

FÁBIO SAMPAIO MASCARENHAS

**A REGULAÇÃO JURÍDICA DA INTEGRAÇÃO DOS MODAIS DE
TRANSPORTE NO BRASIL:
O SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO COMO INSTRUMENTO PARA A
SUPERAÇÃO DO SUBDESENVOLVIMENTO.**

Dissertação de Mestrado

Orientador: Prof. Titular Dr. Gilberto Bercovici

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE DIREITO**

São Paulo-SP

2020

FÁBIO SAMPAIO MASCARENHAS

**A REGULAÇÃO JURÍDICA DA INTEGRAÇÃO DOS MODAIS DE
TRANSPORTE NO BRASIL:
O SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO COMO INSTRUMENTO PARA A
SUPERAÇÃO DO SUBDESENVOLVIMENTO.**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Direito, da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Direito, na área de concentração Direito Econômico, Financeiro e Tributário, subárea Direito Econômico e Economia Política, sob orientação do Prof. Titular Dr. Gilberto Bercovici

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE DIREITO

São Paulo-SP

2020

FÁBIO SAMPAIO MASCARENHAS

**A REGULAÇÃO JURÍDICA DA INTEGRAÇÃO DOS MODAIS DE
TRANSPORTE NO BRASIL:
O SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO COMO INSTRUMENTO PARA A
SUPERAÇÃO DO SUBDESENVOLVIMENTO**

Aprovada em: _____

Banca Examinadora:

Prof. Titular Dr. Gilberto Bercovici (Orientador)

Examinador: _____

Instituição: _____

Examinador: _____

Instituição: _____

Examinador: _____

Instituição: _____

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação é fruto de um caminho que contou com a contribuição direta e indireta de muitas pessoas, as quais imensamente agradeço:

Ao professor Gilberto Bercovici, como orientador pela oportunidade e a atenção que me concedeu durante os últimos anos, no TCC e no mestrado, e, como autor, pela substancial contribuição à área que escolhi para a vida.

À minha mãe Nei, ao meu pai José e à minha irmã Jordana por sempre estarem ao meu lado.

A todos os meus familiares, em nome de minha madrinha Maria Mascarenhas e minha avó Maria Baldoíno.

À Dika e ao Vini, pelo incondicional suporte.

Aos meus colegas da RVC pela companhia diária.

Aos (às) meus (minhas) demais orientadores (as) de pesquisa durante minha jornada acadêmica Adilson José Moreira, Hércio Ribeiro e Cláudia Costa, que muito contribuíram para o pesquisador que me tornei.

Aos (às) amigos (as) do Mackenzie Mário André Machado Cabral, Clarice Seixas Duarte, Rodrigo Oliveira Salgado, Alessandro Soares, Daniel Nagao, Susana Barbosa e Michelle Asato por toda a contribuição.

Aos professores André Ramos Tavares, Alexandre Freitas Barbosa, Orlando Villas Bôas Filho, José Maria Arruda de Andrade e César Ricardo Simoni Santos pelas valiosas aulas de mestrado, que muito contribuíram para a elaboração do presente trabalho.

A todos (as) os (as) professores (as) da USP e do Mackenzie, que desenvolveram este ser humano que se propõe a lutar por uma sociedade contra qualquer espécie de desigualdade.

Ao professor Adolfo Fontan, em nome dos demais professores do ensino médio e fundamental, que, desde a minha tenra idade, me estimulou à paixão pela história e pela economia.

Aos funcionários das bibliotecas da USP, Mackenzie e PUC que suportaram este aluno e pesquisador inquieto e que sempre buscava exatamente os livros mais inacessíveis do acervo.

Aos meus amigos, que estiveram comigo nos melhores e nos piores momentos desta jornada.

A Nei Sampaio e José Mascarenhas, que com pedras e poeira desenharam o caminho que me levou a este mestrado.

*“Quem anda nos trilhos é trem de ferro. Sou
água que corre entre as pedras - liberdade caça
jeito.”*

(Manoel de Barros)

RESUMO

MASCARENHAS, Fábio Sampaio. **A regulação jurídica da integração dos modais de transportes no Brasil**: o Sistema Nacional de Viação como instrumento para a superação do subdesenvolvimento. 244 páginas. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

A presente dissertação examina a regulação jurídica da integração dos modais de transporte no Brasil, desde o Plano Geral de Viação Nacional (Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934) até o Sistema Nacional de Viação (artigo 21, inciso XXI da Constituição de 1988 e Lei nº 12.379 de 06 de janeiro de 2011). A fim de desdobrar o objeto, tem-se como método o direito econômico em suas quatro dimensões de análise, que dialogam com os questionamentos propostos pela pesquisa: (i) dimensão histórica, que buscará responder qual o histórico de iniciativas levou à atual estruturação da regulação jurídica da integração dos modais de transporte no Brasil, com o Sistema Nacional de Viação. Nela, trar-se-á como recorte temporal central o período entre 1930 e 2011. Esse recorte será visualizado dentro de um panorama maior, que analisa por meio de um diálogo entre o sentido da colonização de Caio Prado Jr. e a relação centro-periferia da CEPAL, qual é o sentido dos transportes no Brasil; (ii) dimensão dogmática, que buscará responder de que forma o direito se colocou como fator de inteligibilidade dessa integração dos modais no mesmo lapso temporal; (iii) dimensão da eficácia social, que buscará compreender o porquê, mesmo com o histórico de instrumentos globais, regionais e setoriais (estes, no âmbito dos transportes) de planejamento brasileiros, ainda não é possível verificar eficiência no setor de transportes; e (iv) dimensão prospectiva, que questiona como a discussão da integração dos modais de transportes deve se inserir em um cenário posterior ao atual avanço conservador e neoliberal e qual a função do direito econômico nesse processo. Frente a tais dimensões, concluiu-se que a melhor maneira de se pensar os transportes no Brasil é por meio de um sistema nacional de viação que seja visualizado dentro de um projeto integrado de nação. Isso pois, os maiores momentos de evolução do setor no que se refere ao seu financiamento, à extensão da sua infraestrutura e à capacidade de transporte de cargas e de pessoas, foi guiado pelo Plano de Metas, pelos Planos Nacionais de Viação de 1964 e 1973, junto ao II PND, e, parcialmente, pelo plano trienal. A maior contenção nessa evolução, dada a falta de investimento no setor e a conseqüente degradação, se deu conforme avançou o processo de instalação e manutenção da ótica neoliberal. Nesse sentido, a atuação do direito econômico perante os transportes é o de distribuir o excedente gerado pelo setor, a fim de romper com os interesses políticos que assumem um papel de manutenção da falta de acessibilidade e mobilidade física (de cargas) e social (sobretudo regional – visto a estrutura

oligárquica nacional), influenciando de forma concomitante outros setores da economia, dentro de um projeto integrado de desenvolvimento econômico que lute contra o anacronismo estrutural, que baliza a falta de endogeneização técnica, e contra o neoliberalismo que norteia o formato contemporâneo de falta de homogeneização social.

Palavras-chave: Transportes. Integração. Planejamento. Direito Econômico. Sistema Nacional de Viação.

ABSTRACT

MASCARENHAS, Fábio Sampaio. *The legal regulation of transport modes integration in Brazil: The National Road System as an instrument for overcoming underdevelopment*. 244 pages. Dissertation (Master) – Faculty of Law, University of São Paulo, São Paulo, 2020.

This dissertation examines the legal regulation of the transport modes integration in Brazil, from the General Plan of National Road (Decree 24.497, of June 29, 1934) to the National Road System (article 21, item XXI of the Constitution of 1988 and Law n°. 12,379 of January 6, 2011). |The research uses the four dimensions of economic law as its method, which dialogue with the questions proposed: (i) historical dimension, that seeks to answer which history of initiatives led to the current structuring of transport modes integration legal regulation in Brazil, with the National Road System, using as a temporal scope the period between 1930 and 2011, contextualizing in a larger panorama, which analyzes the transport in Caio Prado Jr and Latin-America structuralism theories; (ii) dogmatic dimension, which seek to answer how Brazilian law was placed as a factor of intelligibility of transport modes integration in the same period; (iii) social effectiveness dimension, which seek to understand why, even with the history of Brazilian transport planning, it is not yet possible to verify efficiency in the transport sector; and (iv) prospective dimension, which questions how the discussion of transport modes integration could be inserted in a scenario after the current conservative and neoliberal advance and what is the function of economic law in this process. Given these dimensions, the research concludes that the best way to think about transportation in Brazil is through a national road system that is visualized within an integrated nation project. Therefore, the greatest evolutionary moments of the sector in terms of its financing, extension of its infrastructure and capacity of cargo and people transportation, was guided by Kubitschek's Target Plan, by II PND and the National Road Plans of 1964 and 1973, and partly by João Goulart Three-year Plan. The biggest restraint in this evolution, given the lack of investment in the sector and the consequent degradation, occurred with the process of installation and maintenance of the neoliberal optics. In this sense, the economic law has to actuate to distribute the surplus generated by the sector, in order to break with the political interests that assume a role of maintaining the lack of accessibility and mobility, concomitantly influencing other sectors of the economy, within an integrated project of economic development that fights against structural anachronism, which marks the lack of technical endogenization, and against neoliberalism that guides the contemporary format of absence of social homogenization.

Keywords: Transport. Integration. Planning. Economic law. National Road System.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Parâmetros e critérios para a utilização dos dados da pesquisa.....	25
Tabela 2: Histórico dos planos de transporte no Império e República Velha	39
Tabela 3: Frota nacional de veículos cadastrados entre 1946 e 1951.....	68
Tabela 4: Extensão em km da malha ferroviária entre 1930 e 1949	68
Tabela 5: Movimento das embarcações entre 1930 e 1949.....	69
Tabela 6: Aspectos gerais do tráfego aéreo, doméstico e internacional das empresas regulares nacionais entre 1930 e 1949	70
Tabela 7: Aportes humanos na configuração territorial dos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário entre 1952 e 1960.....	84
Tabela 8: Relação absoluta de mercadorias por modal de transportes entre 1953 e 1960	84
Tabela 9: Quantidade de passageiros transportados por quilômetro nos modais rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário entre 1953 e 1960.....	85
Tabela 10: Relação entre o aumento dos passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira entre 1953 e 1960.....	85
Tabela 11: Demonstração gráfica da relação entre o aumento dos passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira entre 1953 e 1960	86
Tabela 12: Relação relativa de passageiros por modal de transporte entre 1953 e 1960	87
Tabela 13: Distribuição dos dispêndios do governo federal em transportes de 1956 a 1962..	93
Tabela 14: Aportes humanos na configuração territorial dos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário de 1961 a 1964.....	98
Tabela 15: Relação absoluta de mercadorias por modal de transportes de 1961 a 1964	98
Tabela 16: Quantidade de passageiros transportados por quilômetro nos modais rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário de 1961 a 1964.....	99
Tabela 17: Relação entre o aumento dos passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira de 1961 a 1964.....	99
Tabela 18: Demonstração gráfica da relação entre o aumento dos passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira de 1961 a 1964	100
Tabela 19: Relação relativa de passageiros por modal de transporte de 1961 a 1964	100
Tabela 20: Aportes humanos na configuração territorial dos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário de 1965 a 1972.....	119
Tabela 21: Relação absoluta de mercadorias por modal de transportes de 1965 a 1972	119

Tabela 22: Quantidade de passageiros transportados por quilômetro nos modais rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário de 1965 a 1972.....	120
Tabela 23: Relação entre o aumento dos passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira de 1965 a 1972.....	121
Tabela 24: Demonstração gráfica da relação entre o aumento dos passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira de 1965 a 1972	121
Tabela 25: Relação relativa de passageiros por modal de transporte de 1965 a 1972	122
Tabela 26: Aportes humanos na configuração territorial dos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário de 1973 a 1985	139
Tabela 27: Relação absoluta de mercadorias por modal de transportes de 1973 a 1985	139
Tabela 28: Quantidade de passageiros transportados por quilômetro nos modais rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário de 1973 a 1985.....	140
Tabela 29: Relação entre o aumento da relação de passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira de 1973 a 1985	141
Tabela 30: Demonstração gráfica da relação entre o aumento dos passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira de 1973 a 1985	141
Tabela 31: Relação relativa de passageiros por modal de transporte de 1973 a 1985	142
Tabela 32: Aportes humanos na configuração territorial dos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário de 1996 a 2000.....	158
Tabela 33: Relação relativa de passageiros por modal de transporte de 1996 a 2000	158
Tabela 34: Quantidade da carga transportada em toneladas-quilômetro, por modo	158
Tabela 35: Quantidade de passageiros transportados por quilômetro nos modais rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário de 1996 a 2000.....	159
Tabela 36: Relação entre o aumento dos passageiros por quilômetro em todos os modais e o aumento da população brasileira de 1996 a 2000.....	160
Tabela 37: Aportes humanos na configuração territorial dos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário de 2002 a 2008.....	179
Tabela 38: Taxas de crescimento médias anuais do PIB real (1999-2014 – em percentual)	187

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Plano Rebelo	28
Figura 2: Plano Moraes	31
Figura 3: Plano Ramos de queiroz	32
Figura 4: Plano Rebouças	33
Figura 5: Plano Bicalho	34
Figura 6: Plano Bulhões	35
Figura 7: Plano da Comissão de Viação Geral	36
Figura 8: Plano Catrambi.....	38
Figura 9: Plano Schnoor	39
Figura 10: Plano Geral de Viação Nacional	52
Figura 11: Plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem	56
Figura 12: Plano Rodoviário Nacional	61
Figura 13: I Plano Nacional de Viação.....	69

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – O SENTIDO DOS TRANSPORTES NO BRASIL E A SUA RELAÇÃO AO DESENVOLVIMENTO, À INFRAESTRUTURA E AO PLANEJAMENTO.....	5
1.1. O sentido da colonização, a relação centro-periferia e o modelo primário-exportador: o sentido dos transportes no Brasil.	5
1.2. A infraestrutura dos transportes, o direito econômico e o desenvolvimento.....	13
1.3. O planejamento, a integração e as suas convergências.....	21
CAPÍTULO 2 – BREVE HISTÓRICO: AS POLÍTICAS DE PLANEJAMENTO DA INTEGRAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NO IMPÉRIO E NA REPÚBLICA VELHA.....	26
2.1. A integração dos modais no império	26
2.2. A integração dos modais na República Velha	35
CAPÍTULO 3 – AS POLÍTICAS DE INTEGRAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NO BRASIL DE 1930 A 1964:	41
3.1. As políticas de integração do sistema de transportes no primeiro mandato do governo Getúlio Vargas.	41
3.1.1. O Plano Geral de Viação Nacional	48
3.1.2. O Estado Novo e o Plano Rodoviário Nacional.....	53
3.2. O governo de Eurico Gaspar Dutra e o I Plano Nacional de Viação.....	61
3.2.1. O I Plano Nacional de Viação	63
3.2.2. A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) e os Transportes	71
3.3. Os transportes no Plano de Metas de Juscelino Kubitschek.....	74
3.4. A integração dos modais em João Goulart	88
3.4.1. O Decreto nº 51.201, de 17 de agosto de 1961 e a criação do Grupo Executivo de Coordenação dos Transportes – GET.....	89
3.4.2. O Decreto nº 430, de 28 de dezembro de 1961 e a criação do Conselho Nacional de Transportes - CNT.....	90
3.4.3. Os transportes no Plano Trienal	91
CAPÍTULO 4 – A DITADURA MILITAR: A RUPTURA DE UM PROJETO DE INTEGRAÇÃO PARA O MERCADO INTERNO - 1964 A 1985:	102
4.1. Linhas gerais sobre o golpe de 1964, o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), e o II Plano Nacional de Viação.	102
4.1.1. O II Plano Nacional de Viação.....	106
4.2. O Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965 e a criação do Grupo Executivo para Integração da Política de Transportes (Geipot) e do Fundo de Pesquisas de Transportes .	108

4.3. De Costa e Silva a Médici: o planejamento dos transportes de 1967 a 1974	111
4.3.1. Os transportes no Programa de Integração Nacional.	116
4.3.2. Os transportes no I PND.....	118
4.3.3. O III Plano Nacional de Viação	122
4.4. O planejamento dos transportes nos governos Geisel e Figueiredo: o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) e a transformação do Geipot.....	130
CAPÍTULO 5 – DO PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988 À LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011: O RETORNO AO MODELO PRIMÁRIO-EXPORTADOR.	144
5.1. O planejamento dos transportes e o Sistema Nacional de Viação na Constituição de 1988.....	144
5.2. O governo Fernando Collor e o desmonte dos ministérios.....	147
5.3. O governo Fernando Henrique Cardoso e o fim da linha para o planejamento integrado.....	151
5.4. Os reflexos do governo Lula na integração dos modais de transporte	160
5.4.1. Os transportes no PPA 2004-2007: Programa “Brasil para Todos”.....	165
5.4.2. Os transportes na Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT)	167
5.4.3. Os transportes no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).....	172
5.4.4. A extinção do GEIPOT.	180
5.4.5. O Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)	182
5.5. O governo Dilma Rousseff, a manutenção da financeirização e o Sistema Nacional de Viação.	186
5.5.1. Lei nº 12.379 de 06 de janeiro de 2011: O novo Sistema Nacional de Viação.....	189
5.5.2. Cenário atual, desafios estruturais e prospecções	190
CONCLUSÃO.....	193
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	208

INTRODUÇÃO

Em sua obra “A Natureza do Espaço”, Milton Santos afirma que na interpretação da atualidade dos tempos acelerados do presente, o tropel dos eventos desmente verdades estabelecidas e desmancha o saber. Sublinha nesse sentido o autor, que a moda avassaladora das citações frescas não pode eliminar os debates que se inspiram em lições não circunstanciais¹. Nessa busca pelo não circunstancialismo do debate científico, a explicação de um fenômeno social com a relevância da regulação jurídica da integração dos modais de transportes, para a estrutura social brasileira, possui um formato que foge aos ensaios normativos positivistas que se retraem à avaliação do diploma legislativo, das decisões judiciais e do corpo de doutrinas jurídicas. Nesse sentido, não é forçoso lembrar a afirmação de Pierre Bourdieu de que a reivindicação da autonomia absoluta do pensamento e da ação jurídicos afirma-se na constituição de um modo de pensamento específico, totalmente liberto do peso social, e a tentativa positivista de criar uma teoria pura do direito que não passa do esforço de criar um corpo de doutrinas e de regras completamente independentes dos constrangimentos e pressões sociais².

Diante disso, não há que se pensar uma ciência jurídica que abandone tais pressões, ao invés disso, deve-se visualizar, como afirma Gilberto Bercovici, junto à dogmática, as delineações históricas, a eficácia social e as prospecções do objeto em estudo³, ou como propõe Rodrigo Salgado, deve-se passar pela avaliação dos interesses políticos e econômicos que circundam a criação de uma norma⁴. Ao contexto brasileiro, diante de sua inserção em um panorama maior de economia-mundo⁵, os interesses políticos e econômicos possuem um direcionamento. Eles vão do centro à periferia.

Frente a essas dimensões e a esse direcionamento, estabelecem-se aqui os quatro questionamentos que se colocam como problematização da presente dissertação: (i) qual é o

¹ SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006, p.9

² BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Trad. Fernando Tomaz. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.p. 209.

³ BERCOVICI, Gilberto. **Direito Econômico do Petróleo e dos Recursos Minerais**. São Paulo: Quartier Latin. 2011, pp.13-14

⁴ SALGADO, Rodrigo. De Volta À Frankfurt: Notas Sobre A Criação Do Zoneamento Urbano. **Revista Culturais Jurídicas**, vol. 4, núm. 8, mai./ago., 2017, pp.221-222.

⁵ Vide: BRAUDEL, Fernand (1992). **Escritos sobre a história**. Trad. Jacó Guinsburg e Tereza da Mota. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2005, pp. 110-115

histórico de iniciativas que levou à atual estruturação da regulação jurídica da integração dos modais de transporte no Brasil, com o Sistema Nacional de Viação? (Dimensão Histórica); (ii) de que forma o direito se colocou como fator de inteligibilidade dessa integração dos modais a partir da década de 1930? (Dimensão Dogmática); (iii) por que, mesmo com todo o histórico de iniciativas da integração dos modais de transportes, não é possível verificar eficiência no setor de transportes brasileiro? (Dimensão da Eficácia Social); e (iv) como a discussão da integração dos modais de transportes deve se inserir em um cenário posterior ao atual avanço conservador e neoliberal? (Dimensão Prospectiva).

Para que se possa responder a tais questionamentos, não se pode ignorar o diálogo existente entre a economia e a história. Isso pois, conforme nos ensina Fernand Braudel: “os resultados obtidos pelas pesquisas de história econômica já são bastante densos para que seja lícito ultrapassá-los”⁶. Sobre a importância desse diálogo, Eric Hobsbawm destaca o período pós-crise de 1929, e as novas configurações mundiais a partir dali: “porém, de vez em quando, a história surpreende os economistas em suas ginásticas brilhantes e leva embora os seus roupões. O início dos anos 30 foi um desses períodos”⁷.

Esse período destacado por Hobsbawm na história mundial é diretamente influente à análise que o presente trabalho, no primeiro capítulo, busca sobre o desenvolvimento brasileiro e a alteração da dinâmica nacional característica do período. Para explicar os fatores históricos que levaram a essa dinâmica e os desdobramentos dela decorrentes, embora reconheçamos a existência de diversas teorias relevantes que buscam analisar o desenvolvimento brasileiro, ou que foram no século XX cruciais para a evolução das teorias desenvolvimentistas aplicáveis ao Brasil⁸, utilizaremos de um diálogo entre a teoria do subdesenvolvimento da CEPAL (*Comisión Económica para América Latina*) que segundo Bercovici: “fundamentou, efetivamente, a política brasileira de desenvolvimento”⁹, com o pensamento de Caio Prado Jr., no que se refere ao sentido da colonização, que é uma reflexão ao nosso ver relevante para a compreensão da

⁶ BRAUDEL, Fernand (1992). **Escritos sobre a história**. Trad. Jacó Guinsburg e Tereza da Mota. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p. 115.

⁷ A importância desse diálogo é também trazida por Eric Hobsbawm ao afirmar que: “a economia, ou melhor, aquela parte dela que de vez em quando se arroga o monopólio de definir o objeto, sempre foi vítima da história. Durante longos períodos, quando a economia mundial parece estar transcorrendo muito feliz, com ou sem aconselhamento, a história estimula uma grande dose de presunção. A economia correta tem a palavra, a economia incorreta é tacitamente excluída, ou despachada para a zona crepuscular da heterodoxia passada e presente”. HOBBSAWM, Eric. **Sobre História**. São Paulo, Companhia das Letras, 1998, pp. 106-121

⁸ Vide: PERROUX, François. *L'Économie du XXe Siècle*. 4ª ed., Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1991; MYRDAL, Gunnar. **Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro, ISEB, 1960; HIRCHMAN, Albert. *La Estrategia del Desarrollo Económico*. México, Fondo de Cultura Económica, 1973.

⁹ BERCOVICI, Gilberto. **Constituição Econômica e Desenvolvimento: uma leitura a partir da Constituição de 1988**. São Paulo: Malheiros, 2005, pp. 47-48.

função histórica dos transportes no Brasil. O objetivo desse diálogo é compreender a dinâmica dos transportes tanto sob a ótica da relação centro periferia, quando como instrumento para a manutenção do modelo primário-exportador.

No tópico seguinte, ainda neste capítulo, trataremos de forma cotejada a noção de infraestrutura e de direito econômico, demonstrando a sua relevância para o desenvolvimento econômico nacional, ou para a superação do subdesenvolvimento. Em seguida, no último tópico do primeiro capítulo, a pesquisa versará sobre a lógica de planejamento e sua intersecção à integração, a fim de inserir de maneira contextualizada a importância da integração dos modais de transporte, por meio de instrumentos de planejamento, no debate do desenvolvimento nacional, finalizando, assim, o balizamento teórico propedêutico à presente dissertação.

O segundo capítulo focalizará seus esforços em demonstrar como se deu o planejamento tendente à integração dos modais de transportes dentre a metade do século XIX e a década de 30 do século XX. Objetiva-se por meio dele conceder um breve panorama dos instrumentos que buscaram o planejamento dos transportes antes da década de 1930, recorte histórico do presente trabalho. A relevância da explicação de tais planos se dá, pois muito da lógica de se utilizar de um modal em detrimento de outro nos planos pós-1930 seguem os caminhos desses planos. Para tal, dividir-se-á o período em dois tópicos. O primeiro referente ao Império, até o ano de 1889, no qual serão expostos sete planos: (i) o Plano Rebelo (1838); (ii) o Plano Moraes (1869); (iii) o Plano Queiroz (1874); (iv) o Plano Rebouças (1874); (v) o Plano Bicalho (1881); (vi) o Plano Bulhões (1882); e (vii) o Plano Geral de Viação (1886). O segundo referente à República Velha, até o ano de 1930, no qual serão expostos três planos: (i) o Plano da Comissão (1890); (ii) o Plano de Viação Férrea (1912); e (iii) o Plano Catrambi (1926).

No terceiro capítulo trar-se-á a nova lógica do planejamento dos transportes instaurada no período dentre 1930 e 1964. Nos dois primeiros tópicos será tratado o lapso temporal dentre 1930 e 1955, momento em que o Estado toma a frente e se coloca como principal realizador das obras públicas, por meio da estatização da contratação das obras de construção pesada, dentre elas: a infraestrutura energética, os serviços urbanos, e, também, o setor de transportes. Nesse período serão destacados três planos: (i) o Plano Geral de Viação Nacional (1934); (ii) o Plano Rodoviário Nacional (1944); e (iii) o Plano Nacional de Viação (1946). Em seguida o período dentre 1955 e 1964, no qual verifica-se mais facilmente uma divisão de tarefas entre o Estado e as empresas privadas no que tange à contratação e realização das obras de

infraestrutura, sobretudo por meio de capital nacional¹⁰. Aqui, serão desdobrados os transportes em quatro instrumentos: (i) Plano de Metas (1955-1960); (ii) o Grupo Executivo de Coordenação dos Transportes - GET (1961); o Conselho Nacional dos Transportes - CNT (1961); e o Plano Trienal (1962).

O quarto capítulo focará na análise dos instrumentos de planejamento e integração dos transportes durante os governos militares (1964-1985). Focaremos a análise na disposição dos transportes nos seguintes pontos: (i) o Programa de Ação Econômica do Governo (1964); (ii) o II Plano Nacional de Viação (1964); o Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes (1965), posteriormente transformado em Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes (1969), o Ministério dos Transportes (1969), o Programa de Integração Nacional (1971), o I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972), III Plano Nacional de Viação (1973), e o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1974).

O quinto capítulo traz o debate dos transportes da Constituição de 1988 à Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que regulamenta o Sistema Nacional de Viação. Parte-se de forma dedutiva da discussão sobre o dirigismo da constituição, de uma ordem econômica cotejada aos objetivos da República (artigo 3º), do mercado interno como patrimônio nacional (artigo 219) e do planejamento dos transportes frente à essa lógica. Além disso, abordará a nova configuração nacional dos transportes, após o advento do neoliberalismo, e a adequação do governo brasileiro às políticas de austeridade decorrentes do processo de financeirização. Nesse momento, destacar-se-ão seis pontos: (i) o Programa Brasil em Ação (1996); o Programa Avança Brasil (2000); a Política Nacional de Ordenamento Territorial (2006); o Programa de Aceleração do Crescimento (2007); o Plano Nacional de Logística e Transportes (2009) e o Sistema Nacional de Viação (2011).

¹⁰ CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “**Estranhas Catedrais**”: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niteroi: EdUFF, 2014, pp.32-33 e 60-65.

forneça um panorama, que abra a possibilidade para a inserção do setor dos transportes em um projeto de nação, fornecendo, assim, um cenário econômico favorável à integração e desenvolvimento do setor.

CONCLUSÃO

A pesquisa propôs analisar a regulação jurídica da integração dos modais de transporte no Brasil, em quatro dimensões de análise: a dimensão histórica, dogmática, da eficácia social e prospectiva. Frente a essas dimensões, estabeleceram-se quatro questionamentos que se colocaram como problematização da dissertação. O primeiro buscou responder qual é o histórico de iniciativas que levou à atual estruturação da regulação jurídica da integração dos modais de transporte no Brasil, com o Sistema Nacional de Viação (Dimensão Histórica). O segundo buscou visualizar de que forma o direito se colocou como fator de inteligibilidade dessa integração dos modais a partir da década de 1930 (Dimensão Dogmática). O terceiro indagou o porquê, mesmo com todo o histórico de iniciativas da integração dos modais de transportes, ainda não é possível verificar eficiência no setor de transportes brasileiro (Dimensão da Eficácia Social). O quarto buscou entender como a discussão da integração dos modais de transportes deve se inserir em um cenário posterior ao atual avanço conservador e neoliberal e qual a função do direito econômico nesse processo. (Dimensão Prospectiva).

Na dimensão histórica, viu-se que a compreensão da lógica dos transportes no país seguiu o sentido da nossa colonização, que representou um direcionamento do organismo colonial para o mercado externo, sobretudo no fornecimento de produtos tropicais e metais preciosos para a Europa, com base em, principalmente, lavoura, monocultura e trabalho escravo. Os transportes e o sistema de comunicações nesse momento exerciam considerável influência para a formação do país e acompanhavam a progressão do povoamento, instalando-se primeiramente no litoral e penetrando progressivamente o interior, por meio de núcleos razoavelmente próximos ao mar. Suas vias se iniciaram nessa mesma direção e posteriormente ganharam sentido inverso, partindo dos mesmos núcleos já constituídos no interior e irradiando-se à saída mais cômoda ao litoral. Circunstância essa ocasionada por fatores geográficos como as grandes distâncias, os obstáculos opostos ao trânsito no território, o relevo acidentado, as coberturas florestais, a linha costeira mal endentada, os rios acidentados e com traçados problemáticos. Nesse cenário, eram exceções altamente fragmentadas as vias que tinham eficácia na busca por articulação entre o litoral e o interior. Não havia qualquer visão sistemática

em nível amplo, apenas pequenos sistemas autônomos formados pelos extremos do interior e do litoral, cujos núcleos eram parcialmente ligados entre si e as irradiações perpassavam por toda costa brasileira, do Norte ao Sul.

Essa ausência de intersecção só passa a ser questionada a partir do século XIX, com o advento de alguns instrumentos que raciocinavam os modais ferroviário e hidroviário, que, embora não tenham tido uma eficácia prática, representaram um avanço na compreensão dos transportes de forma sistematizada. O primeiro deles, o Plano Rebelo (1838), previu a construção de estradas reais; o Plano Moraes (1869) representou um esboço de integração com portos interiores; o Plano Queiroz (1874) passou a pensar a organização da rede ferroviária; o Plano Rebouças (1874) visualizava o Brasil interligado como um triângulo, cujos vértices eram no Rio Amazonas, no litoral e na fronteira; o Plano Bicalho (1881) e o Plano Bulhões (1882) pensavam concomitantemente o desenvolvimento das ferrovias e da navegação fluvial; e o Plano Geral de Viação (1886) baseava-se na construção de novas ferrovias e na navegação fluvial.

Já na República Velha, o Plano da Comissão de Viação Geral (1890) buscava uma integração entre o modal ferroviário e fluvial; o Plano de Viação Férrea (1912) objetivava integrar a região do Amazonas com ferrovias; e o Plano Catrambi (1926) passou a pensar a expansão da rede rodoviária. Essa alteração de dinâmica a este modal se dá com a premissa de que o sistema de transportes anterior se mostrou inadequado no momento que o Brasil se orientou ao desenvolvimento das forças produtivas, voltado ao mercado interno nacional como principal fronteira de expansão. Ali, já havia uma malha de caminhos que eram adequados à tração animal, o que forneceu a capilaridade requerida para uma economia pautada na exportação.

Porém, um novo modelo de desenvolvimento demandava a integração das regiões do país por linhas-tronco que praticassem fretes razoáveis e permitissem a disponibilização do mercado nacional como um todo, para as nascentes indústrias nacionais. Esse foi o cenário que permeava a discussão entre os defensores das rodovias e das ferrovias. Esse processo de escolha do modal que teria prevalência no sistema de transporte foi pendular dentre a década de 1920 e 1940. Na década de 1920, conforme expusemos, prevaleceu o modal rodoviário. Com o Plano Geral de Viação Nacional (PGVN) houve a instalação de uma lógica férreo-rodofluvial e

também marítima. Após a Segunda Guerra Mundial, por fatores de desgaste da frota ferroviária e alto custo para reinstalação, optou-se pela rodovia.

Em termos dogmáticos, o período circunscrito entre 1838, momento em que surgiu o primeiro plano do setor, e o ano de 1930, momento final da República Velha, apenas três diplomas jurídicos podem ser destacados. O primeiro deles é a Constituição de 1891, na qual apenas havia duas menções ao termo transporte e seus similares, que se referiam à vedação dos Estados e União de criar impostos de trânsito pelo território de um Estado, ou na passagem de um para outro, ou então sobre produtos de outros Estados da República ou estrangeiros, bem como sobre os veículos da terra e água que os transportassem (Art. 11). E ao direito da União e dos Estados de legislarem sobre a viação férrea e navegação interior, cuja regulação se daria por lei federal (Art. 13), resguardando aos navios de nacionais a exclusividade da cabotagem (Art. 13, parágrafo único). O segundo é o Decreto nº 4.859 de 08 de junho de 1903, que estabeleceu um regime especial para a execução de obras de melhoramentos de portos. O terceiro foi o Tratado de Petrópolis assinado por Brasil e Bolívia em 17 de novembro de 1903, que estabelecia a obrigação de construir uma estrada de Ferro (Madeira-Mamoré), a fim de compensar a Bolívia a cessão da área na qual hoje se encontra o Estado do Acre.

No período entre 1930 e 1955, com o objetivo da internalização dos centros decisórios, o Estado tomou a frente e se colocou como principal realizador das obras públicas, por meio da estatização da contratação das obras de construção pesada, dentre elas: a infraestrutura energética, os serviços urbanos, e, também, o setor de transportes. Nesse período além do mencionado PGN, destacam-se o Plano Rodoviário Nacional (1944) e o Plano Nacional de Viação (1946), que consubstanciam essa alteração de dinâmica decorrente da deterioração das ferrovias nacionais com a segunda grande guerra.

Nesse momento, em âmbito dogmático, para o setor dos transportes, a Constituição de 1934 estendeu a vedação à criação de impostos para o trânsito trazida pela constituição anterior para além dos Estados e União, atingindo a partir daí o Distrito Federal e os Municípios (Art. 17). Versou-se também dos transportes no capítulo II, referente ao Poder Legislativo, no que tange à composição da Câmara dos Deputados, especificamente no que dizia respeito aos “deputados das profissões”, que para fins de eleições, se davam por meio de sufrágio indireto das associações profissionais e seriam divididos em quatro grupos de representação: lavoura e pecuária; indústria; comércio e transportes; profissões liberais e funcionários públicos (Art. 23, §3). Além disso, desde esta constituição, a indústria de transportes passou a ser vista como

especialmente relevante para a segurança nacional. Isso pode ser afirmado, pois, em seu título VI: “Da Segurança Nacional”, a constituição deixa explícita, além das atividades industriais relevantes à proteção das fronteiras, subordinadas à audiência e predomínio do Conselho Superior da Segurança Nacional, a indústria de transportes (Art. 166), além da previsão da competência privativa da União para o PGVN (artigo 5º, inciso IX).

Naquele mesmo ano, destacou-se o Decreto nº 24.642, de 10 de julho de 1934, que disciplina o regime jurídico das minas, o Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934, que traz o regime jurídico das águas, relevantes ao setor de transportes por representarem um novo paradigma jurídico à proteção e exploração do espaço territorial; o Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934, que disciplina o PGVN em âmbito infraconstitucional. No ano de 1936, destacou-se a Lei nº 175, de 7 de janeiro de 1936, relevante para a configuração territorial em âmbito regional por prever um plano de obras emergenciais sobretudo para os Estados do Norte e do Nordeste, o que pode ser considerado um dos embriões para a lógica constitucionalizada pela constituição de 1946 que prevê uma nova forma de visualizar a questão regional, da qual os transportes não pode ser dissociado. Além da Lei nº 284, de 28 de outubro de 1936, que cria o Conselho Federal do Serviço Público Civil, embrião do DASP.

Na Constituição de 1937 destacou-se a competência privativa da União para legislar sobre as comunicações e transportes internacionais ou interestaduais, seja por via férrea, aquática, aérea ou rodoviária (art. 16, XI). Além disso, consubstanciando a alta centralização do período, a constituição passa a trazer o território nacional como uma unidade do ponto de vista alfandegário, econômico e comercial, vedando os Estados e municípios a cobrarem tributos interestaduais, intermunicipais, de viação ou de transporte, que tivessem o condão de gravar ou perturbar a livre circulação de pessoas ou veículos (Art. 25). Além disso, no capítulo referente ao Conselho da Economia Nacional, a Constituição destaca uma seção específica para os transportes (Art 57, parágrafo único, ‘b’), definindo dentre suas atribuições, a organização por iniciativa própria ou proposta do governo, de inquéritos sobre as condições do trabalho, da agricultura, da indústria, do comércio, dos transportes e do crédito com a finalidade de incrementar, coordenar e aperfeiçoar a produção nacional (art. 61, ‘d’).

Na década de 1940 destacou-se como mudança institucional o Decreto-lei nº 5.982, de 10 de novembro de 1943, que cria Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial – CNPIC, o Decreto nº 12.747, de 30 de junho de 1943, que cria a comissão responsável por elaborar o Plano Rodoviário Nacional, aprovado pelo Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944; o Decreto-lei nº 6.476, de 8 de maio de 1944 que cria o Conselho de Segurança Nacional,

como órgão complementar à Comissão de Planejamento Econômico, além da Lei Constitucional nº 9, de 28 de fevereiro de 1945, que dá as atribuições ao Conselho de Economia Nacional, criado pelo artigo 61 da Constituição de 1937; o Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de Dezembro de 1945, que reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e cria o Fundo Rodoviário Nacional.

No que refere aos transportes, a constituição de 1946 é mais sucinta que a de 1937. Porém, há um retorno à lógica da Constituição de 1934 no que se refere ao planejamento do setor. No rol de competências estabelecidas da União, a carta destaca a necessidade de: “estabelecer o plano nacional de viação” (Art. 5º, X). Além disso, a constituição aduz, em seu título referente à ordem econômica e social sobre a navegação de cabotagem com finalidade ao transporte de mercadorias ser competência privativa dos navios nacionais, exceto em caso de necessidade pública (art. 155). Vale destacar, também, que no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, há uma menção à necessidade de conclusão da rodovia Rio-Nordeste em dois anos (art. 32, ADCT).

Após essa constituição, visualizou-se como lógica institucional importante para a análise setorial da infraestrutura a Lei nº 154, de 25 de novembro de 1947, que dispôs sobre o Imposto de Renda, modificado pela Lei nº 1474, de 26 de novembro de 1951; a Lei nº 1.102, de 18 de maio de 1950, que trouxe o Plano Salte; a Lei nº 1518, de 24 de dezembro de 1951 que financiou o programa de reaparelhamento de portos, sistemas de transportes, aumento às capacidade de armazenamento, frigoríficos e matadouros, elevação do potencial de energia elétrica e desenvolvimento da indústria de base e agricultura; a Lei nº 1628, de 18 de junho de 1952, que cria o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico; a Lei nº 2.308, de 31 de agosto de 1954 que institui o Fundo Federal de Eletrificação, cria o imposto único sobre energia elétrica; e altera a legislação do imposto de consumo; a Lei nº 2698, de 22 de dezembro de 1955, que institui o Fundo de Pavimentação, responsável por destinar ao BNDE 30% da receita da diferença entre o preço dos combustíveis e lubrificantes derivados de petróleo fabricados no Brasil e o preço dos mesmos itens importados.

Em seguida, no período dentre 1955 e 1964, momento em que verificou-se mais facilmente uma divisão de tarefas entre o Estado e as empresas privadas no que tange à contratação e realização das obras de infraestrutura, sobretudo por meio de capital nacional, destacaram-se ao setor de transportes quatro institutos: (i) o Plano de Metas (1955-1960), que reservou sete de suas metas ao setor; (ii) o Grupo Executivo de Coordenação dos Transportes - GET (1961), que aumentou a representatividade institucional da política de transportes brasileira; o Conselho Nacional dos Transportes - CNT (1961), que nasceu com propostas

desenvolvimentistas e foi integrado ao discurso da segurança nacional, após o golpe de 1964; e o Plano Trienal (1962) que vislumbra direcionamentos e dispêndios específicos à cada um dos modais.

Nesse período, destaca-se à dimensão dogmática a inclusão trazida pelo artigo 20 da Lei nº 2975, de 27 de janeiro de 1956, referente ao Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos, que aprovou a título provisório um Plano Ferroviário Nacional e um Plano Rodoviário Nacional, que foram incluídos no Plano de Metas; o Decreto nº 47.225, de 12 de novembro de 1959, que deu diretrizes a Costeira e Lyoid para a busca de maior participação da bandeira brasileira no transporte de longo curso; o Decreto nº 51.201, de 17 de agosto de 1961, que criou o Grupo Executivo de Transportes; o Decreto nº 430, de 28 de dezembro de 1961, que criou o Conselho Nacional dos Transportes; e a Lei Delegada nº 1, de 25 de setembro de 1962, que estabeleceu o Plano Trienal.

Em termos de eficácia social, visualizando o binômio de configuração territorial e relações sociais de Milton Santos, tem-se que o período do governo de Kubitschek representou um crescimento do aporte humano para a configuração territorial nos modais rodoviário, ferroviário e aeroviário, já no modal hidroviário teve-se um declive.

Partindo de um recorte de números absolutos dentre os anos de 1952 e 1960, pode-se constatar que, entre 1954 e 1955, houve um salto no número de quilômetros quadrados de estradas que se manteve até o final do governo de Kubitschek. Nas ferrovias, teve-se um levíssimo aumento no número de trilhos construídos, sendo que a diferença entre os anos de 1952 e 1960 é pouco maior de 1000 km. No que tange ao fluxo de embarcações nos portos brasileiros, tem-se um declive de mais de 4000 embarcações que se inicia no ano de 1958, já no governo de Juscelino. No que se refere ao fluxo aeroviário, teve-se um aumento constante no período avaliado.

No que tange aos transportes de cargas, considerando as mercadorias transportadas por tipo de transportes em uma escala de 1.000.000 de toneladas por quilômetro, tem-se no período circunscrito entre 1953 e 1960 um aumento em todos os modais, com exceção ao modal aéreo que se manteve inalterado.

No que se refere às relações sociais, mirou-se no período de 1953 a 1960 um aclave considerando a relação de passageiros por transportes, por quilômetro, exatamente nos mesmos modais em que houve um aclave na extensão territorial, ou seja, o crescimento é coeso e não tende à superlotação em nenhum dos modais. Destaca-se nesse sentido que assim como ocorreu

na extensão da malha, o maior aumento na relação de passageiros por quilômetro também se deu no modal rodoviário.

Esse aumento é real quando contrastamos ao aumento da população brasileira no período. Tem-se nesse sentido que, considerando o período de 1953 a 1960, houve um aumento relativo de passageiros por quilômetro de 54%, enquanto a população nacional cresceu 22%.

Em termos relativos (percentuais), notou-se que o aumento da participação do modal rodoviário é constante e se inicia antes mesmo do governo de Kubitschek, o que corrobora a hipótese de que não houve aqui uma nova escolha política rodoviarista em detrimento dos demais modais, apenas uma consubstanciação da lógica pós segunda-guerra que trouxe de volta em decorrência da deterioração ferroviária, o modal rodoviário.

Em suma, durante o governo de Kubitschek, pode-se constatar da análise documental do Plano de Metas, tanto no transporte de cargas, quanto no de passageiros, um aprofundamento nos investimentos em todos os modais e a real conclusão de grande parte do que fora planejado. Pode-se também verificar por conta da análise estatística, além do que já foi mencionado, que não houve uma precedência pelo modal rodoviário em detrimento do ferroviário, como normalmente é afirmado. Há sim, uma manutenção da lógica instaurada sobretudo pelos planos de 1944 e 1946, decorrente dos efeitos da 2ª Guerra Mundial. O período pode ser visto como referência em termos de planejamento dos transportes.

Durante o governo de João Goulart, houve um aumento no aporte humano para a configuração territorial apenas no modal rodoviário. Em contrapartida, teve-se uma diminuição nos números absolutos no modal ferroviário, hidroviário e aeroviário. Vale notar, todavia, que embora apenas o transporte rodoviário tenha presenciado um aumento de extensão, ao considerar as mercadorias transportadas por tipo de transportes, tem-se no período circunscrito entre 1961 e 1964 um aumento nos modais rodoviário e ferroviário, uma diminuição do modal hidroviário e uma manutenção no modal aeroviário. Assim, destaca-se aqui que embora tenha havido uma diminuição na extensão dos transportes ferroviários, houve um aumento na quantidade de mercadorias transportadas pelo subsector, que passa de 13.700 t/km em 1961 para 15.900 t/km em 1964.

No que tange ao transporte de passageiros, presenciou-se um aumento na relação de passageiros transportados por quilômetro no modal rodoviário, ferroviário e hidroviário, apenas constatando-se um declive no modal aeroviário. O que leva à tendência de superlotação e degradação da infraestrutura do modal ferroviário e hidroviário, pois o aumento das relações

sociais não foi acompanhado de forma adequada de um aporte humano na configuração territorial. Esse aumento é real quando contrastamos ao aumento da população brasileira no período. Tem-se nesse sentido que considerando o período de 1961 a 1964, houve um aumento relativo de passageiros por quilômetro de 35%, enquanto a população nacional cresceu 9%. Além disso, nota-se que o aumento da participação do subsetor rodoviário, a exemplo do governo de Kubitschek, se mantém constante, com a participação do modal rodoviário variando de 77,4% em 1961, a 83,2% em 1964.

A partir de 1964, com a ditadura civil-militar brasileira, constata-se um rompimento no processo democrático, e um foco, sobretudo com o PAEG, em controle inflacionário, deixando a esmo qualquer mecanismo de distribuição. Há uma ruptura com o projeto desenvolvimentista implantado no país nos 34 anos anteriores e um abandono das reformas de base trazidas pelo Plano Trienal. No entanto, dado o custo político que seria gerado caso a política industrial fosse completamente abandonada, a ortodoxia econômica instaurada pelo regime foi cotejada com instrumentos sobretudo globais e setoriais – não regionais - de planejamento, que tiveram um resultado positivo no setor dos transportes.

Durante os governos militares (1964-1985), oito instrumentos sintetizam a política dos transportes em âmbito nacional. Além do mencionado PAEG, que influencia indiretamente o setor dos transportes, o II Plano Nacional de Viação (1964), o Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes (1965), posteriormente transformado em Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes (1969), o Ministério dos Transportes (1969), o Programa de Integração Nacional (1971), o I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972), o III Plano Nacional de Viação (1973) e o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1974).

Na Constituição de 1967, mantém-se a competência da União para o estabelecimento de um plano nacional de viação (art. 8º, inciso X) e para explorar, diretamente, ou por meio de concessão a navegação aérea (art. 8º, inciso XV, 'c') e as vias de transportes entre portos marítimos e fronteiras nacionais, ou que transpassem os limites de um Estado, ou de um território (art. 8º, inciso XV, 'd'). Além disso, no que tange ao capítulo referente ao Sistema Tributário Nacional, veda-se à União, Estados, Distrito Federal e Municípios, o estabelecimento de limitações ao tráfego, no território nacional, de pessoas ou mercadorias, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, exceto o pedágio para atender ao custo de vias de transporte (art. 20, II). Porém, é resguardada à União a competência para instituir serviços de transporte e de comunicação, exceto os de natureza estritamente municipal (art. 22, VII).

Um outro ponto importante é a inserção do transporte na seção referente à segurança nacional, estabelecendo-se como competência do Conselho de Segurança Nacional, a concessão de terras, a abertura de vias de transportes e a instalação de meios de comunicação (art. 91, II, 'a'), além da construção de pontes, estradas internacionais e campos de pouso (art. 91, II, 'b') nas áreas indispensáveis à segurança nacional.

Já na Emenda Constitucional nº 01 de 1969, a principal alteração em relação à constituição de 1967, no que tange aos transportes, é o estabelecimento, no capítulo referente aos direitos e garantias individuais de uma ressalva extrafiscal que se faz à tarifa alfandegária e a de transporte (art. 156, §29) e no capítulo referente à ordem econômica e social de um parágrafo que excetua os navios de pesca da competência privativa da União para a navegação de cabotagem (art 173, §2)⁵⁰⁷.

⁵⁰⁷ Em âmbito infraconstitucional viu-se que foram relevantes direta ou indiretamente aos transportes a Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964 que aprovou o Plano Nacional de Viação; o Decreto nº 4563, de 11 de dezembro de 1964, que instituiu o Conselho Nacional dos Transportes; o Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965 que criou o GEIPOT e o Fundo de Pesquisa de Transportes; o Decreto nº 61.590, de 23 de outubro de 1967, que criou o Programa Estratégico de Desenvolvimento; o Decreto-Lei nº 516, de 7 de abril de 1969, que transformou o GEIPOT em Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes, o Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969 que regulou a Política Nacional de Viação Rodoviária e fixou diretrizes para a reorganização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem; a Lei Complementar nº 7, de 7 de setembro de 1970 que criou Programa de Integração Social e a Lei Complementar nº 8, de 3 de dezembro de 1970 que criou Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público, relevantes aos transportes por questões de destinação financeira; o Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de julho de 1970, que surgiu com a finalidade a promover uma maior integração das regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDAM e da SUDENE, à economia nacional trazendo o Programa de Integração Nacional (PIN); a Lei nº 5.727, de 4 de novembro de 1971 que estipulou o I Plano Nacional de Desenvolvimento; o Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, que prescreveu o montante financeiro destinado ao PIN; O Decreto nº 71.353, de 9 de novembro de 1972, que criou o Sistema Nacional de Planejamento, o que concentrou os recursos e decisões sobre planejamento na esfera federal e influenciou em âmbito financeiro as políticas de transportes; a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 que aprovou o III Plano Nacional de Viação, que posteriormente foi alterado para a inserção de itens referentes à cada um dos modais em seu rol descritivo. Ainda no período ditatorial e no governo Sarney previu-se para criação de rodovias no bojo do plano a Lei nº 6.406, de 21 de março de 1977, a Lei nº 6.504, de 13 de dezembro de 1977, a Lei nº 6.555, de 22 de agosto de 1978, a Lei nº 6.648, de 16 de maio de 1979, a Lei nº 6.776, de 30 de abril de 1980, a Lei nº 6.933, de 13 de julho de 1980, a Lei nº 6.976, de 14 de dezembro de 1981, a Lei nº 7.003, de 24 de junho de 1982, a Lei nº 7.581, de 24 de dezembro de 1986. Para a criação de ferrovias surgiram a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, a Lei nº 6.574, de 30 de setembro de 1978 e a Lei nº 7.436, de 20 de dezembro de 1985. Para a criação de portos a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, a Lei nº 6.574, de 30 de setembro de 1978 e a Lei nº 7.436, de 20 de dezembro de 1985. Para estipular a construção de portos foram criadas a Lei nº 6.630, de 16 de abril de 1979 e Lei nº 6671, de 4 de julho de 1979. Para a criação de hidrovias, foi prevista a Lei nº 6.630, de 16 de abril de 1979. Não há referências de legislações que instituíram alterações posteriores ao plano, no que tange ao subsetor aeroviário; além do III PNV e de suas adições, destacaram-se no período a Lei nº 6.151, de 4 de dezembro de 1974, que criou o II Plano Nacional de Desenvolvimento; a Lei 6.261 de 14 de novembro de 1975 que adicionou ao II PNV os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos; a da Lei nº 7.486, de 6 de junho de 1986, que trouxe o I Plano de Desenvolvimento da Nova República, um dos responsáveis a iniciar o racional do processo de privatizações que se aprofundaria na década de 1990; o Decreto-lei nº 2283, de 27 de fevereiro de 1986, que instituiu o Plano Cruzado, além do Decreto-lei nº 2284, de 10 de março de 1986 que trouxe um acréscimo no decreto anterior, na busca pelo controle da inflação. Regulações relevantes para compreensão dos aspectos conjunturais que delinearão o desmonte dos transportes na década seguinte.

Em termos de eficácia social, durante o período circunscrito entre 1965 e 1972, momento de vigência do PAEG, do II PNV, da criação e transformação do GEIPOT, da criação do Ministério dos Transportes, do PIN e do I PND, houve um aumento substancial na quantidade em quilômetros das estradas, do fluxo hidroviário e aeroviário brasileiro, com uma diminuição na quantidade de trilhos construídos ao subsetor ferroviário.

No que tange ao transporte de cargas, tem-se um aumento em todos os modais, com destaque ao modal rodoviário, que mais do que dobra sua produtividade, e o modal aéreo, que mais do que triplica.

Frente a análise da configuração territorial, visualizou-se no período dentre 1965 e 1972 um aumento nas relações sociais, considerando a relação de passageiros, por transportes, por quilômetro, nos modais rodoviário e aeroviário, cujas configurações territoriais também aumentaram; um declive na relação de passageiros por transporte no modal ferroviário, acompanhando o declive da configuração territorial; e um declive no subsetor hidroviário, que contrasta ao fluxo de embarcações, o que explica-se pela prevalência da utilização do modal nos transportes de carga, trazidas nos planos da época já mencionados.

Esse aumento das relações sociais foi real quando contrastamos ao aumento da população brasileira no período. Tem-se nesse sentido que considerando o período de 1965 a 1972, houve um aumento relativo de passageiros por quilômetro de 87%, enquanto a população nacional cresceu 19%. Em termos relativos (percentuais), nota-se um aumento constante na participação do modal rodoviário e um declive nos demais modais, atingindo o subsetor hidroviário, um montante irrisório, abaixo de 0,1%.

Já no período circunscrito entre 1973 e 1985, momento de criação sobretudo do III Plano Nacional de Viação e do II PND, houve um aumento do aporte humano para a configuração territorial nos modais rodoviário, hidroviário e aeroviário. Já no que concerne ao modal ferroviário, houve uma diminuição na quantidade absoluta em quilômetros quadrados de trilhos construídos. Em contraste a esse declive no modal ferroviário, teve-se, em número de passageiros por quilômetro, um aumento em todos os modais. Assim, nos modais rodoviário, aeroviário e hidroviário teve-se uma proporção coesa no aumento das relações sociais à configuração territorial. Em contrapartida, no modal ferroviário, o aumento da extensão territorial não acompanhou a evolução da população por quilômetro. Esse aumento foi real quando contrastamos ao aumento da população brasileira no período. Teve-se nesse sentido que, considerando o período de 1973 a 1985, houve um aumento relativo de passageiros por

quilômetro de 120%, enquanto a população nacional cresceu 28%. No que tange à distribuição por modais, permaneceu constante o panorama em relação ao período de 1965 a 1972, anteriormente analisado, com levíssima redução da prevalência do modal rodoviário e no modal aeroviário, levíssimo acríve no modal ferroviário e manutenção da irrisória participação do modal hidroviário. No que tange aos transportes de cargas, tem-se no período, assim como ocorrera no período entre 1965 e 1972, um aumento em todos os modais. No que tange ao formato da migração, centraliza-se ainda mais no modal rodoviário, que ao todo, no final do período, constava com 94,9% do total da migração dos transportes.

Esse processo de aumento da configuração territorial e democratização das relações sociais, pelo qual passava a infraestrutura dos transportes, vista em sua totalidade, teve na Constituição de 1988 um aporte ideológico para sua manutenção nas bases desenvolvimentistas.

No que tange ao planejamento, viu-se que como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado passaria a exercer, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado. (art. 174). Além disso, vimos que a constituição delegou competência à União para elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social (art. 21, IX), ressaltando que os Estados poderiam instituir por meio de lei complementar as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas (art. 25, §3), e que aos Municípios competiam a promoção, no que lhe coubessem, da adequação do ordenamento territorial, por meio de planejamento e ocupação do solo urbano (art. 30, VII). Cuidou ela também dos planos plurianuais e sua execução (art. 48, II, IV e IX), centralizou a competência no legislativo federal para os planos nacionais, regionais e setoriais (art. 58, §2, VI, 165, §9, 166) e impediu sua delegação (art. 68, §1º, III), determinou instrumentos de controle (art. 74, I) e orçamentários (art. 165, I, §1, §5, i, ii, §7, 167, I, II), definiu planos competências e limitações de planos diretores (art. 182), da política agrícola (art. 187), da reforma agrária (art. 188) e do financiamento de programas (art. 239).

Seguindo a visão de Bercovici, verificamos a visão sistêmica e integradora do setor de transportes, que determinou a competência da União para o estabelecimento de princípios e diretrizes do Sistema Nacional de Viação (artigo 21, XXI da Constituição de 1988 e Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011), assim como legislar sobre trânsito e transporte (artigo 22, IX e XI da Constituição de 1988). No que tange ao capítulo reservado à Ordem Econômica, em

seu artigo 178, a Constituição endossou a competência federal. Ou ainda, seja na esfera de competência do poder legislativo, ou do poder executivo, os transportes, visto a sua relevância para a política econômica nacional, foram centralizados na Constituição Federal de 1988, às mãos da União. (art. 21, XII).

A partir daí, vimos que embora a ideologia da constituição tenha sido desenvolvimentista, a ideologia neoliberal naquele período se tornava hegemônica. Nesse sentido, trouxemos a nova configuração nacional dos transportes, após o advento do neoliberalismo e a adequação do governo brasileiro às políticas de austeridade decorrentes do processo de financeirização. Nesse momento, ressaltaram-se dois programas: (i) o Programa Brasil em Ação (1996); o Programa Avança Brasil (2000).

Em âmbito jurídico, destacaram-se dentre 1990 e 2002, a Lei nº 8031, de 12 de abril de 1990, que criou o Programa Nacional de Desestatização (PND); o desmonte dos ministérios e a extinção de órgãos e autarquias com as Medidas Provisórias nº 150 e nº 151 de 15 de março de 1990; a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que trouxe o regime jurídico das concessões; a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, com o novo regime jurídico do PND; a Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000, nova Lei de Responsabilidade Fiscal; a Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnitt), extinguindo a Comissão Federal de Transportes Ferroviários (Cofer) e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER); e o Decreto nº 4.135, de 20 de fevereiro de 2002, que colocou o Geipot em processo de liquidação⁵⁰⁸.

Os transportes de carga, que desde a segunda metade da década de 1940 eram tributários do modal rodoviário, conviveram com uma qualidade degradada das rodovias, que acumularam uma submanutenção. Os resultados dos dispêndios referenciados pelos programas do período e pelo novo formato institucionalmente descentralizado do setor não alcançaram o estimado de 0,6% do PIB, que seria necessário para restauração e manutenção viária. No governo de FHC, esse montante só atingiu a marca de 0,3%. Essa submanutenção impulsionou a degradação exponencial das rodovias e impôs a elevação relativa e absoluta dos fretes, antecipando a

⁵⁰⁸ Além da Lei nº 9.078, de 11 de julho de 1995; da Lei nº 9.830, de 2 de setembro de 1999; da Lei nº 10.030, de 20 de outubro de 2000; da Lei nº 10.031, de 20 de outubro de 2000; da Lei nº 10.540, de 1 de outubro de 2002; da Lei nº 10.606, de 19 de dezembro de 2002, que inseriram mais rodovias na lista do vigente PNV de 1973. Destaca-se que não houve a inserção de nenhuma ferrovia, hidrovia ou aerovia

necessidade de restauração onerosa. Nas metrópoles e centros urbanos a hiperpopulação mecânica automotora individual e coletiva pressionou e congestionou as malhas viárias.

A tendência à degradação é ainda mais clara quando consideramos que embora o governo de FHC não tenha dispendido o suficiente na manutenção da malha viária, tanto o modal rodoviário, quanto o modal aeroviário, permaneceram em expansão, ou seja, aumentou-se quantidade de estradas e do fluxo aeroviário e investiu-se a metade do necessário em manutenção e restauração. A gravidade desse cenário é ainda mais clara quando consideramos que, no âmbito do transporte de pessoas, no ano 2000, o modal rodoviário já representava 97,7% do total de pessoas transportadas. Dentre os transportes de carga, mais uma vez, em que pese o investimento na manutenção e restauração da rede viária tenha sido a metade do necessário, com as concessões, todos os modais aumentaram a quantidade de carga transportada no período.

Em números, em comparação com o período de 1973 a 1985, o período manteve a constante de crescimento do aporte humano para a configuração territorial, com um leve aumento no modal rodoviário, não demonstrou acréscimo no modal ferroviário, trouxe um declínio significativo no modal hidroviário e manteve a crescente do modal aeroviário.

Frente a análise da configuração territorial, visualizou-se no período dentre 1996 e 2000, considerando a relação de passageiros, por transportes, por quilômetro, um brusco aclave nas relações sociais do modal rodoviário, e um brusco declive nos modais ferroviário, além de uma manutenção no aclave do modal aeroviário. No que tange ao modal hidroviário, teve-se uma ausência de dados visto que nem o GEIPOT, nem o Ministério dos Transportes, nem posteriormente a ANTAQ, fizeram esse levantamento.

No âmbito do modal rodoviário, houve um substancial aumento de passageiros deste período, em comparação ao período anterior, o que foi extremamente prejudicial à infraestrutura do setor, pois foi acompanhado apenas por um leve aumento, como vimos, da extensão da malha rodoviária. No âmbito ferroviário, o fato de a malha ter se mantido e a densidade populacional ter diminuído induz afirmar que a malha existente foi subutilizada, pois como vimos na análise conjuntural, não houve nenhuma política de transporte ferroviário focado em uma utilização desproporcional das ferrovias no transporte de carga, em comparação a outros períodos históricos, que justificasse esse declínio. No âmbito do transporte aéreo, como o aclave do número de passageiros e da extensão se mantém com relação ao período anterior analisado, não há mudanças circunstanciais quando a análise se restringe aos critérios utilizados na pesquisa.

Quando o período é visto de forma isolada, não é possível afirmar um aumento no número de passageiros, visto que o aumento da população brasileira se deu na mesma proporção, quando foi considerado um parâmetro relativo, e um leve acríve, quando considerado o parâmetro acumulado.

No que tange à distribuição por modais, permaneceu constante o panorama em relação ao período de 1973 a 1985, anteriormente analisado, com aumento da prevalência do modal rodoviário, levíssimo aumento do modal aeroviário, e um brusco declive do modal ferroviário, aqui já adicionado também o modal metroviário.

A partir de 2003, frente à antítese do governo petista que manteve o tripé macroeconômico neoliberal, ao mesmo tempo que aprofundou os investimentos sociais, pode-se destacar ao âmbito dos transportes quatro políticas: a Política Nacional de Ordenamento Territorial (2006); o Programa de Aceleração do Crescimento (2007); o Plano Nacional de Logística e Transportes (2009) e o Sistema Nacional de Viação (2011).

Nesse período, em âmbito jurídico, destacaram-se a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que incumbiu ao Ministério da Integração Nacional, juntamente ao Ministério da Defesa, a coordenação do processo de formulação da Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT), criado posteriormente, em 2006; a Lei nº 10.933, de 11 de agosto de 2004, que instaurou o PPA 2004-2007 (Programa Brasil para Todos), suplementado pela Lei nº 11.318, de 5 de julho de 2006; a Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, convertida na Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, que extinguiu o GEIPOT; além de alguns diplomas legais que inseriram mais itens no Plano Nacional de Viação⁵⁰⁹ e, finalmente, a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que instituiu o atual Sistema Nacional de Viação.

⁵⁰⁹ Com referência às rodovias, criou-se a Lei nº 10.739, de 24 de setembro de 2003; a Lei nº 10.789, de 28 de novembro de 2004; a Lei nº 10.960, de 7 de outubro de 2004; a Lei nº 11.003, de 16 de dezembro de 2004; a Lei nº 11.122, de 31 de junho de 2005, a Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, a Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, a Lei nº 11.475, de 29 de maio de 2007, a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, a Lei nº 11.729, de 24 de junho de 2008; a Lei nº 11.731, de 26 de junho de 2008, a Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, a Lei nº 11.862, de 15 de dezembro de 2008, a Lei nº 11.879, de 19 de dezembro de 2008; a Lei nº 11.880, de 19 de dezembro de 2008; a Lei nº 11.911, de 31 de março de 2009 e a Lei nº 11.968, de 6 de julho de 2009; com relação às ferrovias, trouxe-se a Lei nº 10680, de 23 de maio de 2003; a Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008; a Lei nº 11297, de 9 de maio de 2006; e a Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008; com relação aos portos, a Medida Provisória nº 369, de 9 de maio de 2007, a Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006; a Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007; a Lei nº 11.550, de 19 de novembro de 2007; a Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008; a Lei nº 9852, de 27 de outubro de 1999; a Lei nº 11701, de 18 de junho de 2008; a Lei nº 11772, de 17 de setembro de 2008; a Lei nº 12.058, de 13 de outubro de 2009; a Medida Provisória nº 513, de 26 de novembro de 2010; e a Lei nº 12.409, de 25 de maio de 2011; para a criação de hidrovias, tem-se a Lei nº 12.247, de 27 de maio de 2010.

A partir desse período, com a extinção do GEIPOT e a disseminação dos órgãos regulamentadores nos transportes, não se manteve um padrão nos dados relativos ao setor. Sendo assim, apenas foi possível avaliar de forma unificada, seguindo o padrão que havíamos estipulado, a dimensão da configuração territorial de Milton Santos, não mais as relações sociais. Em que pese isso seja problemático em termos metodológicos para fins de comparação, traz-se no próprio problema uma conclusão: a dispersão dos órgãos de controle e a extinção grupo responsável por elaborar os estudos do setor dificultou a geração padronizada de dados. Isso pode ser constatado quando são comparados os antigos Anuários Estatísticos dos Transportes, elaborados pelo Ministério dos Transportes; e os anuários subsetoriais para os transportes terrestres, aeroviários e hidroviários.

Feito esse adendo, temos que, em números, o período dentre 2002 e 2008, em que pese o enorme aumento de diplomas legislativos inserindo todos os tipos de modais avaliados no Plano Nacional de Viação, trazendo complexos planos de desenvolvimento da infraestrutura representou apenas um levíssimo aumento no aporte humano para a configuração territorial no modal rodoviário, que centraliza mais de 90% dos transportes no país, e um levíssimo aumento no modal ferroviário, representando um aumento mais significativo apenas nos modais hidroviário e aeroviário.

Tal fato corrobora duas ideias centrais. A primeira é que não se pode esperar mudanças estruturais substanciais no setor mantendo uma ideologia que preconiza austeridade. A segunda, decorrente da primeira, é que é insustentável o desenvolvimento da infraestrutura por meio da previsão de um plano econômico que não busque a endogeneização técnica em diálogo com a homogeneização social. Em termos comparativos, pode-se afirmar que o declínio do II PND se deu por mitigar o primeiro elemento em prol da hegemonia norte-americana e da inexistência do segundo elemento frente à conjuntura não democrática do período; já a não efetividade dos planos pós-2003 se dão por conta da antítese mencionada anteriormente, na qual o segundo elemento é respeitado, mas o primeiro não.

Frente a essa análise, é possível afirmar que a melhor maneira de se pensar os transportes no Brasil é por meio de um sistema nacional de viação que seja visualizado dentro de um projeto integrado de nação. Os maiores momentos de democratização territorialmente sustentável do acesso aos transportes, de expansão da malha rodoviária e ferroviária e de aumento do fluxo absoluto e relativo dos modais hidroviário e ferroviário foram guiados pelo Plano de Metas, que avança substancialmente no financiamento dos transportes, na extensão da sua

infraestrutura, na capacidade de transporte de cargas e de pessoas, pelos Planos Nacionais de Viação de 1964 e 1973, junto ao II PND, e parcialmente pelo Plano Trienal. A maior contenção nessa evolução se deu conforme avançou o processo de instalação da ótica neoliberal e de sua manutenção; e da troca da perspectiva de um planejamento integrado de viés desenvolvimentista nacionalista ou internacionalista. Assim, para o planejamento dos transportes, é imprescindível a presença do Estado. Para tanto, após o presente processo de avanço do neoliberalismo, deve-se buscar um processo proporcionalmente inverso de ações estatizantes. Enquanto esse cenário permanece distante, o setor dos transportes continuará sendo parte de um mecanismo que consolida o Brasil no modelo primário-exportador, no sentido da colonização, na periferia do sistema capitalista, ou, como diria Oswald de Andrade, no sistema de Babilônia do garção de costeletas – e continências.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADOLPHO PINTO, Augusto. **História da viação pública de São Paulo**. 2ª ed. São Paulo, Governo de São Paulo: Coleção Paulística, volume II, 1977.

AGUIRRE, Basília, SADDI, Fabiana. “Uma alternativa de interpretação do II PND”. **Revista de Economia Política**, v. 17, 1997.

ALMEIDA, Júlio Gomes de. BELLUZZO, Luiz Gonzaga. **Depois da Queda: A Economia Brasileira da Crise da Dívida aos Impasses do Real**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

ANDERSON, Perry. O Brasil de Lula. **Novos estud.** CEBRAP, São Paulo, n. 91, pp. 23-52, nov. 2011

ANDRADE, José Maria Arruda de. **Economicização do Direito Concorrencial**. São Paulo: Quartier Latin, 2014.

ANDRADE, José Maria Arruda de. **Hermenêutica Constitucional e a Teoria Estruturante do Direito**. *Revista Brasileira de Estudos Constitucionais*, v. 7, pp. 31-51, 2008.

ANDRADE, José Maria Arruda de. *Hermenêutica da Ordem Econômica e Constitucional e o Aspecto Constitutivo da Concretização Constitucional*. **Revista Fórum de Direito Financeiro e Econômico**, v. 1, pp. 249-268, 2012

ARAÚJO, Silvio Roberto França. **A Contribuição do GEIPOT ao planejamento dos transportes no Brasil**. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal de Pernambuco, 2013.

AUGUSTO, Walter Marquazan. *Forma jurídica, escravidão e ferrovias no Brasil do século XIX*. **Revista Direito e Práxis**, *Ahead of print*, Rio de Janeiro, pp. 1-27, 2018.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste**: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.

BARAT, Josef. **Evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BARBOSA, Alexandre de Freitas. "Era Lula", "Desenvolvimentismo" e as desigualdades estruturais. **Rev. Inst. Estud. Bras.**, São Paulo, n. 58, pp. 135-136, junho de 2014.

BARBOSA, Alexandre de Freitas; KOURY, Ana Paula. Rômulo Almeida e o Brasil desenvolvimentista (1946-1964): ensaio de reinterpretação. **Econ. soc.**, Campinas, v. 21, pp. 1075-1113, dezembro de 2012.

BARRETO, Maria Luiza, ALMEIDA, Tereza. Presidentes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), **Memórias do Desenvolvimento**. Rio de Janeiro, ano 3, número 3, pp.9-40, 2009.

BASTIAN, Eduardo. O PAEG e o Plano Trienal: Uma Análise Comparativa de suas Políticas de Estabilização De Curto Prazo. São Paulo: **Estud. Econ.** vol.43 nº1, pp.139-166, jan./mar. 2013.

BASTOS, Humberto. **ABC dos transportes**. Rio de Janeiro: Ministério de Viação e Obras Públicas, 1955.

BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. Ascensão e crise do projeto nacional-desenvolvimentista de Getúlio Vargas. In: BASTOS, Pedro Paulo Zahluth; FONSECA, Pedro Cezar Dutra. (orgs.) **A Era Vargas**: desenvolvimentismo, economia e sociedade. São Paulo: Editora Unesp, pp. 361-454, 2012.

BELLO, Enzo; BERCOVICI, Gilberto. LIMA, Martonio Mont'Alverne Barreto. O Fim das Ilusões Constitucionais de 1988? **Revista Direito e Práxis**, Ahead of print, Rio de Janeiro, 2018.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga, D'AGUIAR, Rosa Freire, TIBURCIO, Carlos, BASTOS, Carlos Pinkusfeld *et al.* Relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. **Memórias do Desenvolvimento**. Rio de Janeiro, ano 2, número 2, pp. 277-397, 2008.

BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. **O Governo Kubitschek**: desenvolvimento econômico e estabilidade política – 1956-1961. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

BERCOVICI, Gilberto. O Ainda Indispensável Direito Econômico. in BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita; BERCOVICI, Gilberto & MELO, Claudineu de (orgs.), **Direitos Humanos, Democracia e República**: Homenagem a Fábio Konder Comparato, São Paulo, Quartier Latin, pp. 503-519, 2009.

BERCOVICI, Gilberto. A Atuação do Estado Brasileiro no Domínio Econômico. Em: **Estado, Instituições e Democracia**: desenvolvimento. Volume 3. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. 2010.

BERCOVICI, Gilberto. "A Problemática da Constituição Dirigente: Algumas Considerações sobre o Caso Brasileiro". **Revista de Informação Legislativa** nº 142, 1999

BERCOVICI, Gilberto. As Origens do Direito Econômico: Homenagem a Washington Peluso Albino de Souza, **Revista da Faculdade de Direito da UFMG**, Número Esp. em Memória do Prof. Washington Peluso, pp. 253-263, 2013.

BERCOVICI, Gilberto. Codificação e ordem econômica liberal no Brasil do século XIX: um esboço. **Revista de Direito Civil Contemporâneo**. v.7. ano 3. p.37-47, 2016.

BERCOVICI, Gilberto. Constituição e Política: Uma Relação Difícil. São Paulo: **Lua Nova**. nº 61, pp. 5-24, 2004.

BERCOVICI, Gilberto. **Constituição e Estado de Exceção Permanente**: Atualidade de Weimar. Rio de Janeiro: Azougue, 2004.

BERCOVICI, Gilberto. **Constituição Econômica e Desenvolvimento**: uma leitura a partir da Constituição de 1988. São Paulo: Malheiros, 2005.

BERCOVICI, Gilberto. **Desigualdades Regionais, Estado e Constituição**. São Paulo: Max Limonad, 2003

BERCOVICI, Gilberto. **Direito econômico do petróleo e dos recursos minerais**. São Paulo, Quartier Latin, 2011.

BERCOVICI, Gilberto. Estado Intervencionista e Constituição Social no Brasil: o silêncio ensurdecer de um diálogo entre ausentes. In: Cláudio Pereira de Souza Neto; Daniel Sarmento; Gustavo Binenbojm. (Org.). **Vinte Anos da Constituição Federal de 1988**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

BERCOVICI, Gilberto. **MP da Liberdade Econômica é um cavalo de troia para os trabalhadores**. São Paulo: Carta Capital, 2019. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/mp-da-liberdade-economica-e-um-cavalo-de-troia-para-os-trabalhadores/>. Acesso em 09/10/2019.

BERCOVICI, Gilberto. O setor portuário, a nova Lei dos Portos e a consagração do “Estado Garantidor” no Brasil. In: SILVA FILHO, Nelson Cavalcante e; WARDE Jr., Walfrido Jorge; BAYEUX NETO, José Luiz (Orgs.). **Direito Marítimo e Portuário**: Novas Questões. São Paulo: Quartier Latin, pp. 422-432, 2013.

BERCOVICI, Gilberto. Reformas de base e superação do subdesenvolvimento. **Revista de Estudos Brasileños**, São Paulo, vol. 1, nº 1, pp. 97-112, 2014.

BERCOVICI, Gilberto. **Soberania e Constituição**: para uma crítica do constitucionalismo. São Paulo: Quartier Latin, 2008.

BERCOVICI, Gilberto; ANDRADE, José Maria Arruda de. MASSONETTO, Luís Fernando. Reforma do Estado, Prestação de Serviços Públicos, Contribuições Especiais e Federalismo. **Revista do Instituto de Pesquisas e Estudos**, v. 45, pp. 171-193, 2006.

BERCOVICI, Gilberto, MASSONETTO, Luís Fernando. A Constituição Dirigente Invertida: A Blindagem da Constituição Financeira e a Agonia da Constituição Econômica. **Revista de Direito Mercantil Industrial, Econômico e Financeiro**, v. 45, pp. 79-89, 2007.

BERCOVICI, Gilberto; OCTAVIANI, Alessandro. Direito e Subdesenvolvimento: O Desafio Furtadiano. In: D’AGUIAR, Rosa Freire (Org.). **Celso Furtado e a dimensão cultural do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2013

BERCOVICI, Gilberto. Infraestrutura e Desenvolvimento. In: BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael. **Elementos de Direito da Infraestrutura**. São Paulo: Contracorrente, 2015.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento Econômico Brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. 4. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2004.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Trad. Fernando Tomaz. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

BRAGA, José Carlos. Financeirização Global: o padrão sistêmico de riqueza do capitalismo contemporâneo. In: TAVARES e FIORI (Orgs.). **Poder e Dinheiro: uma economia política da globalização**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

BRAUDEL, Fernand (1992). **Escritos sobre a história**. Trad. Jacó Guinsburg e Tereza da Mota. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BRESSER PEREIRA, Luiz Carlos. A Política Econômica Endógena. **Revista de Economia Política**. Vol. 1, nº1. 1982.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. O governo Dilma frente ao "tripé macroeconômico" e à direita liberal e dependente. **Novos estud. - CEBRAP**, São Paulo, n. 95, p. 5-15, março. 2013.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Reforma do Estado para a cidadania: a reforma gerencial brasileira na perspectiva internacional**. reimpr. São Paulo: Editora 34; Brasília: ENAP, 2002, pp. 109-126.

BRITTO, José Gabriel de Lemos. **Pontos de partida para a história econômica do Brasil**. 3ª ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1980.

BUARQUE DE HOLANDA. Sérgio. **Monções**. São Paulo. 3ª. Ed. Brasiliense, 1990.

BUARQUE DE HOLANDA. Sérgio. **Raízes do Brasil**. São Paulo. Companhia das Letras, 2015.

BUCHANAN, James M. **Constitutional Economics**. Oxford: Basil Blackwell, 1991.

CABRAL DE MONCADA, Luís. **A Problemática Jurídica do Planejamento Econômico**. Coimbra: Coimbra Editora, 1985.

CABRAL, Mário André Machado. **Estado, Concorrência e Economia: convergência entre antitruste e pensamento econômico no Brasil**. Tese (Doutorado). Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

CABRAL, Mário André Machado. MASCARENHAS, Fábio. Meio ambiente, constituição e direito econômico: Argumentos econômicos versus proteção animal. **Revista Brasileira de Direito Animal**, v. 13, pp. 77-89, 2018.

CAGGIANO, Mônica Herman Salem. Direito Público Econômico: Fontes e Princípios na Constituição Brasileira de 1988. In: LEMBO, Cláudio, 1934; CAGGIANO, Monica Herman Salem (Coord.). **Direito constitucional econômico: uma releitura da constituição econômica brasileira de 1988**. Barueri: Manole, 2007.

CAGNIN, Rafael Fagundes *et al.* A gestão macroeconômica do governo Dilma (2011 e 2012). **Novos estud. - CEBRAP**, São Paulo, nº 97, pp. 169-185, nov. 2013.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **“Estranhas Catedrais”**: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niteroi: EdUFF, 2014.

CANDIDO, Antonio, Prefácio. In: CRUZ COSTA, João. **Pequena história da República**, p. III, 3ª ed., 1989

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Constituição Dirigente e Vinculação do Legislador**. Coimbra, Coimbra Editora, 1982.

CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em Crise: A Economia Brasileira no Último Quarto Do Século XX**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2002.

CARNEIRO, Ricardo. Navegando a contravento: Uma reflexão sobre o experimento desenvolvimentista do governo Dilma Rousseff. In: BALTAR, Paulo; SARTI, Fernando (Org.). **Para além da política econômica**. São Paulo: Editora Unesp Digital, 2018.

CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo, Companhia das Letras, 1997.

CARVALHO, Laura. **Valsa brasileira: do boom ao caos econômico**. São Paulo: Todavia, 2018.

CARVALHO, Osvaldo Ferraro de. **Ensaio sobre a problemática dos transportes**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1957.

CARVALHOSA, Modesto. **A ordem econômica na Constituição de 1969**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1972.

CARVALHOSA, Modesto. **Direito Econômico**. São Paulo, Revista dos Tribunais, 2013.

CASTRO CARREIRA, L. **História financeira e orçamentária do Império — desde a sua fundação**. — Brasília: Senado Federal/Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980.

CASTRO, Lavinia Barros. Privatização, Abertura e Desindexação: A primeira metade dos anos 90. In. **Economia Brasileira Contemporânea (1995-2014)**. Editora Campos Elsevier. 2005.

CASTRO, Newton de. **Estrutura, desempenho e perspectivas do transporte ferroviário de carga. Pesquisa e Planejamento Econômico**. Brasília, v.32, nº2, pp.251-283, ago. 2002

CASTRO, Antônio Barros de Castro de. SOUZA, Francisco Eduardo Pires de. **A Economia Brasileira em Marcha Forçada**. São Paulo: Paz e Terra, 1985.

CHESNAIS, François. **A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências**. São Paulo, Boitempo, 2005.

CODATO, Adriano. Estado Novo no Brasil: um estudo da dinâmica das elites políticas regionais em contexto autoritário. **Revista Dados**. vol.58, nº2, pp.305-330, 2015.

COIMBRA, Crésio. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**. Brasília. Ministério dos Transportes, 1974.

COLISTETE, Renato Perim. O desenvolvimentismo cepalino: problemas teóricos e influências no Brasil. **Estud. av.**, São Paulo, v. 15, n. 41, p. 21-34, abril de 2001.

COMPARATO, Fábio Konder. Desenvolvimento Econômico e Solidariedade para Viver em Democracia. In HADDAD, Fernando (org.). **Desorganizando o Consenso: Nove entrevistas com intelectuais à esquerda**. Petrópolis: Vozes/Perseu Abramo, 1998.

COMPARATO, Fábio Konder. O indispensável direito econômico. In: COMPARATO, Fábio Konder. **Estudos e Pareceres de Direito Comercial**. São Paulo, pp.452-472, 1978.

COMPARATO, Fábio Konder. O Indispensável Direito Econômico. **Revista dos Tribunais**, n. 353, mar, 1965.

CORRÊA, Oscar Dias. **A Constituição de 1988**: contribuição crítica. Rio de Janeiro: Forense Universitária. 1991.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república**: momentos decisivos. 6ª. ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

COSTA, Glória Maria Moraes da. O BNDES nos Anos 1987-1990. **Memórias do Desenvolvimento**, ano 5, n.º 5, pp. 61-106, 2016.

CRUZ COSTA, João (1968). **Pequena história da República**. São Paulo: Editora Brasiliense/CNPq, 1988.

CRUZ, Rita. Geografia do Sistema Portuário Brasileiro. In: **Qualidade Ambiental e Atividade Portuária no Brasil/Rio Grande**. Material de treinamento: Ministério do Meio Ambiente e TSC Brasil, Rio Grande, 2006.

CUTRIM, Sérgio Sampaio. **Planejamento e governança portuária no Brasil**. Tese de Doutorado. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. 2017.

DELFIN NETTO, Antônio. **Análise do comportamento recente da economia brasileira**. Diretrizes de governo, MPCG, julho de 1967.

DELFIN NETTO, Antônio. **Onde Reside a Realidade Nacional**. O Estado de São Paulo, 18/04/68, 1968.

DINIZ, Eli. **Empresário, Estado e Capitalismo no Brasil: 1930-1945**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

DOMINGUES, Fabian Scholze; FONSECA, Pedro Dutra. Ignácio Rangel, a correção monetária e o PAEG: recontando a história. **Estud. Econ.**, São Paulo, v. 47, nº 2, pp.429-458, junho de 2017.

DRAIBE, Sônia. A Política Social no Período FHC e o Sistema de Proteção Social. **Tempo soc.**, São Paulo, v. 15, nº 2, pp. 63-101, novembro de 2003.

DRAIBE, Sônia. **Rumos e Metamorfoses**: Um Estudo sobre a Constituição do Estado e as Alternativas da Industrialização no Brasil (1930-1960). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**, vol. I, trad. De Ruy Jungmann. Rio de Janeiro, Zahar, 1994.

EVANS, Peter A **tríplice aliança**: As multinacionais, as estatais e o capital nacional no desenvolvimento dependente brasileiro. 2ª. ed., Rio de Janeiro, Zahar, 1982, pp. 37-44

FAGNANI, Eduardo. **A política social do Governo Lula (2003-2010)**: perspectiva histórica. o. IE/UNICAMP, Campinas, n. 192, jun. 2011.

FARIA, José Eduardo. **O Direito na Economia Globalizada**. São Paulo: Editora Malheiros. 2004.

- FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo, Edusp/FDE, 1995.
- FERNANDES, Florestan. **Brasil, em compasso de espera**, São Paulo: Hucitec, 1980.
- FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo**. Tese (Doutorado) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.
- FERRARO DE CARVALHO, O. **Ensaio sobre a problemática dos transportes**. — Rio de Janeiro: Ministério da Guerra/Biblioteca do Exército, 1957.
- FERREIRA NETO, F. **150 Anos de transporte no Brasil, 1822-1972**. — Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1974
- FIORI, José Luís. O Cosmopolitismo de Cócoras. **Educ. Soc. Campinas**, v. 22, n. 77, pp. 11-27, dez. 2001.
- FIORI, José Luís. **Para pensar sobre o futuro, depois do senhor Guedes e seu capitão**. São Paulo. Jornal GGN, 2019. Disponível em: <https://jornalggn.com.br/artigos/para-pensar-sobre-o-futuro-depois-do-senhor-guedes-e-seu-capitao-por-jose-luis-fiori/>. Acesso em: 09/10/2019.
- FONSECA, Edgard Fróes da. **Uma Política Nacional de Transportes**. Rio de Janeiro: Lito Tipo Guanabara, 1955.
- FONSECA, João Bosco Leopoldino da. **Direito econômico**. 7. ed., rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2014.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Gênese e Precusores do Desenvolvimentismo no Brasil. In: **Era Vargas: Desenvolvimentismo, economia e sociedade**. Editora Unesp. 2012.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Instituições e Política Econômica: Crise e Crescimento do Brasil na Década de 1930. In: BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. FONSECA, Pedro Cezar Dutra (orgs). **A Era Vargas: Desenvolvimentismo, economia e sociedade**. São Paulo: Editora Unesp, pp. 159-178, 2012.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra; CUNHA, André Moreira; BICHARA, Julimar da Silva. O Brasil na Era Lula: retorno ao desenvolvimentismo? **Nova econ.**, Belo Horizonte, v. 23, nº 2, pp. 403-428, agosto de 2013.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra; MONTEIRO, Sergio Marley Modesto. O Estado e suas razões: o II PND. **Rev. Econ. Polit.**, São Paulo, v. 28, n. 1, pp. 28-46, março de 2008.
- FONSECA, Rafael Oliveira. A navegação de cabotagem de carga no brasil. **Mercator (Fortaleza)**. vol.14, n.1, pp.21-46, 2015
- FREIRE. Gilberto. **Casa Grande e Senzala**. 56ed. São Paulo. Global Editora, 2003.
- FRISCHMANN, Brett M. *An economic theory of infrastructure and commons management*. **Minnesota Law Review**. v. 89, p. 923, abr. 2005.
- FROMM, Gary. **Transport investment and economic development**. Washington, D.C: The Brookings Institution, 1965.
- FURTADO, Celso. **A Hegemonia dos Estados Unidos e o Subdesenvolvimento da América Latina**. 3ªed. Rio de Janeiro. Ed. Civilização Brasileira, 1972b.

FURTADO, Celso (1954). **A economia colonial do Brasil nos séculos XVI e XVII**, *La economia colonial brasileña, México D.F., Universidad de la Ciudad de México*, 2003.

FURTADO, Celso. **A pré-revolução brasileira**. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1962.

FURTADO, Celso. A Reconstrução do Brasil. **Folha de São Paulo**, domingo, 13 de junho de 1999. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi13069914.htm>. Acesso em 28/10/2017.

FURTADO, Celso. **Análise do “Modelo” Brasileiro**, 3ª edição Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1972a.

FURTADO, Celso. **Brasil: A Construção Interrompida**. 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1965.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Contraponto. Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, 2009.

FURTADO, Celso (1959). **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Ed. Nacional, 1959.

FURTADO, Celso. **O Brasil Pós-Milagre**. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

FURTADO, Celso. **O longo amanhecer: reflexões sobre a formação do Brasil**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

FURTADO, Celso. **O Mito do Desenvolvimento Econômico**. 3ed. Rio de Janeiro. Ed. Paz e Terra, 1974.

FURTADO, Celso. **Obra autobiográfica**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

FURTADO, Celso. **Prefácio a nova Economia Política**. 3.ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.

FURTADO, Celso. **Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Abril Cultural. 1983.

FURTADO, Celso. **Criatividade e Dependência na Civilização Industrial**. Rio de Janeiro. Ed. Paz e Terra, 1978.

FURTADO, Celso. **A Hegemonia dos Estados Unidos e o Subdesenvolvimento da América Latina**. 3ed. Rio de Janeiro. Ed. Civilização Brasileira, 1972b.

FURTADO, Celso. **Los Vientos del Cambio. Mexico. Ed. Fondo de Cultura Económica**, 1993.

FURTADO, Milton Braga. **Síntese da Economia Brasileira**. 7ª ed. São Paulo: Editora Santuário, 2000.

GALVÃO, Olímpio. **Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil – Uma Perspectiva Histórica**. Planejamento e Políticas públicas – IPEA, 2015.

GAROFALO FILHO, Emílio. **Câmbio, Ouro e Dívida Externa: de Figueiredo a FHC**. Editora Saraiva. 2002.

- GIAMBIAGI, Fábio. Estabilização, Reformas e Desequilíbrios macroeconômicos: os anos FHC. In: **Economia Brasileira Contemporânea (1995-2004)**. Editora Campos Elsevier. 2005.
- GORDILHO, Osvaldo. **Os Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Lito-Tipo Guanabara, 1956.
- GOULARTI FILHO, Alcides. Estado, Transportes e Planejamento no Brasil: A Atuação do Geipot na Formulação de Políticas Públicas para os Transportes. **G&DR**. v 12, nº 3, pp. 228-258, set-dez/2016.
- GRAU, Eros Roberto. **A Ordem Econômica na Constituição de 1988**: interpretação e crítica. 12ª ed. São Paulo: Malheiros, 2007.
- GRAU, Eros Roberto. **Elementos de Direito Econômico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1981.
- GRAU, Eros Roberto. **O Direito Posto e o Direito Pressuposto**. 7ª ed. São Paulo: Malheiros, 2008.
- GRAU, Eros. **A Ordem Econômica na Constituição de 1988**, 17ª edição, São Paulo: Editora Malheiros, 2015.
- GRAU, Eros. **Planejamento Econômico e Regra Jurídica**. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1978.
- GURRIERI, Adolfo. *La economía política de Raúl Prebisch*, in: Adolfo Gurrieri (org.). **La obra de Prebisch en la Cepal**. México, Fondo de Cultura Económica, 1982.
- HABERMAS, Jürgen. *The theory of communicative action. Vol 1. Reason and the rationalization of society*. Boston, Beacon Press, 1984.
- HARVEY, David. **Los Límites del Capitalismo y la Teoría Marxista**. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.
- HERMANN, Jennifer. Auge e Declínio do Modelo de Crescimento com Endividamento: O II PND e a Crise da Dívida Externa (1974-1984). In: VILLELA, André; GIAMBIAGI, Fábio; CASTRO, Lavínia Barros de; HERMANN, Jennifer. **Economia Brasileira Contemporânea (1945-2004)**. “Prêmio Jabuti 2005”. Editora Elsevier. 2005.
- HOCHMAN, Gilberto. "O Brasil não é só doença": o programa de saúde pública de Juscelino Kubitschek. **Hist. Cienc. Saúde-Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 16, supl. 1, pp. 313-331, julho de 2009.
- HERRERA, Carlos Miguel. *Estado, Constitución y derechos sociales*. **Revista Derecho del Estado**, nº15, diciembre 2003.
- HERRERA, Carlos Miguel. Estado, Constituição e Direitos sociais. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo**. v. 102, 2007, pp. 371-395.
- HIRCHMAN, Albert. **La Estrategia del Desarrollo Económico**. México, Fondo de Cultura Económica, 1973.
- HOBSBAWM, Eric. **Sobre História**. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

IANNI, Octavio. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930-1970)** (1971). 2ª ed. São Paulo: Civilização Brasileira, 1977.

KESSIDES, Christine. *The Contributions of Infrastructure to Economic Development: A Review of Experience and Policy Implications*. World Bank Discussion Papers nº 2013, pp. 1-48, sept. 1993.

KOLARS, John. NYSTEN, John. *Human Geography: Spatial Design in World Society*. New York, Mc Graw-Hill, 1974.

KRIPPNER, G. *The financialization of the American economy*. *Socio-economic Review*, 3, pp. 173-208, 2005.

KUBITSCHKE, Juscelino. O. **Diretrizes Gerais do Plano Nacional de Desenvolvimento, 1956-1961**. — Belo Horizonte: Livraria Oscar Nicolai, 1955.

LACERDA, Sander Magalhães. O transporte ferroviário de cargas. In: SÃO PAULO, Elizabeth Maria de; KALACHE FILHO, Jorge (Org.). **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social 50 anos: histórias setoriais**. Rio de Janeiro: Dbá, pp.349-363, 2002.

LAFER, Celso. **JK e o Programa de Metas (1956-61): processo de planejamento e sistema político no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

LAFER, Celso, "O Planejamento no Brasil: observações sobre o Plano de Metas (1956-1961)" in LAFER, Betty Mindlin, org., **Planejamento no Brasil**, 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1975.

LESSA, Carlos. **Estratégia de Desenvolvimento 1974-1976: Sonho e Fracasso**. Editora Unicamp. 1998.

LESSA, Carlos, "Infraestrutura e Logística no Brasil" in CARDOSO Jr., José Celso (org.), **Desafios ao Desenvolvimento Brasileiro: Contribuições do Conselho de Orientação do IPEA**, Brasília, IPEA, vol. 1, pp. 77-100, 2009.

LIMA NETO, O. **Transporte no Brasil: história e reflexões**. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOT. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.

LESSA, Carlos. **Quinze Anos de Política Econômica**. Brasília: Editora Brasiliense, 1981.

LEWIS, C. M. *Railways and industrialization: Argentina and Brazil, 1870-1929*. In: ABEL, C. e LEWIS, C. M. (Eds.) *Latin America, economic imperialism and the state: the political economy of the external connection from independence to the present*. — Londres: The Atlantic Press, 1985.

LIMA NETO, O. **Transporte no Brasil: história e reflexões**. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOT. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.

LUÍS, Alessandro Octaviani. **Recursos Genéticos e Desenvolvimento: os desafios furtadiano e gramsciano**. Tese (Doutorado em Direito Econômico e Financeiro). São Paulo: FDUSP, 2008.

LUÍS, Alessandro Octaviani, **Recursos Genéticos e Desenvolvimento: os desafios furtadiano e gramsciano**. São Paulo: Saraiva, 2013.

MACARINI, José Pedro. A Política Econômica do Governo Costa E Silva 1967-1969. **R. Econ. contemp.**, Rio de Janeiro, 10(3), pp. 453-489, set./dez. 2006.

- MACEDO, R. B. M. Plano trienal de desenvolvimento econômico e social (1963-1965). In: MINDLIN, B. (Org.). **Planejamento no Brasil**. 5ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- MARCHETTI, Dalmo; FERREIRA, Tiago. Situação Atual e Perspectivas da Infraestrutura de Transportes e da Logística no Brasil. **BNDES 60 Anos – Perspectivas Setoriais**, v.2, n. Logística, pp. 235-270, 2012.
- MARCOVITCH, Jacques. **Pioneiros e Empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2009.
- MARSHALL, Tim. *Planning major infrastructure: a critical analysis*. London: Routledge, 2013.
- MARTINS, Luciano. *Pouvoir et développement économique: formation et évolution des structures politiques au Brésil*. Paris: Anthropos, 1976.
- MARTNER, Ricardo; TROMBEN, Varinia. *Opciones para enfrentar el sesgo anti-inversión pública*. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social – ILPES. Área de Políticas Presupuestarias y Gestión Pública. Santiago de Chile, julio del 2005, pp.11-17
- MARX, Karl. **O Capital**. Volume I. 2ª Edição, São Paulo. Editora Nova Cultura, 2011.
- MARX, Karl. **O Capital**. Livro II. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.
- MASCARENHAS, Fábio. Desenvolvimento, Infraestrutura e Sustentabilidade: Os Reflexos Ambientais da Condição Periférica. **Revista Raízes Jurídicas**, 2017.
- MASCARENHAS, Fábio. O Planejamento da Infraestrutura no Brasil e os Primórdios do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico. **Revista Brasileira De Infraestrutura - RBINF**, 2017.
- MASCARENHAS, Fábio; RIBEIRO, Francielly. O Planejamento Econômico no Período Ditatorial Brasileiro: As Falsas Balizas de uma Aporia Desumanizada. **Revista Brasileira De Infraestrutura - RBINF**, v. 13, p. 31-52, 2018.
- MEDEIROS, Lea Vidigal. **Direito econômico e superação do subdesenvolvimento: BNDES e planejamento**. Dissertação (Dissertação em direito) – Faculdade de Direito, USP, São Paulo, 2016.
- MELLO, José Carlos. **Planejamento dos transportes**. São Paulo, McGrawHill do Brasil, 1975.
- MELLO, João Manuel C. de. **O capitalismo tardio**. 3ª. ed. São Paulo, Brasiliense, 1984
- MORAES, Antônio C. R. Bases da Formação Territorial do Brasil. **Geografares**, Vitória, nº 2, pp.105-113, jun. 2001.
- MOREIRA, Vital. **Economia e Constituição: para o conceito de Constituição Econômica**. Coimbra: Faculdade de Direito, 1974.
- MORETZSOHN, J. **Aspectos continentais e domésticos dos transportes brasileiros**. — Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1971.

NASSIF, André. As armadilhas do tripé da política macroeconômica brasileira. **Rev. Econ. Polit.**, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 426-443, setembro de 2015.

NETO, Floriano Azevedo Marques. A nova regulação estatal e as agências independentes. In: SUNDFELD, Carlos Ari. **Direito Administrativo Econômico**. São Paulo: Malheiros, 2000. pp. 72-96.

NOHARA, Irene Patrícia. *Brazilian Administrative Law: influences, Characteristics and recent changes*. **Revista Digital de Direito Administrativo**, v. 5, p.1-20, 2018.

NOHARA, Irene Patrícia. Regulação da atividade econômica na dissolução das fronteiras entre público e privado. **Scientia Iuris (UEL)**, v. 19, pp. 29-46, 2015.

NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1979.

NUNES, Ivanil. Acumulação de Capitais e Sistemas de Transportes Terrestres no Brasil. In: GOULART FILHO, Alcides, QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Transportes e Formação Regional Contribuições à história dos transportes no Brasil**. Editora UFGD, pp.11-20, 2011.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia brasileira: crítica à razão dualista**. Estudos CEBRAP 2. São Paulo, 1972.

OLIVEIRA, Francisco de. “Acumulação Monopolista, Estado e Urbanização: a nova qualidade do conflito de classes”. In: MOISÉS; OLIVEIRA; MARTINEZ-ALIER; LIMA. **Contradições Urbanas e Movimentos Sociais**. Rio de Janeiro: Paz e Terra/CEDEC. 1977. pp. 65-76

OLIVEIRA, Francisco de. **A Navegação Venturosa: Ensaio Sobre Celso Furtado**. São Paulo. Editora Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Francisco de. Crítica à Razão Dualista (1972). In: OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à Razão Dualista / O Ornitórrinco**. São Paulo: Boitempo, pp. 25-119, 2003.

OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek de. **Diretrizes do Plano Nacional de Desenvolvimento**. 1955.

OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek de. **Por que construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.

PATTO, Maria Helena Souza. Estado, ciência e política na Primeira República: a desqualificação dos pobres. **Estud. av.**, São Paulo, v. 13, n. 35, p. 167-198, abril de 1999.

PAULANI, Leda. **A inserção da economia brasileira no cenário mundial: uma reflexão sobre a situação atual à luz da história**. Boletim de Economia e Política Internacional (IPEA), n.10, abril 2012.

PAULANI, Leda Maria. **Capitalismo financeiro e estado de emergência econômico no Brasil: o abandono da perspectiva do desenvolvimento**. In: I Colóquio da Sociedade Latino Americana de Economia Política e Pensamento Crítico, 2006, Santiago, 2006.

PAULANI, Leda. Desenvolvimentismo, planejamento e investimento público nos cinco mil dias do lulismo. In: MARINGONI, Gilberto; MEDEIROS, Juliano (Org.). **Cinco mil dias: o Brasil na era do lulismo**. São Paulo: Boitempo / Fundação Lauro Campos, 2017.

PAULANI, Leda Maria. Não há saída sem a reversão da financeirização. **Estud. av.**, São Paulo, v. 31, n. 89, p. 29-35, abril, 2017.

PEIXOTO, João Baptista. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977

PINI, Giuseppe. *La géographie des transports*. In. Bally, A. S. **Les concepts de La géographie humaine**. Masson: Paris Milan Barcelonr, pp. 175-185, 1995.

PORTUGAL GOUVÊA. Gilda Figueiredo. **Burocracia e elites burocráticas no Brasil: Poder e Lógica de Ação**. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Tese de Doutorado, 1994.

PRADO, Lafayette. **Transporte e Corrupção: Um Desafio à Cidadania**. Rio de Janeiro: Topbooks Editora, 1997

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia**. 1ª ed. São Paulo. Companhia das Letras, 2011.

PREBISCH, Raul. **Capitalismo periférico: crisis y transformación**. Madrid: Medio Siglo, 1984.

PREBISCH, Raúl. O desenvolvimento econômico da América Latina e alguns de seus problemas principais (1949), *in*: Ricardo Bielschowsky (org.). **Cinquenta anos de pensamento na Cepal**. Rio de Janeiro, Record, 2000.

PROUDHON, Pierre-Joseph. **El Principio Federativo**, XLIIIp, Madrid, Rústica, 1971.

RANGEL, Ignácio Mourão. **Milagre e Anti-Milagre**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.

RANGEL, Ignácio. **Dualidade básica da economia brasileira**. 2ª edição. Instituto Ignácio Rangel. Textos Brasileiros de Economia, 1999.

RANGEL, Ignácio. O Desenvolvimento Econômico no Brasil. In. RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas / Ignácio Rangel**. v.1. Rio de Janeiro: Contraponto: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, pp.49-57, 2002.

REBOLLO, Luís Martín. **Constitución, Derecho Administrativo y Estado Autonomico**. Ed. *Asamblea Regional de Cantabria*, 1989.

REICH, Norbert. *Mercado y Derecho*, Editorial Ariel S.A., Barcelona, trad. Antoni Fonti, 1985.

REIS, Manoel de Andrade e Silva, e MIGUEL, Priscila Laczynski de Souza. Panorama do Transporte Ferroviário no Brasil - Desafios e Oportunidades. **Revista Mundo Logística**, nº47 – Ano VIII – julho & agosto 2015

RESENDE, André Lara. Estabilização e reforma: 1964-1967. In: ABREU, Marcelo de Paiva (org.). **A Ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana: 1889-1989**. Rio de Janeiro: Campús, 1989.

RIBEIRO, Darcy. **Universidade Para Quê**. Editora UnB, 1986

RICUPERO, Bernardo. Celso Furtado e o pensamento social brasileiro. **Estud. av.**, São Paulo, v. 19, n. 53, 2005, p. 371-377.

RITTER, Jay. **Géographie des transports**. Paris: PUF, 1971.

RODRIGUEZ, Octávio. **Teoria do subdesenvolvimento da Cepal**. Rio de Janeiro, Forense, 1981

SALGADO, Rodrigo. De Volta À Frankfurt: Notas Sobre A Criação Do Zoneamento Urbano. **Revista Culturas Jurídicas**, Vol. 4, Núm. 8, mai./ago., 2017.

SANCHEZ, Ricardo J. **Reti Infrastrutturali in America Latina**. In: CEPAL - *Economic Commission for Latin America and the Caribbean. America Latina e Caribi Infrastrutture e Integrazione*, Roma, 2008.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos. – 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, C.R.S; SANFELICI, Daniel. Caminhos da produção financeirizada do espaço urbano: a versão brasileira como contraponto a um modelo. **Cidades** (Presidente Prudente) , v. 12, p. 04-34, 2016.

SCHWARZ, Roberto. Nacional por subtração. In: SCHWARZ, Roberto. **Que horas são?** Ensaio. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SILVA, Danilo Tavares da. Desestatização da Infraestrutura Federal de Transportes e Financiamento Público. Alguns Pontos de Discussão. In: BERCOVICI, Gilberto. VALIM, Rafael. **Elementos de Direito da Infraestrutura**. Editora Contracorrente, pp. 241-275, 2015.

SILVA, Maurício Joppert da. **Relatório do exercício de 1945/46**. Rio de Janeiro: Ministério de Viação e Obras Públicas, 1948

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SILVA, Ricardo. Planejamento Econômico e Crise Política: do Esgotamento do Plano de Desenvolvimento Ao Malogro dos Programas de Estabilização. **Revista Sociologia Política**, Curitiba, n. 14, pp. 77-101, jun. 2000.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a geografia dos transportes e circulação. **Revista Scripta Nova**, Barcelona, v. XIII, n. 283, 2009.

SILVEIRA, Márcio Rogério. JÚLIO, Alessandra dos Santos. Os investimentos em transportes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o efeito multiplicador brasileiro a partir do governo Lula da Silva. **Journal of Transport Literature**; 3 Vol. 7, n. 4, pp. 199-224, outubro, 2013

SIMONSEN, Mário Henrique, CAMPOS, R. O. **A Nova Economia Brasileira**. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1975.

SINGER, Paul. **O lulismo em crise: um quebra-cabeça do período Dilma (2011-2016)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

SOLA, Lourdes. **Idéias econômicas, decisões políticas**. São Paulo: Edusp. 1998.

SOUZA, Nelson Mello e. O planejamento econômico no Brasil: considerações críticas. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, v. 46, n. 6, nov./dez. 2012

SOUZA, Washington Peluso Albino de. **Direito Econômico**. São Paulo: Saraiva, 1980.

SOUZA, Washington Peluso Albino de. **Primeiras Linhas de Direito Econômico**, reimpr. da 6ª ed, São Paulo, LTr, 2017.

SOUZA, Washington Peluso Albino de. **Primeiras Linhas de Direito Econômico**. Belo Horizonte. Editora LTr, 2005.

SOUZA, Washington Peluso Albino de. **Teoria da Constituição Econômica**. Belo Horizonte: Del Rey, 2002.

STEINMUELLER. W. Edward, *Technological Infrastructure in Information Technology Industries*, in **Technological Infrastructure Policy: An International Perspective** 117, 117, Morris Teubal et al. eds., 1996

SUNKEL, Osvaldo. Desenvolvimento, subdesenvolvimento, dependência, marginalização e desigualdades espaciais: por um enfoque totalizante, in: Ricardo Bielschowsky (org.). **Cinquenta anos de pensamento na Cepal**. Rio de Janeiro, Record, 2000.

TAVARES, André Ramos, “Facções privadas e política econômica não-democrática da ditadura brasileira”, **Revista Brasileira de Estudos Constitucionais - RBEC**, Belo Horizonte, ano 9, nº 32, maio/agosto 2015, pp. 1047-1066.

TAVARES, André Ramos. **Direito Constitucional Econômico** – 3ª Edição. São Paulo: Editora Elsevier, 2011.

TAVARES, Maria da Conceição. **Acumulação de Capital e Industrialização no Brasil**. Campinas: Editora da UNICAMP. 1986

TAVARES, Maria da Conceição *et al.* O Plano de Metas e o papel do BNDE. **Memórias do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, ano 4, número 4, pp. 45-88, setembro 2010

TAVARES, Maria da Conceição *et al.* As Origens do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) 1952-1955. **Memórias do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, ano 4, número 4, setembro 2010, pp.13-43

TÁVORA, Joaquim. **Uma política de desenvolvimento para o Brasil**. — Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1962.

TEIXEIRA, Rodrigo Alves. Capital e colonização: a constituição da periferia do sistema capitalista mundial. **Estud. Econ.**, São Paulo, v. 36, n. 3, 2006, p. 539-591.

TELLES JÚNIOR, Goffredo da Silva. **O Direito Quântico**, 5ª ed., São Paulo, Max Limonad, 1980.

THORP, Rosemary. **Progress, poverty and exclusion. An economic history of Latin America in the 20th century**. Washington, IDB, 1998, p. 87-95.

TRAVASSOS, Mario. Nossa política de comunicações. O plano de viação nacional de 1934. In. **“Cultura Política”**. Ano I, nº 5, julho de 1941.

UNITED NATIONS/CEPAL *Analysis and projection of economic development*, Part II: The economic development of Brazil. — New York: Joint Group of BNDE and ECLA, 1956.

VALIM, Rafael. **Estado de Exceção**: a forma jurídica do neoliberalismo. São Paulo: Contracorrente, 2017.

VELHO, Octávio Guilherme. **Capitalismo Autoritário e Campesinato**: um estudo comparativo a partir da Fronteira em Movimento. Rio de Janeiro / São Paulo: Difel, 1976.

VENÂNCIO FILHO, Alberto. **A intervenção do Estado no domínio econômico**: o direito público econômico no Brasil. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

VICENTE, Maximiliano Martin. **História e comunicação na ordem internacional**. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009.

VILLARIM DE SIQUEIRA, T. **A política de transportes de carga no Brasil a partir da década de 50**. — Recife: PIMES, 1989.

VIOTTI DA COSTA, Emília. Sobre as origens da República. In: **Da Monarquia à República. momentos decisivos**, 6ª. ed. São Paulo, Brasiliense, 1994. pp. 266-320.

WARDE JÚNIOR, Walfrido Jorge; BERCOVICI, Gilberto; SIQUEIRA NETO, José Francisco. **Um plano para o salvamento do projeto nacional de infraestrutura**. São Paulo: Contracorrente, 2015.

WILLIAMSON, J. What Washington Means by Policy Reform. In: WILLIAMSON, J. (Org.). **Latin American Adjustment: How Much has Happened?** Washington: Institute for International Economics, 1990.

DOCUMENTOS PÚBLICOS

BRASIL. **Anuário Estatístico dos Transportes**. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes, 1971.

BRASIL. **Mensagem ao Congresso Nacional de Arthur Costa e Silva**. Brasília: Imprensa Oficial, 1968. Disponível em: <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil/presidential>> Acesso em: jul. 2018

BRASIL. **Plano Nacional de Viação de 1964**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1964.

BRASIL. **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte**. Rio de Janeiro: Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, 1962.

BRASIL. **Plano Plurianual (2004-2007)**. Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2003

BRASIL. **I Plano Nacional de Desenvolvimento**. Brasília: Secretaria do Planejamento, 1972.

BRASIL. **II Plano Nacional de Desenvolvimento**. Brasília: Secretaria do Planejamento, 1975.

BRASIL. **Planos de Viação: Evolução Histórica (1808-1973)** Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1974.

BRASIL. **Programa Avança Brasil**. Brasília. Presidência da República, 2000.

BRASIL. **Programa Brasil em Ação**. Brasília. Presidência da República, 1996.

BRASIL. **Programa de Ação Econômica do Governo**. Rio de Janeiro: Ministério do Planejamento - Documentos EPEA, nº 1, 1964.

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento**. Brasília: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2007

BRASIL. **Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek**. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1958

BRASIL. **Programa Nacional de Logística e Transportes**. Brasília: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2009

BRASIL. **Projeto “Elaboração de subsídios técnicos e documento-base para a definição da Política Nacional de Ordenação do Território - PNOT**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2006.

MATÉRIAS JORNALÍSTICAS

FOLHA DE SÃO PAULO, p. 40, 19/12/1965. Disponível em: <<http://acervo.folha.com.br>>. Acesso em: ago. 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO, p. 11, 27/10/1966. Disponível em: <<http://acervo.folha.com.br>>. Acesso em: ago. 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO, p. 3, 09/04/1966. Disponível em: <<http://acervo.folha.com.br>>. Acesso em: ago. 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO, p. 9, 09/06/1966. Disponível em: <<http://acervo.folha.com.br>>. Acesso em: ago. 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO, p. 9, 13/02/1967. Disponível em: <<http://acervo.folha.com.br>>. Acesso em: jul. 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO, p. 11, 20/03/1969. Disponível em: <<http://acervo.folha.com.br>>. Acesso em: jul. 2018.

LEGISLAÇÃO

Constituições

BRASIL. Constituição Brasileira de 1824.

BRASIL. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 1891.

BRASIL. Constituição Federal de 1934

BRASIL. Constituição Federal de 1937

BRASIL. Constituição Federal de 1946

BRASIL. Constituição Federal de 1967

BRASIL. Constituição Federal de 1988

Leis

BRASIL. Lei nº 175, de 7 de janeiro de 1936

BRASIL. Lei nº 284, de 28 de outubro de 1936

BRASIL. Lei Constitucional nº 9, de 28 de fevereiro de 1945

BRASIL. Lei nº 154, de 25 de novembro de 1947

BRASIL. Lei nº 1102, de 18 de maio de 1950

BRASIL. Lei nº 1474, de 26 de novembro de 1951

BRASIL. Lei nº 1518, de 24 de dezembro de 1951

BRASIL. Lei nº 1628, de 18 de junho de 1952

BRASIL. Lei nº 2308, de 31 de agosto de 1954

BRASIL. Lei nº 2698, de 22 de dezembro de 1955

BRASIL. Lei nº 2975, de 27 de janeiro de 1956

BRASIL. Lei Delegada nº 1, de 25 de setembro de 1962

BRASIL. Lei nº 4239, de 27 de junho de 1963

BRASIL. Lei nº 4592, de 29 de dezembro de 1964

BRASIL. Lei nº 4869, de 1 de dezembro de 1965

BRASIL. Lei nº 5106, de 2 de setembro de 1966

BRASIL. Lei Complementar nº 7, de 7 de setembro de 1970

BRASIL. Lei Complementar nº 8, de 3 de dezembro de 1970

BRASIL. Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970

BRASIL. Lei nº 5727, de 4 de novembro de 1971

BRASIL. Lei nº 5917, de 10 de setembro de 1973

BRASIL. Lei nº 6151, de 4 de dezembro de 1974

BRASIL. Lei nº 6261, de 14 de novembro de 1975

BRASIL. Lei nº 6346, de 6 de julho de 1976

BRASIL. Lei nº 6504, de 13 de dezembro de 1977

BRASIL. Lei nº 6406, de 21 de março de 1977
BRASIL. Lei nº 6555, de 22 de agosto de 1978
BRASIL. Lei nº 6574, de 30 de setembro de 1978
BRASIL. Lei nº 6630, de 16 de abril de 1979
BRASIL. Lei nº 6648, de 16 de maio de 1979
BRASIL. Lei nº 6776, de 30 de abril de 1980
BRASIL. Lei nº 6933, de 13 de julho de 1980
BRASIL. Lei nº 6976, de 14 de dezembro de 1981
BRASIL. Lei nº 7003, de 24 de junho de 1982
BRASIL. Lei nº 7436, de 20 de dezembro de 1985
BRASIL. Lei nº 7450, de 23 de dezembro de 1985
BRASIL. Lei nº 7581, de 24 de dezembro de 1986
BRASIL. Lei nº 7486, de 6 de junho de 1986
BRASIL. Lei nº 8031, de 12 de abril de 1990
BRASIL. Lei nº 9078, de 11 de julho de 1995
BRASIL. Lei nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995
BRASIL. Lei nº 9491, de 9 de setembro de 1997
BRASIL. Lei nº 9830, de 2 de setembro de 1999
BRASIL. Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000
BRASIL. Lei nº 10030, de 20 de outubro de 2000
BRASIL. Lei nº 10031, de 20 de outubro de 2000
BRASIL. Lei nº 10233, de 5 de junho de 2001
BRASIL. Lei nº 10540, de 1 de outubro de 2002
BRASIL. Lei nº 10606, de 19 de dezembro de 2002
BRASIL. Lei nº 10739, de 24 de setembro de 2003
BRASIL. Lei nº 10680, de 23 de maio de 2003
BRASIL. Lei nº 10683, de 28 de maio de 2003
BRASIL. Lei nº 10789, de 28 de novembro de 2004
BRASIL. Lei nº 10960, de 7 de outubro de 2004
BRASIL. Lei nº 11003, de 16 de dezembro de 2004

BRASIL. Lei nº 10933, de 11 de agosto de 2004
BRASIL. Lei nº 11122, de 31 de junho de 2005
BRASIL. Lei nº 11297, de 9 de maio de 2006
BRASIL. Lei nº 11314, de 3 de julho de 2006
BRASIL. Lei nº 11318, de 5 de julho de 2006
BRASIL. Lei nº 11475, de 29 de maio de 2007
BRASIL. Lei nº 11482, de 31 de maio de 2007
BRASIL. Lei nº 11729, de 24 de junho de 2008
BRASIL. Lei nº 11731, de 26 de junho de 2008
BRASIL. Lei nº 11772, de 17 de setembro de 2008
BRASIL. Lei nº 11862, de 15 de dezembro de 2008
BRASIL. Lei nº 11879, de 19 de dezembro de 2008
BRASIL. Lei nº 11880, de 19 de dezembro de 2008
BRASIL. Lei nº 11911, de 31 de março de 2009
BRASIL. Lei nº 11968, de 6 de julho de 2009
BRASIL. Lei nº 12379, de 6 de janeiro de 2011
BRASIL. Lei nº 13311, de 11 de julho de 2016
BRASIL. Lei nº 9852, de 27 de outubro de 1999
BRASIL. Lei nº 6671, de 4 de julho de 1979
BRASIL. Lei nº 11518, de 5 de setembro de 2007
Decreto-lei
BRASIL. Decreto-lei nº 3182, de 9 de abril de 1941
BRASIL. Decreto-lei nº 1186, de 3 de abril de 1939
BRASIL. Decreto-lei nº 5982, de 10 de novembro de 1943
BRASIL. Decreto-lei nº 6476, de 8 de maio de 1944
BRASIL. Decreto-lei nº 8463, de 27 de dezembro de 1945
BRASIL. Decreto-lei nº 7666, de 22 de junho de 1945
BRASIL. Decreto-lei nº 221, de 28 de fevereiro de 1967
BRASIL. Decreto-lei nº 516, de 7 de abril de 1969
BRASIL. Decreto-lei nº 756, de 11 de agosto de 1969

BRASIL. Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969
BRASIL. Decreto-lei nº 1106, de 16 de julho de 1970
BRASIL. Decreto-lei nº 1243, de 30 de outubro de 1972
BRASIL. Decreto-lei nº 1644, de 11 de dezembro de 1978
BRASIL. Decreto-lei nº 2134, de 26 de junho de 1984
BRASIL. Decreto-lei nº 2283, de 27 de fevereiro de 1986
BRASIL. Decreto-lei nº 2284, de 10 de março de 1986
BRASIL. Decreto-lei nº 2397, de 18 de novembro de 1987

Decretos

BRASIL. Decreto nº 4859, de 8 de junho de 1903
BRASIL. Decreto nº 24642, de 10 de julho de 1934
BRASIL. Decreto nº 24643, de 10 de julho de 1934
BRASIL. Decreto nº 24497, de 29 de junho de 1934
BRASIL. Decreto nº 24782, de 14 de julho de 1934
BRASIL. Decreto nº 12747, de 30 de junho de 1943
BRASIL. Decreto nº 15093, de 20 de março de 1944
BRASIL. Decreto nº 37686, de 2 de agosto de 1955
BRASIL. Decreto nº 47225, de 12 de novembro de 1959
BRASIL. Decreto nº 51201, de 17 de agosto de 1961
BRASIL. Decreto nº 430, de 28 de dezembro de 1961
BRASIL. Decreto nº 50740, de 7 de junho de 1961
BRASIL. Decreto nº 4563, de 11 de dezembro de 1964
BRASIL. Decreto nº 57003, de 11 de outubro de 1965
BRASIL. Decreto nº 61590, de 23 de outubro de 1967
BRASIL. Decreto nº 67527, de 11 de novembro de 1970
BRASIL. Decreto nº 71353, de 9 de novembro de 1972
BRASIL. Decreto nº 4135, de 20 de fevereiro de 2002
BRASIL. Decreto nº 4859, de 8 de junho de 1903

Medidas Provisórias

BRASIL. Medida Provisória nº 150, de 15 de março de 1990

BRASIL. Medida Provisória nº 151, de 15 de março de 1990

BRASIL. Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008

BRASIL. Medida Provisória nº 369, de 9 de maio de 2007

BRASIL. Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008

BRASIL. Medida Provisória nº 513, de 26 de novembro de 2010

Portarias

BRASIL. Portaria nº 168, de 19 de fevereiro de 1942