

INFRAESTRUTURA E ECONOMIA DO BRASIL UMA HOMENAGEM A CELSO FURTADO

¹Paulo Losinskas

¹ Universidade Ibirapuera
Av. Interlagos, 1329 São Paulo – SP, Brasil
plosinskas@gmail.com

Resumo

O presente artigo foi elaborado com base na leitura do livro “Formação Econômica do Brasil”, de Celso Furtado. Assim, tomou como premissa as afirmações e considerações trazidas no livro, contudo busca fazer uma leitura das entrelinhas, identificando na falta de investimento e desenvolvimento de infraestrutura os problemas estruturais e a inconstância econômica vivida pelo país desde o descobrimento até os dias atuais. A abordagem se inicia com um histórico dos ciclos econômicos brasileiros e após passa a fazer um comparativo com o que havia de infraestrutura durante esses ciclos, traçando um histórico da infraestrutura no Brasil até os tempos atuais.

Palavras-chaves: Celso Furtado, economia brasileira, Brasil atual.

Abstract

This article was prepared based on the reading of the book “The Economic Growth of Brazil” Celso Furtado. Thus, it is taken as a premise statements and considerations brought in the book, but seeks to make a reading between the lines, identifying the lack of investment and infrastructure development structural problems and economic instability experienced by the country since the discovery to the present day. The approach begins with a history of Brazilian economic cycles and after will make a comparison with what was infrastructure during these cycles, tracing a history of infrastructure in Brazil to the present times.

Keywords: Celso Furtado, Brazilian economy, Brazil today.

1. INTRODUÇÃO

Historicamente, desde a descoberta, passando pelo período colonial e até o pós-colonial, o Brasil se acostumou a experimentar períodos de grande crescimento e expansão econômica, com setores produtivos tendo destaque internacional, obtendo marcas expressivas, dominando certos nichos mercadológicos, tal qual foi a produção de açúcar, de algodão, de borracha, etc., fomentando grandes expectativas em todo o mundo, o que ocasionou períodos em que todas as atenções se voltassem para o país.

Contudo esses períodos logo eram ultrapassados, o país que antes era o destaque sofria com a variação do mercado internacional, do qual era, até boa parte do período pós-colonial, inteiramente dependente, trazendo de volta a realidade de queda econômica, frustração dos investidores e apostadores, dificuldades para população com baixa renda, seguido pelo quase abandono ou superação da exploração econômica de determinado produto tropical que seria substituído por outro que vivenciaria a mesma cadência.

Esses ciclos de grandes ganhos econômicos e expansão de setores da economia seguidos invariavelmente por um movimento de queda e redução dos fluxos de capitais e renda são experimentados pelo país desde sempre, como se passará a demonstrar paulatinamente.

Foi assim que ocorreu com o ciclo de exploração do açúcar, principal produto brasileiro no período colonial, que começou a ser produzido tão logo tenha sido identificado o potencial produtor do novo território descoberto e que, a princípio, não demonstrou possuir atributos, leia-se quantidade economicamente interessante, de minérios valiosos a serem extraídos.

A produção de açúcar se deu basicamente por duas razões: (I) a necessidade de ocupação da nova terra como forma de evitar invasões e (II) os investimentos realizados pelos holandeses que, além

de financiarem toda a tecnologia necessária para a produção, ainda se incumbiam da distribuição do açúcar no mercado europeu. Nessa época, o Brasil se destacava na produção do produto, sendo o principal produtor mundial.

O setor açucareiro passa a enfrentar dificuldades tão logo surjam novos players no mercado mundial, que trouxeram concorrência com a qual o país, ainda colônia, não tinha condições de competir. As dificuldades são agravadas pelo desenvolvimento de novas técnicas de produção, que não foram incorporadas no Brasil e ainda pelos diversos problemas com a escassez e a necessidade de especialização da mão de obra que foram entraves constantes durante todo o Brasil Colônia.

Somadas, todas essas questões, invariavelmente, ou representavam a necessidade de baixa dos preços como forma de manutenção da atratividade dos produtos brasileiros, o que trazia a contrapartida que era a retirada do interesse dos grandes produtores agrícolas locais em razão da queda da relação custo x benefício, ou então, exigia a elevação dos preços a patamares que os tornavam inviáveis para o comércio internacional, vez que outros países ou colônias detentores de melhor estrutura e infraestrutura conseguiam praticar o comércio com valores mais baixos e, portanto, mais atrativos aos compradores.

É nesse momento, quase duzentos anos após o início da produção e exploração do cultivo da cana de açúcar é bem verdade, que esse produto tropical enfrenta a seu período de calvário e queda do interesse econômico e de exploração, muito embora jamais tenha sido completamente abandonado no Brasil, permanecendo até hoje como um dos principais produtos brasileiros.

Numa tentativa de escapar desse cenário de perdas econômicas e influenciados por pensadores que podem ser considerados modernos para épocas, como Pascoal, algumas partes do território nacional se lançaram na tentativa de cultivar produtos tropicais

diferentes do açúcar, tal como se passou no Maranhão com o algodão ou na Amazônia com a borracha, mas experimentaram o mesmo cenário que o restante do país, ou seja, um período de grande prosperidade seguido de brusca queda no valor das commodities e conseqüentemente do mercado, que é praticamente abandonado e substituído por outros que enfrentaram

o mesmo ciclo de crescimento e queda.

Embora regionalizadas, a produção do algodão no Maranhão ou da borracha na região amazônica ilustram bem o cenário de breve prosperidade e altos ganhos em curto espaço de tempo, substituídos por enorme decadência e crise eterna.

Ambos os territórios ficam na região norte do país, que até hoje enfrenta problemas de desenvolvimento e é considerado uma das regiões mais carentes do território nacional, muito embora tenham experimentado momentos de riqueza e desenvolvimento acima da média nacional no período de bonança.

No Maranhão, onde se deu o início à exploração algodoeira, a expansão e a elevação dos ganhos econômicos foi extremamente rápida e alta, pois em questão de menos de um ano, um porto que estava acostumado a receber um ou dois navios por ano passou a ter a presença de cento e cinquenta embarcações nos mesmo espaço de tempo. Em parte, o cenário mundial de guerras favoreceu a região, que era a única disponível para produção e que acabou abastecendo o mercado europeu durante o período de exceção, porém, tão logo as disputas bélicas são definidas, mais uma vez ocorre a invasão do mercado por novos países produtores, sendo que a região não teve condições de competir, a exemplo do que se tinha passado com o setor açucareiro.

Especificamente no mercado de algodão, o início do movimento que hoje é identificado como Revolução Industrial foi terrível para os produtores maranhense, isso porque a industrialização se iniciou pela produção de produtos que utilizavam o algodão como matéria prima, porém sem a capacidade de competição no mercado internacional em razão das

condições precárias que possuía, o algodão brasileiro simplesmente foi preterido pelo algodão Norte Americano, que além de ser produzido a valores mais baixos, também contava com um sistema de logística próprio, ou seja, os americanos que haviam acabado de conquistar sua independência já possuíam navios próprios que faziam o transporte da matéria prima para a Inglaterra que, por sua vez, produzia os derivados do algodão e fornecia para todo o mundo. Assim, a produção brasileira logo decaiu, voltando-se para o mercado interno que não possuía grande capacidade financeira e a região voltou a enfrentar dificuldades econômicas que até hoje talvez ainda não tenham sido superadas.

Concomitantemente à exploração do algodão no Maranhão, o resto da colônia que enfrentava a crise com queda do preço do açúcar buscava outras fontes de renda mais rentáveis e localizou na exploração dos minérios uma boa oportunidade. Contudo esse período de exploração foi curto e evidenciou ainda mais a precariedade da infraestrutura da colônia, pois não havia tecnologia suficiente para a realização plena da atividade de extração, sendo um trabalho manual que dependia basicamente da exploração e procura pelos metais preciosos em leito de rios, sendo também dificultado pela falta de infraestrutura para transporte dos metais do interior para o litoral do país. Assim, a própria atividade extrativista de minérios já representava uma dificuldade, porém, ainda que ultrapassada essa etapa, o escoamento dos metais preciosos também era extremamente penoso pois era necessário que toda riqueza fosse conduzida até os portos para escoamento tendo como destino final Portugal. Contudo, não havia uma infraestrutura capaz de suportar tal ônus de modo que a atividade não perduraria por muito tempo com destaque.

Já nos últimos anos do Brasil Colônia se inicia o cultivo de outro produto tropical que representou bem essa situação de economia primordialmente dependente de um produto agrícola, que sustentava outros mercados que dependiam diretamente dele, que foi o café que passa a ser fortemente explorado a partir do início do século XIX e se mantém estável

durante um período relativamente longo da história do Brasil, exercendo importante papel na evolução do país e focalizando o desenvolvimento nas regiões em que o produto é cultivado, ou seja, na região sudeste, o que resultou no cenário que temos nos dias atuais de cidades maiores, com uma maior importância econômica e de fluxos mais vultosos de cifras e comércio.

É importante destacar que desde o descobrimento, o país possui um problema endêmico que é a falta de interligação entre as regiões, que é dificultado também em razão da enorme porção territorial que detém. Isso fez com que toda a produção e os impactos da prosperidade ou da queda econômica sempre fossem sentidos em espaços geográficos limitados, como a baixa dos preços do algodão arruinou a região do Maranhão, da borracha afetou a região amazônica, as crises do açúcar atingiram fortemente a região nordeste e o desenvolvimento trazido pelo cultivo do café tornou o sudeste a região mais rica do país.

Essas constatações históricas demonstram que as regiões do país sempre estiveram desconectadas, o que não permitiu se pensar e estruturar um conceito de desenvolvimento de país, numa unidade federativa. Por outro lado, como não era possível um intercâmbio regional de produtos produzido no país, toda a economia era baseada no mercado internacional e qualquer fator que alterasse esse mercado impactava seriamente os produtores brasileiros que não possuíam alternativa de escoamento da produção, vez que o consumo interno estava inviabilizado pela impossibilidade de comunicação entre o território nacional.

Esse era o ciclo da economia brasileira que vivia numa verdadeira montanha russa econômica, com grandes subidas seguidas de grandes quedas, cenário que, num olhar mais cuidadoso e amplo, é possível ser identificado nos tempos atuais onde o Brasil foi durante alguns anos apontado como um destaque de desenvolvimento econômico e agora volta a enfrentar um cenário de queda nas expectativas internacional e alta dos problemas econômicos.

Mas por trás dessas questões, há outro aspecto que deve ser destacado e que também apresenta um ciclo de prosperidade seguido por outro de abandono, que são os investimentos em infraestrutura, aspecto primordial para o desenvolvimento econômico de qualquer país.

No Brasil, essa noção de importância também pode ser notada, mas por diversas questões jamais houve a implantação prática de uma infraestrutura capaz de dar vazão à produção nacional e sustentar o crescimento econômico do país, sendo, em última análise, o verdadeiro gargalo econômico brasileiro. O popularmente chamado gargalo da economia não está no setor produtivo, mas sim na questão da infraestrutura, conforme se passa a demonstrar.

2. HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA NO BRASIL

Tão logo chegaram ao Brasil, os descobridores portugueses iniciam as buscas pela melhor forma de exploração econômica do novo território. Identificaram nas terras abundantes e clima propício um enorme potencial para agricultura, que além da questão econômica também representa uma forma de ocupação do territorial capaz de repelir a intenção de invasores de se instalarem na colônia de forma clandestina.

Nesse período já surge o primeiro impedimento ao desenvolvimento de cultura de exploração agrícola, que é a inexistência completa de infraestrutura, algo que somente é superado com a vinda de investimentos holandeses, que financiaram o início do cultivo e da exploração da cana de açúcar e propiciaram o escoamento da produção para a Europa, além da distribuição do produto naquele continente.

O acordo feito entre Portugal e Holanda previa que os investimentos feitos pelos holandeses, seriam recuperados por esses através da exploração da infraestrutura também mantida por eles.

Os problemas na economia colonial baseada da exploração do açúcar se iniciam com a retirada dos investimentos holandeses que passam a investir em outras colônias na América.

A colônia portuguesa não estava pronta para caminhar sem o capital e a estrutura proporcionada pelos holandeses, pois não houve investimento para que a colônia pudesse manter, por suas próprias forças, a produção e o preço em patamares competitivos.

O ciclo seguinte, da exploração mineral, enfrenta barreiras ainda maiores na questão da infraestrutura, primeiro porque não havia estrutura para a realização da atividade, sendo que boa parte dessa exploração dependia da sorte, isso porque os exploradores se fixavam em pequenos riachos e extraíam os metais preciosos de seus leitos através de técnica de peneirarem, ou seja, eram passadas manualmente peneiras no leito do rio na expectativa que, no meio da terra, se localizasse ouro.

Assim, se o metal precioso não se encontrasse na superfície, jamais seria localizado. Da mesma forma, não havia exploração de minas. Após extraído o metal, era necessário fazer seu escoamento para a metrópole, algo que representava enorme dificuldade para o explorador, pois não havia infraestrutura para o transporte, uma vez que a extração dos minérios se dava no interior do território brasileiro, em especial na região de Minas Gerais e Goiás, e precisava chegar até o litoral onde seria enviado à Portugal por via oceânica.

Sem uma infraestrutura capaz de suportar esse fluxo do interior para o litoral, boa parte da rentabilidade do negócio se perdia, pois os custos de logística eram elevados, a perda de mão de obra era considerável e a tecnologia de exploração, embora já existisse em grau mais elevado na América espanhola, não foi trazida para o Brasil. Mais uma vez, não

houve investimentos para dar suporte capaz de manter a atratividade do negócio.

Nesse cenário, o resultado não poderia ser outro que não a rápida decadência do setor, que não suportou as precárias condições a que estava exposto, tendo o destaque por um breve período de cerca de 20 anos, sendo praticamente abandonado após isso.

Concomitantemente ao início e declínio da exploração mineral, na região do Maranhão houve um início de planos de investimentos em infraestrutura na região, que, como dito, rumou para a exploração do algodão.

A região passou a receber mais de cem vezes o número de barcos em seus portos do que em todo o período anterior, e vivenciou uma das fases mais prósperas de sua economia e com melhor renda da população.

No entanto, os investimentos e o modo de produção foram superados pela concorrência americana, que teve investimentos em tecnologia de produção, se beneficiando da revolução industrial que teve início na Inglaterra e outro fator muito importante que foi a existência de uma frota naval própria capaz de dar escoamento a produção.

Assim, os novos métodos adotados, que possibilitavam uma maior produção com custos menores, aliado a um eficiente sistema de escoamento próprio, que também auxiliou na redução dos custos, se destacando ainda pela independência de outros países para comercializar os produtos, representaram uma enorme vantagem para os Norte-Americanos, sendo a região maranhense incapaz de competir com esse mercado, sendo então levados ao que se pode classificar de ruína. Note-se que até esse momento da história brasileira não se falava em desenvolvimento de infraestrutura. O país não possuía nenhuma linha férrea, tinha portos precários, o que se tinha como estrada eram caminhos traçados pelos índios, a produção era basicamente agrícola e voltada para exportação

de modo que o mercado interno pouco absorvia do que era produzido e a população também dependia daquilo que era importado para suprir suas necessidades.

As regiões brasileiras estavam isoladas, aproveitando seus períodos de prosperidade ou sentindo os efeitos da derrocada econômica, sempre influenciados pelos movimentos do mercado internacional, sem que houvesse circulação de riqueza internamente no país que não mantinha um mercado interno estável e circulante.

O próximo período da história do Brasil, que é representado pelo fim da época colonial, aliado com a vinda da família real portuguesa ao Brasil, é onde começa a se perceber a importância da realização de investimentos para a expansão da economia.

Logo na sua chegada uma série de medidas foram tomadas no intuito de melhorar as condições econômicas e de qualidade de vida na colônia. É bem verdade que dificilmente se definirá se o intuito dessas medidas era de fato o crescimento e o desenvolvimento da colônia ou então uma forma de suprir as necessidades da própria família real, que seria abastecida por produtos importados da Europa, o que exigia certa estrutura capaz de tornar esse consumo mais ágil.

As medidas de caráter econômico mais marcantes que foram tomados pela coroa portuguesa nesse período foram a abertura dos portos e a criação do Banco do Brasil. A primeira medida permitiu o aumento de entrada de produtos importados aumentando a atividade comercial já a segunda tinha como objetivo financiar a criação de empresas manufatureiras no território nacional.

É bem verdade que a renda da população era baixa, o que não permitia que o comércio se expandisse de forma considerável já que a capacidade de

absorção do mercado interno era baixa e que o Banco do Brasil viria a falir poucos anos depois.

Até o fim do período colonial, esse era o cenário que se tinha, ou seja, quase nenhuma infraestrutura foi criada. A colônia brasileira efetivamente nada criou para si própria, sendo incapaz de se manter economicamente sem o comércio internacional. Se essa atividade estivesse num fluxo favorável, a colônia experimentava enormes benefícios, se houvesse qualquer alteração nesse cenário, da mesma forma, os efeitos seriam imediatamente sentidos no território brasileiro.

É somente a partir da segunda metade do século XIX, pós-declaração da independência, que se pode considerar que começaram as grandes transformações e reformas que deram início ao processo de desenvolvimento de uma infraestrutura nacional, sendo figura de destaque nesse sentido o Barão de Mauá.

Foi Barão de Mauá que possibilitou a construção das ferrovias Estrada de Ferro Mauá e a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí que juntas viriam a se tornar a “espinha dorsal do País em matéria de infraestrutura de escoamento da produção agrícola”, isso porque era através delas que passavam toda a produção do sudeste do Brasil que era então escoada até os portos de onde partiam para a Europa.

Visualizando o cenário passado nos dias atuais fica evidente que os benefícios resultantes da infraestrutura desenvolvida naquela época na região sudeste trazem reflexos até hoje. Isso porque, com a criação da infraestrutura de transportes, o custo de produção foi reduzido, beneficiando o comércio e a circulação de riqueza nessa região, que então acabou por se desenvolver mais que o restante do país que não contava com os mesmos benefícios ou facilidades, criando um abismo de crescimento econômico entre as regiões integrantes do território brasileiro, algo que ainda perdura.

Apesar de um período de grandes e importantes investimentos realizado na segunda metade do século XIX, boa parte deles impulsionados pelo Barão de Mauá e essencialmente concentrados na mesma região do país, o início do século seguinte não seguiu a mesma tendência.

Talvez a principal empreitada que surgiu entre o início do século XX e o fim do período conhecido como República Velha, tenha sido a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Esse empreendimento interligaria a região de Guajará-Mirim até o Rio Madeira, em Porto Velho, e tinha como objetivo possibilitar o escoamento da borracha extraída na Bolívia e na região amazônica para a Europa e Estados Unidos.

Diferentemente do fenômeno ocorrido na região sudeste, esse empreendimento não logrou êxito em atrair para a região um intenso desenvolvimento social e econômico, o que pode ser explicado em razão da localização de difícil acesso, em território enraizado na floresta amazônica, na forma de produção, pois os seringueiros adentravam a mata, identificavam a seringueira de onde retiravam o látex e tão logo aquela árvore tivesse sido completamente explorada, partiam em busca de outras, ou seja, não havia fixação local como nos campos de plantação do sudeste que em que a área de plantio era definida e delimitada, sendo que a população se instalava definitivamente no espaço geográfico.

Outro aspecto que pode ter contribuído para o insucesso do projeto foi justamente a sua construção tardia. A região amazônica já explorava a borracha desde a segunda metade do século XIX, sendo que cidade como Belém e Manaus se desenvolveram muito a partir da economia advinda desse mercado, e a ferrovia somente ficou pronta em 1912, ou seja, um ano antes da produção brasileira de borracha ser superada pela produção inglesa, que estava situada na Ásia, em especial na Malásia, local onde os ingleses plantaram sementes de seringueira levadas do Brasil,

e através do emprego de técnicas mais modernas e organizadas de produção, produziam maior quantidade e vendiam por um preço menor.

Porém, ainda que não se tenha produzido destacados efeitos logo de início, a existência da infraestrutura de transporte da borracha contribuiria muito para a retomada do posto de maior produtor mundial do produto na década de 1940.

O final dos anos 20 do século passado foi marcado pela presidência de Washington Luís que tinha como lema “Governar é fazer estrada”, demonstrando a importância que merece o desenvolvimento da infraestrutura, muito embora as ações concretas do ex-presidente tenham se limitado a declarar seu lema, uma vez que o período é marcado pela baixa nos investimentos.

Ainda que não tenha por si mesmo adotado importantes medidas, as palavras de Washington Luís podem ter sido de certo aspecto proféticas, pois ao longo de todo o século XX o Brasil deixa de lado os investimentos em infraestrutura ferroviária que vinha adotando um século antes e volta a maior parte de suas atenções para as estradas. É no século XX que o principal modal de transporte do país passa a ser o de rodovias, cenário que não indica que será alterado nesse novo século, indo na contramão da tendência de países que possuam extensão territorial tão significativa quanto o Brasil.

De toda forma, é partir desse ponto da evolução brasileira que outra tendência sobre o planejamento e desenvolvimento da infraestrutura começa a se revelar, que o planejamento por Planos, sendo que o chamado Plano Quinquenal de Obras e Reparelhamento da Defesa Nacional, de 1939-1944, instituído pelo Decreto nº 1059/1939, que tinha como objetivo o desenvolvimento de uma infraestrutura nacional. Foi o início da era de planejamento governamental no país. Antes, as medidas somente eram tomadas em razão de necessidade já existente, enquanto sob o

prisma do planejamento, se busca antever as necessidades e realizar os investimentos de modo que não se estabeleçam gargalos ou impedimentos ao pleno desenvolvimento de qualquer atividade.

Avançando um pouco no tempo, Juscelino Kubitschek também adotou o planejamento por planos, criando o Plano de Metas. Da mesma forma o governo militar que se instalou por cerca de 20 anos no país criou os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs) e o Plano Decenal (1967).

Com o advento da redemocratização e a instituição da nova Constituição o modelo de fortaleceu, agora sob a denominação de Plano Plurianual (PPA). Mas o que essa política de planejamento produziu em termos de criação e desenvolvimento de infraestrutura no período?

Cumprir destacar que logo de início, nos últimos anos da Era Vargas, houve uma elevação dos gastos primários. Juscelino Kubitschek deu continuidade nesses investimentos, sendo que do seu Plano de Metas, 70% dos investimentos eram voltados para o desenvolvimento de Infraestrutura.

Durante o regime militar, além dos planos citados, merece destaque a Resolução nº 63/1967, do Banco Central do Brasil, que permitiu a captação de recursos do exterior que possibilitaram a execução de grandes empreendimentos tais como a Ponte Rio-Niterói e a BR 230 (Transamazônica). Esses dois empreendimentos foram idealizados a partir do primeiro PND (I PND), que também possibilitou a construção das usinas hidrelétrica de Três Marias e Itaipu.

Com a análise posterior desses planos que foram criados ao longo da segunda metade do século XX, é possível afirmar que eles se preocuparam muito mais em realizar o planejamento do que colocar em prática o que foi planejado.

A cada novo presidente que se apresentava, um plano também novo era organizado, traçando novas metas de maneira independente, sem se preocupar com o que estava estabelecido num plano anterior e também sem provisionar o que viria depois. Esse fenômeno só não foi visto nos dois Planos de Desenvolvimento Nacional do período militar, muito provavelmente em razão da idéia de um governo central e autoritário que não permitia alternância política na gestão governamental, muito embora fossem trocados os chefes do poder executivo.

A partir da adoção do Planos Plurianuais (PPAs), o que se deu com a Constituição de 1988, esse caráter de falta de continuidade continua a ser percebido.

Os PPAs são meios de planejamento do médio prazo, englobando um lapso temporal de quatro anos, que se iniciam a partir do segundo ano do governo de um chefe do Poder Executivo e se encerra ao fim do primeiro do mandato posterior.

Contudo, com constante alternância política e partidária, tal ferramenta em geral, serve de desculpa pelo novo comandante do Executivo que, majoritariamente, se queixa da herança deixada por seu antecessor e rechaça qualquer ideia de continuidade das políticas públicas adotadas anteriormente, somente aguardando a oportunidade de elaborar seu próprio Plano, ignorando o que estava previsto anteriormente e pensando exclusivamente do período de seu próprio mandato.

E mesmo com essas questões, foi exatamente nesse período de pouco mais de 50 anos, que a maior parte daquilo que se pode denominar de infraestrutura foi realizado no Brasil.

Foi nesse ínterim que o modal de transporte através de estradas se fixou, sendo que atualmente o país possui cerca de 1,5 milhões de quilômetros de

rodovias, que foram construídos aeroportos em todos os Estados brasileiros, que portos foram construídos e modernizados, que fontes de energia foram descobertas e passaram a ser exploradas através de infraestrutura própria. Diversos estudos já demonstraram que investimentos em infraestrutura acarretam benefícios tanto sob o aspecto econômico quanto social.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sob o aspecto econômico, podemos apontar a redução de custos de produção, aliado ao aumento de eficiência sistêmica, já produz efeitos suficientes para justificar o investimento. Porém, não menos importante, é possível destacar que investimentos em infraestrutura não produzem efeitos meramente econômicos, sendo difícil realizar uma dissociação com o cunho social, pois o mesmo movimento de benefícios no âmbito econômico influencia no aumento de renda da população, eleva os índices de desenvolvimento humano de um país e reduz a pobreza.

Com essas considerações, é fácil chegar à conclusão que boa parte dos problemas que foram enfrentados ao longo da história do Brasil poderiam ter sido evitados ou, quando não fosse possível, reduzidos. A falta de competitividade dos produtos brasileiros quando a existência de concorrência, a baixa renda da população são exemplos de questões que são diretamente impactadas pela criação ou não de infraestrutura.

Nos dias de hoje o país ainda enfrenta o mesmo desafio, ou seja, uma falta de infraestrutura adequada aos níveis econômicos e sociais que atingiu. A infraestrutura que existe, quando existe, é deficitária. Os portos estão ultrapassados, os aeroportos não comportam mais a crescente demanda, as ferrovias estão quase cem anos defasadas, tendo em conta o abandono dos investimentos ainda na primeira metade do século XX, e as estradas estão em condições precárias.

Tanto é assim que temos acompanhado nos últimos meses a implantação de grandes esforços governa-

mentais para a solução dos problemas estruturais. É nessa esteira que foi criada a nova Lei dos Portos, foram anunciados investimentos em ferrovias, rodovias e aeroportos, além da construção de mais uma usina hidrelétrica.

Entretanto, parece que a mentalidade social também não está plenamente desenvolvida. Da mesma forma que ocorreu com Barão de Mauá, que foi vítima de perseguições política no Império, não é tarefa das mais difíceis encontrar críticos da política de expansão da infraestrutura, vídeos contra a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, manifestações contra os processos de concessão de rodovias e ferrovias e também movimentos que se opõem a nova legislação portuária já em vigor.

Por isso, ao versar palavras sobre o desenvolvimento de infraestrutura é preciso ter cuidado, pois talvez os efeitos somente sejam sentidos daqui alguns anos, como no Brasil, que está a quase 500 anos atrasados nesse aspecto.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARRANZA, Luis; DAUDE, Christian; MELGUIZO, Angel. Public infrastructure investment and fiscal sustainability in Latin America: incompatible goals? Working Paper. n. 301. Paris: OECD Development Centre, 2011.

CARVALHO, André Castro. Infraestrutura sob uma perspectiva pública: instrumentos para o seu desenvolvimento - São Paulo: USP / Faculdade de Direito, 2013.

FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil. 32ª Ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005

RIVERA C., Jorge; TOLEDO T., Patricia. Efectos de la infraestructura pública sobre el crecimiento de la economía, evidencia para Chile. Estudios de Economía. v. 31. n. 1. jun. 2004.