



SESSÃO TEMÁTICA Nº 17 - ACESSO AOS SERVIÇOS PÚBLICOS E CONSOLIDAÇÃO DA CIDADANIA

PARTICIPAÇÃO DO BNDES NOS INVESTIMENTOS DE INFRAESTRUTURA DE LOGÍSTICA (2002-2020)

Monique Carneiro Assunção/Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

Resumo:

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) foi criado a partir da Lei nº 1.628/52. O BNDE, em um primeiro momento, foi um grande investidor no setor de infraestrutura, sendo uma autarquia federal responsável por formular e executar políticas nacionais de desenvolvimento (BNDES, 2019). Desde sua criação é possível observar a articulação do Banco, que em 1982 teve o termo Social adicionado ao nome, com o Estado, as elites e a acumulação de capital no Brasil. É possível perceber, também, que essa atuação mudou de acordo com o governo em questão, por vezes mais voltada a indústria e ao mercado interno ou, como na década de 1990, ao processo de privatização das estatais. Entretanto, enquanto financiava e geria o processo de privatizações, continuava sendo responsável por projetos de desenvolvimento econômico. Desse modo, este trabalho analisa a atuação do BNDES nos investimentos de infraestrutura de logística, entre 2002 e 2020, sua relação com o Estado, com o desenvolvimento e com o mercado externo. Para tanto, fez-se uso de análise bibliográfica e da base de investimentos do BNDES para o período delimitado. O que permitiu concluir que mesmo durante os governos mais progressistas de Lula e Dilma, não foi possível romper com o papel primário-exportador do Brasil na divisão internacional do trabalho, no âmbito do qual se destaca a relevância da ação do Estado por meio do BNDES.

Palavras-chave: BNDES. Infraestrutura. Logística. Investimentos. Bancos de Desenvolvimento. Estado

INTRODUÇÃO

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) foi criado a partir da Lei nº 1.628/52. O BNDE, em um primeiro momento, foi um grande investidor no setor de infraestrutura, sendo uma autarquia federal responsável por formular e executar políticas nacionais de desenvolvimento (BNDES, 2019). Desde sua criação é possível observar a articulação do Banco, que em 1982 teve o termo Social adicionado ao nome, com o Estado, as elites e a acumulação de capital no Brasil.

É possível perceber, também, que essa atuação mudou de acordo com o governo em questão, por vezes mais voltada a indústria e ao mercado interno ou, como na década de 1990, ao processo de privatização das estatais. Entretanto, enquanto financiava e geria o processo de privatizações, continuava sendo responsável por projetos de desenvolvimento econômico (VAINER e VIEIRA, 2017).

Desse modo, este trabalho visa analisar a atuação do BNDES nos investimentos de infraestrutura de logística, de 2002 a 2020, sua relação com o Estado e empresas privadas. Este trabalho é justificado através da importância de se estudar o BNDES como agenda de pesquisa, sendo um dos maiores Bancos Públicos voltados ao desenvolvimento do mundo. Considerando que o Brasil é um país periférico e que vem sofrendo rodadas de neoliberalização desde os anos 1990 (WENER e BRANDÃO, 2018), estudar o Banco e sua atuação é de extrema relevância para compreender as agendas públicas e, também, as de mercado. Há, ainda, a necessidade de avaliar o papel do Banco na provisão de serviços públicos, de infraestrutura social; analisando o setor de Infraestrutura de Logística é possível entender a relevância do BNDES no processo de privatização dos serviços públicos e as relações entre Estado e grupos econômicos. Apresentar como exatamente Estado e Mercado moldam os investimentos do BNDES ajudaria a compreender os impactos dos avanços neoliberais na provisão de infraestrutura social no Brasil.

Para tanto, foi necessária a análise dos dados disponíveis na base de Contratações do BNDES Transparente. O período de 2002 a 2020 foi selecionado por ser o único disponível na base de dados do Banco, não obstante, é também onde rodadas de neoliberalização ocorreram no país, além de abarcar o período onde grandes projetos de infraestrutura foram implementados, como o PAC por exemplo. Vale ressaltar que para a compreensão da articulação do BNDES com Estado e capitais privado, fez-se necessário considerar os aspectos políticos, econômicos e históricos desta relação, a partir de referencial teórico, bibliográfico e pesquisa de documentos.

Para a análise dos contratos foram utilizados os dados disponibilizados pelo BNDES, os quais foram coletados no portal da transparência do Banco em junho de 2021¹. A análise aqui presente, será feita sobre os financiamentos no setor de infraestrutura logística, contemplando os modais ferroviários, hidroviários, portuários, rodoviários, aeroportuários e armazenagem. Este último foi uma categoria

¹ Disponível em <http://twixar.me/SsDT>

criada pela autora para classificar os investimentos destinados a galpões de armazenagem. Os investimentos categorizados como “ferroviário e portuário” e “ferroviário e rodoviário” referem-se aqueles onde um mesmo financiamento destinavam-se a atividades em ambos os modais. Ademais, os dados analisados são referentes aos contratos feitos de 01 de janeiro de 2002 até 31 de dezembro de 2020.

A partir da análise da descrição de cada investimento individualmente, foi possível organizar em modais, quais sejam: Armazenagem, Hidroviário, Ferroviário, Rodoviário, Portuário e Aeroportuário². Além disso, a base de dados do Banco indica em que município e estado os empreendimentos foram executados, quando o empreendimento ultrapassava as fronteiras municipais ou regionais, isso também era indicado. Entretanto, não havia indicação da região do país, essa categorização foi construída pela autora. Os dados foram analisados a partir do domínio do Programa Tableau³, versão 2020.1.

INFRAESTRUTURA, ESTADO E DESENVOLVIMENTO

Segundo os pensadores clássicos, como Smith (1776) e Ricardo (1815), o Estado não deveria intervir no mercado, uma vez que esse seria autorregulado, o primeiro deveria somente prover infraestruturas básicas como escolas, hospitais, abertura de estradas e, principalmente, garantir a proteção à propriedade privada. Entretanto, economistas como Hamilton (1791), List (1841) e Polanyi (1944) partiam de princípios diferentes. Hamilton e, posteriormente, List defendiam que as indústrias nascentes em países ainda não desenvolvidos, deveriam ser protegidas em um primeiro momento; essa proteção poderia ser traduzida como taxar as importações ou, até mesmo, proibi-las.

Polanyi, por sua vez, identificou que o movimento expansivo dos mercados não regulados cria fortes tensões, nas esferas interestatais e sociais, abalando sua própria estabilidade, acabando por criar um espaço para a expansão e regulação por parte do Estado. Assim, seria o Estado o responsável por criar as condições que permitiram o surgimento de uma economia de mercado.

Quando se analisa o processo de industrialização dos Estados Unidos, por exemplo, percebe-se que o Estado protegeu suas indústrias nascentes e as estruturou, essas já nascem precocemente monopolizadas e com grande porte (TEIXEIRA, 1999). O que foi resultado da implantação de ferrovias, um veículo crítico para o desenvolvimento industrial à época. A implantação de estradas de ferro era capaz de alavancar o desenvolvimento das indústrias siderúrgicas e de bens de capital, além de promover a integração geográfica e a expansão dos mercados.

² Verificou-se algumas incompatibilidades entre a característica do projeto e o modal indicado pelo banco. Para superar esse problema, a autora estabeleceu os modais a partir da descrição do projeto informado pelo banco.

³ O Tableau é um programa de Business Intelligence capaz de auxiliar na análise de dados e produzir gráficos e *dashboards* interativos.

As ferrovias foram capazes de promover, nos EUA, a integração do território e encadeamento industrial, avanços tecnológicos e grandes efeitos de demanda. A integração do território impulsionou a agricultura de larga escala, a qual barateou os custos de reprodução da força de trabalho por meio de seus ganhos de escala. O resultado desse processo foi um grande ciclo de crescimento, aumento dos ganhos de escala e mais crescimento.

De acordo com Chang (2002), as nações desenvolvidas tentam esconder as medidas políticas e econômicas que as levaram ao desenvolvimento, como o protecionismo às indústrias nascente, divulgando, somente, o que o autor chama de “boas políticas” e “boas instituições”, práticas que foram cunhadas durante o Consenso de Washington e que, caso tivessem sido implementadas pelas nações desenvolvidas, hoje elas não o seriam.

Contudo, do Pós Segunda Guerra Mundial até os anos 70, houve uma breve interrupção da ortodoxia econômica e as nações subdesenvolvidas, patrocinadas pelas nações que polarizavam o mundo durante a Guerra Fria, Estados Unidos e URSS, entraram numa corrida em rumo ao desenvolvimento. Na América Latina surge a CEPAL, que criticava a especialização de países latinos na produção de produtos primários e pregava o progresso técnico e a industrialização da América Latina através do processo de substituição de importações. O neoliberalismo ganha força com o fim da Guerra Fria e os pensamentos cepalinos se dissipam.

Nos EUA, a Reconstruction Finance Corporation (RFC) foi criada no pós-crise de 29 com objetivo de fazer empréstimos emergenciais para companhias de seguro, ferrovias e bancos (privados). Na Europa e no Japão, esses bancos foram criados para a reconstrução dos países, porém, com o passar do tempo e o fortalecimento dos mercados de capitais em moeda local e das instituições privadas, tais bancos como instrumentos diretos de direcionamento de crédito deram lugar a instrumentos indiretos, exemplos são: seguros e garantias de crédito.

O que Chang (2002), reconhece como sendo as “instituições ruins” dando lugar às “instituições boas”, uma vez que o país alcança o desenvolvimento. Porém, os bancos públicos nos países em desenvolvimento tinham como objetivo principal superar o subdesenvolvimento, o que não ocorreu e, desse modo, inexistem na grande maioria destas economias, até a presente data, mercados de crédito de longo prazo em moeda nacional relevantes o suficiente. Este fator torna de suma importância a presença dos bancos públicos no direcionamento de crédito, principalmente na alocação e direcionamento do crédito de longo-prazo, sendo o setor de infraestrutura um dos grandes afetados por esse.

Durante a crise de 2008, foi possível notar que existe a necessidade de manutenção destes investimentos em nível estável e elevado mesmo que em períodos de crise. Os Bancos de Desenvolvimento atuam, também, na preservação da estabilidade econômica. No desdobrar da crise, até mesmo países que possuíam bancos de desenvolvimento operantes, fizeram uso dessas instituições para amortecer, ou até mesmo compensar, a queda do crédito no mercado privado, a fim de evitar uma queda da demanda agregada ainda maior.

O investimento em obras e infraestrutura, por sua vez, tem capacidades anticíclicas, conseguem gerar empregos, além de ter o poder de desencadear indústrias tanto para frente como para trás, principalmente em relação a construção civil (HIRSCHMAN, 1961). Todavia, também possuem caráter pró-cíclico por dependerem dos investimentos estatais, ficando a mercê da situação do crédito de longo prazo, ainda mais em países subdesenvolvidos onde há a escassez deste tipo de crédito vindo do setor privado.

O setor de infraestrutura faz parte de um conjunto de setores de investimento que inspiram alta incerteza em relação ao seu sucesso futuro e, sendo assim, são usualmente desprezados pelo sistema financeiro privado, que prefere investir em projetos cujos níveis de certeza dos resultados sejam maiores. Nos países desenvolvidos, é mais provável existir instituições privadas que sejam atuantes investidoras em infraestrutura, mas nos subdesenvolvidos é mais provável que o Estado arque com tais investimentos.

Quando o Estado investe em infraestrutura, ele supre uma ineficiência dos mercados, além de baratear os custos de produção. Nos países desenvolvidos, o Estado foi capaz de ofertar infraestrutura em forma de bem de consumo coletivo, combinando os interesses da elite capitalista e das massas. Entretanto, nos países periféricos, principalmente no caso latino-americano, onde a industrialização se deu por meio da substituição de importações, a infraestrutura como bem de consumo coletivo não foi tão relevante (HIRSCHMAN, 1961).

No Brasil, o BNDES é um dos grandes investidores no setor. Desde sua criação até os dias atuais, é um dos maiores articuladores na implementação de financiamento para a infraestrutura, de formas diferentes, esteve presente em todos os grandes pacotes de infraestrutura implementados pelo Estado, desde a década de 1950.

O BNDES E INFRAESTRUTURA

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) foi criado em 20 de junho de 1952 através da Lei nº 1.628, como uma autarquia federal. Entretanto, a necessidade de criação de um banco de investimentos no Brasil já havia sido vislumbrada na década de 1940 durante o Estado Novo. A criação de uma agência, similar a um banco de investimentos, foi sugerida pela Missão Cooke, em 1942.

A Missão Cooke foi resultado dos Acordos de Washington de 1939, onde os governos estadunidense e brasileiro selaram um acordo de cooperação. Os Acordos deram origem a quatro Missões, sendo a Cooke a segunda delas, que tinham como objetivo o desenvolvimento econômico brasileiro, com ênfase na elevação do nível de vida dos brasileiros e o crescimento do comércio exterior (Memórias do Desenvolvimento, 2010).

Buscava-se atender os interesses brasileiros em voga durante o primeiro governo Vargas (1930-1945), sendo estes principalmente a substituição de importações; a melhora da tecnologia das indústrias brasileiras e dos meios de transporte; e o financiamento da industrialização com recursos internos.

A Missão Cooke tinha estudado a participação do setor público brasileiro e observou que as contribuições da Previdência Social (em 1939, US\$ 28 milhões) eram utilizadas pelo Banco do Brasil (BB) em sua Carteira de Crédito Agrícola e Industrial (Crai), para financiar as atividades econômicas. De forma precursora, o técnico norte-americano Corwin D. Edward (Missão Cooke) sugeriu a criação de uma agência similar a um banco de investimento para o desenvolvimento (Martins, op. cit., p.360 apud Memórias do Desenvolvimento, 2010, p.14).

Entretanto, a ideia de um banco de desenvolvimento público gerou descontentamento em parte da elite brasileira, ainda que houvesse algum apoio à criação de um banco de investimento, contanto que privado (Memórias do Desenvolvimento, 2010). As oscilações políticas que sucederam após o fim do Estado Novo também impossibilitaram tal agência. Foi necessário que Vargas, retornasse à presidência, em 1951, para que, finalmente, o BNDE fosse criado, o que foi imprescindível para o desenvolvimento do capitalismo brasileiro.

Mesmo antes de sua criação, é possível perceber como o cenário político, interno e externo, viria a influenciar a forma de atuação do BNDE. Em um primeiro momento, o BNDE foi instituído para a elaboração de projetos que seriam financiados pelo governo brasileiro, através de recursos fiscais, em parceria com instituições estadunidenses, como o Eximbank (Export-Import Bank of the United States) e o Banco Mundial (Memórias do Desenvolvimento, 2010).

Porém, tais investimentos norte-americanos nunca chegaram em sua integralidade. Alguns autores como Lucas Lopes, presidente do BNDE de 1956-58, imputam o fim da parceria Brasil-EUA a fatores como a eleição do republicano Dwight Eisenhower à presidência dos Estados Unidos, o qual preconizou uma política fiscal orientada a redução de gastos e o fim da agenda de combate ao comunismo na América Latina, uma vez que a “ameaça comunista” foi percebida como inexistente.

Além disso, Lopes afirma que um cunho mais nacionalista presente no segundo governo Vargas (1951-1954), como a reforma cambial e a disposição a criar a Petrobras, desagradou o governo americano. Ademais, o fim do New Deal também foi um fator significativo.

Abreu (2000), atribui a insatisfação americana ao fato de Vargas ter denunciado, de forma enfática, os expedientes que as empresas estrangeiras faziam uso, para que lucros fossem remetidos ao exterior. Lúcio Meira, ex-presidente da Companhia Siderúrgica Nacional⁴, ressalta que Getúlio Vargas

⁴ A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), foi criada em 9 de abril de 1941. A CSN foi uma das principais razões de negociação entre o governo Vargas e os EUA. Inicialmente, a CMBEU produziu um relatório onde comprovava a possibilidade de uma grande usina siderúrgica ser construída no Brasil, com o auxílio da empresa U. S. Steel, seria uma empresa de economia mista. Porém, com o estopim da Segunda Guerra Mundial, a empresa norte-americana abandona o projeto. Vargas decide então por criar uma empresa nacional, onde o capital estrangeiro entraria e forma de empréstimo. (MOREIRA, 2000)

recusou-se a enviar tropas Brasileiras para a Coréia durante a guerra, em 1950, o que influenciou o corte nos investimentos advindos dos Estados Unidos.

Neste cenário é criado o Plano Nacional de Reparcelamento Econômico. O Plano foi aprovado pela Lei nº1.474 de novembro de 1951, também conhecido como Plano Lafer, em referência ao Ministro Horácio Lafer, então Ministro da Fazenda. A lei cria ainda o Fundo de Reparcelamento Econômico. O Plano tinha como objetivo expandir serviços básicos de infraestrutura, com especial foco nos setores de transporte e energia, que eram empecilhos ao processo de industrialização (BNDES, 2017).

A princípio, almejava-se que a parceria com os EUA resultasse na concessão de créditos fixos ao Brasil. Todavia, os norte-americanos nem ao menos cogitavam esta possibilidade, apenas concordando em financiar projetos específicos. (ABREU, 2000). Diante disso, o BNDE efetiva-se como o maior agente executor e financiador do Plano Nacional de Reparcelamento Econômico, no segundo governo Vargas.

Os desembolsos feitos pelo Banco entre 1952 e 1954, para setores econômicos diversos, corresponderam a 5,7% dos desembolsos totais de 1952 a 1965. Mesmo que em um primeiro momento a relevância de tais investimentos não fosse elevada, já era possível perceber a relação do Banco com o setor de infraestrutura. De acordo com dados de 1953, 66,9% dos desembolsos do ano foram para o setor de transportes. (*Memórias do Desenvolvimento*, 2010, p.33).

Durante os anos do governo de Juscelino Kubitschek, de 1956 a 1960, o Banco atuou principalmente na implantação do Plano de Metas. O Plano de Metas foi um grande programa de industrialização e modernização, que tinha como objetivo dar continuidade ao processo de substituição de importações iniciado no Governo Vargas.

Kubitschek (1955-196x) estabelece o Plano Nacional de Desenvolvimento trazendo os seguintes parâmetros: “(a) expansão dos serviços básicos de energia e transporte; (b) industrialização de base; (c) racionalização da agricultura; (d) valorização do trabalhador; (e) educação para o trabalho; e (f) planejamento regional e urbano”.

O Banco expande, então, sua atuação para além do Programa de Reparcelamento Econômico e torna-se agente financiador das novas metas de JK, sendo demasiadamente importante na estruturação e implementação do Plano de Metas. O BNDES financiava usinas hidrelétricas, novas estradas e linhas de transmissão (BNDES, 2017).

O BNDE passou por diversas mudanças estruturais onde é possível perceber as articulações entre o Banco, Estado e as elites nacionais e estrangeiras. Durante a Ditadura Militar, o Decreto nº 60.900, de 26 de junho de 1967, repassa a autonomia administrativa do BNDE ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral. A Lei nº 5.662, de 21 de junho de 1971, em pleno “Milagre Econômico”, modifica o Decreto anterior e torna o Banco uma empresa pública, com seu patrimônio próprio, de personalidade jurídica de direito privado, ainda vinculado ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral.

A crise internacional deflagrada quase que simultaneamente nas esferas financeira e industrial entre 1971 e 1973 pressionou o governo Geisel a se comprometer com uma entre duas escolhas para a política econômica: a primeira foi a desaceleração através do encurtamento da liquidez e do crédito público; e a segunda foi a opção pelo aprofundamento do processo de industrialização, através da utilização do Estado como elemento indutor do investimento privado (PINTO, 2004, p. 53).

A atuação do BNDE, a partir de 1975, foi marcada pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) (1974-1979). O Banco passa a operar como uma instância mista de formulação e implementação de políticas de industrialização do Estado (PINTO, 2004). Os grandes financiadores do plano eram o BNDE, o Orçamento da União, o Banco Nacional de Habitação (BNH) e a Caixa Econômica Federal. Desde 1974, a fonte de recursos do Banco vinha crescendo a partir de fundos tributários, com grande parte da arrecadação dos impostos ancorados nas relações salariais, os quais o BNDES recebe até hoje (GHIBAUDI, LALTUF, 2017).

O conteúdo do II PND foi publicado em setembro de 1974, de modo geral, buscava incentivar as indústrias de bens intermediários e de capitais e os investimentos em infraestrutura. Buscava-se a desconcentração regional das fábricas e indústrias, a fim de induzir no espaço territorial e econômico brasileiro, condições propícias a superação do subdesenvolvimento.

O II PND buscava reorientar o padrão de industrialização brasileiro, que desde o segundo Governo Vargas, vinha sendo liderado pela indústria de bens de consumo duráveis. Ademais, o II PND visava superar a crise econômica que assolava o mundo nos anos 70.

A motivação para a elaboração do II PND foi a percepção, por parte das elites políticas brasileiras, de que a crise mundial e o excesso de liquidez se constituíam em oportunidade para a afirmação de um projeto de crescimento de longo prazo. Dessa maneira, também estava prevista a modificação no padrão de inserção internacional do Brasil, que emergiria a partir da extensão de relações comerciais e tecnológicas com maior número de países, notadamente na África e na Ásia (PINTO, 2004, p. 54).

Quanto ao desenvolvimento da infraestrutura, o objetivo central do Plano era diminuir a dependência quanto ao petróleo, assim, buscou-se diversificar a matriz energética brasileira; com as taxas de juros internacionais, o momento era favorável para a instalação de parques de geração hidrelétrica, “que eram intensivos em capital, apresentavam baixos custos variáveis e tinham maturidade de longo prazo” (PINTO, 2004, p. 56).

Uma vez que um dos objetivos do Plano era diminuir a dependência ao petróleo, o setor de transportes os investimentos priorizaram as redes ferroviárias eletrificadas e o transporte hidroviário. “Os investimentos totais previstos para a área de infraestrutura totalizaram US\$ 70,4 bilhões no período 1975-1979. Para a área de energia previu-se que aproximadamente 17% seriam financiados em moeda estrangeira” (PINTO, 2004, p. 57-58).

O II PND e a economia brasileira, dependentes do crédito internacional ao Estado brasileiro e suas empresas, entraram em crise com as mudanças nas condições financeiras internacionais e a eclosão da chamada “crise da dívida”, no começo da década de 1980 (GHIBAUDI e LALTUF, 2017, p. 40).

Na década de 80, com o regime democrático renascendo e a crise econômica mundial, novas mudanças afetam o Banco. O Decreto-Lei nº 1.940, de 25 de maio de 1982, o S de Social foi agregado ao, então, BNDE, vinculando-o à Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Nesta mesma época o, agora, BNDES, adota a prática do planejamento estratégico, a partir da elaboração de cenários prospectivos, consolidando a vocação do Banco para a análise e formulação de políticas (BNDES, 2019).

Durante essa mesma década, o conceito de integração competitiva entra em foco, buscava-se expandir o mercado interno ao passo que habilitava a economia brasileira a disputar a preferência dos compradores externos. O período foi marcado pela “reprivatização” (BNDES, 2019) de 38 empresas, o que movimentou cerca de 780 milhões de dólares (BNDES, 2019). A maioria dessas empresas havia sido reabsorvida pelo Estado durante a Ditadura Militar devido a dificuldades financeiras, há época, não era a intenção do governo promover um grande programa de privatizações, o que vai ocorrer na década de 90. O BNDES foi um dos grandes mediadores dessas privatizações, cujo objetivo era limitar a presença do Estado no setor produtivo (BNDES, 2019).

A década de 90, por sua vez, foi marcada pela criação do Programa Nacional de Desestatização, instaurado a partir da Lei 8.031 de 1990. Entre 1990 e 1992, 68 empresas foram incluídas no programa, 18 empresas nos setores de fertilizantes, petroquímica e siderurgia foram desestatizadas e 4 bilhões de dólares foram arrecadados - os meios de pagamento eram títulos da dívida pública, que eram chamados de “moedas da privatização”. O BNDES era o responsável por gerir o Fundo Nacional de Desestatização (BNDES, 2019).

As privatizações continuaram a ocorrer a todo vapor, até 1994, todo o setor siderúrgico havia sido desestatizado. Com o início do Governo de Fernando Henrique Cardoso (1995), o Programa de Concessões se expande, incluindo os setores de telecomunicações e eletricidade, o BNDES dá apoio as privatizações estaduais e a Companhia Vale do Rio Doce entra no Programa Nacional de Desestatização, em 1997, a Vale é vendida.

Ainda em 1997, a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), inaugurada no Governo JK, tem seu processo de privatização finalizado com a venda da Malha Nordeste. Em 2001, foi lançada a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Econômica Sul-Americana (IIRSA). Resultou do acordo entre os países da América do Sul em relação ao provisionamento de infraestrutura de transporte, comunicações e energia, a partir de uma percepção regional de integração, preconizando os investimentos logísticos sob o desejo de conectar o Atlântico ao Pacífico através do transporte multimodal, como ferrovias, hidrovias e rodovias. “Estruturado por eixos, revelando-se um ambicioso disciplinamento territorial

subordinado ao projeto de integração proposto pela Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) (WERNER, 2019, p.9-10).

A América do Sul rompe com a estratégia da ALCA ao longo dos anos 2000 devido a mudanças políticas ocasionadas pela ascensão dos governos de centro-esquerda nessa parte do continente (WERNER, 2019). Assim, a IIRSA é incorporada como foro técnico do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN). Em 2007 é lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), sendo este, o “correspondente nacional da IIRSA” (WERNER, 2009, p.10).

O PAC foi criado (Lei Nº 11.578/2007) com o objetivo de retomar o “planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável” (PAC, 2019). Em 31 de dezembro de 2017, já tinham sido concluídos R\$ 16,2 bilhões de ações do Eixo de Logística; R\$ 98,7 bilhões do Eixo de Energia e R\$ 110,9 bilhões do Eixo Social e Urbano (6º Balanço do PAC, 2018).

O PAC, durante os governos Lula e Dilma (2007-2015), vem por substituir as privatizações pelas concessões e as Parcerias Público-Privadas (PPPs). Tendo sido o BNDES atuante nas privatizações, como visto anteriormente e, também, nas concessões e PPPs, posteriormente, o próprio Banco produziu o seguinte quadro explicativo sobre o que é cada desses modelos de desestatização:

Figura 1 – Os tipos de desestatização de acordo com o BNDES



Fonte: BNDES (2019)

Durante crises financeiras, o Estado tende a assumir a manutenção de investimentos em infraestrutura e o PAC teve importância fundamental no Brasil durante a crise imobiliária de 2008. As obras foram capazes de gerar emprego e o desemprego atingiu a marca histórica de 5,7% em dezembro de 2010 (IBGE, 2010).

Em 2011, o PAC entrou na sua segunda fase, com uma carteira de 37 mil empreendimentos (6º Balanço do PAC, 2018). O BNDES é um dos grandes agentes financeiros dos projetos de investimentos do PAC. Até o ano de 2011, a carteira do Banco reunia 503 projetos do PAC, somando R\$ 327 bilhões em investimentos. O BNDES participa com financiamentos de R\$ 179,4 bilhões dos projetos apoiados (BNDES, 2011).

Os investimentos do Banco no PAC estavam divididos da seguinte maneira:

Quadro 1: Desembolsos do BNDES para projetos do PAC (em bilhões R\$)

Eixos	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Inter-regional	Total	(%)
Energia	20.095	22.342	9.716	7.243	4.457	20.660	84.512	80,6
Logística	58	2.299	7.646	807	251	2.042	13.103	12,5
Infraestrutura social e urbana	204	543	5.714	558	91	-	7.111	6,8
Administração pública	4	24	24	14	16	-	82	0,1
Total	20.361	25.208	23.100	8.622	4.815	22.702	104.808	100,0

Fonte: (BNDES, 2011; grifos da autora)

Quanto à participação do Banco nos investimentos em logística, tinha-se, em 2011, 94 projetos em rodovias, ferrovias e marinha mercante (BNDES, 2011). No capítulo a seguir, serão apresentados todos os investimentos, até mesmo fora do PAC, do BNDES em logística, a partir de 2002 a 2018.

O BNDES, desde sua criação, tem atuado como órgão de indução e financiamento e, por vezes, órgão planejador da industrialização promovida pelo Estado. É interessante observar a forma como o Banco se relaciona com o Estado, com as diferentes formas de governo.

As circunstâncias que cercaram o nascimento do Banco não são casuais. Em que pese o contexto nacionalista da época, Vargas tinha favorecido laços de cooperação técnica e financeira com os Estados Unidos da América – EUA, desde o ingresso do Brasil no campo dos Aliados, durante a 2ª Guerra Mundial, quando se implantou a primeira siderúrgica de porte do país. Do mesmo modo, especialmente no governo JK, o Estado incentivou a ampliação da presença de multinacionais americanas e europeias. Por outro lado, o Estado brasileiro criou, no período, empresas-chave para a extração de recursos

estratégicos como o petróleo – Petrobrás – e minério – Companhia Vale do Rio Doce (GHIBAUDI, LALTUF, 2017, p. 40).

Foi nesse período que se criou o que ficou conhecido como o “tripé do desenvolvimento brasileiro” (GHIBAUDI, LALTUF, 2017, p. 40), construído por intermédio do capital estrangeiro, absorvido através de suas filiais locais, o Estado e as indústrias atreladas ao capital nacional.

Durante a Ditadura Militar (1964-1988), o país passou pelo que Fiori (FIORI, 2001 apud GHIBAUDI, LALTUF, 2017, p. 40) chamou de “modernização conservadora”, onde o BNDES participava do financiamento público que formou os grandes grupos privados brasileiros. O governo preconizou continuar a formação de empresas públicas nos setores de comunicações, com a Telebrás, e de energia, Eletrobrás, além de investir na siderurgia.

Até o início do II PND, o BNDES havia sido bastante atuante no financiamento da indústria privada, em um primeiro momento, no setor do aço e posteriormente em setores de base em geral. E, durante o Plano, como visto anteriormente neste capítulo, o Banco foi um dos grandes financiadores.

A década de 80 traz uma crise econômica mundial, entretanto, o setor industrial privado nacional já se via consolidado, aqueles que tinham sido favorecidos pelas políticas do Estado nos anos anteriores. A proteção do governo possibilitou que o setor financeiro privado também crescesse e se concentrasse.

Os agentes deste setor quase sempre se mantiveram à margem do financiamento do investimento de longo prazo, se especializando no endividamento externo a juros baixos e no empréstimo doméstico com amplas margens de lucro. Nesse campo de relações, o BNDES aparecia consolidado como a principal fonte financeira para o investimento, subsidiado, de longo prazo ao setor privado. Embora fragilizada, essa função do Banco não seria questionada no contexto de crise fiscal ao longo da década de 1980 (GHIBAUDI, LALTUF, 2017, p. 40).

Durante a década de 90, o Banco atuou de forma bem diferente em relação às décadas anteriores, uma onda neoliberalizante atingiu a América Latina e as prioridades da agenda de investimentos do Estado sofreu grande impacto. No capítulo seguinte, será dado foco a esse período, juntamente com uma análise dos investimentos do BNDES em infraestrutura logística de 2002 a 2020.

BNDES NAS RODADAS DE NEOLIBERALIZAÇÃO

Como visto no capítulo anterior, na década de 1990, o BNDES foi peça fundamental no processo de privatização das empresas estatais e na concessão de serviços que antes eram de responsabilidade do Estado. Para entender a articulação entre o Banco, o Estado e o bloco interno que se consolida no poder em meados dos anos 1990, é necessário que se faça uma leitura desse período considerando a inserção do Brasil na divisão internacional do trabalho.

Segundo Hirt (2017), os anos 90 foram marcados por uma intensa disputa ideológica, política e econômica. Durante esse período, diferentes segmentos das classes dominantes se contrapuseram e se

articularam, em defesa de interesses fragmentários e “corporativos” (HIRT, 2017), quando prevalecem o ideário neoliberal.

De um lado teria a grande burguesia interna industrial, a qual gostaria que a manutenção do Estado continuasse a investir e ampliar os mercados internos em algum grau; do outro, a grande burguesia comercial-financeira, em específico a bancária-financeira, que haveria se organizado a fim de promover uma proposta de desenvolvimento que visava um processo de liberalização financeira e comercial, de modo a integrar “o país aos movimentos de globalização dos espaços, buscando aproveitar brechas existentes para a promoção de alguns setores dinâmicos da economia nacional” (PINTO, 2010, p. 237 apud HIRT, 2017, p. 85-86).

Assim, foi no governo de Fernando Henrique que um bloco de poder com viés neoliberal foi definido, onde a fração bancária-financeira era hegemônica em relação as demais frações do bloco dominante (HIRT, 2017). Neste bloco estavam representados, também, os industriais nacionais, “que se inseriram de forma subordinada aos movimentos da grande burguesia bancária-financeira externa, representada pelos fundos de pensão, os fundos mútuos de investimentos e os grandes bancos multinacionais, e nacionais” (HIRT, 2017, p. 86).

Durante essa década e até o começo dos anos 2000, a esfera financeira foi privilegiada em relação às atividades de produção e comerciais devido ao câmbio sobrevalorizado e as políticas de altos juros, o que privilegiou os detentores, nacionais ou internacionais, de capital financeiro (HIRT, 2017).

O ideário neoliberal estava, durante a década de 1990, presente em vários outros países da América Latina, que passaram a adotar os fundamentos do Consenso de Washington, de 1989, como “abertura comercial e financeira, desregulamentação dos mercados internos e privatizações” (GHIBAUDI, LALTUF, 2017, p. 41).

As mudanças regulatórias e institucionais vieram por promover “concessões privadas, privatizações e a participação do capital estrangeiro nos investimentos em infraestrutura” (WERNER, 2019a, p.2) e podem ser entendidas no âmbito das rodadas de neoliberalização, que implementaram o “neoliberalismo realmente existente” (WERNER, 2019b).

Seguindo o padrão latino-americano de liberalização comercial e financeira, as políticas macroeconômicas implementadas no Brasil nos anos 1990 - livre fluxo de capitais, elevadas taxas de juros e câmbio valorizado – resultam na especialização regressiva e na desindustrialização. Conferiu-se à estrutura produtiva nacional o caráter de plataforma de acumulação financeira e especializada em commodities agrícolas e minerais na integração aos mercados globais. [...] O acionamento de rodadas regulatórias de neoliberalização, sob a justificativa de solucionar crises, são implantadas sempre que propiciem oportunidade lucrativa de negócios aos grupos hegemônicos sobre ativos públicos. Daí a era da neoliberalização estar vinculada à era das reformas. O Estado nacional, portanto, não está em retirada, mas ao contrário, suas reformas institucionais e estratégias de regulação estão se regulação estão se reconstituindo e reescalando (WERNER, 2019a, p. 4-8).

E, esses ajustes estruturais, de acordo com Werner (2019a), resultaram no processo de desconcentração industrial regional conectada aos recursos naturais, o que veio por consolidar uma divisão inter-regional do trabalho que atrela as regiões primário-exportadoras às redes globais de acumulação. A partir de 2003, quando Luiz Inácio Lula da Silva assume a presidência do país, ganham ênfase as Parcerias Público-Privadas – PPPs – (Lei 11.079/2004) e o Estado retoma seu papel de investidor.

De acordo com Brandão (2017 apud WERNER, 2019a, p.7), o Brasil sofreu três rodadas de neoliberalização, a primeira no governo FHC, como dito anteriormente; a segunda nos governos Lula e Dilma (2003-2015), sendo marcada pela macroeconomia conservadora, privilegiando o mercado financeiro, aliando-se à grupos conservadores ligados à especialização em *commodities* e ao rentismo; e a terceira no governo de Michel Temer (2016-2018), com uma volta das políticas neoliberais da década de 1990.

ANÁLISE DOS FINANCIAMENTOS DO BNDES EM LOGÍSTICA (2002-2020)

O recorte anual faz-se importante aqui, uma vez que, por mais que se tenha analisado os investimentos do Banco desde 2002, foi somente em 2006 que o BNDES começou a financiar infraestrutura de logística, através de investimentos destinados ao modal ferroviário. Neste ano, o Banco investiu R\$ 180,44 milhões no modal ferroviário, destinados somente ao setor privado. As empresas contempladas foram: Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), MCR Serviços Ferroviários e a Cargil Agricultura S.A.

O financiamento destinado à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) foi referente a construção da Ferrovia Transnordestina, com o objetivo de ligar o terminal ferroviário em Eliseu Martins – PI aos portos de Pecém – CE e Suape – PE. Projeto que foi incluído no PAC, quando for concluída, terá a capacidade de transportar 30 milhões de toneladas por ano, com foco em grãos e minério (WERNER, 2019).

O financiamento destinado à MRC e Cargil foram ambos para a aquisição de vagões graneleiros, 400 e 80 respectivamente. Os da MRC para o transporte de grãos entre os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e os da Cargil para a exportação de soja no trecho da malha ferroviária entre Alto Araguaia – MT e o Porto de Santos – SP.

É importante ressaltar que, de 2006 a 2020, foram adquiridos, em torno de, 3.000 vagões de trem com financiamento do BNDES. Cerca de 45% tiveram seu modelo e/ou finalidade especificados e eram do modelo Hopper, ou similares, vagões graneleiros. A VLI Multimodal S.A. recebeu financiamento para adquirir 1.916 vagões, aproximadamente os 55% restante cujo modelo não foi especificado pelo BNDES, porém, é sabido que a VLI controla as concessionárias de transporte

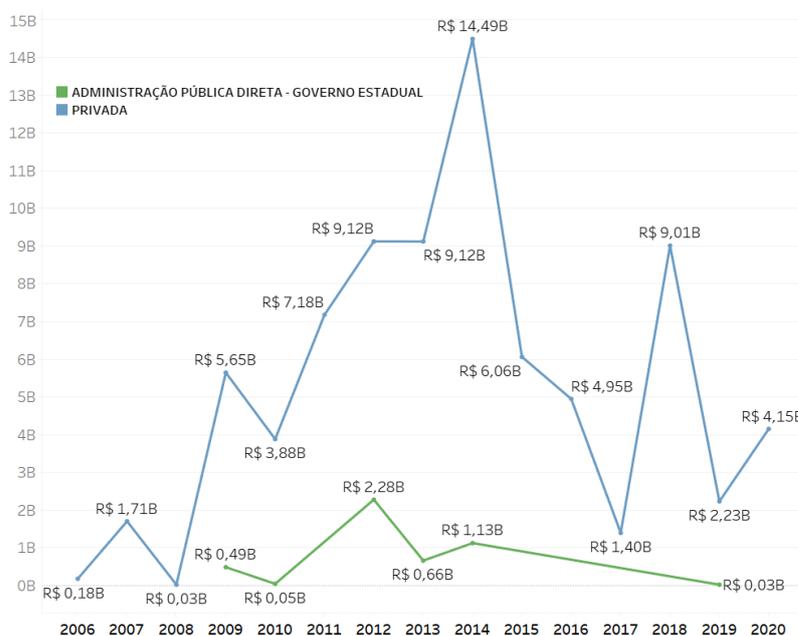
ferroviário de cargas, Ferrovia Centro-Atlântica S.A. e Ferrovia Norte-Sul S.A., no trecho entre Açailândia e Palmas.

Tratando-se do modal ferroviário, os investimentos geralmente ultrapassam as fronteiras municipais e estaduais. Entretanto, analisando-se a descrição de cada financiamento individualmente, as empresas que os receberam e a localização de cada um, é coerente dizer que o BNDES esteve presente nos investimentos do PAC no modal ferroviário; todas as empresas financiadas no período estão presentes na lista de Concessões de Ferrovias do Ministério da Infraestrutura (2019).

Analisando-se todos os modais em conjunto, o ano de 2014 foi quando o BNDES mais investiu no setor de infraestrutura de logística, R\$ 15,62 bilhões. Onde R\$ 3,74 bilhões foram destinados ao modal rodoviário, segundo maior ano para o modal, perdendo apenas para 2011 com a 2ª etapa do PAC e 4,73 bilhões para o modal.

A partir do gráfico a seguir é possível concluir que mesmo que se tenha rompido com as privatizações depois de 2002, quando Lula assume a presidência, os modelos de concessão e PPP executados durante os governos do PT favoreceram uma maior articulação entre o BNDES e as empresas privadas, e uma menor com a Administração Pública Direta, no setor de infraestrutura de logística. O que é perfeitamente entendível, uma vez que concessões e PPPs são tipos de desestatização, ainda que não haja privatizações, são criadas as sociedades de propósito específicos, para gerir os investimentos, mesmo havendo envolvimento das estatais, conforme Lei 11.079, de 2004.

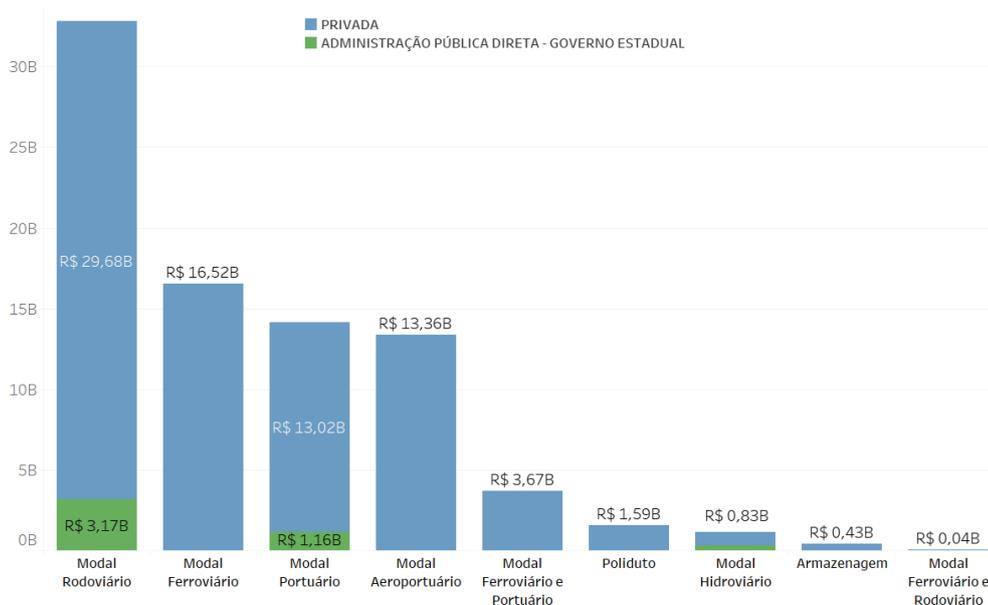
Gráfico 1: Valor Contratado (R\$) por Ano e Natureza do Cliente (2002-2020)



Fonte: BNDES (2021), adaptado.

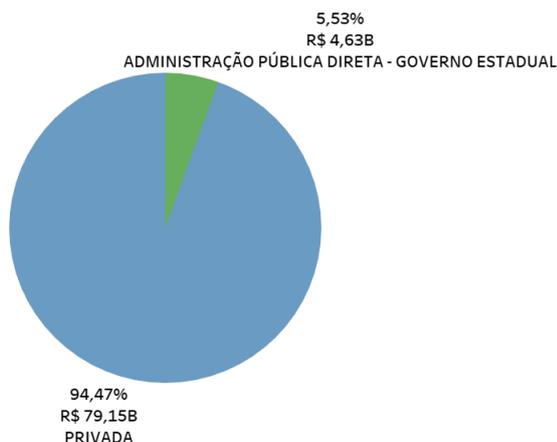
Os investimentos totais no setor de logística ao longo do período analisado somam R\$ 83,78 bilhões, sendo o modal rodoviário o que recebeu maior valor em financiamentos, R\$ 32,85 bilhões, seguido pelo modal ferroviário com R\$ 16,52 bilhões. A comparação entre os contratos com o setor privado e a administração Pública Direta, revelam que a primeira recebeu a maioria dos financiamentos, R\$79,15 bilhões, 94,47% do total, tendo a Administração Pública Direta, somente os governos estaduais receberam financiamento do BNDES em infraestrutura de logística, recebido apenas R\$ 4,63 bilhões do total de contratos no período. Como ilustrado nos gráficos a seguir.

Gráfico 2: Valor Contratado (R\$) por Modal e Natureza do Cliente (2002-2020)



Fonte: BNDES (2021), adaptado.

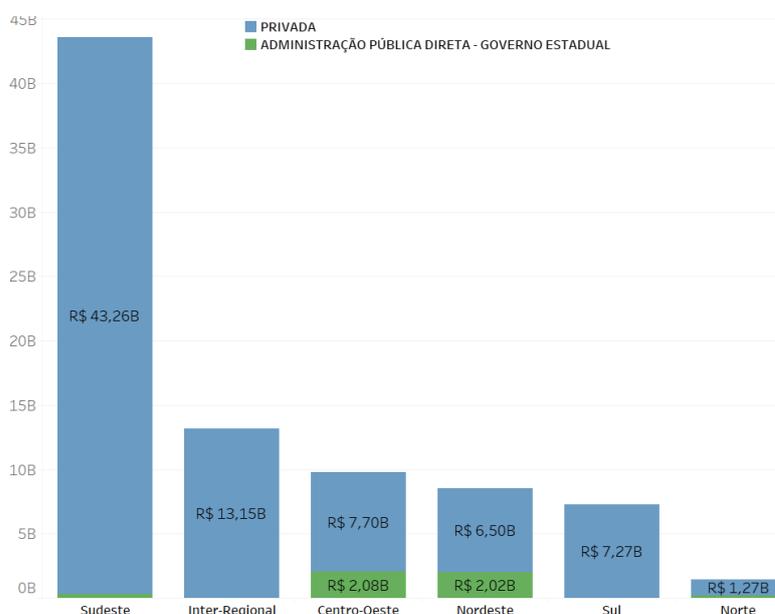
Gráfico 3: Valor Contratado (R\$) por Natureza do Cliente (2002-2020)



Fonte: BNDES (2021), adaptado.

Ademais, a região Sudeste é concentradora de investimentos, R\$43,60 bilhões dos R\$83,78bi investidos no período, o que representa 52% do total. Analisando a região, um modal que chama atenção é o aeroportuário. Os investimentos começam em 2009, o Sudeste recebe R\$ 9,67 bilhões, cerca de 71% dos investimentos totais no modal, além disso, todos os investimentos foram para o setor privado, seja para aquisição de aeronaves ou reforma de aeroportos. Isso, pois os principais aeroportos estão nessa região: Viracopos (SP), Guarulhos (SP) e Galeão (RJ). Ainda, no período destaca-se a criação na empresa Azul Linhas Aéreas, cujas aeronaves foram adquiridas da Embraer.

Gráfico 4: Valor Contratado (R\$) por Região e Natureza do Cliente (2002-2020)



Fonte: BNDES (2021), adaptado.

Com exceção do modal aeroportuário, a partir da análise da descrição do BNDES dos investimentos, percebe-se que todos os modais são majoritariamente destinados ao transporte de carga, em especial grãos e minério. É necessário fazer uma observação quanto ao modal aeroportuário, no entanto. Segundo dados do Ministério da Infraestrutura (2019), os passageiros deste modal têm renda entre 5 e 10 salários mínimos e a grande maioria está concentrada na região Sudeste, assim como a maior parte dos investimentos neste modal também está.

Constatou-se que os investimentos do BNDES em infraestrutura de logística se iniciam em 2006, aumentando gradativamente ao longo dos anos. É possível atrelar esse crescimento dos investimentos do Banco com a chegada do PAC e, em 2014, após a 2ª etapa do PAC, os investimentos do BNDES no setor são os maiores em todo o período analisado. Contudo, com o impeachment de Dilma

Rousseff, o governo Temer retorna as políticas neoliberais da década de 1990 e os desembolsos do Banco voltam a crescer em 2018, com outro viés.

As rodadas regulatórias no governo de Michel Temer foram organizadas no Programa de Parcerias em Investimentos (PPI), instituído através da Lei Nº 13.334 de 2016, que retoma a estratégia de concessões e privatizações de ativos. O PPI vem por substituir o PAC e “ênfatiza-se a substituição do financiamento público de megaprojetos pela atração de capitais privados e estrangeiros, colocando papel mais ativo nas concessões privadas e privatizações” (WERNER, 2019, p. 15). Em relação ao crédito, o objetivo é que o BNDES seja substituído pelo capital externo. O Banco será responsável pela estruturação dos negócios de privatização, como na década de 1990.

Contudo, mesmo durante os governos Lula e Dilma, de 2003 a 2015, e os altos investimentos em infraestrutura de logística, como visto ao longo deste subcapítulo, esses investimentos eram, em sua grande maioria, voltados para o escoamento de *commodities* e minérios. Por conseguinte, todo o exposto, sugere que mesmo durante os governos mais progressistas de Lula e Dilma, no que concerne os investimentos do BNDES, não foi possível romper com o papel agroexportador do Brasil na divisão internacional do trabalho.

CONCLUSÃO

O objetivo central deste trabalho era apresentar os investimentos do BNDES no setor de infraestrutura de logística de 2002 a 2020, para tanto, foi necessário apresentar de que forma o Banco atuou como financiador de infraestrutura durante sua história. Foi preciso dar grande foco a década de 1990, sendo nesta década que o Brasil sofreu sua primeira rodada de neoliberalização, durante o primeiro governo FHC. O BNDES, então, passou a atuar como gestor do Fundo Nacional de Privatizações.

O Brasil sofreu três rodadas de neoliberalização, a primeira no governo FHC, como dito anteriormente; a segunda nos governos Lula e Dilma (2003-2015), sendo marcada pela macroeconomia conservadora, privilegiando o mercado financeiro, aliando-se à grupos conservadores ligados à especialização em *commodities* e ao rentismo; e a terceira no governo de Michel Temer (2016-2018), com uma volta das políticas neoliberais da década de 1990.

Essas rodadas também afetaram a atuação do BNDES. O Banco passa de credor de investimentos, de sua criação até a década de 1980; para financiador das privatizações durante os anos 90 e início dos anos 2000; para retomar seu papel de credor para novos investimentos, via PPPs e concessões na área de infraestrutura a partir de 2003, o que torna por mudar novamente, em 2016, uma vez que a estratégia de Temer se assemelha mais ao modelo de privatizações da década de 1990.

Tais mudanças podem ser percebidas quando se analisa os investimentos do BNDES de 2002 a 2020 no setor de infraestrutura de logística. De 2002 a 2005, apenas não havia investimentos do BNDES destinados ao setor em questão; em 2006, constata-se um tímido financiamento à Transnordestina. O

Banco investiu R\$ 180,44 milhões no modal ferroviário, sendo aproximadamente R\$ 100 milhões à CSN para a construção da Transnordestina e melhorias de infraestrutura em portos no Ceará e em Pernambuco.

Os investimentos começam a ficar mais significativos com a chegada do PAC, em 2007. Gradualmente, o Banco financia mais projetos e em maiores valores, sendo os quatro modais que mais receberam investimentos o rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário. Dentre esses, somente o aeroportuário dedica-se exclusivamente ao transporte de pessoas. Entretanto, segundo dados do Ministério da Infraestrutura, a renda mensal média de um passageiro de avião está entre 5 e 10 salários mínimos. Ou seja, quem voa no país é uma parcela muito pequena de brasileiros, mesmo que esta parcela tenha sido expandida consideravelmente durante os governos petistas.

Os investimentos nos demais modais supracitados, destinavam-se em sua grande maioria para o transporte de carga, em especial, de grãos, minério e fertilizantes. Além disso, R\$43,60 bilhões dos R\$83,78 investidos no período foram para o Sudeste, o que representa 52% do total. E, menos de 5 bilhões de reais foram para a Administração Pública Direta, cerca de 94% dos investimentos foram para entes privados.

Assim sendo, mesmo que se tenha rompido com as privatizações em 2003, os modelos de concessão e PPP executados durante os governos de Lula e Dilma favoreceram uma maior articulação entre o BNDES e as empresas privadas, e uma menor com a Administração Pública Direta, no setor de infraestrutura de logística. Sendo as PPPs e as concessões tipos de desestatização, faz sentido o menor engajamento do Banco com a Administração Pública.

Os investimentos caem depois de atingirem seu pico em 2014, pós 2ª etapa do PAC e a 3ª etapa das concessões rodoviárias. Porém tornam a crescer em 2018 sob o PPI de Michel Temer, o Banco volta a atuar em lógica similar a década de 1990. Despencam novamente em 2019 com o início do governo Bolsonaro e políticas contracionistas, em 2020, com a pandemia do coronavírus e políticas de redução de gastos públicos, não retomam crescimento considerável.

Por conseguinte, todo o exposto sugere que até em governos que propuseram rupturas com o neoliberalismo, caso sejam considerados os contratos de financiamento do BNDES analisados, verifica-se não ter sido possível romper com o papel primário-exportador do Brasil, com destaque para as *commodities* agrícolas e minerais, na divisão internacional do trabalho. E, a infraestrutura não alcança patamares de bem de consumo coletivo; investimentos em logística, feitos por um Banco de Desenvolvimento público, não escoam para a população num geral.

Seria necessário, no entanto, realizar um trabalho mais extenso a fim de compreender os desdobramentos da concentração de investimentos do Banco na região Sudeste. A análise aqui presente não foi suficiente para esgotar este tema. Além disso, para que se entenda os impactos dos investimentos em cada região seria preciso, também, um estudo mais detalhado, com ênfase nas macrorregiões e nas específicas atuações do Banco em cada uma delas.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, E. M. **Metamorfoses do capitalismo e processos de *catch-up***. 1 ed. Belo Horizonte. Editora UFMG, 2017. 272 p.
- BASTOS, C. P. M. **Mais além do desenvolvimentismo**. *Economia e Sociedade*, [s.l.], p. 16, [s.d.].
- BNDES Transparência. (2021). Central de Downloads. Operações contratadas na forma direta e indireta não automática (2002-2020). Rio de Janeiro: **BNDES**. Recuperado em 05 de maio de 2021. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/centraldedownloads#>
- BRASIL, C.-C. de P. e D. H. C. Do. **PLANO NACIONAL DE REAPARELHAMENTO ECONÔMICO**. *CPDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil*. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/plano-nacional-de-reaparelhamento-economico>>. Acesso em: 23/maio/19.
- CANO, W. **Crise e industrialização no Brasil entre 1929 e 1954: a reconstrução do Estado Nacional e a política nacional de desenvolvimento**. *Revista de Economia Política*, [s.l.], v. 35, nº 3, p. 444–460, 2015. ISSN: 0101-3157, DOI: 10.1590/0101-31572015v35n03a04.
- CHANG, H. **Chutando a escada: A estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica**. São Paulo: Ed. UNESP. 2004.
- FERRAZ, J. C. et al. **O BNDES e o financiamento do desenvolvimento**. *Revista USP*, [s.l.], nº 93, p. 69–80, 2012. ISSN: 2316-9036, DOI: 10.11606/issn.2316-9036.v0i93p69-80.
- FERRAZ, J. C.; ALÉM, A. C.; MADEIRA, R. F. **A contribuição dos bancos de desenvolvimento para o financiamento de longo prazo**. [s.l.], p. 39, 2013.
- FERREIRA, G. G. **INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA E DESENVOLVIMENTO: UMA ANÁLISE PARA A ECONOMIA BRASILEIRA DE 1970 A 2009**. [s.l.], p. 144, [s.d.].
- FILHO, E. T. T. **OS BANCOS DE DESENVOLVIMENTO E A EXPERIÊNCIA RECENTE DO BNDES**. *e os*, [s.l.], p. 8, 2007.
- FILHO, E. T. T.; COSTA, F. N. **BNDES e o financiamento do desenvolvimento**. *Economia e Sociedade*, [s.l.], v. 21, nº 4, p. 975–1009, 2012. ISSN: 1982-3533.
- FIORI, J. L. **ESTADO E DESENVOLVIMENTO, NA AMÉRICA LATINA: notas para um novo “programa de pesquisa”**. [s.l.], p. 15, [s.d.].
- HARVEY, D. **A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO**. São Paulo: Annablume, 2006.
- HIRSCHMAN, Albert O. **ESTRATÉGIA DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.
- HIRT, C. **ESTADO, CAPITAL E POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS: O LUGAR E PAPEL DO BNDES NO DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO ENTRE OS ANOS DE 2003 E 2014**. Anais XVIII ENANPUR 2019. 2019
- HUMPHREY, C. **INFRASTRUCTURE FINANCE IN THE DEVELOPING WORLD**. [s.l.], p. 28, [s.d.]. 2013.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **FUNDAMENTOS DE METODOLOGIA CIENTÍFICA**. São Paulo: editora Atlas

MAZZUCATO, M. **O ESTADO EMPREENDEDOR: DESMASCARANDO O MITO DO SETOR PÚBLICO VS. SETOR PRIVADO**. São Paulo: Portfolio-Penguin, 2014.

Memórias do desenvolvimento Vol. 4 (4). Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, setembro de 2010. ISSN 1981-7789. A história do BNDES, desde os anos 1950 até o governo Figueiredo.

OFFE, C. e RONGE, C. **TESES SOBRE A FUNDAMENTAÇÃO DO CONCEITO DE “ESTADO CAPITALISTA” E SOBRE A PESQUISA POLÍTICA DE ORIENTAÇÃO MATERIALISTA**. Frankfurt, 1996.

PAUGAM, Serge. **AFASTAR-SE DAS PRENOÇÕES**. Rio de Janeiro. Vozes. 2010

PINTO, M. A. C. **O BNDES E O SONHO DO DESENVOLVIMENTO: 30 Anos de Publicação do II PND**. [s.l.], v. 11, nº 22, p. 30, 2004.

SERRANO, D. F. **O INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA: DESENVOLVIMENTO, COMÉRCIO EXTERIOR E O CASO BRASILEIRO**. [s.l.], p. 82, 2012.

TORRES, E.; ZEIDAN, R. **THE LIFE-CYCLE OF NATIONAL DEVELOPMENT BANKS: THE EXPERIENCE OF BRAZIL’S BNDES**. *The Quarterly Review of Economics and Finance*, [s.l.], v. 62, p. 97–104, 2016. ISSN: 10629769, DOI: 10.1016/j.qref.2016.07.006.

VAINER, C., VIEIRA, F. B. **BNDES: GRUPOS ECONÔMICOS, SETOR PÚBLICO E SOCIEDADE CIVIL**. Rio de Janeiro. Garamond, 2017. p.244.

WERNER, D.; BRANDÃO, C. **INFRAESTRUTURA E PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO: ANOTAÇÕES SOBRE SUAS PRINCIPAIS MEDIAÇÕES TEÓRICAS**. [s.l.], p. 15, [s.d.].

WERNER, D. **RODADAS DE NEOLIBERALIZAÇÃO, PROVISÃO DE INFRAESTRUTURA E “EFEITO-CHINA” NO BRASIL PÓS-1990**. *Revista EURE*, p.46(139), 2019a.

WERNER, D. **NEOLIBERALIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA: MUDANÇAS REGULATÓRIAS E CONFIGURAÇÃO DO SETOR ELÉTRICO BRASILEIRO (1990-2018)**. Semestre Econômico, p.22(50), 2019b.

Apoio à infraestrutura nas origens do Banco. *BNDES*. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/noticias/noticia/infraestrutura>>. Acesso em: 17/nov./19e.

BNDES estima R\$ 611 bilhões para financiar infraestrutura até 2018 - PAC. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/noticia/58ba4b3a>>. Acesso em: 20/nov./19g.

CSN, uma decisão política | CPDOC. [s.d.]. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/CSN>>. Acesso em: 15/jul./19j.

Desembolsos em anos anteriores. *BNDES*. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/estatisticas->

desempenho/desembolsos/desembolsos-nos-anos-anteriores/desembolsos-2013>. Acesso em: 11/jun./19l.

Histórico. BNDES. [s.d.]. Disponível em:

<<http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-encerrados/Historico>>. Acesso em: 20/nov./19p.

Nossa história - BNDES. [s.d.]. Disponível em:

<<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/quem-somos/nossa-historia>>. Acesso em: 23/maio/19q.

O BNDES em números - BNDES. [s.d.]. Disponível em:

<https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Hotsites/Relatorio_Anual_2014/em_numeros.html>. Acesso em: 18/jul./19s.

Principais projetos financiados. BNDES. [s.d.]. Disponível em:

<<http://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/consulta-operacoes-bndes/consulta-op-dir-ind-nao-aut>>. Acesso em: 11/jun./19u.

Programa de Aceleração do Crescimento - Relatório Anual 2011 - BNDES. [s.d.]. Disponível em:

<https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Hotsites/Relatorio_Anual_2011/Capitulos/atuaacao_institucional/o_bndes_politicas_publicas/pac.html>. Acesso em: 20/nov./19v.

Sobre o PAC - PAC. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>>. Acesso em: 23/nov./19.

PAC – 6º Balanço (2015-2018) [s.d.]. Disponível em: <

<http://pac.gov.br/pub/up/relatorio/11f9f67b5f3be.pdf>>. Acesso em: 23/nov./19.

Vista do BNDES e o financiamento do desenvolvimento. [s.d.]. Disponível em:

<<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8642269/9744>>. Acesso em: 11/jun./19x.

BNDES Desestatizações [s.d.]. Disponível em:

<<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-encerrados/Historico>>. Acesso em: 20/nov./19y.

BRASIL, C.-C. de P. e D. H. C. Do. **PLANO NACIONAL DE REAPARELHAMENTO ECONOMICO.** CPDOC - *Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil.* [s.d.]. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/plano-nacional-de-reaparelhamento-economico>>. Acesso em: 23/maio/19.