



**SÉRIE DE TEXTOS PARA DISCUSSÃO
DO CURSO DE CIÊNCIAS
ECONÔMICAS
TEXTO PARA DISCUSSÃO N. 20**

As Contribuições do PAC na Infraestrutura Brasileira e Goiana

**Edson Roberto Viera
Antonio Marcos de Queiroz
Flávia Rezende Campos
Virgínia Maria Bezerra dos Santos**

**NEPEC/FACE/UFG
Goiânia – Novembro de 2010**



**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação na (CIP)
GPT/BC/UFG**

C764	As contribuições do PAC na infraestrutura Brasileira e Goiana / Edson Roberto Vieira ... [et al.]. - Goiânia : UFG / FACE / NEPEC, 2010. 16 f. : il. (Série de Textos para Discussão do Curso de Ciências Econômicas. Texto para Discussão; n. 20). Bibliografia. 1. PAC. 2. Infraestrutura Brasileira. 3. Infraestrutura Goiana. I. Vieira, Edson Roberto. II. Série. CDU: 330.34(81)
------	--

As Contribuições do PAC na Infraestrutura Brasileira e Goiana

Edson Roberto Vieira^{*}
Universidade Federal de Goiás

Antonio Marcos de Queiroz[♦]
Universidade Federal de Goiás

Flávia Rezende Campos^{*}
Universidade Federal de Goiás

Virgínia Maria Bezerra dos Santos[♦]
Universidade Federal de Goiás

RESUMO

O objetivo desse artigo é analisar os principais investimentos do PAC em Goiás, verificando as reais contribuições desses investimentos para solucionar os gargalos infraestruturais no Estado. A hipótese é de que os investimentos do PAC em infraestrutura são consistentes e importantes, porém, não são suficientes para solucionar os gargalos existentes no Estado há vários anos. Para a análise, foi realizada uma ampla pesquisa bibliográfica, por meio de livros didáticos, teses, dissertações, artigos científicos, consultas da internet, pesquisas em *sites* governamentais, além de outras fontes. Os resultados mostram que estão ocorrendo atrasos no cronograma de execução das obras do PAC e que, em Goiás, o atraso maior ocorre nas áreas urbana e social. A conclusão é que o PAC é importante, mas que necessita ser complementado por mais investimentos do Estado de Goiás em infraestrutura.

Palavras-chave: Contribuições, PAC, Investimento em Infraestrutura

ABSTRACT

The aim of this paper is to analyze the main investments of PAC in Goiás, verifying the actual contributions of these investments to address the infrastructural bottlenecks in the state. The hypothesis is that the PAC investments in infrastructure are consistent and important, however, are not sufficient to address the bottlenecks in the state several years ago. For the analysis, we performed an extensive literature search through books, theses, dissertations, scientific articles, queries the Internet, research on government sites, and other sources. The results show that delays are occurring in the schedule of the works of the PAC and in Goiás, a delay occurs in the larger urban and social. The conclusion is that the PAC is important, but it needs to be complemented by further investment in the State of Goiás in infrastructure.

Key-words: PAC, Investment in Infrastructure.

^{*} Mestre em Economia (UFU). Coordenador Operacional do Censo 2010 em Goiás e Professor da FACE/UFG. E-mail: edsonvieira@ibge.gov.br.

[♦] Mestre em Economia (UFU). Professor da FACE/UFG. E-mail: antonio.mq10@gmail.com

^{*} Mestre em economia (UFU). Professora de economia da UFG. E-mail: flaviarezende@hotmail.com

[♦] Graduada em Ciências Econômicas pela FACE/UFG.

1. Introdução

No Brasil, o processo de industrialização foi impulsionado a partir de 1930, com a crise do café, quando o país passou de importador de bens de consumo para produtor e, a partir daí, os governos focaram seus planos na ampliação da estrutura produtiva. No governo Vargas, foi dado início ao processo de implantação da indústria de base e o Brasil então começou a investir em siderurgia e em fontes alternativas de energia, como o petróleo.

Na década de 50, o nacionalismo varguista foi substituído pelo desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek, que iniciou a mudança de foco da industrialização do país. Já com uma indústria de base quase solidificada, o Brasil começou a produzir com mais intensidade bens de consumo duráveis, havendo uma multiplicação na quantidade de indústrias e na oferta de insumos e bens finais.

A partir desse momento, verificou-se a ampliação dos serviços de infraestrutura, como transporte e fornecimento de energia elétrica. A ampliação e melhoria da infraestrutura de transporte, por exemplo, fez com que houvesse um aumento dos investimentos voltados para a indústria de base, passando o país então a diversificar a estrutura econômica produtiva.

Após a consolidação da industrialização no Brasil, a infraestrutura passou a ser o foco principal dos governos. Entretanto, ao longo dos anos, o país veio apresentando gargalos nessa área e os governos sempre elaborando planos que buscavam o direcionamento de investimentos para a solução dessas falhas, fossem no setor de transporte, energia, comunicações ou saneamento etc.

Os principais gargalos infraestruturais do país passaram a ficar mais visíveis a partir da década de 90, com a abertura econômica e com as privatizações, em uma tentativa do governo de transferir a responsabilidade dos principais serviços de infraestrutura à iniciativa privada, deixando de ser provedor para ser regulador desses serviços.

Isto posto, e considerando que a infraestrutura é fundamental para o desenvolvimento econômico de um país, cumpre salientar que o objetivo geral desse artigo é analisar as contribuições do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para redução dos gargalos de infraestrutura existentes no Brasil, dando também um enfoque especial para o Estado de Goiás. Para desenvolver estas questões, este trabalho será dividido em três seções. Na primeira seção serão expostos os impactos de investimentos em infraestrutura sobre o Produto Interno Bruto (PIB). Já na segunda seção, será realizada uma apresentação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e de suas ações em termos financeiros e institucionais como soluções para os gargalos existentes no país. E por fim, na terceira e última seção, serão

levantados os principais investimentos do PAC em Goiás, verificando as reais contribuições desses investimentos para solucionar os gargalos infraestruturais no Estado.

2. As principais contribuições do PAC para o setor de infraestrutura no Brasil

O Programa de Aceleração do Crescimento – PAC é um conjunto de regras, ações e diretrizes traçadas pelo governo, e tem como objetivo um crescimento econômico de 5% ao ano no período de 2007-2010. O programa visa, por meio da execução e atração de investimentos em infraestrutura, eliminar gargalos, estimular investimentos privados e diminuir as desigualdades regionais. Pretende, também, desenvolver ações voltadas para ampliação do crédito, melhoria do ambiente de investimentos com a oferta de previsibilidade, estabilidade e regras mais claras para a realização dos mesmos, incentivos de ordem fiscal, melhoria e aumento dos gastos públicos, bem como a melhoria da gestão governamental.

O PAC, na verdade, constitui um conjunto de medidas articuladas na área econômica, como incentivo ao investimento privado, aumento do investimento público em infraestrutura, através das quais o governo estabelece metas para o crescimento, além de outras ações como, remoção dos obstáculos de ordem burocrática, administrativa, normativa e jurídica que entravam o crescimento econômico (PROGRAMA..., 2010).

Os investimentos do PAC estão organizados em três eixos: logística, que envolve a ampliação e construção de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias; energia, que corresponde à geração e transmissão de energia elétrica, produção, exploração e transporte de petróleo, gás natural e combustíveis renováveis; estrutura social e urbana, que é direcionada para saneamento, habitação, metrô e trens urbanos, universalização do programa Luz para Todos e recursos hídricos.

O PAC privilegia a participação do investimento privado na infraestrutura logística e depende muito desses investimentos para que tenha êxito. A prioridade dos investimentos é dada principalmente para recuperação da infraestrutura existente e conclusão de projetos em andamento. A intenção do Governo Federal é utilizar as obras de infraestrutura como indutor e multiplicador dos benefícios econômicos e sociais para todo o país, além de ter como prioridade o estímulo à eficiência produtiva dos principais setores econômicos, modernização tecnológica, aceleração do crescimento de áreas já em expansão, ativar o crescimento e áreas deprimidas, tornar o país mais competitivo frente ao mercado internacional.

De acordo com a Tabela 1, no período de 2007-2010 estão previstos os investimentos em infraestrutura logística, R\$ 58,3 bilhões, em infraestrutura energética, R\$ 274,8 bilhões e em infraestrutura social e urbana, R\$ 170,8 bilhões.

Especialmente no que tange ao setor elétrico, a Tabela 2 mostra que os investimentos previstos para o setor elétrico pelo PAC são de R\$ 78,4 bilhões. Destes, R\$ 65,9 bilhões para geração, visando aumentar a capacidade de geração para 12.386 MW até 2010, e de R\$ 12,5 bilhões para transmissão, que corresponderá a 13.826 km de linhas construídas.

Em relação às fontes de financiamento do PAC, a ideia é de que o BNDES seja o principal financiador dos projetos, sendo criados mecanismos para facilitar e viabilizar a liberação de recursos para a execução dos investimentos em geração e transmissão de energia elétrica. Houve dilatação do prazo limite de pagamento de 14 para 20 anos; financiamento mínimo de 70% do investimento; aumento da carência para pagamento, além de outras medidas que tornem os investimentos em energia elétrica mais atraentes (O BNDES..., 2010).

TABELA 1 – Investimentos Previstos para Infraestrutura (Em R\$ bilhões)

Áreas	2007	2008-2010	Total
Logística	13,4	44,9	58,3
Energética	55,0	219,8	274,8
Social e Urbana	43,6	127,2	170,8
Total	112,0	391,9	503,9

Fonte: PROGRAMA..., (2010).

TABELA 2 – Previsão do Total de Investimentos em Energia Elétrica

Programas	Investimentos (R\$ bilhões)		
	2007	2008-2010	TOTAL
Geração de Energia Elétrica	11,5	54,4	65,9
Transmissão de Energia Elétrica	4,3	8,2	12,5
Total	15,8	62,6	78,4

Fonte: PROGRAMA..., (2010).

Com relação aos investimentos do PAC em a infraestrutura logística, a Tabela 3 revela que entre 2007 e 2010 estão previstos gastos de R\$ 58,280 bilhões no setor, sendo cerca R\$ 33,4 bilhões para rodovias, R\$ 20,0 bilhões para ferrovias, R\$ 2,6 bilhões para portos, R\$ 3,0 bilhões para aeroportos e R\$ 10,5 bilhões para a marinha mercante.

Em termos da distribuição dos investimentos por região, podemos observar na Tabela 4 que a maior parte dos investimentos do PAC destinados à infraestrutura logística e energética foi para a região Sudeste. A região Norte vem em segundo lugar e a Nordeste em terceiro. O que fica claro, portanto, é que os investimentos do programa estão concentrados basicamente na Região Sudeste, o que pode ser criticado, pois tal região já é mais desenvolvida relativamente às outras regiões do país. Contudo, não é verdade que tal região não careça de novos investimentos em infraestrutura, mas o fato é que existe a necessidade de descentralizar os investimentos e, com isso, estimular, com mais ímpeto, o desenvolvimento das regiões menos desenvolvidas do país.

TABELA 3 – Previsão do Total de Investimentos em Logística (Em R\$ milhões)

Modal	2007	2008-2010	Total
Rodovias	8.086	25.352	33.437
Ferrovias	1.666	18.334	20.000
Portos	684	1.979	2.663
Aeroportos	878	2.123	3.001
Hidrovias	280	455	735
Marinha Mercante	1.779	8.802	10.581
Total	13.373	44.907	58.280

Fonte: PROGRAMA..., (2010).

TABELA 4 – Investimentos por Regiões em Infraestrutura (2007-2010) (Em R\$ bilhões)

Região	Logística	Energética	Total
Norte	6,3	32,7	39
Nordeste	7,4	29,3	36,7
Sudeste	7,9	80,8	88,7
Sul	4,5	18,7	23,2
Centro-Oeste	3,8	11,6	15,4
Nacional*	28,4	101,7	130,1
Total	58,3	274,8	333,1

Fonte: PROGRAMA..., (2010).

Analisando os resultados parciais do PAC, o que o balanço de dois anos e meio do programa mostra é que os mesmos sinalizam um quadro de baixa eficiência. Nesse período de programa somente foram concluídas 40,3% das obras até dezembro de 2009. Os poucos avanços ficaram por conta dos investidores privados e investimentos das estatais, que já eram grandes investidoras antes do PAC, sendo que os atuais investimentos realizados não foram tão expressivos, pois equivaleram a 0,5% do PIB entre 2008 e 2009. O ideal é que a maior parte dos investimentos realizados até o momento fosse por parte do governo, o que não tem ocorrido.

Para Azevedo (2010), há uma incapacidade do governo para elaborar e executar projetos, agravada pelo aparelhamento da administração federal, em todos os seus níveis que confirma os exemplos de gestão ineficiente tanto na administração direta como na indireta. O autor sugere que o PAC orçamentário é considerado um fracasso, pois o PAC das estatais só avançou parcialmente, sendo que a Petrobrás tem sido responsável por cerca de 90% do valor investido. Nos demais setores os projetos foram tocados com muito menos eficiência. No conjunto somente foram investidos, em três anos, 63% dos R\$ 638 bilhões programados para 2008-2010.

Ao analisar os números do 10º balanço do PAC, João Velloso, presidente da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), afirma que os resultados revelam que a grande maioria dos projetos do programa teria sido executada mesmo sem o PAC. Ele comenta ainda que os setores de logística, saneamento e transporte portuário tiveram projetos que não evoluíram nas mãos do governo. Para ele, o mercado se decepcionou com o PAC, pois se esperava que através do programa, o governo conseguisse realizar projetos mais difíceis, significando um trabalho de gestão do governo. Entretanto, os projetos que evoluíram foram guiados basicamente por grandes empresas, como é o caso da Petrobrás (DEZEM, 2010).

3. Análise dos investimentos do PAC no Estado de Goiás

Nos últimos anos, o Estado de Goiás tem apresentado taxas crescentes de crescimento econômico, sendo que em alguns períodos tais taxas superam as nacionais. Conforme mostra o Gráfico 1, a participação do Estado de Goiás no PIB do Brasil, embora tenha apresentado ligeiras oscilações no período, aumentou de 1,80%, em 1995, para 2,45% em 2007.

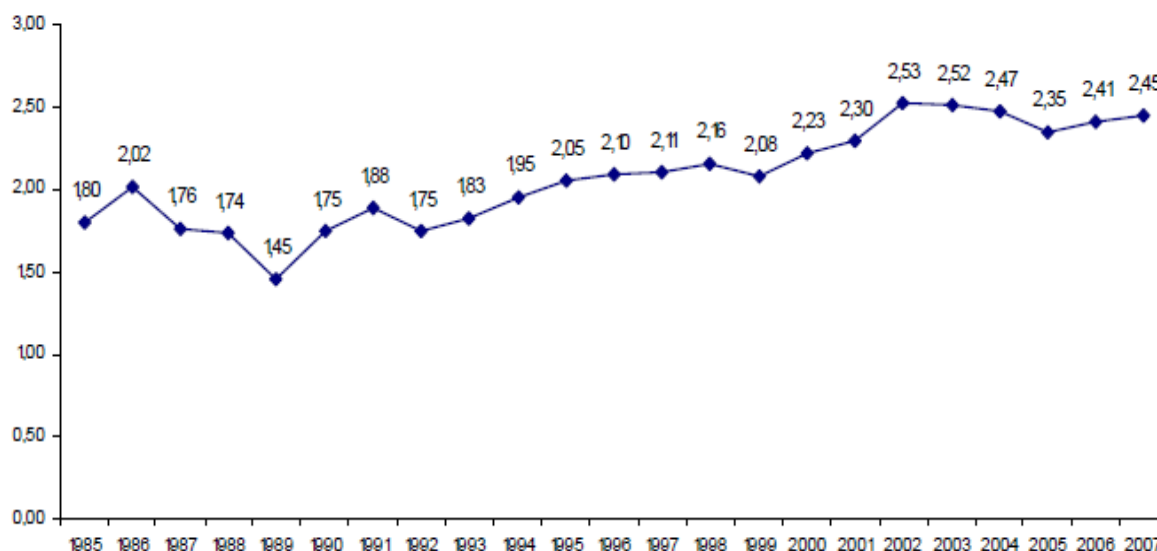


GRÁFICO 1 – Participação (%) do Estado de Goiás no PIB do Brasil
Fonte: IBGE/Seplan-GO. Retirado de Arriel (2010, p.46)

O fato é a sustentabilidade desse crescimento requer investimentos em infraestrutura cada vez maiores. Para se ter uma ideia desse fato, dadas as más condições da BR-060, que liga o sudoeste de Goiás a Goiânia e Brasília, tendo, portanto, significativa importância econômica para a região, os próprios empresários decidiram bancar os custos dos estudos para duplicação da rodovia., entregando o projeto pronto para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) (MELLONI, 2010a). Conforme relata Melloni (2010), por conta das péssimas condições das estradas goianas, o frete para o porto de Paranaguá (importante para escoar a produção do Estado) chega a custar 30% a mais do que em outras regiões.

Muito se tem dito também sobre a necessidade de realização de mais investimentos em geração e distribuição de energia elétrica no Estado, tendo em vista as dificuldades financeiras da Companhia Energética de Goiás – Celg. De acordo com o presidente da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (Fieg), Paulo Afonso Ferreira (*apud* MELLONI, 2010b), com a malha de distribuição que a Celg possui atualmente, a mesma não consegue atender a toda a demanda de energia do Estado. Além disso, a qualidade da energia fornecida pela empresa não é boa e causa prejuízos aos empresários.

Os problemas relatados acima nos dão uma boa medida dos gargalos de infraestruturais existentes em Goiás. Como já sinalizado, tais gargalos podem obstruir o crescimento econômico do Estado num futuro não muito distante. Vejamos, então, como os investimentos do PAC podem minimizá-los.

Ao analisar a ótica regional, no âmbito dos estados, a previsão de investimento total do PAC para Goiás é de R\$ 37,3 bilhões, com a perspectiva de desembolsos da ordem de R\$ 27,4 bilhões até 2010, equivalente a 73,5% e de R\$ 9,9 bilhões, correspondente a 26,5%, para o PAC 2 (pós 2010).

A Tabela 5 mostra que até 2010 os investimentos em infraestrutura logística, energética e urbana e social, para os empreendimentos exclusivos previstos para Goiás, foram distribuídos em R\$ 2.996,4 milhões, R\$ 8.317,4 milhões e R\$ 6.222,1 milhões, respectivamente.

De acordo com os dados disponíveis, o PAC 2 (Pós 2010), vai contemplar os investimentos que somarão R\$ 269 milhões em logística e R\$ 1.300,70 milhões para o setor energético, totalizando R\$ 1.569,70 milhões (TABELA 5).

Já os investimentos voltados para empreendimentos de caráter regional para o período de 2007-2010 são de R\$ 9.870,40 milhões, distribuídos em R\$ 3.537,40 (logística) e R\$ 6.333,00 (energética). Os investimentos em energia para o PAC 2 serão bem superiores que na área de logística, somando R\$ 6.539,80 e R\$ 1.828,90, respectivamente (TABELA 5).

TABELA 5 – Goiás - Investimentos em Infraestrutura (2007-2010 e Pós 2010) em R\$ Milhões)

Eixo	Empreendimentos exclusivos		Empreendimentos de caráter regional	
	2007 – 2010	Pós 2010	2007 - 2010	Pós 2010
Logística	2.996,40	269,00	3.537,40	1.828,90
Energética	8.317,40	1.300,70	6.333,00	6.539,80
Social e Urbana	6.222,10	-	-	-
Total	17.535,90	1.569,70	9.870,40	8.368,70

Fonte: Balanço Geral (Casa Civil), maio de 2010.

Analisando os dados, pode-se afirmar que a prioridade do governo é melhorar o sistema de infraestrutura (logística e energética) comparado à infraestrutura social e urbana, principalmente para o PAC 2. De acordo com a Figura 1, das ações previstas para os empreendimentos exclusivos, no âmbito de infraestrutura logística no estado de Goiás, foram concluídas as seguintes:

- 4 a adequação das BR-060 Divisa DF/GO – R\$ 22 milhões e BR-153/GO, Aparecida de Goiânia a Itumbiara – R\$ 10,7 milhões;
- 5 a construção de balanças nas rodovias (lote 15) – R\$ 1 milhão;
- 6 os estudos e projetos contínuos em rodovias – R\$ 10,5 milhões;
- 7 a manutenção e sinalização de rodovias – R\$ 446,6 milhões e R\$ 15,2 milhões, respectivamente.

Assim, do total de R\$ 2.999,4 milhões previstos no período de 2007-2010, até maio de 2010, foram concluídas as obras que totalizaram R\$ 506 milhões, equivalente ao percentual de 16,9% aproximadamente (TABELA 5). Algumas obras estão paralisadas, como é o caso do Aeroporto de Goiânia, no qual já foram gastos R\$ 49,7 milhões com previsão de mais R\$ 265 milhões, cuja licitação foi suspensa pelo Ministério Público devido às irregularidades.

Outras obras ainda estão em andamento, como é o caso da Ferrovia Norte-Sul, que vai ligar Anápolis ao Porto de Itaqui no Maranhão, além da integração a outros estados como São Paulo (Estrela d'Oeste) e Mato Grosso a Rondônia, tendo, para tanto, previsão de investimentos de R\$ 2.190,6 milhões (FIGURA 1).

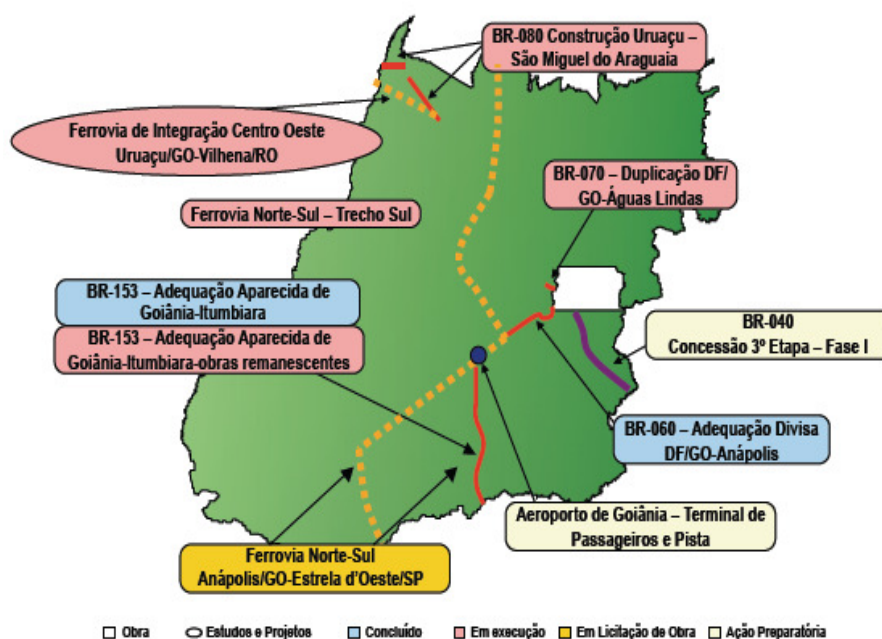


Figura 1 – Investimentos em Infraestrutura Logística

Fonte: Balanço Geral (Casa Civil) 2010.

Para os empreendimentos regionais para o período de 2007-2010, foram concluídas apenas as obras de construção de balanças nas rodovias – R\$ 25,1 milhões. Do total previsto de R\$ 3.537,4 milhões para o mesmo período, o percentual é de apenas 0,71% (TABELA 5).

De acordo com a Figura 2, das ações previstas em Goiás na infraestrutura energética de 2007-2010 para empreendimentos exclusivos, já foram concluídas as obras que somam um investimento de R\$ 2.743,3 milhões, equivalente ao percentual de 33% do total previsto de R\$ 8.317,4 milhões (TABELA 5).

Estes investimentos envolvem desde a construção de usinas de geração e transmissão até a produção de combustíveis renováveis como o etanol e o biodiesel. Já os empreendimentos regionais para o mesmo período somam R\$ 4.749,4 milhões, o que equivale ao percentual de 75% do total previsto de R\$ 6.333 milhões (TABELA 5).

O balanço geral para obras de infraestrutura social e urbana revela que foram previstos para o período de 2007-2010, investimentos em recursos hídricos (Flores de Goiás) e eletrificação rural (Luz para todos) que somam R\$ 480,3 milhões, desse total, foram concluídos R\$ 227,5 milhões, ou 47,37% do total previsto.

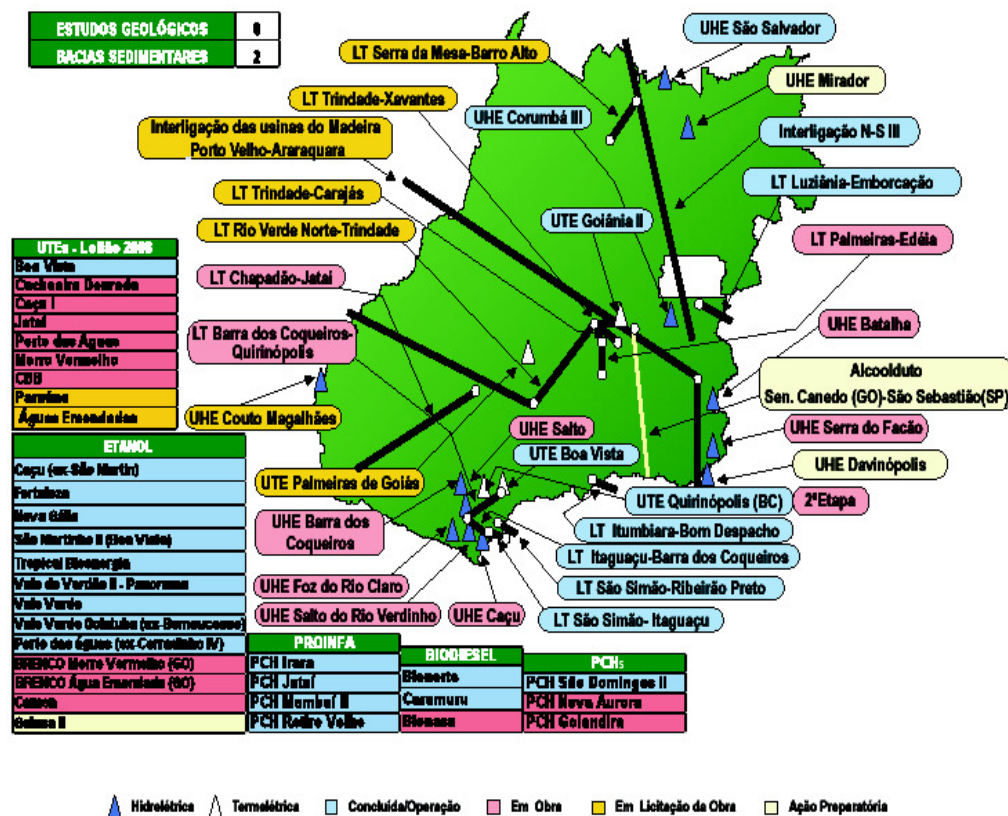


FIGURA 2 – Investimentos em Infraestrutura Energética
Fonte: Balanço Geral (Casa Civil) 2010.

Talvez um dos projetos do PAC mais atrasados no cumprimento do cronograma seja o do saneamento básico, pois foram previstos para Goiás até e pós 2010 um total de investimento de R\$ 928.746,1 milhões e que já foram concluídas as obras que somam apenas R\$ 103,1 milhões, o equivalente a 0,01% do previsto.

Nesta perspectiva, o levantamento realizado pela ONG Contas Abertas sobre o andamento das obras de saneamento previstas mostra que a situação ainda está longe da ideal. Das 8.509 ações planejadas no programa para o período 2007-2010 e pós 2010, somente 1.058 (12%) foram concluídas até abril deste ano. A maioria das obras, 3.595 (42%), está no estágio classificado como “ação preparatória”, ou seja, ainda em fase de estudo ou licenciamento. Os estados com menor percentual de obras concluídas são Rio Grande do Norte (1%), Piauí (2%), Goiás (2%) e no Distrito Federal o índice é zero.

Para a habitação, os investimentos previstos com a liberação de empréstimos para pessoa física somam R\$ 4.500 milhões para o estado de Goiás que já alcançou quase 100% do previsto. Entretanto, para a habitação e produção habitacional municipal, os investimentos previstos totalizaram R\$ 329,6 milhões, com a conclusão de apenas R\$ 9 milhões, equivalente a apenas 2,74% do total previsto.

Segundo a Casa Civil, as obras relativas aos setores de saneamento e habitação passaram por uma seleção em 2007 e só começaram a ser executadas em 2008. Daí, estarem pelo menos um ano atrasadas. Desse modo, de acordo com a Casa Civil, os balanços levam em consideração apenas as 2.471 obras do último balanço. Portanto, para a Casa Civil, uma grande obra, como uma hidrelétrica, estrada ou plataforma de petróleo não pode ser comparada a uma pequena intervenção urbana (METADE ..., 2010).

4. Considerações Finais

Até o presente momento o que se percebe é que um dos grandes problemas encontrados no PAC é a questão do atraso no cronograma de execução das obras. Por questões de planejamento ou irregularidades, poucas obras serão entregues até o final do governo Lula. Portanto, é importante ressaltar que o PAC não resolve os principais gargalos existentes hoje no país. Talvez com a continuidade do programa pelo próximo governo muitas obras possam ser finalizadas e, a partir daí, teríamos alguns gargalos superados.

Os resultados parciais do PAC em Goiás para o período de 2007-2010 revelam que o atraso no cronograma de execução dos investimentos previstos realmente ocorreu no estado. Além disso, tudo indica que o governo federal tenha priorizado os investimentos de

infraestrutura logística e energética, pois determinados eixos da infraestrutura, como é o caso da Social e Urbana, estão com índices de cumprimento dos cronogramas de conclusão das obras piores do que os outros.

Vale lembrar, contudo, que o PAC vislumbra uma iniciativa que há muito não se observava no país, a despeito dos históricos e recorrentes problemas existentes em termos de infraestrutura. É evidente que, como os problemas são muitos e os recursos são escassos, dificilmente o PAC atenderia às necessidades de investimento em infraestrutura do país em sua totalidade em um único bloco de investimentos.

No caso específico de Goiás, evidentemente, o atraso das obras do PAC representa algo que compromete a redução dos gargalos de infraestrutura existentes no estado. O grande desafio, portanto, é realizar os ajustes necessários para que sejam garantidos os cumprimentos dos prazos e a eficácia do programa no estado. Espera-se, com isso, que tal programa seja o pontapé inicial para assegurar que o crescimento sustentável de Goiás não seja obstruído por problemas de infraestrutura. Todavia, para isso, é preciso também que o governo local atue ativamente, complementando os investimentos do governo federal, tendo em vista que, dadas as taxas de crescimento experimentadas pelo estado nos últimos anos, existem demandas crescentes e represadas por novos investimentos em infraestrutura, que certamente não serão atendidas somente com os investimentos do PAC.

Referências

AZEVEDO, Reynaldo. Revista Veja. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/blog/reinaldo/geral/a-incompetencia-gerencial-explicita-do-governo-lula/>. Acesso em: 22 ago 2010.

ARRIEL, Marcos Fernando. **Perfil produtivo e dinâmica espacial da indústria goiana (1999-2007)**. 2010. 101 f. Dissertação (Mestrado). Departamento de Ciências Econômicas. Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial – MDPT da PUC/GO. Goiânia, 2010.

BALANÇO GERAL Janeiro a abril de 2010. Disponível em: < <http://www.casacivil.gov.br/> >. Acesso em: 18 ago de 2010.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. [s.n]. Rio de Janeiro: IPEA, 1988.

DEZEM, Vanessa. Valor Econômico. Disponível em: <http://www.valoronline.com.br/?online/geral/20/6302880/abimaq-questiona-resultados->

[apresentados-no-balanço-do-pac&scrollX=0&scrollY=196&tamFonte=](#). Acesso em: 20 ago 2010.

FERREIRA, Pedro C. Investimento em Infraestrutura no Brasil: Fatos Estilizados e Relações de Longo Prazo. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, [S.l.]; v. 26, n. 2, p. 231-252, ago. 1996.

HIRSCHMAN, Albert O. **Estratégia do desenvolvimento econômico**. 1. ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

MELLONI, Eugenio. União para reparar rede viária. **Valor Estados**, p. 26-28, jun. 2010a.

MELLONI, Eugenio. Mais eficiência na distribuição. **Valor Estados**, p. 30-31, jun. 2010a.

METADE das obras do PAC não saiu do papel, diz ONG. **Agência Estado**.
<http://noticias.r7.com/brasil/noticias/metade-das-obras-do-pac-nao-saiu-do-papel-diz-ong-20100323.html>. Acesso em: 22 ago 2010.

PINDYCK, R. S. & RUBINFELD, D. L. Microeconomia. 5. Ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

PROGRAMA de aceleração do crescimento (PAC). Disponível em:
<<http://www.brasil.gov.br/pac/investimentos/por-acoas/energetica>>. Acesso em: 03 de maio 2010.

RIGOLON, Francisco J; PICCININI, Maurício S. O Investimento em Infraestrutura e a Retomada do Crescimento Econômico Sustentado. **Texto para Discussão BNDES**, Rio de Janeiro, n. 63, dez. 1997.

SOUZA, Nali de Jesus. **Desenvolvimento econômico**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 1997.

EDITORIAL

**FACE – Faculdade de Administração,
Ciências Contábeis e Ciências
Econômicas**

Curso de Ciências Econômicas

Direção FACE

Maria do Amparo Albuquerque Aguiar

Vice-Direção FACE

Mauro

**Coordenação do Curso de Ciências
Econômicas**

Cleyzer Adrian Cunha

**NEPEC – Núcleo de Estudos e Pesquisas
Econômicas**

Coordenação

Dnilson Carlos Dias

**TEXTO PARA DISCUSSÃO DO
CURSO DE CIÊNCIAS
ECONÔMICAS DA UFG**

Coordenação

Sandro Eduardo Monsueto

Colaborador Externo

Luciano Martins Costa Póvoa – UNB

Endereço

Campus Samambaia, Prédio da FACE –
Rodovia Goiânia/Nova Veneza, km. 0 –
Caixa Postal 131, CEP 74001-970, Goiânia
– GO.

Tel. (62) 3521 – 1390

URL

<http://www.face.ufg.br/eco>

Publicação cujo objetivo é divulgar resultados de estudos que contam com a participação de pesquisadores do NEPEC. As opiniões contidas nesta publicação são de inteira responsabilidade do(s) autor(es), não representando necessariamente o ponto de vista do NEPEC ou da FACE/UFG. É permitida a reprodução, desde que citada a fonte.