

A LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DA SOJA NO BRASIL: POLÍTICAS PÚBLICAS QUE ATINGEM A COMPETITIVIDADE AGRÍCOLA INTERNACIONAL

Nome: Thais Alessandra da Silva¹

RESUMO

Na década de 90 existiu um otimismo na exportação de grãos, em especial, da soja brasileira, e a disseminação da cultura sobre e para além do Sul. Após a expansão da cultura da soja para o Centro-Oeste e Cerrado, é conhecido como “fronteira agrícola”. E a cultura de grãos, em especial, da soja passou a ser vista em vários Estados dessas regiões, em especial do Mato Grosso do Sul. As commodities agrícolas fazem parte de 40% da exportação brasileira, e esta tem crescido de maneira significativa na economia do Brasil.

O transporte da cadeia produtiva de soja no Brasil pode ser realizado de três maneiras: hidroviária, ferroviária e rodoviária. Já no Mato Grosso do Sul é visto seu escoamento preferencialmente pelos meios rodoviários para Portos no Sul e Sudeste de Brasil, que possuem como destino países como a China e Japão. Esse escoamento por meios rodoviários possui a infraestrutura vista como precária, que prejudica a competição internacional do país e os produtores agrícolas que buscam transportar seus grãos.

Para amenizar o “*gap logístico*” se vê a partir da década de 90 a realização de políticas públicas que idealizam pela melhoria da infraestrutura do transporte logístico, causando consequências para os produtores que transportam grãos.

PALAVRAS CHAVE: Logística do transporte; Exportação de Soja; Políticas Públicas.

¹ Graduanda em Relações Internacionais pela Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD

ABSTRACT

In the 90 there was an optimism about the grain exportation, especially, of Brazilian Soy, and the culture of the disseminate for and beyond from South. After the Soy expansion of culture for midwest and Cerrado, it is known like "rural frontier". And the grain culture, especially, que soy can be saw in a lot of States of this regions, especially in South Mato Grosso. The agricultural commodities are 40% of Brazilian exportation, and there are significantly growing in the Brazil economy.

The transportation of productive chain in Brazil can do in three ways: waterway, railway and highway. In South Mato Grosso the outflow can be preferably by highway for South and Southeast seaport of Brazil, and which the products are destined to countries as China and Japan. The highway transportation has the precarious infrastructure, and it is prejudice the Brazil's international competition and the agricultural producers who look for transports their grain.

To Soften the "logistical gap" it looks in the 1990's the realize of public policy that search for best logistical transport infrastructure, and have consequences for the producers who transports grain.

KEY WORDS: Logistical Transports; Soy Exportation; Public Policies.

1. INTRODUÇÃO

O agronegócio brasileiro é uma das fontes que de riqueza no país salienta Correa e Ramos (2010) gera cerca de 30% do Produto Interno Bruto (PIB). É nítido que a produção e exportação de grãos, em especial, da soja tem crescido de maneira significativa no Brasil, e contribui para o superávit da balança comercial. Segundo o Instituto Mato-Grossense de Economia e Agropecuária (2015) "82% da produção mundial se situa em três Estados", dentre eles no Brasil. O país possui três principais meios para transporte: Hidroviário, Ferroviário e Rodoviário, e no Mato Grosso do Sul, a soja tem como principal meio de transporte o rodoviário.

Para Neto apud Aliotte (2014) a história da soja teve dois períodos de expansão, Neto (2014) e explica que como consequência se tem o melhoramento das tecnologias agrícolas que levou à soja a exercer uma pressão na infraestrutura nos transportes.

Apesar da expansão da exportação de *commodities agrícolas* que geram investimentos positivos na economia, o Brasil sofre com a diminuição de competitividade da produção por consequência de razões logísticas que pode transbordar impactos econômicos no Centro-Oeste, em especial no Mato Grosso do Sul.

A partir do Governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC) há uma tentativa de diminuir os reflexos da crise fiscal no setor de infraestrutura do transporte, essa diminuição se vê por meio de políticas públicas relacionadas às iniciativas privadas no transporte e logística, para gerar melhorias e assim diminuir os “gargalos logísticos” e aumentar a competitividade internacional.

O custo do transporte da soja é elevado por causa da precariedade dos meios para realizá-lo nas rodovias. Andrade (2011) afirma este possui pouquíssimas rodovias duplicadas, que acarreta em dificuldades no trânsito dos grãos, como consequência se tem o aumento dos custos, gerando então em alteração negativa do desenvolvimento do setor financeiro, que freia o crescimento econômico do Mato Grosso do Sul e a competitividade internacional. Para equilibrar esse “gargalo logístico” é preciso criar políticas públicas que acarretem em melhoras no transporte da soja.

Esse artigo tem como objetivo geral compreender as dificuldades de logística de transporte rodoviário no escoamento da produção agrícola, em especial da Soja, e seu impacto econômico na competitividade internacional do Brasil, e as principais políticas públicas de transporte e logística que auxiliaram o processo de escoamento desde a década de 90 no Governo de FHC. O estudo será realizado por meio de diversas fontes como periódicos, trabalhos científicos, bem como a realização de revisão bibliográfica e utilização de dados secundários sobre o escoamento da cadeia produtiva de soja do Centro-Oeste, em especial, o Mato Grosso do Sul.

O Estado do Mato Grosso do Sul possui três meios de escoar as cadeias produtivas agrícolas, mas o principal meio ainda é o rodoviário, e para Andrade (2011) ainda é o mais flexível e que possui menor infraestrutura. Contudo as rodovias do Mato Grosso do Sul sofrem com deterioração financeira e um precário meio de conservação, por consequência da escassez de investimentos públicos em conservação, restauração e por fim, pavimentação. Para Correa e Ramos (2010) tem-se “peculiaridade da economia brasileira (...) com a deterioração das contas públicas, culminou em um efetivo abandono de políticas setoriais para a área de infraestrutura de transportes”. E por não

denotar de condições mínimas para a sua utilização das rodovias, pode acarretar em aumento do preço de transporte para o produtor agrícola, afetando diretamente o desenvolvimento econômico do Estado de Mato Grosso do Sul, e por consequência a competitividade no cenário internacional. Assim se pode demonstrar que as razões logísticas podem interferir na competitividade de exportação.

O setor de transporte estava sucateado até o Governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), observa-se que as relações públicas em parceria com empresas privadas auxiliaram de maneira significativa o setor da infraestrutura de transportes. Estas afetam a logística de transporte positivamente que facilita o escoamento dos grãos, e também tem como consequência o aumento da exportação e o desenvolvimento econômico no Estado. Visa-se como resultado entender e estudar o impacto do transporte nos escoamento dos produtores, e a competitividade para exportação, que impactam na economia brasileira.

2. UTILIZAÇÃO DO MODO UNIMODAL DE TRANSPORTE DE COMMODITIES AGRÍCOLAS

Dentro do agronegócio encontra-se a cultura da soja, que solidificou-se na região Centro-Oeste do Brasil, e tem tido ganhos e rendimentos importantes para a economia.

Para que ocorresse esse escoamento de grãos, em especial da soja, o Centro-Oeste foi contemplado com importantes rodovias federais, como a BR 163 e 364 que fazem parte da rota para escoar grãos destinados às regiões do Sul e Sudeste (Correa; Ramos, 2010).

Com a deterioração das contas públicas ocorreu um abandono das políticas setoriais voltadas para a área de infraestrutura dos transportes. Desse modo, o escoamento de soja torna-se precário pelo fato das rodovias estarem em péssimas condições de utilização, causando perdas para a economia brasileira. Logo, o custo do país aumentou superando em torno de 83% o do gigante Norte-americano, isso é, os Estados Unidos e em 94% a Argentina. Cabe salientar que ambos aos países são concorrentes no setor de soja (Correa; Ramos apud Jank et al, 2010).

Com o modal rodoviário visto como precário na região Centro-Oeste observa-se que ocorre a perda de produção. Além disso, pelo fato da soja ser um produto de baixo valor agregado, e ser transacionado em grandes volumes, o grão tem a necessidade de

obter um modal do qual possua grande capacidade de transporte, e também baixo custo unitário (*ibidem*, 2010). Vê-se a ineficiência logística pelo fato de utilizar o meio unimodal de escoar produtos, ao invés de multimodal. Correa e Ramos (2012) argumentam que o transporte realizado a longas distâncias poderia ser feito mediante a utilização de terminais ferroviários ou hidroviários, que então diminuiriam os custos e perdas (Correa; Ramos apud Hijjar, 2010). Argumentam ainda que:

A ineficiência no transporte da soja produzida no Centro-Oeste do Brasil se dá justamente pela escolha do modal rodoviário como meio unimodal - interligando a origem e o destino das cargas -, em vez de utilizá-lo como conexão multimodal (rodo-hidroviário ou rodo-ferroviário).

Cabe salientar ainda que infelizmente os meios ferroviários e hidroviários não correspondem à demanda para suprir a estrutura logística, que aumenta inclusive em período da safra. Ao se analisar os termos de eficiência, os modais hidroviário e ferroviário são mais eficientes devido ao consumo de pouco combustível e poder de deslocar grandes volumes de cargas.

Modalidade	Ton-K m/T*	MJ/ton-km
Rodovia	25	3,53
Ferrovia	88	1,02
Hidrovia	98	0,93
Aerovia	2	40,70
Dutovia	120	0,74

Fonte: Correa e Ramos (2010).

Tabela 1 – Eficiência energética entre as modalidades de transporte de carga

Nesta tabela acima se pode observar a quantidade de toneladas por metro quadrado que podem ser transportados por cada modalidade. Verifica-se que a quantidade de produtos transportados pela rodovia é inferior à ferrovia e hidrovia. Correa e Ramos pud Torres (2010) argumentam ainda que para o transporte de commodities a multimodalidade é mais vantajosa, pois diminui o custo de 15% a 20%.

Apesar da vantagem do método multimodal, cabe salientar ainda que as rodovias são mais demandadas pelo fato de obter menor custo generalizado; possuir a flexibilidade de entrega de porta em porta; não necessitam de transbordo e não proporcionam perdas de tempos. Desse modo, é visto o menor custo generalizado ao se utilizar o meio rodoviário.

Contudo cabe ressaltar ainda que há desvantagens na utilização desse modal, como por exemplo, a longa distância percorrida aglutinada a variáveis inerentes desse modal, bem como a pequena capacidade de carga, custo médio superior às outras modalidades, e maior consumo de energia. Nesse contexto, o Brasil tem uma perda de competitividade da produção de soja, por consequência do transporte do grão ser concentrado nesse único modal, que é inadequado devido a longas distâncias percorridas, e pela precariedade da malha rodoviária do Brasil, que estão em estado precário de manutenção e assim impõem maiores preços de fretes. (*ibidem*, 2010).

A ênfase no transporte rodoviário começou por volta da década de 1950, devido à dificuldade de integrar regionalmente o Estado de São Paulo e o Centro-Sul. Além disso, o custo para abrir a malha ferroviária são 25% mais caras que a implementação de hidrovias e rodovias. As ferrovias não se revitalizaram no Brasil devido à baixa demanda de investimentos que já eram escassos na época, e pelo apelo do qual as rodovias eram vistas como modernas.

Cabe enfatizar ainda que é no contexto de declínio dos transportes realizados por intermédio de ferrovias, que já o surgimento das preocupações com as ferrovias (Gimenez, 2013). O autor argumenta ainda que:

a idéia de ter as rodovias como principal meio de ligação entre as diversas regiões brasileiras levou mais de duas décadas para amadurecer e ganhar espaço dentre os planos de infraestrutura elaborados pelo governo.

É somente em 1951, mediante a apresentação do Plano Nacional de Viação, que se entende a prioridade da malha rodoviária como meio de transporte no Brasil. Mesmo com essa aceleração, como já foi visto anteriormente, as estradas de rodagem são vistas como precárias.

Já nos anos 1970 vê-se uma modificação nas atividades econômicas. No contexto que diz respeito à infraestrutura de transportes brasileiro, observa-se a concessão de bens e serviços para a iniciativa privada. Em 1995 o Brasil iniciou a privatização das rodovias para que ocorresse uma nova forma de financiamento dos investimentos que eram vistos como necessários para que houvesse uma restauração e expansão da malha rodoviária, e assim consequência, aumentasse a competitividade brasileira na economia globalizada. Cabe ressaltar ainda que o primeiro programa de concessão de privatização foi visto no mandato de Fernando Henrique Cardoso. Gimenez (2013) salienta ainda que:

No Brasil, a respeito da expansão de tais políticas de concessão, o primeiro programa de governo de Fernando Henrique Cardoso aponta a expansão da fronteira agrícola e o surgimento de novos pólos industriais no país como principais fatores de readequação da malha rodoviária brasileira, e ressalta que “grande parte do programa de investimentos necessários à readequação do sistema de transporte e portos poderá ser realizado pelo capital privado”

Apesar de investimentos voltados para a malha rodoviária, FHC (Fernando Henrique Cardoso) ainda acreditava que a intermodalidade (utilização de novos modais) precisava ser feita. Investir não somente em rodovias, mas ferrovias, hidrovias e portos. Nesse contexto, as rodovias seriam alimentadoras e realizariam a interligação desses sistemas.

3. FHC E A POLÍTICA DE PRIVATIZAÇÃO DE SETORES

O Governo Fernando Henrique Cardoso transformou a história brasileira, devido as suas mudanças políticas. Gimenez (2013) argumenta que o papel do Estado transformou-se e o Mercado começou a ser visto como o principal promotor de desenvolvimento econômico. As políticas neoliberais ganharam força no governo FHC (Fernando Henrique Cardoso) e tinham como intuito mudar as condições financeiras precárias que o Brasil possuía devido à crise econômica que se propagara a mais de dez anos atrás.

Com o intuito de redefinir o papel econômico e social das regiões do país, o presidente FHC implementou a proposta do programa “Mãos a Obra Brasil”. Dentro deste, foram criados Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. Esse projeto tinha como objetivo principal reorganizar os investimentos em infraestrutura e também em políticas públicas, e implementá-los de maneira estratégica e sustentável.

FHC afirmava ainda que era preciso redefinir o projeto de desenvolvimento e mudar as perspectivas de futuro brasileiras. Além disso, acreditava que o modelo de industrialização protegida estava esgotado. Segundo Gimenez (2013) FHC possuía como principais fontes de recursos:

as verbas tradicionais do orçamento público, saneado e revigorado por uma reforma fiscal; os fundos provenientes do processo de privatização; a criação de um Fundo de Financiamento do Desenvolvimento, usando parte das reservas internacionais do 10 país; a participação nos mercados financeiros nacional e internacional, mediante a emissão de títulos de longo prazo, possibilidade concreta a partir da estabilização macroeconômica; a definição de uma nova parceria com o setor privado na realização de investimentos públicos, na forma de concessões ou de associações com empresas nacionais e estrangeiras; e, finalmente, as fontes usuais de financiamento externo”. É nesse contexto que o papel do Estado brasileiro se modifica, passando, gradativamente, a ser o de uma instância reguladora, a fim de supervisionar a

prestação dos serviços públicos à população e garantir um clima favorável à atuação do setor privado.

Observa-se a importância do ajuste fiscal e as privatizações no governo de FHC. O Estado passa a supervisionar a prestação de serviços terceirizados, mediante a concessão de função do setor público para a iniciativa privada. E também favorecer a atuação desta última iniciativa. Gimenez (2013) ressalta ainda que para que as iniciativas fossem alcançadas era necessário uma reforma constitucional para aglutinar as novas demandas com as futuras reformas e o plano de privatização.

a política de privatizações foi um dos principais fatores de mudança na economia brasileira da década de 1990, atingindo não só a economia industrial, mas outros setores como o setor financeiro, com a venda bancos estaduais entre eles o Banerj, o Banestado e o Banespa e empresas de energia elétrica e telefonia fixa. Houve um empenho muito grande por parte do governo para que houvesse de fato uma abertura econômica que possibilitasse o Brasil inserir-se nos moldes do novo paradigma econômico (Gimenez, p. 13, 2013).

Cabe ressaltar ainda que o Estado teve um papel importante na construção do parque industrial do Brasil, que começou a ser desenvolvido na Era Vargas. Contudo, era preciso dar espaço para uma nova administração, que pudesse fortalecer também o setor privado. Verifica-se ainda que o processo de privatização é muito criticado por diversos autores, mas FHC acreditava que privatizar era um meio para que as empresas em sua maioria, com dívidas exorbitantes, seriam melhores administradas e teriam mais lucros, se o Estado dispunha-se de uma parcela delas.

A Lei 8.666 de junho de 1993 é o marco legal que dá início às privatizações, regulamentando as regras para as licitações e contratos da administração pública e o modelo das concessões de exploração dos bens e serviços públicos. A partir de sua criação, são definidos diversos projetos governamentais para serem concedidos à exploração privada em setores estratégicos da economia, como telecomunicações, energia elétrica, transportes, entre outros. (Gimenez, p. 16, 2013).

O setor rodoviário foi um dos atingidos mediante a iniciativa de privatização. Para suprir as demandas de financiamento rodoviário, era necessário conceder nas rodovias a cobrança de pedágio, para reverter o estado de má conservação da malha rodoviária. Os Estados poderiam transferir as responsabilidades de operação e manutenção de rodovias para a iniciativa privada, que supriria as demandas de cobrança utilizando-se do pedágio. No que diz respeito ao setor de transporte, Gimenez apud Damha (2013) argumenta:

No plano do transporte terrestre, em que há necessidade de prover a abertura, ampliação, operação e conservação das rodovias (o que exige investimentos financeiros), está o Brasil tentando novos caminhos. Por ora, a fórmula é a da

concessão rodoviária, pela qual, vista a rodovia como um complexo que, em suma, envolve a prestação de um serviço público (a chamada gestão rodoviária), à iniciativa particular se delega, mediante licitação e subseqüente contrato de concessão, a incumbência de prestação desse serviço público. No bojo da concessão, é claro, deve estar um conjunto de ações, a serem desenvolvidas pelo concessionário, envolvendo a recuperação física da malha, a operação da rodovia, a prestação de serviços inerentes às necessidades do usuário e a realização de investimentos, com vistas à ampliação física, com padrões de qualidade, do complexo rodoviário objeto da concessão.

Um dos motivos pelos quais o presidente FHC deu concessões à iniciativa privada foi pelo fato de que o setor público não dispunha mais de investimento para o desenvolvimento de infraestrutura rodoviária.

4. BENEFÍCIOS DA PRIVATIZAÇÃO DA RODOVIA E O AUMENTO DA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL

Gimenez (2013) argumenta que o sistema de pedágio pode tornar-se eficiente e bom aos usuários que utilizam as rodovias. Este poderá proporcionar segundo o autor apud Castro (2013) um ganho no quesito de eficiência devido à administração privada das rodovias oferecerem eficiência produtiva, mediante a cobrança de serviços prestados aos usufruidores diretos das estradas.

A privatização é uma saída estatal para que haja investimento em diversos setores. O investimento em geral, mas em especial, no quesito de logística do transporte aumenta a competitividade internacional do Brasil, pois pode acarretar em diminuição do frete e problemas referentes ao custo do transporte.

Esse investimento pautado na infraestrutura pode contribuir para um ciclo virtuoso de crescimento de exportação de commodities agrícolas que aumenta o superávit primário. E assim, a competitividade internacional, devido ao escoamento de produtos para os portos que tem como destino, o exterior, de maneira mais barata e mais competitiva. (Montes; Reis, 2011).

Cabe ressaltar que a competitividade internacional já se torna ineficiente pelo fato de utilizar-se como transporte o meio rodoviário, visto como unimodal. Como pontos negativos têm-se o desgaste de longas distâncias percorridas, precariedade da malha das rodovias e assim, há um aumento do frete, que pode multiplicar os gastos brasileiros de logística de transporte, mediante outros concorrentes, como os Estados Unidos e a Argentina (Correa; Ramos, 2010).

Como foi abordado anteriormente, é preciso utilizar-se também de meios hidroviários e ferroviários. Mas enquanto as outras alternativas não são inseridas de forma mais competitiva, cabe então melhorar a competitividade da maneira que o transporte de grãos é mais utilizado: de meio rodoviário.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A competitividade internacional é importante para os Estados, pois aumenta o desenvolvimento econômico destes e favorece vários setores da sociedade.

A exportação de grãos, em especial de commodities de soja faz com que a competitividade internacional aumente, e devido a influências internas, essa competitividade pode ser grande ou pequena. Altas taxas de tributos, inflação, e políticas que não favorecem os setores fazem com que a competitividade diminua mediante outros países, como Estados Unidos e Argentina, que também produzem esses produtos.

O Brasil devido a dificuldades de logística de transporte (gap logístico) já possui uma diminuição da competitividade internacional, pois utiliza-se prioritariamente o modelo unimodal de transporte: o rodoviário. Esse modelo rodoviário, por ser prioritário, deveria ser eficiente no quesito de cumprir suas funções e aumentar a competitividade internacional, contudo isso não ocorre devido a precariedade da malha rodoviária (necessita-se de rodovias duplicadas), além do aumento do frete, que faz com que os produtores de grãos cobrem mais caro ainda para exportar os produtos.

Logo, ao cobrar mais caro para exportar commodities de soja, têm-se a dificuldade em obter o superávit econômico e desenvolver a economia, pois os produtores cobram mais caro para realizar a exportação.

A iniciativa da concessão de privatização de setores e serviços, em especial do transporte visto no Fernando Henrique Cardoso (FHC) pode aumentar a competitividade, diminuir o frete devido à manutenção da infraestrutura das estradas; diminuir o tempo de deslocamento das cargas e aumentar o volume de carga exportado. E assim, como consequência, os produtores de commodities de soja procurarão exportar mais, como consequência do barateamento da logística do transporte.

Cabe lembrar ainda que o meio rodoviário não é o mais eficiente, como já abordara FHC, mas é o meio mais utilizado no Brasil. Para desvencilhar-se da dependência da logística do transporte em rodovias, é necessário investir em hidrovias e ferrovias, que aumentariam ainda mais a competitividade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, L. F. C. **Alternativas de escoamento da produção agrícola de Mato Grosso do Sul até Paranaguá-PR**. Grupo de Pesquisa de Extensão em Logística Agroindustrial – USP/ESALQ. 2011. Disponível em <<http://esalqlog.esalq.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/Alternativas-de-escoamento-da-producao-agricola-de-Mato-Grosso-do-Sul-ate-Paranagua-PR-ANDRADE-L.-F.-C.-de..pdf>>. Acesso em Outubro de 2016.

CASTILHO, R. **Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada**. Revista da ANPEGE v. 3, p. 33-43, 2007.

CORREA, V. H. C.; RAMOS P. **A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas**. Revista de Economia e Sociologia Rural, v. 48, n. 2, Brasília. Abril/Junho de 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20032010000200009>. Acesso em outubro de 2016.

GIMENEZ, A. R. P. A. **PRIVATIZAÇÕES NO GOVERNO FHC E A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL**. Dissertação – Faculdade de Ciências e Letras da UNESP, 42p. Araraquara, 2013. Disponível em: <<http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/122963/000821913.pdf?sequence=1>> . Acesso em Março de 2017.

Instituto Mato-grossense de Economia e Agropecuária. Disponível em <http://www.imea.com.br/upload/pdf/arquivos/2015_06_13_Paper_jornalistas_boletins_Soja_Versao_Final_AO.pdf>. Acesso em Setembro de 2016.

MONTES, C. G; REIS, A. F. **Investimento público em infraestrutura no período pós-privatizações**. Revista Economia e Sociedade, vol. 20, n. 1. Campinas, 2011. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-06182011000100007>. Acesso em Janeiro de 2017.

NETO, J. G. M. **O MERCADO DE EXPORTAÇÃO DE SOJA E OS PORTOS BRASILEIROS**. Disponível em <http://www.antaq.gov.br/porta/pdf/Artigos/20150123_Artigo_Jose_Goncalves_Moreira_Neto.pdf>. Acesso em Julho de 2016.

OREIRO, J. L.; PAULA, L. F.; BASILIO, F. A. C. **Desenvolvimento financeiro e crescimento econômico: teoria e evidência**. Nações Unidas, ISS versão impressa 1564-4197. Outubro de 2010.

PECI, A.; CAVALCANTI, B. S. **Privatização e políticas regulatórias na área de transportes: Os casos do Brasil e Argentina.** O&s, v. 11, n. 29, Janeiro/Abril de 2014. <<http://www.scielo.br/pdf/osoc/v11n29/01.pdf>> . Acesso em Outubro de 2016.

WILKINSON, J. **Competitividade da agroindústria brasileira. In: Estudo da competitividade da indústria brasileira: o complexo agroindustrial.** Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisa Social, 2008, pp. 25-38.