Cuba | 0.6 | Luxembourg | 1.0 |
| Hong Kong, China | 157 | Ireland | 0.6 | Ireland | 1.4 |
| United States | 145 | Bahamas, The | 0.9 | Thailand | 1.7 |
| Denmark | 138 | Kuwait | 1.1 | New Zealand | 1.8 |
| Portugal | 138 | China | 1.1 | Egypt, Arab Rep. | 2.0 |
| Malaysia | 138 | Chinese, Taipei | 1.3 | China | 2.1 |
| Netherlands | 138 | Luxembourg | 1.3 | Netherlands | 2.1 |
| Korea, Rep. of | 133 | Netherlands | 1.4 | Belgium | 2.1 |
| United Kingdom | 132 | Mauritius | 1.4 | Portugal | 2.1 |
| Singapore | 122 | New Zealand | 1.5 | Switzerland | 2.2 |
| Bottom 10 countries | | | | | |
| Angola | 2.0 | Congo, Rep. | 13.3 | Congo, Rep. | 18.7 |
| Chad | 3.7 | Paraguay | 11.8 | Turkey | 16.5 |
| Kyrgyz Republic | 3.7 | Argentina | 10.5 | Venezuela | 15.3 |
| Central African Republic | 4.5 | Venezuela | 10.5 | Nicaragua | 14.8 |
| Niger | 4.6 | Colombia | 10.5 | Zimbabwe | 14.6 |
| Congo, Rep. | 4.7 | Malawi | 9.9 | Malawi | 14.0 |
| El Salvador | 4.8 | Kyrgyz Republic | 9.8 | Zambia | 13.1 |
| Guinea-Bissau | 5.8 | Zambia | 9.8 | Georgia | 12.8 |
| Romania | 6.3 | Cambodia | 9.7 | Uganda | 12.7 |
| Lao PDR | 7.9 | Sierra Leone | 9.5 | Paraguay | 11.7 |

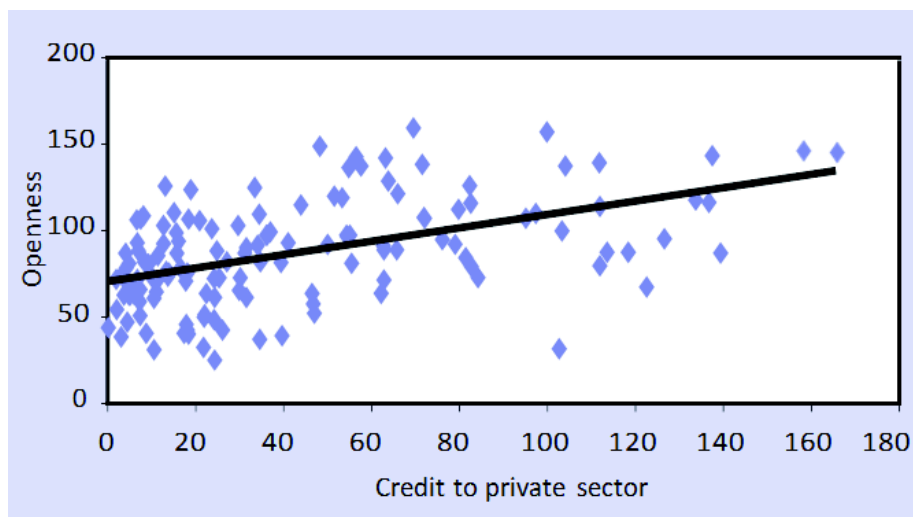
Fonte: OMC, 2005.

A abertura financeira e abertura comercial estão altamente correlacionadas. Tornell et al. (2004), que também observam que a liberalização do comércio costuma ocorrer antes da liberalização financeira. E com a liberalização do comércio ocorre a liberalização para o Desenvolvimento Econômico, então o Desenvolvimento esta relacionado com a liberdade financeira.

O acesso aos serviços financeiros reduz custos do comércio internacional e aumenta a abertura do país em relação ao resto do mundo. O Gráfico 6 mostra a relação estimada entre o crédito ao setor privado e a abertura comercial.

GRAFICO 7. RELAÇÃO ABERTURA COMERCIAL E CREDITO AO SETOR PRIVADO.

(Porcentagem do PIB).



Fonte: OMC, 2005

2.2.4 Infraestrutura: Energia

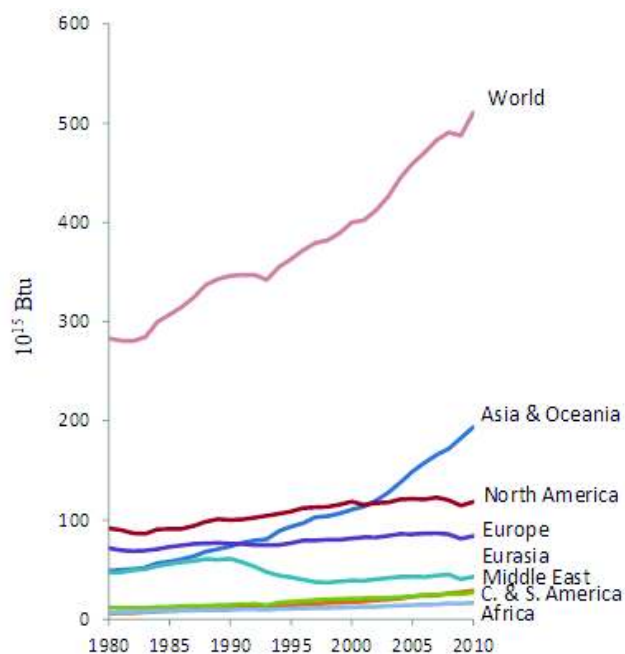
Não há dúvidas que a geração de Energia é um progresso tecnológico, humano e comercial. De fato para manter o Desenvolvimento Econômico necessita de um nível ótimo de geração de energia, e o barateamento dos custos de energia favorece aos custos finais dos empresários, sendo transferência direta de renda para famílias e empresários. O Desenvolvimento da Sociedade virá com o acesso mais fácil a energia por preços mais acessíveis.

Pelos estudos recentes o setor de energia tende a evoluir globalmente para assegurar o crescimento econômico. O uso da tecnologia será cada vez mais viabilizado de modo que o uso de certas tecnologias para a geração de energia será a peça fundamental para redução do custo de fabricação de energia.

Devido ao impacto social e econômico na vida das famílias dos empresários, as empresas de energia estão hoje em dia sobre forte pressão para melhorar a eficiência para garantir acesso a todos e para o fim de alcançar não somente uma competitividade de custos, mas também um melhor desempenho ambiental. A questão ambiental é

fundamental para uma geração de energia limpa e sem prejudicar o ambiente. No gráfico 7 mostra o nível de demanda de energia entre os anos de 1980 a 2010.

GRÁFICO 8. DEMANDA DE ENERGIA ANUAL, (1980-2010).



Fonte: EIA (Energy Informations Administration), 2013.

O Gráfico 8, mostra um exemplo da correlação do PIB e o uso de energia na economia japonesa entre o período 1958-2000. Quanto maior o PIB maior é a necessidade de consumo de energia. No entanto com os choques petrolíferos de 1973 e 1979 o consumo de energia no mundo estagnou enquanto o PIB do Japão continuava a crescer, depois de 1985, o petróleo estava muito mais barato do que antes e o consumo de energia voltou a crescer, mantendo a relação consumo de energia/ PIB.

GRÁFICO 9. PIB E CONSUMO DE ENERGIA NO JAPÃO, (1958-2000).



Fonte: Japan Ministry, 2007.

2.3 RELAÇÃO CRESCIMENTO ECONÔMICO E INFRAESTRUTURA: ESTUDOS RELEVANTES

A teoria econômica identificou a relação entre o crescimento econômico e o nível de qualidade da infraestrutura do país e região. Vários são os benefícios no investimento em infraestrutura. A produtividade é impactada pela redução de custos produtivos que são influenciados pelas rodovias nos transporte.

Estudos recentes mostram que as telecomunicações, energia e transporte são fatores essenciais para redução de custo e otimização da qualidade no interior das indústrias. Diretamente ou indiretamente ao final a infraestrutura irá impactar o nível de competitividade. [...] “directly or indirectly, and ultimately their competitiveness from an international and national perspective” (PRADHAN & BAGCHI, 2013).

Um grande número de estudos empíricos tentam comprovar essa relação do impacto da infraestrutura no crescimento econômico. Praticamente todos consideram que a infraestrutura oferece um impacto considerável no progresso econômico. Poucos estudiosos negligenciam essa relação.

De certo modo o investimento em infraestrutura libera capitais produtivos e aumenta a acumulação de capital e o multiplicador de renda, perfazendo uma evolução

nos capitais. Por outro lado pode aumentar a demanda agregada fazendo com que impacte a renda agregada e o mercado de trabalho.

2.3.1 Abordagem Literária

O começo de todos os estudos empíricos da significativa relação entre infraestrutura e crescimento econômico, partiu dos escritos de Aschauer (1989a, 1989b). Os escritos para Ashcauer determinou um importante impacto, e uma forte relação positiva entre o investimento do capital público e o efeito sobre o crescimento do PIB. [...] “1% rise in the public capital stock would raise total factor productivity by 0,39%” (ASCHAUER, 1989a).

Porém muitos autores observaram erros graves na literatura de Aschauer, tanto econômicos quanto econométricos. Muitos deles relatam que seria difícil de calcular os efeitos da infraestrutura, sabendo que os efeitos e impactos são diferentes nos países e regiões e a dificuldade em obtenção de dados que ajudem a maximizar os resultados.

Mas em todos os métodos empíricos cujas técnicas e dados são diferentes, desde Ai e Cassou (1995) a Canning e Bennathan (2002) e Broyer and Gareis (2013), de modo geral todos admitiram resultados significativos e impactantes no crescimento econômico, impactando a produção e produto. Na literatura foram vistos diferentes métodos, series temporais e diferentes dados de regiões e países, em que utilizaram e analisaram por funções diferentes desde (Cobb-Douglas, translog, log, linear, or log linear etc.).

Mesma correlação entre crescimento econômico e infraestrutura foi verificado por Easterly and Rebelo (1993), verificam uma consistente relação entre as duas variáveis, em que a taxa de retorno nos setores específicos é 63% e a elasticidade em uma variação de 1% no nível de infraestrutura é 0.16. Bom & Lighthart (2009) também foi otimista e verificou relação positiva entre as duas variáveis. Eles realizaram um panorama geral de todos os estudos comparando-os e observou que 1% de aumento no estoque de capital publico contribuiria em 0.08% de aumento no PIB. Estoque de capital publico aqui referido é a infraestrutura pública, mostrando a influência do capital público.

Straub (2011), em seus estudos concluiu que a importância do setor privado nas infraestruturas aumentou mais do que noutras atividades. Calderon et al. (2011)

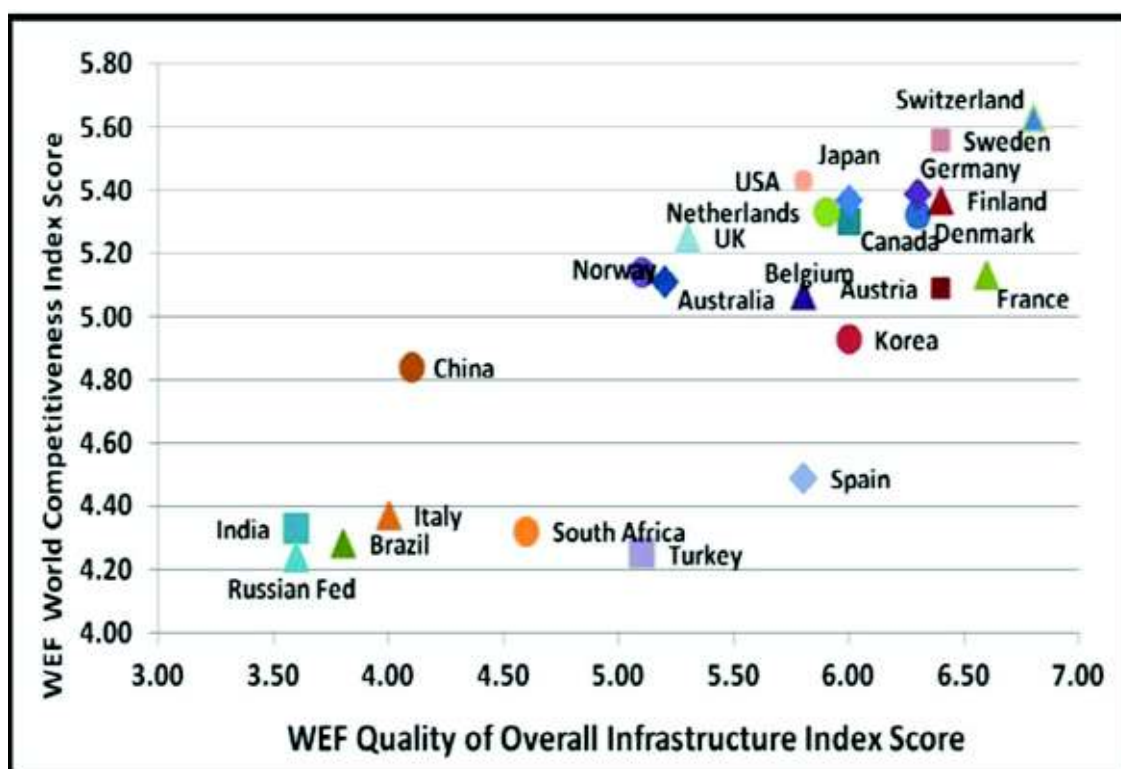
adiciona com robustez qualitativa o impacto da infraestrutura. Estache e Wren-Lewis (2011) acrescenta que grandes projetos de energia ou transporte podem ter retornos muito significativos em todos os estágios de desenvolvimento. Fernald (1999) mostrou uma diferença de produtividade na construção da rede rodoviária interestadual dos EUA antes e após a sua conclusão nos anos 1950 e 1960. A tabela 6, correlaciona outros principais autores e seus estudos notáveis sobre o assunto.

Essa gama de métodos e estimação tenta ao longo dos tempos ultrapassar a escassez de dados usando séries temporais mais longas. Hoje em dia muitos utilizam de métodos sofisticados de estimativas para sobressair à escassez de dados e a imprecisões.

Desde modo hoje se distinguem duas abordagens de análise: Uma abordagem a função produção que é impactada com o desenvolvimento da infraestrutura e a outra a função custo que é inversamente proporcional ao investimento em infraestrutura. Outra questão que está em voga é o uso pró ou contra do capital público ou mesmo parcerias público privado (PPP). Entre todas estimativas usadas todas tem uma leve base sobre o artigo de Aschauer (1989a, 1989b) sendo referência na literatura e o ponto de partida de análise.

Existe uma relação positiva entre a competitividade e o nível da estrutura de um país ou regiões específicas. A qualidade da infraestrutura é um pilar para o desenvolvimento e para melhorar o nível de competência e competitividade. O nível de infraestrutura reduz o efeito da distância, ajuda a integração e links dos mercados nacionais, e fornece conectividade com os mercados internacionais. O nível dos mercados está ligado com os níveis de qualidade e quantidade de infraestrutura. No gráfico abaixo mostra o nível de competitividade de certos países e a qualidade de infraestrutura.

GRÁFICO 10. COMPETITIVIDADE E QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA.



Fonte: OECD, 2011.

TABELA 6. ESTUDOS RELEVANTES DO IMPACTO DA INFRAESTRUTURA NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.

| Study | Title | Publication | Time period |
|---------------------------|---|--------------------------------------|-------------|
| Aschauer (1990) | Highway capacity and economic growth | Economic Perspectives | 1960–85 |
| Baltagi and Pinnoi (1995) | Public capital stock and state productivity growth: further evidence from an error components model | Empirical Economics | 1970–86 |
| Batina (1998) | On the long run effects of public capital and disaggregated public capital on aggregate output | International Tax and Public Finance | 1948–93 |
| Boarnet (1996) | The direct and indirect economic effects of transportation infrastructure | Working paper | 1969–88 |
| Boarnet (1998) | Spillovers and the locational effects of public | Journal of Regional Science | 1969–88 |

| Study | Title | Publication | Time period |
|--------------------------------|---|---|-------------|
| | infrastructure | | |
| Bonaglia et al. (2000) | Public capital and economic performance: evidence from Italy | Giornale degli Economisti e Annali di Economia | 1970–94 |
| Boopen (2006) | Transport infrastructure and economic growth: evidence from Africa using dynamic panel estimates | The Empirical Economic Letters | 1985–00 |
| Canning (1999) | The contribution of infrastructure to aggregate output | Working paper | 1960–90 |
| Cantos et al. (2005) | Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: evidence of the Spanish case | Transport Reviews | 1965–95 |
| Cullison (1993) | Public investment and economic growth | Federal Reserve Bank of Richmond Economic Quarterly | 1955–92 |
| Delgado and Alvarez (2007) | Network infrastructure spillover in private productive sectors: evidence from Spanish high capacity roads | Applied Economics | 1970–98 |
| Deno (1988) | The effect of public capital on U.S. manufacturing activity: 1970 to 1978 | Southern Economic Journal | 1970–78 |
| Evans and Karras (1994) | Are government activities productive? Evidence from a panel of U.S. states | Review of Economics and Statistics | 1970–86 |
| Fernald (1999) | Roads to prosperity? Assessing the link between public capital and productivity | American Economic Review | 1953–89 |
| Finn (1993) | Is all government capital productive? | Federal Reserve Bank of Richmond Economic Quarterly | 1950–69 |
| Garcia-Mila and McGuire (1992) | The contribution of publicly provided inputs to states' economies | Regional Science and Urban Economics | 1970–82 |
| Garcia-Mila et al. (1996) | The effect of public capital in state-level production | Review of Economics and Statistics | 1970–83 |
| Hulten and Schwab (1991) | Public capital formation and the growth of regional manufacturing industries | Regional Science and Urban Economics | 1970–86 |
| Moomaw et al. (1995) | The interregional impact of infrastructure capital | Southern Economic Journal | 1965–97 |
| Moreno and Lopez-Bazo (2007) | Returns to local and transport infrastructure under regional spillovers | International Regional Science Review | 1970–90 |
| Ozbay et al. (2007) | Contribution of transportation investments to county output | Transport Policy | 1956–97 |
| Pereira (1998) | Is all public capital created equal? | Review of Economics and Statistics | 1970–86 |
| Pinnoi (1994) | Public infrastructure and private production measuring | Journal of Economic | 1984– |

| Study | Title | Publication | Time period |
|---------------------|--|---------------------------------|-------------|
| | relative contributions | Behaviour and Organization | 1997 |
| Sturm et al. (1999) | Output effects of infrastructure investment in the Netherlands, 1853–1913 | Journal of Macroeconomics | 1853–13 |
| Zhang (2008) | Transport infrastructure, spatial spillover and economic growth: evidence from China | Frontiers of Economics in China | 1993–04 |

Fonte: Tabela Adaptada do artigo “The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence”

2.3.2 Modelo Empírico de Aschauer.

O modelo empírico de Aschauer (1989a e 1989b) é um ponto de partida de análise para os demais pesquisadores, onde avaliou o efeito do investimento público (capital público) em infraestrutura sobre o nível de crescimento da produtividade e do produto.

Sua análise mesmo que leva a generalizações mostra um impulso expressivo e positivo no crescimento econômico, com o aumento da produtividade. Ele utiliza dados da economia dos EUA, levando em consideração o capital público não militar sobre a produtividade dos fatores envolvidos.

Maiorias dos estudos partem desta genérica estrutura:

$$Y_t = \exp(z_t) A_t K_t^\alpha L_t^\beta G_t^\phi$$

Em que: Y – Representa o Produto

K – Estoque de Capital Privado

L – A quantidade de Trabalho

G – O capital ou Investimento Público

A – A produtividade e ,

$Z = C + v$, onde C é uma constante e v é um resíduo não modelado que o autor assume ser um ruído branco.

Aplicando Logaritmos e subtraindo $\alpha \ln K_t + \beta \ln L_t$ de ambos os lados obtém-se:

$$l_n A_t = C + \phi \ln(G_t) + v_t$$

Esse foi o resultado obtido por Aschauer, e revela por essa fórmula genérica uma grande relação entre a produtividade total dos fatores envolvidos com o capital público. “[...] this formulation can accommodate infrastructure considered simply as an additional factor of production as is often done in the macro literature. This assumes that the stock of infrastructure has pure public good attributes and produces services in a non-rival and non-excludable way. (Romp and de Haan, 2005).

Um das questões relevantes é que Aschauer analisou o impacto das infraestruturas através do capital público, nem sempre a infraestrutura de um país ou região é mediada por investimentos públicos e muitas delas são mediadas pelo mercado privado o que assume como sendo patrimônio privado.

Outra questão é o real preço e os custos da empreitada, ou seja, os custos e os preços de se construir uma determinada infraestrutura, o que muitas das vezes quando é dado pela iniciativa privada não conseguem chegar a um determinado valor preciso, o que a função produção de K pode assumir uma taxa irrealista, (Duggal, Saltzman and Klein, 1999).

As elasticidades desse padrão obtido situam-se entre 0.35 e 0.49 dependendo do modelo e método econométrico utilizado. São dados de correlação que mostram grande impacto da produtividade através da infraestrutura pública. Concluí-se que a infraestrutura pública é positiva e potencial para elevar o crescimento regional e do país.

2.3.3 Resultados dos Principais Autores.

A maioria dos autores acreditam que a infraestrutura se torna peça fundamental para a industrialização e desenvolvimento econômico. Estudos empíricos de importantes autores mostram claramente os impactos agregados da infraestrutura em uma economia. Os estudos mostraram o papel da infraestrutura na melhoria da produtividade e redução da pobreza.

A Tabela 7 mostra as estimativas convencionais da produtividade global da infraestrutura capturadas pela elasticidade do produto em relação ao acesso a infraestrutura, são as revisões de Jimenez (1995), Munnell (1990) e Banco Mundial

(1994) e outros recentes trabalhos. As elasticidades segundo os trabalhos são todas positivas variando entre 0.001 a 0.39. A elasticidade de longo prazo da produção em relação ao índice de infraestrutura varia entre 0.07 a 0.10.

TABELA 7. ESTIMATIVAS DA ELASTIVIDADE DA PRODUTIVIDADE AGREGADA E O NÍVEL DE INFRAESTRUTURA, RESPECTIVO AO ACESSO A INFRAESTRUTURA.

| Economy/Region | Infrastructure Type | Elasticity | Source |
|------------------------------|--|------------|---|
| United States | Non-military public capital | 0.39 | Aschauer (1989) |
| United States | Non-military public capital | 0.34 | Munnel (1992) |
| United States, 48 states | Public capital | 0 | Holtz-Eakin (1992) |
| Japan, regions | Industrial infrastructure | 0.20 | Mera (1973) |
| Taipei, China | Transportation, water, and communication | 0.24 | Uchimura and Gao (1993) |
| Republic of Korea | Transportation, water, and communication | 0.19 | Uchimura and Gao (1993) |
| Mexico | Power, communication, and transportation | 0.05 | Shah (1992) |
| Cross-country, OECD and LDCs | Infrastructure capital stocks | 0.01–0.16 | Baffes and Shah (1998) |
| Cross-country | Transportation, power, and telecommunication | 0.07–0.10 | Calderón, Moral-Benito, and Servén (2014) |

Fonte: ADBInstitute, 2015.

A Tabela 8, é mostrado as estimativas de elasticidade agregada para a produção em relação à infraestrutura de transporte e irrigação. As estimativas na maioria positivas variando entre 0.07 a 1,62, considerado uma elasticidade muito alta.

TABELA 8. ESTIMATIVAS DA ELASTICIDADE DA PRODUTIVIDADE E O NÍVEL DE INFRAESTRUTURA TRANSPORTE E IRRIGAÇÃO, RESPECTIVO AO ACESSO À INFRAESTRUTURA.

| Economy/Region | Infrastructure Type | Elasticity | Source |
|---------------------|-----------------------------------|------------|--------------------------------|
| Cross-country | Paved roads in agriculture | 0.26 | Binswanger (1990) |
| Cross-country | Rural road density in agriculture | 0.12 | Binswanger (1990) |
| Cross-country, OECD | Transportation | 0.07 | Canning and Fray (1993) |
| Cross-country, LDCs | Transportation | 0.07 | Canning and Fray (1993) |
| Cross-country, LDCs | Transportation and communication | 0.16 | Easterly and Rebelo (1993) |
| India, districts | Road | 0.20 | Binswanger and Khandker (1993) |
| Cross-country | Irrigation in agriculture | 1.62 | Binswanger (1990) |
| India, districts | Irrigation | 0.00 | Binswanger and Khandker (1993) |

Fonte: ADBInstitute, 2015.

CAPÍTULO 3. ESTUDO DE CASO: ESPANHA

Visa alcançar uma análise do impacto do transporte no crescimento econômico da Espanha, assim determinando o impacto em setores e regiões com infraestrutura de transportes diferentes. Este estudo de caso parte do trabalho de Pedro et al. (2002)²¹ que analisa o impacto do transporte no Desenvolvimento Econômico na Espanha entre o período 1965 a 1995.

A análise parte do impacto de transporte na economia da Espanha, analisando o setor privado e os setores principais empresariais: Agricultura, Indústria, Construção e Serviços Empresariais.

Esse estudo observou a elasticidade das infraestrutura de transporte através de duas metodologias:

- A primeira usa uma abordagem contabilística numa regressão dos índices de produtividade total dos fatores (PTF), calculando a elasticidade do produto da infraestrutura.
- A segunda usa estimativas econométricas da função de produção. Nas duas análises chegam em um similar resultado.

3.1 INFRAESTRUTURA TRANSPORTE NA ESPANHA.

Existem 4 (quatro) tipo de infraestrutura de transporte: Estradas, Portos, Aeroportos e Estradas de Ferro. O capital público (serviço público) adquirem formas diversas como infraestrutura hídricas, estruturas urbanas, saúde e educação.

A Figura 7 observa-se a evolução da infraestrutura de transporte na Espanha no período de 1965 a 1996 projetados por capital público, ou seja, investimento público e o Valor Adicionado Bruto (GAV)²². O valor das variáveis ao ano e considerado como 100 (constante) para facilitar a análise.

²¹ -Transport Infrastructures and Regional Growth: Evidence of the Spanish Case. Disponível em: <<http://www.ivie.es/downloads/docs/wpasec/wpasec-2002-27.pdf>> Acesso em: 23 Jan. 2017.

²² -Produção (GAV) e emprego: A Fundação BBV (FBBV) oferece Informações para essas duas variáveis na escala provincial de 1965 a 1998, Embora a informação seja bienal. A informação também aparece desagregada A nível setorial, embora o estudo utilize informação desagregada em 5 sectores de

A figura mostra o processo de capitalização pelos investimentos públicos na estrutura de transporte da Espanha, revelando uma importante taxa de crescimento das infraestruturas e o aumento do capital privado produtivo, ou seja, mostrou um aumento produtivo no setor privado (capital privado produtivo). A infraestrutura de transporte e a produtividade ficaram acima do Valor Adicionado Bruto, revelando um significativo aumento.

FIGURA 7. CRESCIMENTO DA ECONOMIA E A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE: ESPANHA (1965 a 1996)

1965 = 100 (constante)

| Ano | Transpor infrastructures | Productive private capital | GVA |
|------|--------------------------|----------------------------|-----|
| 1965 | 100 | 100 | 100 |
| 1967 | 115 | 115 | 110 |
| 1969 | 135 | 135 | 125 |
| 1971 | 155 | 155 | 140 |
| 1973 | 180 | 180 | 155 |
| 1975 | 210 | 200 | 170 |
| 1977 | 240 | 225 | 180 |
| 1979 | 250 | 240 | 185 |
| 1981 | 255 | 255 | 185 |
| 1983 | 260 | 260 | 190 |
| 1985 | 270 | 270 | 195 |
| 1987 | 280 | 280 | 210 |
| 1989 | 310 | 305 | 240 |
| 1991 | 370 | 340 | 255 |
| 1993 | 410 | 355 | 250 |
| 1995 | 445 | 370 | 265 |
| 1996 | 460 | 385 | 275 |

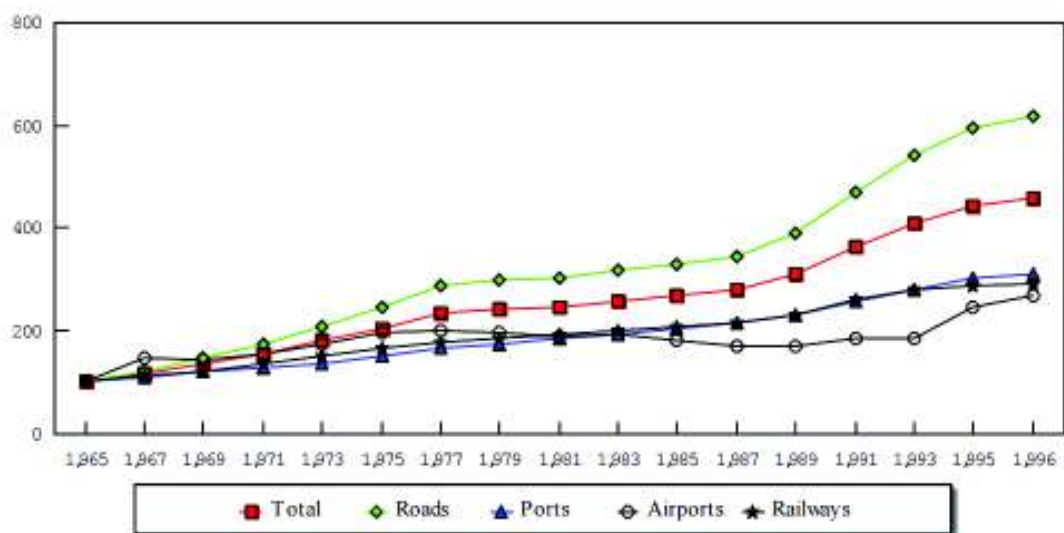
Fonte: Pedro et al. (2002).

A Figura 8 mostra a evolução dos diferentes tipos de infraestrutura de transporte. A figura expõe um aumento considerável das estradas, que se multiplicou em 6.2 em termos reais entre 1965 a 1996, duas vezes mais que os outros tipos de infraestrutura de transporte no caso: infraestruturas portuárias, aeroportuárias e ferroviárias.

Atividade: agricultura, indústria, construção civil, setor de serviços empresariais e não-negócios serviços. A soma dos quatro primeiros fornece a produção e Emprego do sector privado da economia (PEDRO et al., 2001).

FIGURA 8. EVOLUÇÃO DOS TIPOS DE INFRAESTRUTURA TRANSPORTE: ESPANHA (1965 a 1996)

1965= 100 (Constante)

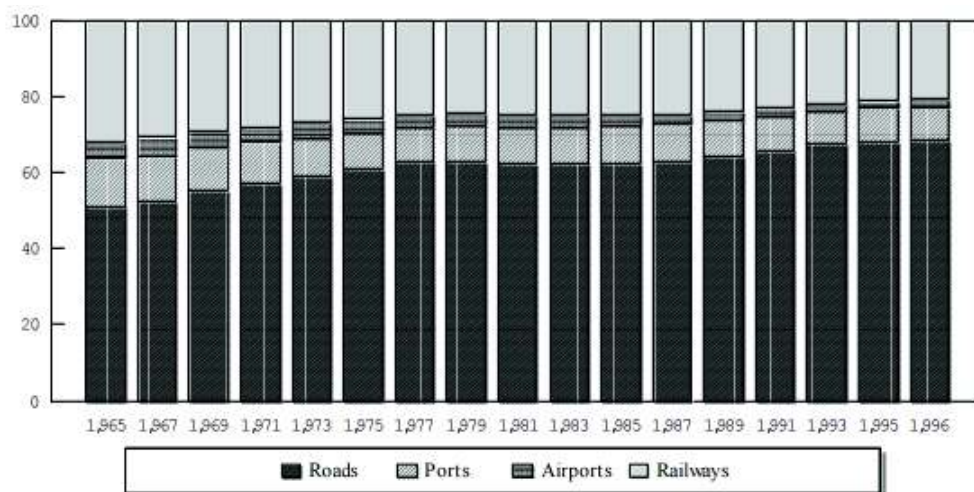


Fonte: Pedro et al. (2002).

A Figura 9, mostra a evolução da estrutura percentual do investimento de público em Infraestrutura Transporte (capital público). A maior percentagem é destinada a estradas em média 60% do total no período.

FIGURA 9. EVOLUÇÃO DO CAPITAL PÚBLICO NOS TIPOS DE INFRAESTRUTURA TRANSPORTE: ESPANHA (1965 a 1996).

Porcentagem (%)



Fonte: Pedro et al. (2002).

A Tabela 9, mostra diferenças regionais em infraestrutura transporte em por Valor Adicionado Bruto. Na Tabela é visto as regiões que foram beneficiadas pelo investimento em infraestrutura transporte e houve um aumento qualitativo e quantitativo da infraestrutura nessas regiões.

TABELA 9. INFRAESTRUTURA TRANSPORTE POR REGIÕES POR PIB (PRODUTO INTERNO BRUTO): ESPANHA (1965, 1975, 1985 e 1995).

| | 1965 | 1975 | 1985 | 1995 |
|----------------|------|------|------|------|
| Andalucia | 0.14 | 0.15 | 0.16 | 0.26 |
| Aragon | 0.19 | 0.20 | 0.22 | 0.21 |
| Asturias | 0.14 | 0.19 | 0.26 | 0.34 |
| Balearics | 0.14 | 0.11 | 0.09 | 0.09 |
| Canaries | 0.12 | 0.15 | 0.14 | 0.15 |
| Cantabria | 0.14 | 0.14 | 0.18 | 0.34 |
| C-La Mancha | 0.22 | 0.18 | 0.21 | 0.35 |
| C-Leon | 0.22 | 0.23 | 0.25 | 0.28 |
| Catalonia | 0.07 | 0.13 | 0.14 | 0.15 |
| Extremadura | 0.20 | 0.17 | 0.18 | 0.26 |
| Galicia | 0.15 | 0.13 | 0.18 | 0.24 |
| La Rioja | 0.13 | 0.13 | 0.45 | 0.29 |
| Madrid | 0.05 | 0.08 | 0.09 | 0.10 |
| Murcia | 0.11 | 0.08 | 0.09 | 0.16 |
| Navarra | 0.20 | 0.22 | 0.30 | 0.29 |
| Basque Country | 0.08 | 0.14 | 0.20 | 0.23 |
| C. Valenciana | 0.09 | 0.12 | 0.13 | 0.17 |
| SPAIN | 0.12 | 0.14 | 0.16 | 0.19 |
| Std. Dev. | 0.05 | 0.04 | 0.09 | 0.08 |

Fonte: Pedro et al. (2002).

A Tabela 10 mostra a evolução da razão entre infraestrutura transporte e o capital privado produtivo. Na tabela revela uma correlação entre infraestrutura em crescimento econômico, ou seja, com a evolução da infraestrutura transporte houve um aumento da produtividade privada.

O capital produtivo privado, o mesmo assim dizer a produtividade da economia evoluiu juntamente com a evolução da infraestrutura transporte. A Tabela 10 mostra como esta razão cresceu no período considerado (de 0,14 em 1965 para 0,17 em 1995)

como consequência do intenso investimento em infraestruturas. São as regiões do norte da Espanha (Cantabria, País Basco e Astúrias) que vivenciaram alto processo de evolução.

TABELA 10. RELAÇÃO INFRAESTRUTURA TRANSPORTE/ PRODUTIVIDADE.

| | 1965 | 1975 | 1985 | 1995 |
|----------------|------|------|------|------|
| Andalucia | 0.18 | 0.16 | 0.15 | 0.24 |
| Aragon | 0.20 | 0.19 | 0.18 | 0.16 |
| Asturias | 0.13 | 0.16 | 0.19 | 0.24 |
| Balearics | 0.17 | 0.09 | 0.08 | 0.08 |
| Canaries | 0.15 | 0.16 | 0.15 | 0.14 |
| Cantabria | 0.10 | 0.09 | 0.12 | 0.25 |
| C-La Mancha | 0.28 | 0.18 | 0.14 | 0.25 |
| C-Leon | 0.24 | 0.21 | 0.18 | 0.21 |
| Catalonia | 0.09 | 0.16 | 0.13 | 0.13 |
| Extremadura | 0.25 | 0.15 | 0.10 | 0.18 |
| Galicia | 0.16 | 0.13 | 0.16 | 0.20 |
| La Rioja | 0.18 | 0.14 | 0.44 | 0.27 |
| Madrid | 0.09 | 0.13 | 0.13 | 0.12 |
| Murcia | 0.12 | 0.08 | 0.09 | 0.15 |
| Navarra | 0.22 | 0.22 | 0.28 | 0.24 |
| Basque Country | 0.07 | 0.12 | 0.14 | 0.17 |
| C. Valenciana | 0.14 | 0.15 | 0.13 | 0.16 |
| SPAIN | 0.14 | 0.15 | 0.15 | 0.17 |
| Std. Dev. | 0.06 | 0.04 | 0.08 | 0.05 |

Fonte: Pedro et al. (2002).

3.2 MODELO ECONOMÉTRICO: FUNÇÃO PRODUÇÃO.

O modelo econométrico formulado por Pedro et. al. (2001), em seu trabalho, mede o nível de produtividade das regiões espanholas. Nesse modelo mede a função de produção das regiões sendo impactadas pelo capital público destinado ao investimento em infraestruturas de transportes. A função produção é obtida através da tecnologia Cobb-Douglas. Um dos principais objetivos é medir o nível de produtividade obtido através das elasticidades do capital público em infraestruturas.

A função de produção para as regiões espanholas por meio do capital público em infraestruturas de transporte é a seguinte:

$$Y_{it} = A_{it} L_{it}^{\alpha} K_{it}^{\beta} T_{it}^{\gamma}$$

Em que:

Y_{it} = Produção Privada da Região i no ano t .

$$A_{it} = A_{i0} e^{\mu t}$$

A_{i0} = Nível de Eficiência para cada Região i no ano t .

μ = Taxa de Progresso Técnico Incorpóreo.

L_{it} = Emprego na Região i no ano t .

K_{it} = Capital Privado da Região i no ano t .

T_{it} = Capital Público em Infraestruturas de Transportes da Região i no ano t .

Aplicando logaritmos, obtém:

$$\ln Y_{it} = \ln A_{i0} + \mu t + \alpha \ln L_{it} + \beta \ln K_{it} + \gamma \ln T_{it} + e_{it}$$

3.3 RESULTADOS

Os resultados são mostrados na Tabela 11, contém os resultados obtidos pelo trabalho de Pedro et al. da função produção das regiões espanholas dos setores privados da economia. Essa estimativa abrange o período de 1965-1995 que mostra um grande potencial de crescimento econômico da economia espanhola.

No caso de infraestrutura transporte (tabela abaixo), os resultados revelam um efeito positivo com uma elasticidade de 0.0423. Destaca grande magnitude de importância das estradas com uma elasticidade de 0.088 contra apenas 0.0076 para aeroportos. Nos quatro setores a agricultura foi que apresentou maior produtividade pelo estoque de infraestrutura transporte, que apresentou elasticidade em torno de 0.072.

TABELA 11. ESTIMATIVA DA FUNÇÃO PRODUÇÃO (1965 a 1995)

| | Private sector | | Agriculture | | Industry | | Construction | | Business services | |
|----------------------|------------------|-------------------|-----------------|-----------------|------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Labour | 0.318 (9.09) | 0.398 (10.44) | 0.466 (7.25) | 0.488 (7.50) | 0.974 (17.77) | 0.904 (15.69) | 0.909 (28.45) | 0.930 (29.02) | 0.950 (45.42) | 0.944 (45.09) |
| Private capital | 0.343 (11.44) | 0.307 (10.45) | 0.211 (5.89) | 0.184 (5.15) | 0.250 (9.83) | 0.227 (8.58) | 0.051 (1.65) | -0.0077 (-0.23) | 0.128 (6.10) | 0.119 (5.82) |
| Transport Infras. | 0.042 (2.57) | | 0.072 (1.82) | | 0.023 (0.94) | | -0.025 (-1.34) | | 0.0021 (0.28) | |
| Roads | | 0.088 (7.25) | | 0.124 (3.93) | | 0.067 (3.51) | | -0.0001 (-0.00) | | 0.013 (2.40) |
| Ports | | -0.017 (-1.00) | | 0.065 (1.52) | | -0.045 (-1.71) | | -0.072 (-3.37) | | -0.032 (-4.08) |
| Airports | | 0.0076 (2.73) | | 0.018 (2.90) | | 0.0073 (1.96) | | 0.0017 (0.58) | | -0.0015 (-1.26) |
| Railways | | 0.0030 (0.82) | | 0.206 (2.30) | | -0.0027 (-0.50) | | 0.0089 (2.19) | | 0.0059 (3.30) |
| R^2 | 0.99 | 0.99 | 0.98 | 0.99 | 0.99 | | 0.99 | 0.99 | 0.99 | 0.99 |

Fonte: Pedro et al. (2002).

4.0 CONCLUSÃO

Conclui-se por meio desse trabalho a importância da infraestrutura para o desenvolvimento do país e de muitas regiões. O uso adequado dessa estratégia torna o país mais competitivo aumentando a renda agregada e o emprego. Existe uma relação eficaz comprovada entre o desenvolvimento econômico e o investimento em infraestrutura, em que o aumento qualitativo e quantitativo da infraestrutura aumenta a produtividade, emprego, redução de custos, eficiência na competitividade, redução da desigualdade e pobreza, contribuindo para a qualidade de vida da população por acessos dignos a hospitais, saneamento básico, escolas, energia, etc.

O contexto deste trabalho reflete a eficácia dessa estratégia que foi comprovada por muitos autores científicos que analisaram o desenvolvimento de certas regiões pelo investimento em infraestrutura pelo capital público. Foi verificado que durante e depois do processo de implantação da infraestrutura, houve um crescimento econômico nas regiões estudadas.

Esses estudos resultaram em muitos modelos econométricos para explicar essa relação, um dos pioneiros dessa teoria foi, Aschauer (1989a e 1989b), que deu o ponto de partida para os demais estudiosos sobre o assunto. Esse estudo se baseou na economia americana entre o período de 1960 a 1985 com os investimentos massivos em infraestrutura e apresentou forte crescimento econômico no período.

Portanto, conclui-se a relevância dessa estratégia como meio de alavancar o crescimento e o desenvolvimento econômico.

BIBLIOGRAFIA

CHIAVENATO, I. Recursos Humanos: Edição Compacta. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

AMJADI, A., YEATS, A. **Have Transport Costs Contributed to the Relative Decline of Sub-Saharan African Exports? Some Preliminary Empirical Evidence.** Working Papers in International Economics, Trade, Capital Flows, 1559, Washington, DC: World Bank, 1995.

Anthony Elliot, *The Routledge Companion to social theory.* Londres, Routledge, 2010.

ARROW, K. J. Le principe de rationalité dans les décisions collectives. *Economie Appliquée*, v. 5, n.4, p. 469-484, out./dez. 1952.

Aschauer D.A. (1989), Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, 23, 177-200.

ASCHAUER, D.A. (1989a), "Is public expenditure productive?" *Journal of Monetary Economics* Vol.23, Nr.2, pp. 177–200.

BANK WORLD. **Transformation Through Infrastructure 2012-2015.** EUA: WORLD BANK GROUP INFRASTRUCTURE STRATEGY. 2015

BOLAND, L. A. *The methodology of economic building: methodology after Samuelson.* London: Routledge, 1990

Bom, P. R. D., and J. E. Lighthart (2009): "How Productive is Public Capital? A Meta- Analysis", Georgia State University, Andrew Young School of Policy Studies, International Studies Program Working Paper 09-12

BONAVIDES, P. *Ciência Política.* 10ª Ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2000.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.html> Acesso em: 02. Jan. 2017.

BYOUNGKI, K. I. M. **Infrastructure Development for the Economic Development in Developing Countries: Lessons from Korea and Japan.** Graduate School of International. Kope University (2006).

CAFEZINHO, 2015. **Governo Investirá R\$ 200 bilhões em Infraestrutura.** Disponível em: <<http://www.ocafezinho.com/2015/06/09/governo-investira-r-200->

- bilhoes-em-infra-estrutura/>. Acesso em 27. Out. 2010
- CALDERON C.; SERVÉN L. Infrastructure in Latin America. Draft prepared for the Handbook of Latin American Economies.
- CANNING, D. “The Contribution of Infrastructure to Aggregate Output”. The World Bank Policy Research Working Paper 2246, November. 1999.
- CARDOSO JÚNIOR, J. C. Planejamento governamental e gestão pública no Brasil: elementos para ressignificar o debate e capacitar o Estado. Brasília: Ipea, mar. 2011 (Texto para Discussão, n. 1.584)
- CASTELLS, M. The world has changed: can planning change? (Keynote Speech, ACSP Annual Meeting). Austin, Texas, 1990, mimeo.
- CFM, 2014. Saúde representa só 8% do total de investimento públicos no Brasil. Disponível em: <http://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=24511:saude-representa-so-8-do-total-de-investimentos-publicos-no-brasil&catid=3>. Acesso em 16 maio. 2016.
- CHANG, H. Globalization, Economic Development and the Role of the State. Londres/Nova York: TWN, Zed Books, 2003.
- Chen, L. H. P., 2011. Quantitative easing, liquidity spillover and emerging markets inflation. Finance & Economics, 2011-10.
- CHIAVENATO, I. Gestão de pessoas: O novo papel dos recursos humanos nas organizações. 9ª Tiragem. Rio de Janeiro: Campus, 1999.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. 5ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- COWEN, M. P. e SHENTON, R.W. Doctrines of Development. London: Routledge, 1996.
- DRUCKER, P. Administração em Tempos Turbulentos. São Paulo: Thompson Pioneira, 1982.
- Duggal V., C. Saltzman and L. Klein (1999), “Infrastructure and productivity: a Nonlinear Approach”, *Journal of Econometrics*, 92,47-74.
- ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. “International Energy Statistics”. Disponível em: <<https://www.eia.gov/beta/international/data/browser/#/?pa=000000001&c=ruvrvvvvfvtnvrvv1urvvvvfvvvvvfvvvou20evvvvvvvvvvuvvvo&ct=0&vo=0&v=H&start=1980&end=2014>>. Acesso em: 20 Jan. 2017
- ESTACHE, A., GREGOIRE, G (2012). “The Impact of Infraestruture on Growth in Developing Countries”. IFC Economics Notes 1. EUA, 2012.

- EVANS, Peter B. Análise do Estado no mundo neoliberal: uma abordagem institucional comparativa. *Revista de Economia Contemporânea*, nº4, jul-dez, 1998.
- FINK, C., MATOO, A., RATHINDRAN, R. 2002. "An Assessment of Telecommunications Reform in Developing Countries". World Bank Policy Research. Working Paper 2909.
- Freund, Caroline and Diana Weinhold. 2002. "The Internet and International Trade in Services ." *American Economic Review*, 92(2):236-240.
- González Alegre, J., A. Kappeler, A. Kolev and T. Väilä (2008), Composition of government investment in Europe: Some forensic evidence, *EIB paper*, Vol. 13 No. 1/2008
- GPEARI, 2016. O Mercado Interno: realizações e desafios num processo contínuo. Disponível em: <<http://www.gpeari.min-financas.pt/relacoes-internacionais/assuntos-europeus/mercado-interno-europeu/estrategia-para-o-mercado-interno>>. Acesso em 26 outubro, 2016.
- Hervé Coutau-Bégarie, *Castex, le stratège inconnu*, Economica, 1985.
- HIRSCHMAN, Albert O. *Estratégia do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.
- HOBBS, T. *Leviatã ou Matéria, Forma e Poder de um Estado Eclesiástico e Civil*. São Paulo: Editora Martin Claret, 2000.
- Hotelling, Harold. 1929. "Stability in Competition." *The Economic Journal* 39(153): 41-57.
- HUGON, P. *História das Doutrinas Econômicas*. 14. ed. São Paulo: Atlas, 1995. p. 412
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Infraestrutura Econômica no Brasil: Diagnósticos e Perspectivas para 2025*. Brasília: Ipea, 2010.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Infraestrutura Econômica no Brasil: Diagnósticos e Perspectivas para 2025**. Brasília: IPEA, 2010.
- INTERGOVERNMENTAL GROUP OF TWENTY FOUR –G-24 (2012). *Infrastructure for development: meeting the challenge*. Policy Paper. Jun. 2012.
- INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (IFC). "IFC and Infrastructure". World Bank Group, EUA (2014).
- JANSEN, M.; NORDAS, H. K. *Institutions, Infrastructure, Trade Policy and Trade Flows*. London: CEPR. Discussion Paper N°4418. Centre for Economic Policy Research, 2004.

JAPAN MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS AND COMMUNICATIONS.
“Historical Statistics of Japan”. Disponível em
<<http://www.stat.go.jp/english/data/chouki/index.htm>>. Acesso em: 20 Jan. 2017.

KEYNES, J. M. Teoria geral do emprego, do juro e da moeda. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Coleção Os Economistas).

KEYNES, Maynard. The General Theory of Employment, Interest, and Money. London: Macmillan (1936).

KOHLER, R. Simulações acerca da relação entre oferta de moeda e crescimento de pequenas economias locais abertas. 2001. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Universidade de Santa Cruz do Sul, Santa Cruz do Sul, 2001.

Kohli, H.L. and P. Basil (2011), "Requirements for Infrastructure Investment in Latin America Under Alternate Growth Scenarios 2011–2040", Global Journal of Emerging Market Economies, January 2011; vol. 3, 1: pp. 59-110

KOTLER, P. Administração de marketing: análise, planejamento, implementação e controle. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 1992.

LEVINE, R. 2010a. The Sentinel: Improving the Governance of Financial Policies. In The International Financial Crisis: Have the Rules of Finance Changed? Eds: Asli Demirguc-Kunt, Douglas D. Evanoff and George G. Kaufman, World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd, New Jersey.

LIMÃO, Nuno; VENABLES, Anthony. Infraestrutura, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade. World Bank Economic Review, 15, 2001, pp. 451-479.

LOPES, A. L. Noções de Teoria Geral do Estado. Escola Superior Dom Helder Câmara. Belo Horizonte, 2010.

MAZZUCHELLI, Frederico. A crise em perspectiva: 1929 e 2008. Novos estudos - CEBRAP [online]. 2008, n.82, pp. 57-66. ISSN 0101-3300.

MIGUENS, J. E. Sociología económica: los presupuestos sociológicos de las teorías económicas modernas. Buenos Aires: Depalma, 1958.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. Plano Nacional de Trabalho Decente. Brasília: 2010

MINTZBERG, H.; AHLSTRAND, B.; LAMPEL, J. Safári de Estratégia. Porto Alegre: Bookman, 2000

MINTZBERG, H.; QUINN, J.B. O Processo da Estratégia. Porto Alegre: Bookman, 2001

MORAES, A. Direito Constitucional. 24 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

- MYRDAL, G. Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas. Rio de Janeiro: ISEB, 1960.
- OECD (1998), Technology, Productivity and Job Creation: Best Policy Practices, OECD, Paris 1998.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OMC). **Infrastructure in Trade and Economic Development**. OMC, World Trade Report 2004, cap. II, seção B , 2004, pp. 114-148.
- ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). **Workshop on Regulatory Reform in International Air Cargo Transportation**. Background Document, Paris: OCDE, jul. 1999.
- ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). **Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030**. International Futures Programme, Paris: OCDE, ago, 2011.
- PATRÍCIA, C., DANIEL, J., RUGEN, B. “The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence”. *Regional Science and Urban Economics* Volume 43, Issue 5, September 2013, Pag. 695–706
- PEDRO, C. MERCEDES, G. A. JOAQUÍN, M. “Transport Infrastructures and Regional Growth: Evidence of the Spanish Case”. Disponível em: <<http://www.ivie.es/downloads/docs/wpasec/wpasec-2002-27.pdf>> Acesso em: 23 Jan. 2017.
- PEREIRA, I. Dicionário grego-português e português-grego. 4. ed. Porto: Livraria Apostolado da Imprensa, 1969.
- POLANYI, K. A grande transformação: as origens de nossa época. Tradução de Fanny Wrobel. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- PORTER, M. E. What is strategy? *Harvard Business Review*, v.74, n.6, p.61-78, 1996.
- PPIAF and WORLD BANK (2010). Disponível em <[HTTP://ppi.worldbank.org/](http://ppi.worldbank.org/)>. Acesso em: 26 out. 2016
- PRADHAN, R.P., BAGCHI, T.P. Effect of Transportation Infrastructure on Economic Growth in India: The VECM Approach. *Research in Transportation Economics* 38 (2013) 139-148.
- RODRIGO O. F. Investimento em Infraestrutura: Desenvolvimento, Comércio Exterior e o Caso Brasileiro. 2012. Dissertação (Mestrado em Economia Política Internacional). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2012. 76p.
- ROLLER, L. H.; WAVERMAN, L. “Telecommunications Infrastructure and Economic Development: A Simultaneous Approach. *American Economic Review* 91, 909-23. 2001

Romp W. and J. de Haan (2005), “Public capital and economic growth: a critical survey”, European Investment Bank Papers Volume 10. nº1.

ROMP, W.; DE HAANJ. (2007): “Public Capital and Economic Growth: A Critical Survey,” *Perspektiven der Wirtschaftspolitik*, 8, 6-52.

SANTOS, M. **Corrupção A influência da corrupção no desenvolvimento econômico brasileiro**. 2013. 130f. Tese (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade de São Paulo. 2013.

Sawada, Y. 2015. The Impacts of Infrastructure in Development: A Selective Survey. ADBI Working Paper 511. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Disponível em: <<http://www.adbi.org/working-paper/2015/01/20/6526.impacts.infrastructure.in.dev/>>. Acesso em 04 maio, 2017.

STANFORD ENCYCLOPEDIA OF PHILOSOPHY, 2014. Phutarch. Disponível em: <<http://plato.stanford.edu/entries/plutarch/>>. Acesso em 16 Abr. 2016.

STRAUB, S. (2011): “ Infrastructure and Development: a Critical Appraisal of the Macro-level Literature,” *The Journal of Development Studies*, Vol. 47, 5, 683-708.

Tornell Aaron, Romain Ranciere, 2004. "Financial Liberalization, Allocative Efficiency and Growth. *Brookings Papers on Economic Activity*, 34(2):1-112.

WILLIAMS, R. *Keywords: a vocabulary of culture and society*. London: Fontana, 1976.

WOYTIMKY W. S e WOYTINSKY E. S. *World Commerce and Governments: Trends and Outlook*, the Twentieth Century Fund. New York: 1955