



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, ATUÁRIA E
CONTABILIDADE

DEPARTAMENTO DE ECONOMIA APLICADA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

GABRIEL RODRIGUES BARROSO

ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE AS UNIDADES FEDERATIVAS SOBRE O
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA

FORTALEZA

2019

GABRIEL RODRIGUES BARROSO

ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE AS UNIDADES FEDERATIVAS SOBRE O
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA

Monografia apresentada à Faculdade de Economia, Administração, Atuária, Contabilidade e Secretariado Executivo, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Dr. Paulo de Melo Jorge Neto.

FORTALEZA

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

B285a Barroso, Gabriel Rodrigues.

Análise comparativa entre as unidades federativas sobre o investimento em infraestrutura / Gabriel Rodrigues Barroso. – 2019.

43 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Economia, Administração, Atuária e Contabilidade, Curso de Ciências Econômicas, Fortaleza, 2019.

Orientação: Prof. Dr. Paulo de Melo Jorge Neto.

1. Infraestrutura. 2. Gastos Públicos. I. Título.

CDD 330

GABRIEL RODRIGUES BARROSO

ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE AS UNIDADES FEDERATIVAS SOBRE O
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA

Monografia submetida à
Coordenação do Curso de Ciências
Econômicas, da Universidade
Federal do Ceará, como requisito
necessário à obtenção do título de
Bacharel em Economia.

Aprovada em: / / .

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Paulo de Melo Jorge Neto (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Ma. Priscila Silva Rodrigues
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Me. Francisco Antônio Sousa de Araújo
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Aos meus pais e família.

AGRADECIMENTO

Primeiramente, quero agradecer a Deus pela oportunidade de fazer parte de uma das melhores universidades de país e por todo conhecimento adquirido nos anos que estive nesta instituição. Seguidamente, agradeço aos meus pais, Adriana e Arilon (*in memoriam*), que sempre fizeram de tudo para me proporcionar tudo que eu precisava para crescer como pessoa e chegar até este momento.

Aos meus amigos, Alanylson Menezes (*in memoriam*), Afonso Dheyvison, Bruno Henrique, Iago Pontes, Pedro de Andrade, Isaac Alves, Wilkinson Lustosa, Mateus Melo que me ajudaram a deixar o ambiente acadêmico mais leve e descontraído, e de todos os momentos em que nos ajudamos em disciplinas mais difíceis. São amizades que levarei para a vida.

Ao meu professor e orientador, Doutor Paulo de Melo Jorge Neto que me proporcionou todo suporte para que eu desenvolvesse a presente monografia no sentido de obter o título de Bacharel em Ciências Econômicas.

“Comece fazendo o que é necessário, depois o que é possível, e de repente você estará fazendo o impossível”.
(São Francisco de Assis)

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo realizar uma análise comparativa entre as unidades federativas brasileiras no que diz respeito aos investimentos em infraestrutura, bem como seus componentes. Os dados foram extraídos a partir do Relatório Resumido de Execução Orçamentária de 2018 da Secretaria do Tesouro Nacional. De início se busca entender a necessidade de investir em infraestrutura e em seguida são realizadas as análises dos componentes da infraestrutura. A partir da análise realizada verificou-se que o Distrito Federal é a unidade federativa que mais investiu em infraestrutura por habitante no exercício de 2018. Vale ressaltar ainda que, na média, os estados destinaram cerca de 49,85% para o setor de transporte, sendo o transporte rodoviário o modal de maior prioridade para o setor.

Palavras-chave: Investimento, Infraestrutura, Transportes.

ABSTRACT

This paper aims to perform a comparative analysis between the Brazilian federative units with regard to infrastructure investments, as well as their components. Data were extracted from the National Treasury Secretariat's 2018 Summary Budget Execution Report. At first we seek to understand the need to invest in infrastructure and then the analysis of infrastructure components is performed. From the analysis performed, it was found that the Federal District is the federal unit that most invested in infrastructure per inhabitant in 2018. It is also worth mentioning that, on average, the states allocated about 49.85% to the transportation sector, with road transport being the highest priority for the sector.

Keywords: Investment, Infrastructure, Transports.

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	página 10
2 – POR QUE INVESTIR EM INFRAESTRUTURA?	página 12
2.1 – A IMPORTÂNCIA DA INFRAESTRUTURA PARA A ECONOMIA	página 13
2.2 – HISTÓRICO BRASILEIRO DE GASTOS EM INFRAESTRUTURA	página 14
2.3 – OS EFEITOS DOS GASTOS PÚBLICOS EM INFRAESTRUTURA	página 15
3 – ANÁLISE DOS COMPONENTES EM INFRAESTRUTURA	página 17
3.1 – CIÊNCIA E TECNOLOGIA	página 17
3.2 – COMUNICAÇÕES	página 19
3.3 – GESTÃO AMBIENTAL	página 20
3.4 – HABITAÇÃO	página 21
3.5 – SANEAMENTO BÁSICO	página 22
3.6 – URBANISMO	página 24
3.7 – TRANSPORTES	página 25
3.7.1 – TRANSPORTE RODOVIÁRIO	página 28
3.7.2 – TRANSPORTE FERROVIÁRIO	página 30
3.7.3 – TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	página 31
3.7.4 – TRANSPORTE AÉREO	página 33
4 – COMPOSIÇÃO DOS GASTOS EM INFRAESTRUTURA	página 34
4.1 – INVESTIMENTO PER CAPITA	página 38
5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS	página 40
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	página 42

1 INTRODUÇÃO

Investir em infraestrutura significa criar um ambiente propício para uma expansão da capacidade produtiva de um país ou região podendo implicar no aumento de riqueza. Porém, a realidade brasileira mostra que o país ainda está bem distante de proporcionar uma infraestrutura de qualidade para que haja uma perspectiva de aumento de riqueza. Nas áreas de Ciência e Tecnologia e Saneamento, um dos setores de suma importância para o crescimento econômico e bem-estar social, respectivamente, os recursos destinados pelos estados em relação ao total da infraestrutura em 2018, na média, foi de apenas 6,71% e 9,67%, respectivamente, resultados bastante abaixo do que é esperado para proporcionar alguma perspectiva de crescimento econômico.

O presente trabalho tem como objetivo realizar uma análise comparativa entre as unidades federativas brasileira no que diz respeito aos investimentos em infraestrutura, bem como seus componentes, no exercício de 2018. Os dados foram extraídos do relatório Resumido de Execução Orçamentária (RREO) da Secretaria do Tesouro Nacional (STN). Será analisado os esforços de cada estado em prover investimentos no setor para propiciar um ambiente favorável para o desenvolvimento.

A partir da análise realizada verificou-se que em 2018 os estados destinaram cerca de 49,85% do recurso totais em infraestrutura para o setor de transporte, sendo o transporte rodoviário o modal de maior prioridade para o setor. Porém, não será apenas o investimento em transportes que fará com que haja a perspectiva de crescimento econômico, se faz necessário uma melhor distribuição dos recursos entre os seus componentes e um estabelecimento de metas de investimento de acordo com a evolução da economia no sentido de gerar um aumento da capacidade potencial do país.

Este trabalho se divide em três momentos. Inicialmente, na seção 2, é apresentado o porquê de se investir em infraestrutura. Seguidamente, na seção 3, são apresentados e analisados cada componente, afim de verificar quais estados se destacam em cada um deles. Por fim, nas seções 4 e 5, são apresentados a composição dos gastos em infraestrutura e a conclusão, com os

resultados, respectivamente, no sentido de destacar o que as unidades federativas tiveram como prioridade para o setor.

2 POR QUE INVESTIR EM INFRAESTRUTURA?

O investimento em infraestrutura pode gerar externalidades tanto na esfera econômica quanto na esfera social. Na primeira situação, um país com uma adequada infraestrutura pode oferecer um bom ambiente para o setor privado que, dependendo da necessidade, gerando a possibilidade do aumento de novas instalações fabris, gerando novos empregos e aumento da capacidade potencial do país, impactando diretamente no aumento de riqueza do país. Já na esfera social, o investimento em infraestrutura, como por exemplo, habitação e urbanização, pode gerar uma economia de tempo para a população no que diz respeito a deslocamentos “casa-trabalho-casa”, com isso, sobrando mais tempo para outras atividades, aumentando o bem-estar das pessoas. Ainda na esfera social, um investimento em saneamento básico pode gerar uma economia futura de gastos com saúde, como será visto mais adiante.

Como citado anteriormente, investir em infraestrutura significa criar um ambiente propício para uma expansão da capacidade produtiva de um país ou região podendo implicar no aumento de riqueza. Tal afirmativa corrobora com Neto e Moura (2012, p. 1).

“[...] uma adequada disponibilidade de infraestrutura e de seus serviços correlatos é condição indispensável para que o país possa desenvolver vantagens competitivas, alcançando maior grau de especialização produtiva. Os investimentos em infraestrutura elevam a competitividade sistêmica da economia, melhorando as condições de transportes, de comunicação e de fornecimento de energia. Além disso, tais inversões promovem efeitos multiplicadores e dinamizadores nos demais setores, induzindo outros investimentos”.

A partir de tudo o que foi citado fica óbvio que para um país se desenvolver se faz necessário investimentos na infraestrutura. Contudo, precisa-se estabelecer metas de investimento no setor, preferencialmente que tais investimentos sejam acompanhados em conjunto com a evolução da economia para que tais esforços não sejam executados de forma demasiada e nem de forma abaixo da necessidade do país.

2.1 IMPORTÂNCIA DA INFRAESTRUTURA PARA A ECONOMIA

O investimento em infraestrutura é fundamental para economia. Gastos em ciência e tecnologia, saneamento, transportes, educação podem gerar um ciclo virtuoso de aumento de bem-estar, produtividade e de nível de atividade econômica para o país. Investir em infraestrutura é de extrema importância para o bem-estar social da população (Infraestrutura Social) e para o crescimento da economia (Infraestrutura Econômica). Segundo a Associação Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos (ABER) (2017, p. 2):

“A infraestrutura social cria um ambiente mais favorável ao bem-estar social através da educação e saúde. Nas escolas são gerados capacitações e conhecimento para as pessoas, tornando-as mais produtivas e capazes de encontrar novas oportunidades. Através do fornecimento de um sistema de saúde, os trabalhadores permanecem mais saudáveis, reduzem o número de faltas por incidência de doenças e aumenta-se a produtividade”.

Isto significa que, escolas de qualidade, com uma infraestrutura adequada e um sistema de saúde moderno e eficiente pode contribuir com o aumento do capital humano e uma melhoria na saúde dos indivíduos, impactando diretamente na produtividade. No que diz respeito aos investimentos em infraestrutura econômica a ABER (2017, p. 2) afirma que:

“A infraestrutura econômica também beneficia a sociedade, como por exemplo, a partir da melhora no abastecimento de água e cuidados ao saneamento básico, que podem gerar um menor número de doenças. Pelo fornecimento de energia elétrica e meios de comunicação, é possível uma melhora na qualidade de vida e uma maior disponibilidade de informações gerando oportunidades. Ainda, um sistema de transporte de qualidade, leva a uma maior mobilidade social a um custo menor. Válido também para o transporte dos produtos, os quais chegam ao mercado com preços menores e se tornam de mais fácil acesso para os pobres”.

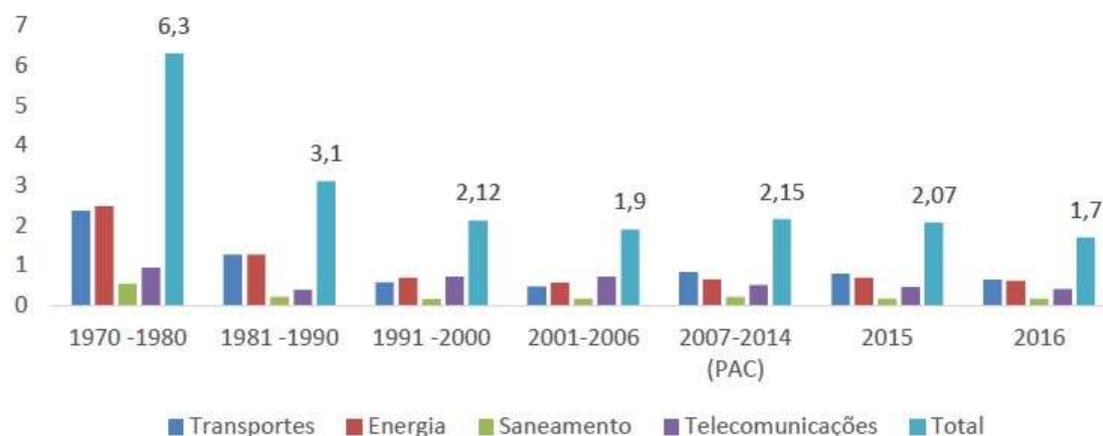
Isto significa que os investimentos em infraestrutura econômica podem gerar um impacto na saúde da população, no acesso à informação e a

possibilidade de desenvolver habilidades através do conhecimento e um aumento do poder de comprar devido à redução de custos. Dado o que foi citado anteriormente, verifica-se que tanto o investimento em infraestrutura econômica quanto social pode gerar além de um crescimento econômico, isto é, apenas o crescimento do Produto Interno Bruto, também pode gerar um desenvolvimento econômico, isto é, uma melhoria nos indicadores sociais devido um aumento da qualidade de vida da população.

2.2 HISTÓRICO BRASILEIRO DE GASTOS EM INFRAESTRUTURA

Os dispêndios em infraestrutura no país estão se reduzindo ao longo dos anos. Entre os anos de 1970 e 1980 o país apresentou maiores gastos em infraestrutura em relação aos períodos mais recentes. A figura seguir elenca a participação dos recursos destinados para infraestrutura do país ao longo dos anos.

Figura 1 – Investimentos em infraestrutura no Brasil - % PIB (1970-2016)



Fonte: Medeiros e Ribeiro (2019).

No período observado, verifica-se que houve um decaimento exponencial dos recursos destinados para a infraestrutura em relação ao PIB. No período 1979-1980, o país apresentou um percentual médio de 6,3%. No período seguinte, 1981-1990, o resultando apresentado caiu para 3,15, ou seja, a média de tal período foi menos da metade do período anterior. Entre os anos de 1991-2000, verificou-se mais uma redução nos recursos para a infraestrutura, a média do período foi de 2,12% em relação ao PIB.

No que diz respeito aos anos de 2001-2006, período marcado por considerável crescimento econômico, os investimentos em infraestrutura não acompanharam o ritmo da economia e mais uma vez foi verificado uma redução na participação do PIB, 1,9%. No período seguinte, 2007-2014, marcado por investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), os recursos destinados para a infraestrutura apresentaram modesto crescimento médio, 2,15%. Nos dois anos seguintes, houve redução consecutiva de recursos para o setor. Em 2015, o investimento em infraestrutura em relação ao PIB foi de 2,07%, já em 2016, o percentual foi de 1,7%, menor resultado apresentado no período observado.

Segundo o Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo (SiniCESP), com dados da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústria de Base, os investimentos em infraestrutura necessários para que se tenha uma perspectiva de crescimento econômico giram em torno de 5% do PIB e 3% para apenas cobrir sua depreciação. Com isso, conclui-se que apenas no período de 1970-1980 o país esteve acima da necessidade e que os investimentos realizados pelo país nos períodos consecutivos não estão nem cobrindo sua depreciação.

2.3 OS EFEITOS DOS GASTOS PÚBLICOS EM INFRAESTRUTURA

Como visto anteriormente, são inúmeras as externalidades de se investir em infraestrutura. No que diz respeito aos efeitos dos gastos públicos em infraestrutura em relação a redução da pobreza, Cruz *et. al.* (2010) apontam que um o aumento de R\$ 100 milhões nos gastos público em educação e cultura, em torno de 12 mil pessoas saíam da pobreza. Se este mesmo montante fosse aplicado em saúde e saneamento, pouco mais de 40 mil pessoas deixariam de ser pobres. No que diz respeito ao transporte rodoviário, R\$ 100 milhões a mais para o setor faria com que mais de 8 mil pessoas superassem a pobreza.

Em relação a Produtividade Total dos Fatores (PTF), Cruz *et. al.* (2010) apontam que um aumento de 1% nos gastos públicos com educação e cultura pode retirar 1,25% das pessoas que vivem na pobreza e um aumento de 0,47% no índice de produtividade e de 0,27% da renda per capita. Em relação aos

gastos em saúde, uma variação de 1% implica em uma redução de 1,66% no número de pessoas pobres, aumento de 0,21% do PIB e 0,74% na PTF. Os efeitos são equivalentes quando se investe a mais o mesmo percentual com a malha rodoviária e com geração de energia, isto é, uma redução de 0,02% na população que vive na linha da pobreza.

Após os dados apresentados, verifica-se que os gastos públicos em infraestrutura têm um peso bastante importante no que diz respeito ao desenvolvimento da economia e o aumento dos indicadores que elevam o padrão de vida da sociedade. Com isso, se faz necessário uma presença ativa das autoridades públicas, seja de cunho estadual quanto federal, afim de promover investimentos no setor para que os retornos esperados pela economia e sociedade sejam alcançados.

3 ANÁLISE DOS COMPONENTES DA INFRAESTRUTURA

Segundo o Instituto Fiscal Independente, são considerados gastos com infraestrutura as despesas com as funções orçamentárias de Ciência e Tecnologia, Comunicações, Gestão Ambiental, Habitação, Saneamento, Urbanismo e Transporte. Para cada função, que serão extraídas do Relatório Resumido de Execução Orçamentária (RREO) da Secretaria do Tesouro Nacional (STN), será calculado sua participação em relação ao total investido em infraestrutura, em seguida será calculado o gasto em infraestrutura per capita e , por fim, será apresentado um gráfico síntese com a composição dos gastos em infraestrutura para todas as unidades federativas, com isso será possível identificar os esforços de cada estado em aumentar sua oferta em infraestrutura.

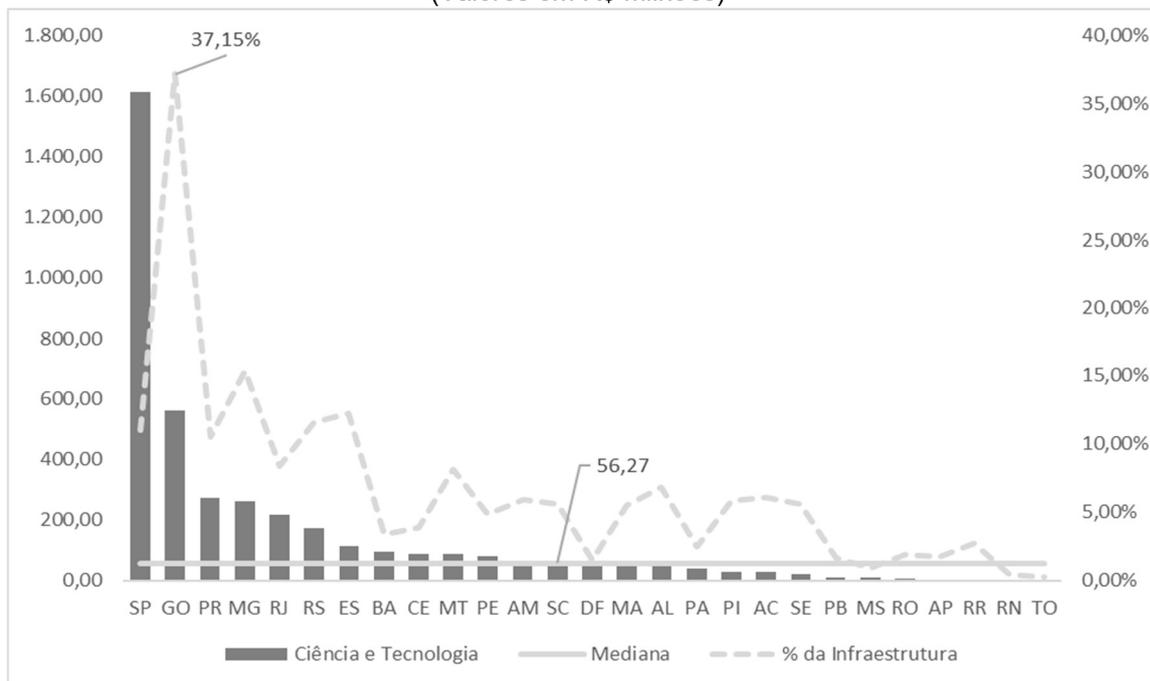
3.1 CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Investir em Ciência e Tecnologia é um dos caminhos para o desenvolvimento econômico. Um país ou região com grande capacidade tecnológica reduz o nível de dependência em relação aos outros países, aumenta a capacidade de produção e se torna cada vez mais autossuficiente. Para Schwartzman et al. (1993, p. 1).

“As transformações recentes da economia mundial tornaram a capacitação nacional em ciência, tecnologia e educação mais importantes do que nunca para aumentar a produção, melhorar a qualidade de vida da população e enfrentar os problemas sociais, urbanos e ambientais. As políticas de ciência e tecnologia, entretanto, só são proveitosas quando associadas a políticas coerentes de ajuste econômico e de desenvolvimento industrial e educacional”.

Portanto, se faz necessário grandes investimentos no setor afim de melhores perspectivas futuras. O gráfico a seguir apresenta os gastos em tal setor para as demais unidades federativas no ano de 2018.

Gráfico 1 - Gastos em Ciência e Tecnologia em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

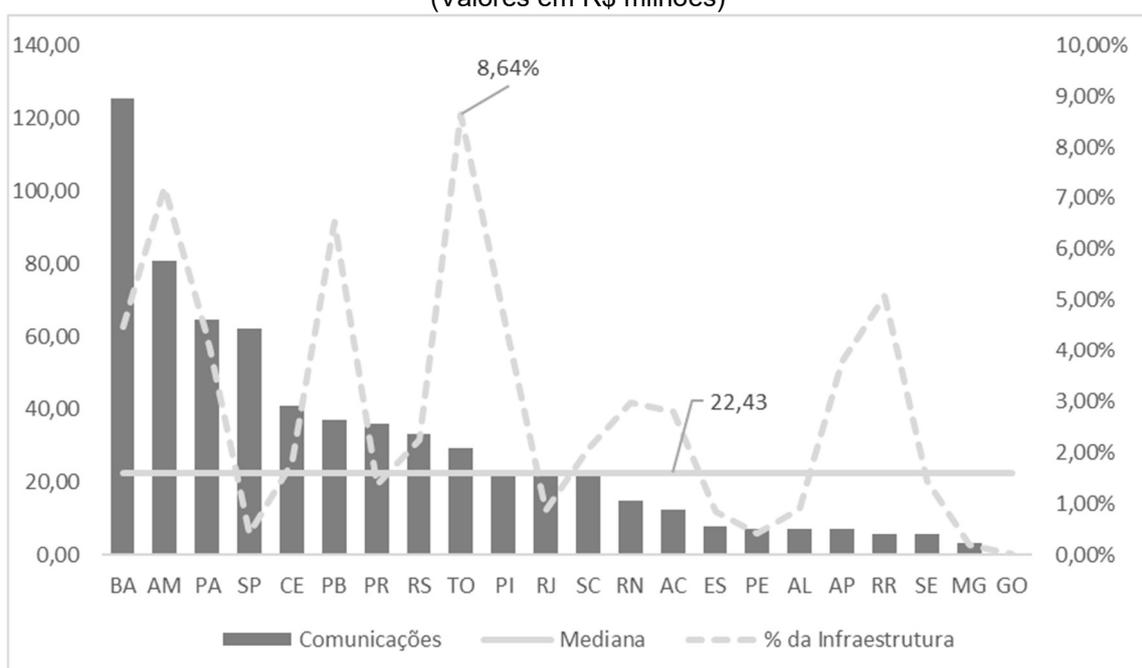
Antes de iniciar a análise, para facilitar a compreensão do leitor, vale ressaltar que no eixo vertical do lado esquerdo estão gastos dos estados, em milhões reais, e o eixo do lado direito apresenta o percentual dos gastos em infraestrutura. Ao analisar o gráfico acima verifica-se que o estado de São Paulo é o estado que mais despendeu recursos para Ciência e Tecnologia, R\$ 1,61 bilhão em 2018. O montante apresentado pelo estado paulista é maior que a soma do quarto ao último estado que investe na área, ou seja, cerca de R\$ 1,54 bilhão. A média apresentada de todas as unidades federativas foi de R\$ 147,71 milhões, tal montante é superior ao que foi despendido pelos 21 estados que menos investiram no setor.

Apesar de São Paulo ser o estado que mais investiu em Ciência e tecnologia em valores absolutos, foi o estado de Goiás quem mais investiu no setor em relação aos gastos totais em infraestrutura, cerca de 37,15% em 2018. O estado paulista foi o sexto, com 11,02%. Tocantins foi o estado que menos despendeu recursos para o setor em relação ao total em infraestrutura, apenas 0,24%.

3.2 COMUNICAÇÕES

A função comunicação abrange os setores de tecnologia da informação e telecomunicações. Investir nessa área tem sua importância, pois ajuda na otimização de processos, ou seja, aumenta a produtividade e reduz custos, e também dinamiza a relação entre diversos setores. O gráfico a seguir mostra em ordem decrescente os estados que mais investiram em comunicações em 2018.

Gráfico 2 - Gastos em Comunicações em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

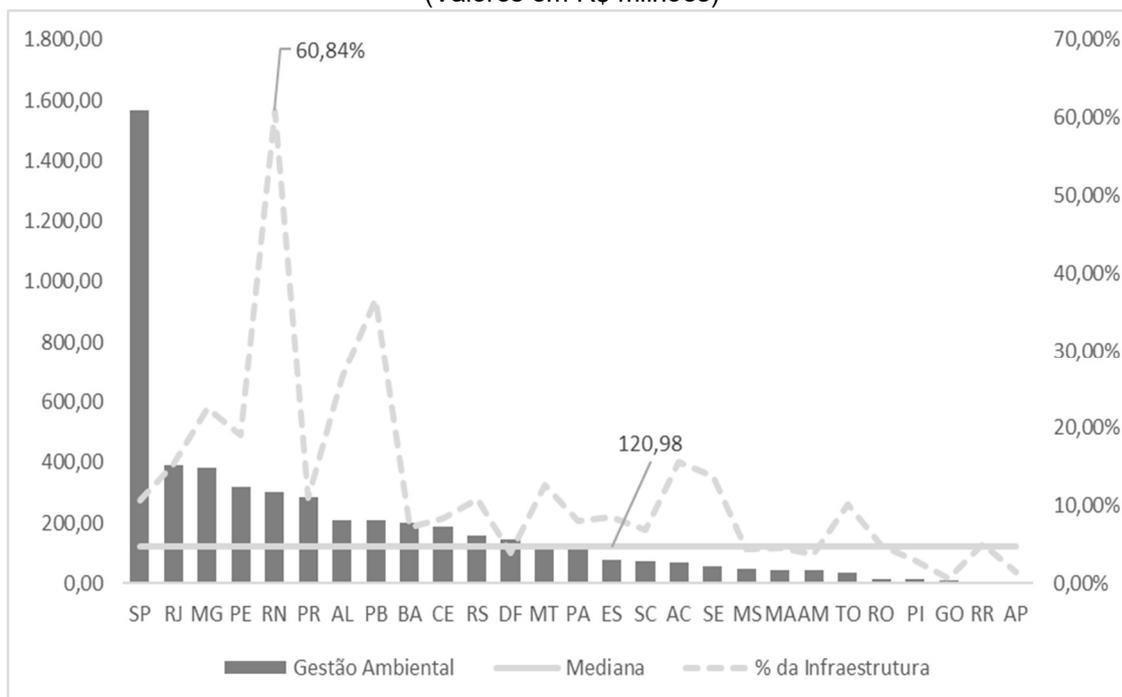
O estado da Bahia foi quem mais investiu no setor em 2018, R\$ 125,26 milhões, seguido pelo os estados do Amapá e Pará, com investimentos de R\$ 80,82 milhões e R\$ 64,74 milhões, respectivamente. Os estados de Mato Grosso, Rondônia, Maranhão, Mato Grosso do Sul e Distrito federal não apresentaram investimentos no setor no exercício de 2018. A média de investimentos das unidades federativas que despenderam recursos na área foi de R\$ 29,46 milhões. Dos 22 estados, 14 ficaram abaixo da média. Dos estados que ficaram acima da média, apenas São Paulo representa a região sudeste, o nordeste é a região que apresentou mais estados acima da média, com três unidades federativas, seguida pela região norte e Sul, com duas.

Em relação ao percentual sobre a infraestrutura, o estado do Tocantins foi quem mais investiu no setor, com 8,64%, seguido pelo estado do Amazonas, com gastos de 7,20%. O estado que menos investiu proporcionalmente no setor em 2018 foi Goiás, com 0,01%. Apesar do estado baiano ter destinado o maior recurso para o setor, proporcionalmente foi o sexto que mais investiu, com 4,48% em relação a infraestrutura.

3.3 GESTÃO AMBIENTAL

Investir em gestão ambiental significa fiscalizar e estabelecer medidas para que o desenvolvimento econômico aconteça de modo sustentável afim de preservar o meio ambiente e garantir recursos naturais para gerações seguintes. Apesar dos aumentos de custos para as empresas com tais normas estabelecidas, o governo pode ofertar alguns benefícios, como a vantagem competitivas. Segundo Faria e Silva (1998, p. 5), tais vantagem são concebidas através da possibilidade de entrada em mercados restritos e reduzindo seus custos, e a facilidade na obtenção de crédito. O gráfico abaixo apresenta os gastos em tal função por unidade federativa.

Gráfico 3 - Gastos em Gestão Ambiental em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

A partir do gráfico acima, observa-se que São Paulo foi o estado que mais destinou recursos no período para Gestão Ambiental, R\$ 1,57 bilhão, isto significa um montante de quase quatro vezes maior que o estado carioca. Destaque positivo para o estado do Rio Grande do Norte. O estado potiguar despendeu em 2018 um montante de R\$ 301,14 milhões no setor, sendo o quinto entre todas as unidades federativas.

Ainda sobre o estado potiguar, este despendeu 60,84% dos gastos totais em infraestrutura no setor de Gestão ambiental, ficando evidente que o estado busca o desenvolvimento de forma sustentável. Destaque negativo fica para os estados de Amapá e Goiás, o primeiro apresentou o pior gasto no setor dentre todas as regiões, apenas R\$ 2,56 milhões e o estado goiano apresentou a pior participação do setor em relação ao investimento total em infraestrutura, com apenas 0,60%.

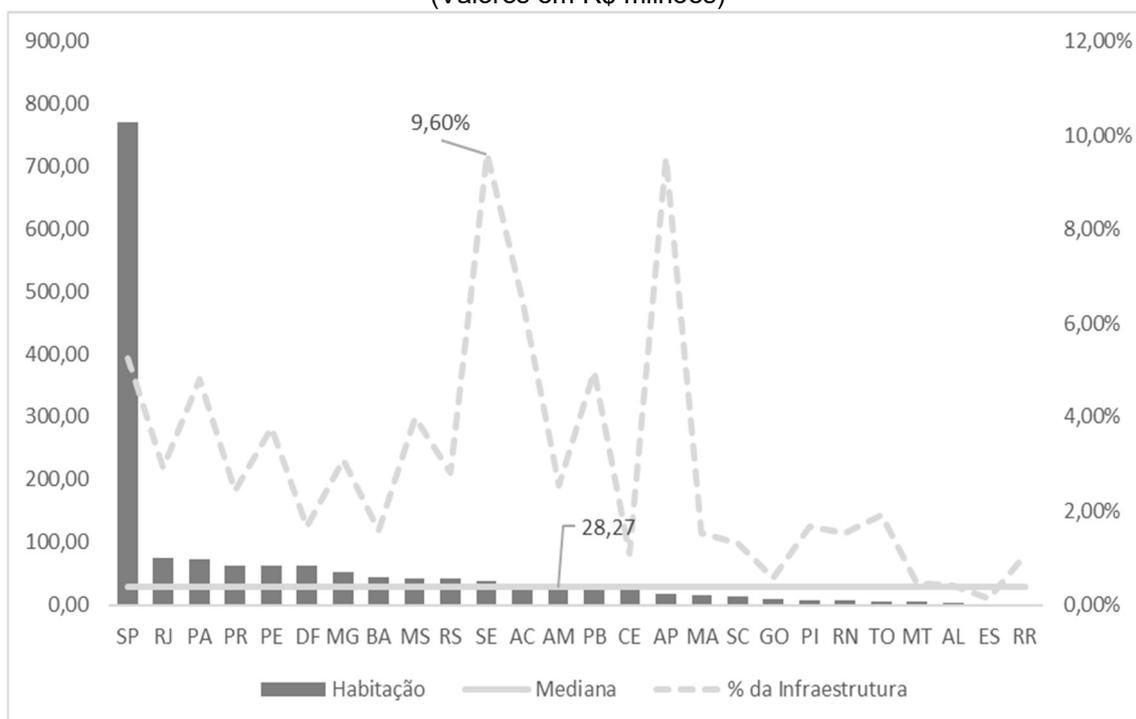
3.4 HABITAÇÃO

O direito à moradia está previsto no sexto artigo da constituição federal de 1988, ou seja, é obrigação do governo garantir que todos os indivíduos tenham um lar onde proporcione as condições básicas para se viver. Contudo, a oferta de moradias se encontrada deficitária no país, com isso o setor privado se utiliza de políticas especulativas afim de valorizar os espaços de terras, beneficiando apenas uma pequena parcela da população. (Cardoso, 2001, p. 2)

As políticas especulativas tem reflexo diretamente nas camadas mais pobres, implicando no déficit habitacional. Segundo a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), em 2015, mais de 6,3 milhões de brasileiros viviam em moradia impróprias. O principal fator que colabora para o déficit habitacional é o ônus excessivo do aluguel, atingindo pouco mais de 3,17 milhões de brasileiros.

Para reverter o atual cenário, se faz necessário uma maior presença do estado para garantir o direito à moradia e proporcionar a população uma melhor qualidade de vida. O gráfico a seguir mostra os esforços dos estados com despesas em habitação afim de reduzir os dados apresentados anteriormente.

Gráfico 4 – Despesas com Habitação em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Mais uma vez o estado paulista apresentou o maior dispêndio, sendo R\$ 770,26 milhões para o setor, o montante representa cerca de 13 vezes mais que a média entre os estados que destinaram verbas para o setor. Destaque positivo para o estado de Sergipe que destinou o maior percentual em Habitação em relação as despesas totais em infraestrutura dentre todos os estados, cerca de 9,60%, seguido pelo estado do Amapá, com 9,53%. O destaque negativo fica por conta do estado de Rondônia que não destinou recursos para o setor.

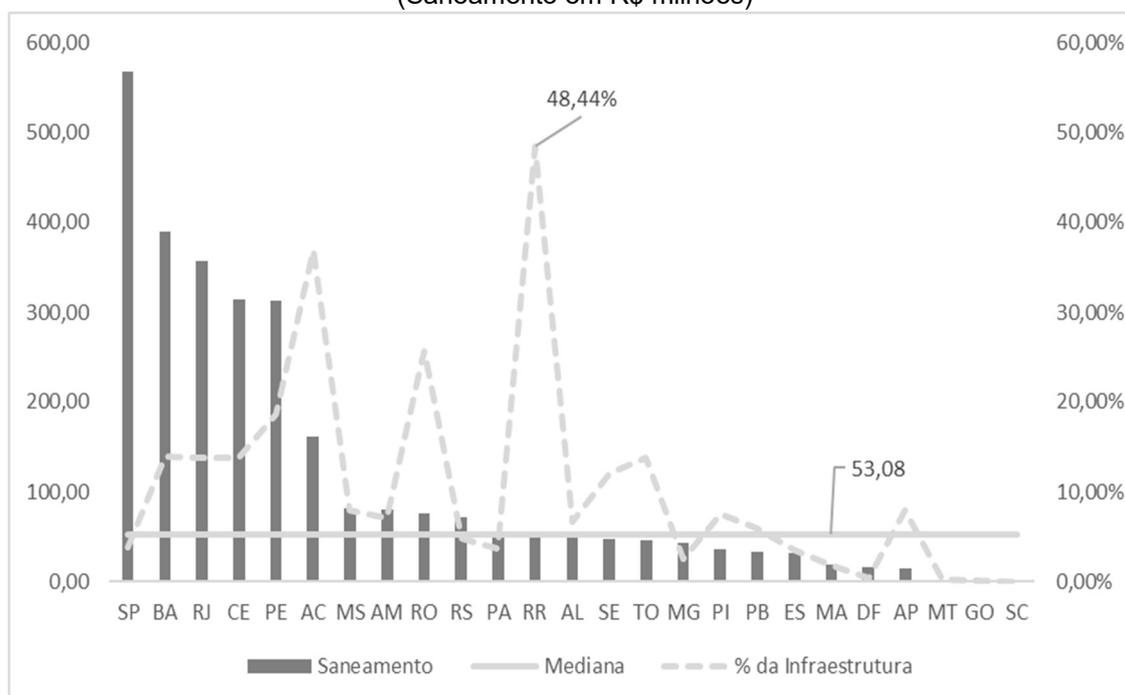
3.5 SANEAMENTO BÁSICO

Investir em saneamento básico significa melhorar a qualidade de vida da população e reduzir gastos futuros com saúde. Segundo o Trata Brasil, a cada R\$ 1,00 investido em saneamento básico gera uma economia de R\$ 4 reais em saúde pública.

O não investimento no setor também pode impactar em outras áreas, como por exemplo, no mercado de trabalho. Segundo o Trata Brasil, em 2013, o país apresentou mais de 14 mil afastamento por diarreia e vômito, ficando longe de suas atividades por 3,32 dias.

A partir dos dados apresentados acima, fica evidente a necessidade de investimento na área. O gráfico a seguir apresenta os gastos das unidades federativas em saneamento básico no exercício de 2018.

Gráfico 5 – Gastos com Saneamento Básico em 2018
(Saneamento em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Ao analisar o gráfico acima, verifica-se que o estado paulista deteve o maior gasto em saneamento, com R\$ 567,85 milhões. Vale destacar os estados da Bahia, Ceará e Pernambuco que integraram entre os cinco estados que mais despenderam recursos para o setor, com R\$ 389,15 milhões, R\$ 314,015 milhões e 313,69 milhões, respectivamente. Destaque negativo para os estados do Paraná e Rio Grande do Norte, pois não apresentaram gastos no setor no exercício em análise.

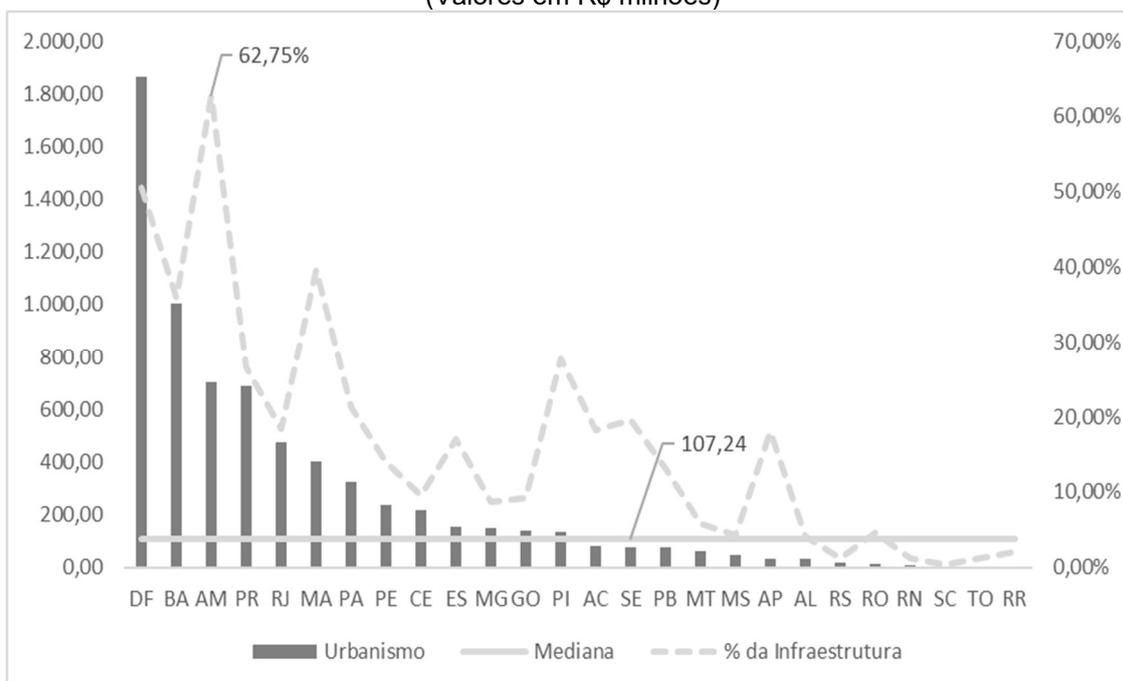
Em relação ao gasto com saneamento básico sobre o total em infraestrutura, o estado de Roraima foi quem mais se preocupou com o setor, destinando cerca de 48,44% de seus recursos, seguido pelo estado do Acre, onde despendeu cerca de 36,86% de seus gastos em infraestrutura para saneamento. O estado que menos destinou recursos proporcionalmente foi o estado de Santa Catarina, cerca de 0,02%.

3.6 URBANISMO

Até o século XX o Brasil era um país com uma economia predominantemente agroexportadora, a maior parcela da população era rural. Contudo, com a industrialização do século XX e as novas técnicas de produção agrícola fizeram com que a população migrasse do campo para a cidade em busca de novas oportunidades.

A urbanização brasileira se deu de forma bastante acelerada. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o país tinha 31,24% da população urbana na década de 1940, partindo para 81,23% na década de 2000. Contudo, tal processo se deu de forma desordenada gerando diversos problemas que são vistos nas grandes cidades brasileiras: surgimento de favelas, problemas de trânsito, moradores de ruas, dentre outros. Segundo Cardoso (2001, p. 3), para contornar a situação, se faz necessário políticas no sentido de facilidades de financiamento de oferta de terra, ampliação da infraestrutura e dos serviços urbanos, e controle da bolha imobiliária especulativa no sentido de reduzir a desigualdade no meio urbano. O gráfico abaixo apresenta o que cada estado despendeu na área no exercício de 2018.

Gráfico 6 – Gastos em Urbanismo em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Ao analisar o gráfico acima, verifica-se que o Distrito federal foi a unidade federativa que mais gastou com urbanização no exercício de 2018, sendo R\$ 1,87 bilhão, seguido pelo os estados da Bahia e Amazonas com R\$ 1 bilhão e 704,24 milhões, respectivamente. Ressalta-se ainda que os dez estados que mais gastaram no setor concentram 87,44% do gasto total em urbanização dentre todas as unidades federativas. Destaque negativo para o estado de São Paulo que não apresentou dispêndio na área no exercício em análise, porém tal gasto pode ter sido destinado em outra função orçamentária. Vale ressaltar ainda a região sudeste que, apenas os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, figurou entre os dez que mais destinaram recursos para o setor.

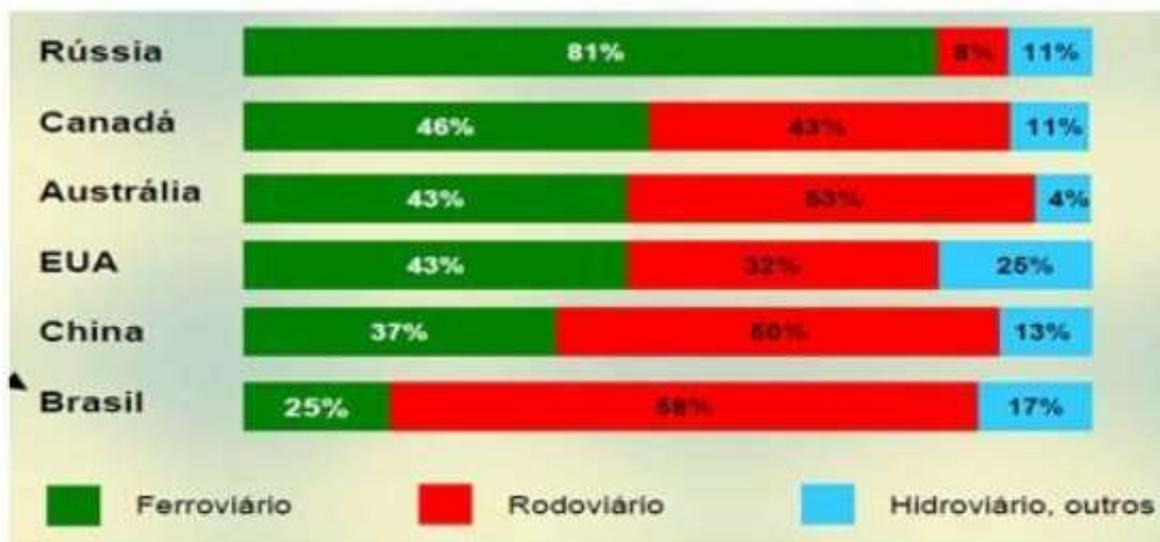
No que diz respeito ao gasto com Urbanização proporcional ao total de gasto com infraestrutura, o estado do Amazonas foi quem mais se preocupou com a setor, destinando cerca de 62,75% das despesas em infraestrutura para Urbanização, seguido pelo Distrito Federal, que destinou cerca de 50,58% dos recursos. O estado de Santa Catarina foi o que menos destinou recursos proporcionalmente para o setor, cerca de 0,44%.

3.7 TRANSPORTE

Segundo Colavite e Konishi (2015, p. 2) um país com uma boa infraestrutura nas suas matrizes de transportes resulta em uma maior dinamização entre diversos setores da economia, proporcionando produtos de melhor qualidade e de baixo custo tornando assim um país mais competitivo e com perspectiva de crescimento econômico.

No Brasil, o principal modal de transporte é o rodoviário. Em 2013, de acordo com Colavite e Konishi (2015, p. 5), a malha rodoviária representava a maior participação da composição da matriz de transporte de carga brasileiro, com 61,1% e uma capacidade de transporte de 485.625 milhões de toneladas por quilômetro útil (TKU), seguido pela matriz ferroviária, com 20,7% e uma capacidade de 164.809 (TKU), a matriz aquaviária, dutoviária e aérea apresentaram participação de 13,6%, 4,2% e 0,4%, respectivamente. Em comparação com países de dimensões territoriais semelhantes, o Brasil apresenta uma distribuição modal distintas dos demais. A figura a seguir apresenta o percentual de cada modal de transporte de cada país em análise.

Figura 2 – Comparação entre modais de transporte por país
(Valores em %)

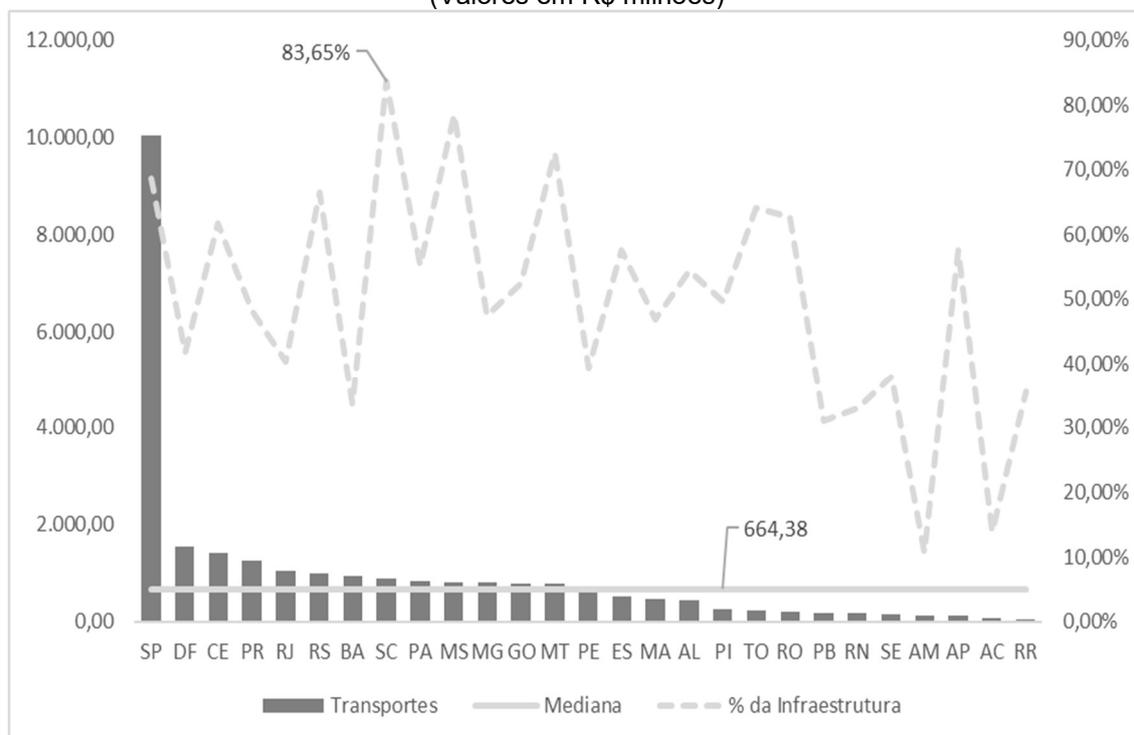


Fonte: Colavite e Konishi (2015).

Ao analisar a figura acima, fica claro que países com grandes dimensões territoriais priorizam o modal ferroviário para escoarem suas produções. Apesar do alto custo de curto prazo para a implantação do modal, esta matriz apresenta baixo custo de manutenção e transporte; maior segurança em relação ao modal rodoviário no que diz respeito a acidentes, furtos e roubos; grande capacidade de carga e pouco poluente (COLAVITE; KONISHI, 2015, p.7).

Contudo, o transporte ferroviário brasileiro apresenta apenas 25% do total das matrizes de transporte. Já o modal rodoviário é o principal modal de transporte do país, com 58%. Porém, apesar de ser mais barato e rápido a implantação de rodovias, este necessita de constantes manutenções, existe o risco de acidentes, roubos e furtos de mercadorias e também ajuda a aumentar a emissão de poluentes na atmosfera. Todos esses fatores contribuem para o aumento do preço de fretes e outras despesas, como seguros, incidindo diretamente no valor do produto para o consumidor final. O gráfico abaixo apresenta os dispêndios no setor de transporte por unidade federativa no exercício de 2018.

Gráfico 7 – Gastos em Transporte em 2018
(Valores em R\$ milhões)

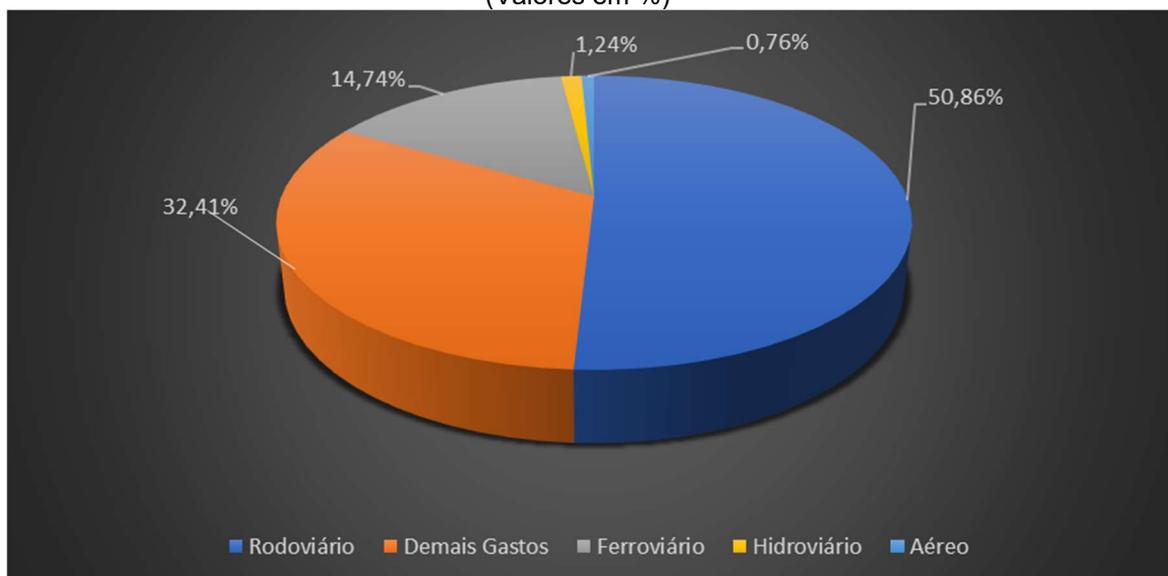


Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Ao analisar o gráfico acima verifica-se que o estado de São Paulo foi quem mais despendeu recursos para o setor de Transporte em 2018, cerca de R\$ 10,04 bilhões, tal valor é superior ao montante conjunto despendido dos Estados da Bahia até o estado de Roraima, cerca de R\$ 9,40 bilhões.

No que diz respeito aos gastos no setor em relação ao total em infraestrutura, o estado que mais despendeu recursos proporcionalmente foi o estado de Santa Catarina, com cerca de 83,65%, seguido pelo estado do Mato Grosso do Sul, com cerca de 78,48%. O estado paulista foi o quarto que mais investiu proporcionalmente, cerca de 68,69%. O estado que menos despendeu recursos em relação ao total da infraestrutura foi Amazonas, com 10,70%. A seguir, o gráfico abaixo apresenta os gastos totais de todas as unidades federativas em relação os diversos modais de transporte.

Gráfico 8 – Despesas por modal de transporte em 2018.
(Valores em %)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).
Demais Gastos: Administração Geral, Normatização e Fiscalização, Tecnologia da Informação, Infraestrutura Urbana, Transporte Coletivos Urbanos, Turismo.

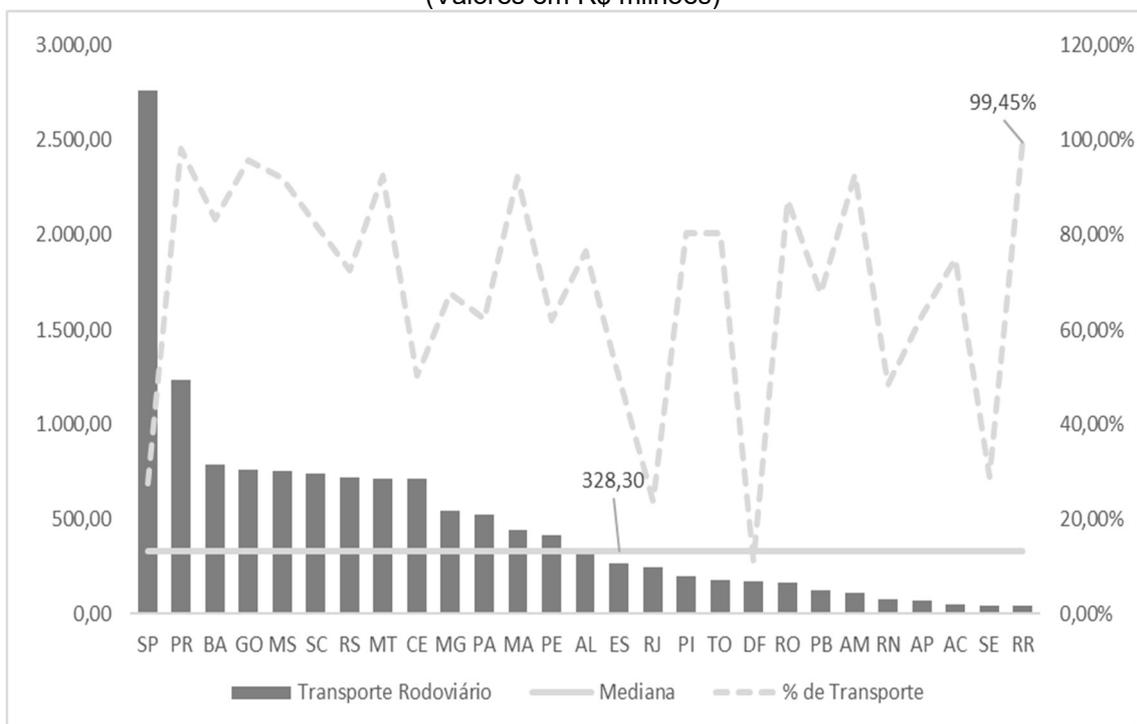
Os gastos totais despendidos pelos estados no setor de transporte em 2018 foram de R\$ 25,68 bilhões. Como era de se esperar, o setor rodoviário foi o mais priorizado, sendo destinado 50,86% do montante total, ou seja, R\$ 13,06 bilhões. Em seguida, para o modal ferroviário foi destinado 14,74% do total despendido em transportes no exercício em análise, cerca de R\$ 3,78 bilhões. Já os gastos no setor hidroviário e aéreo foram, respectivamente, de 1,24% e 0,76% do total, ou seja, foram despendidos pelas unidades federativas, respectivamente, R\$ 318,06 milhões e R\$ 194,60 milhões.

3.7.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Como citado anteriormente, o transporte rodoviário brasileiro é o principal modal de transporte do país. Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), em 2017, a malha rodoviária total era de 1,72 milhões de quilômetros, contudo, 1,34 milhões de quilômetros não estão pavimentadas.

Apesar dos grandes gastos das unidades federativas em estradas, o que se verifica é que a malha rodoviária brasileira está longe de ofertar uma infraestrutura de qualidade para atender a demanda do país. O gráfico a seguir apresenta os gastos dos estados brasileiros destinados a malha rodoviária no ano de 2018.

Gráfico 9 – Gastos em Transporte Rodoviário em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Ao analisar o gráfico acima verifica-se que o estado paulista apresentou o maior gasto em transporte rodoviário do país em 2018, R\$ 2,76 bilhões, seguido pelo estado do Paraná com R\$ 1,23 bilhão, sendo estes os únicos entes federativos apresentarem dispêndios acima de R\$ 1 bilhão. A média de gastos no setor foi de R\$ 485,36 milhões, isso significa que apenas onze estados apresentaram gastos acima do resultado. Destaque negativo para as seis últimas unidades federativas que, quando somadas, apresentam gastos no setor abaixo da média nacional, ou seja, R\$ 386,84 milhões.

Destaca-se ainda os estados de Roraima e Paraná, onde estes gastaram respectivamente, 99,45% e 98,23% dos seus recursos de Transporte para o modal rodoviário. Dos estados em análise, o que menos investiu no modal foi o Distrito federal, com cerca de 10,90%.

Comparando por grandes regiões, a região sudeste foi a que mais investiu em rodovias no exercício de 2018, com R\$ 3,81 bilhões, sendo 72,40% do resultado apenas do estado paulista. Já a região nordeste foi a segunda região

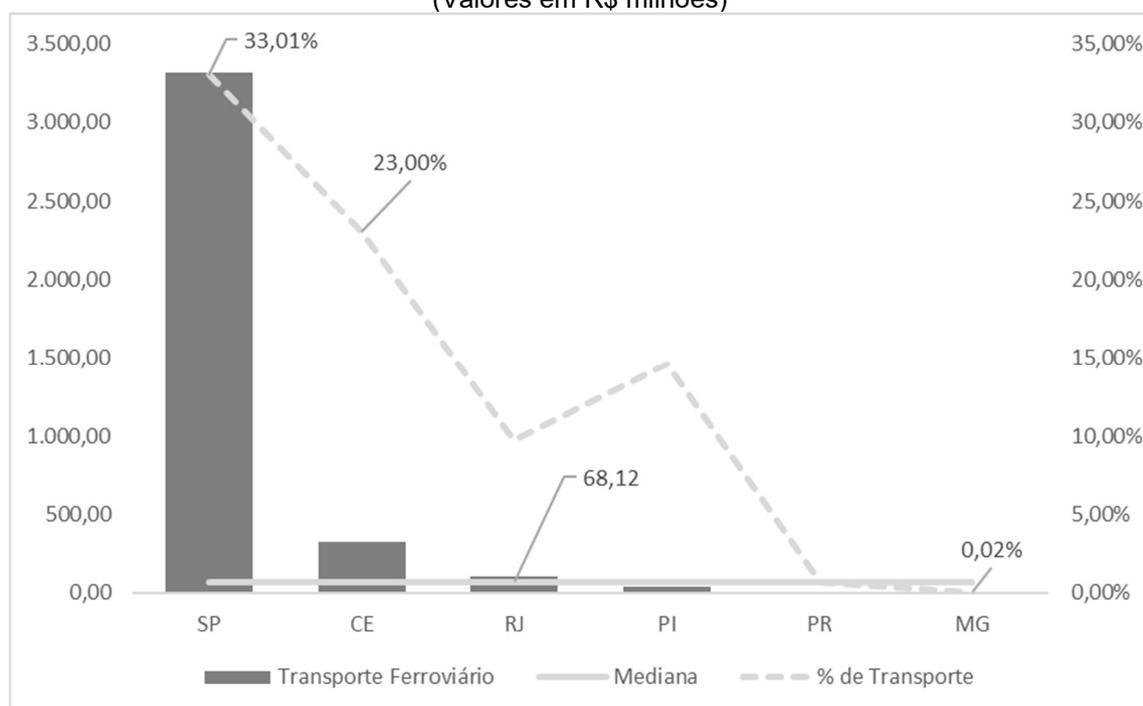
que mais despendeu recursos no setor, com R\$ 3,10 bilhões. As regiões sul e centro-oeste apresentaram R\$ 2,68 bilhões e R\$ 2,38 bilhões, respectivamente. A região norte foi a que menos apresentou gastos, com R\$ 1,12 bilhões.

3.7.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A malha ferroviária brasileira é o segundo modal de transporte mais importante do país. De acordo com a CNT a extensão das principais linhas e ramais em 2015 era de 30,58 mil km, com um quantitativo de pessoal próprio e terceirizado de 40,23 mil em 2016. No que diz respeito a frota de produção, em 2017 foram produzidos 2,88 mil vagões, 81 locomotivas e 278 carros de passageiros. A frota de operação contava com 100,16 mil vagões nas concessionárias, 3,69 mil locomotivas e 1,7 mil trens de passageiros em 2017. O número de passageiros transportados no período foi de 1,21 milhões.

Contudo, a partir dos dados apresentados anteriormente, necessita-se ainda de grandes investimentos no setor afim de se adaptar com o padrão internacional de países com grande extensão territorial. A tabela a seguir apresenta os gastos dos estados destinados para o setor em 2018

Gráfico 10 – Gastos em Transporte Ferroviário em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

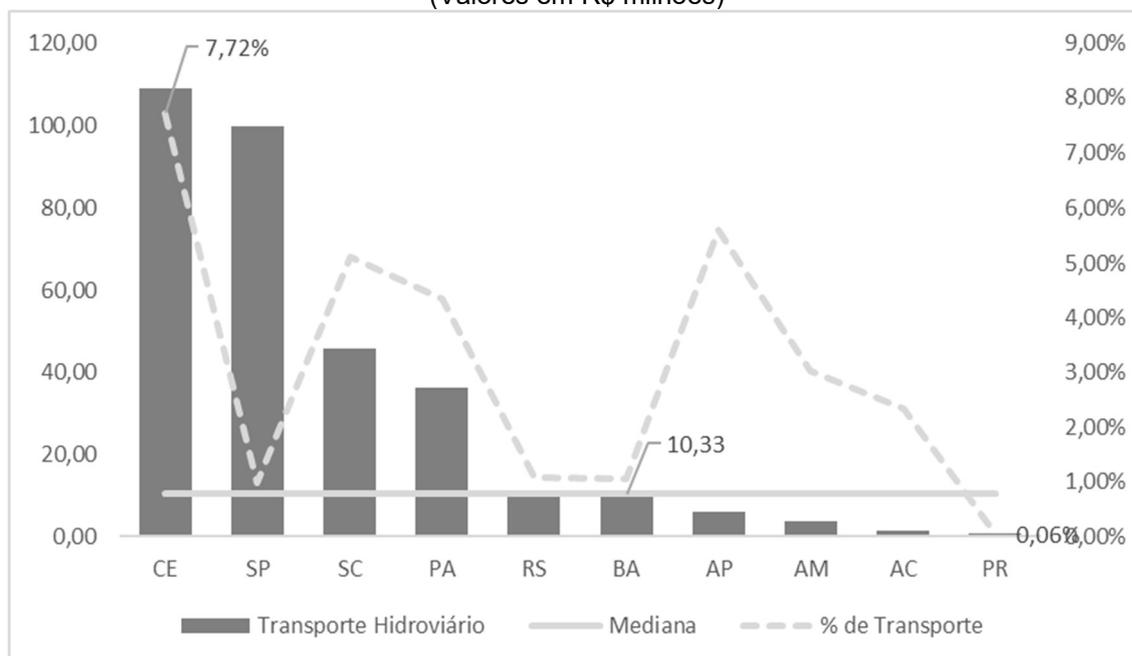
Ao analisar a tabela acima verifica-se que apenas seis estados apresentaram gastos para o modal, o estado de São Paulo foi o que mais investiu no setor no exercício de 2018, R\$ 3,31 bilhões, tal montante representa 33,01% dos dispêndios no setor de transportes. Destaque para o estado do Ceará que destinou para o modal cerca de R\$ 324,80 milhões, cerca de 23% em relação ao total de gastos com transportes, ficando à frente de estados mais ricos como Rio de Janeiro (R\$ 100,82 milhões), Paraná (R\$ 8,0 milhões) e Minas Gerais (R\$ 0,18 milhões).

A partir dos dados apresentados acima pode-se inferir que os governos estaduais ainda estão pouco preocupados com o investimento em ferrovias bem como seus impactos para a infraestrutura como um todo.

3.7.3 TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

O Brasil possui um vasto sistema de rios e lagos, segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) são 12 bacias hidrográficas com 42 mil quilômetros de hidrovias. O país possui 21 mil quilômetros de rios navegáveis e 15 mil quilômetros de trechos potencialmente navegáveis. No que diz respeito aos números de portos organizados, entre 2010 e 2017, houve aumento de 5 portos, partindo de 32 para 37. O Porto de Santos foi o que mais movimentou cargas no período de 2016, sendo 106,54 milhões. Por ser um modal de transporte limpo e econômico o país deveria explorar mais o setor afim de contribuir para o desenvolvimento econômico sustentável. O gráfico abaixo apresenta os dispêndios das unidades federativas para o setor no período de 2018.

Gráfico 11 – Gastos em Transporte Hidroviário em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Ao analisar o gráfico acima verifica-se que apenas dez unidades federativas investiram no setor. Estes apresentaram gastos de R\$ 323,09 milhões, com uma média de R\$ 32,31 milhões. Dos estados que investiram no setor, 40% deles são da região norte, 30% da região sul, 20% da região nordeste e 10% da região sudeste. Destaca-se o estado do Ceará que mais dispôs recursos para o transporte hidroviário, R\$ 108,95 milhões, ficando à frente do estado mais rico do país, São Paulo, que apresentou gastos no setor de R\$ 99,82 milhões. Os estados do Ceará e São Paulo apresentaram conjuntamente um gasto de R\$ 208,76 milhões, tal valor é 1,8 vezes maior que os gastos das demais unidades federativas conjuntas.

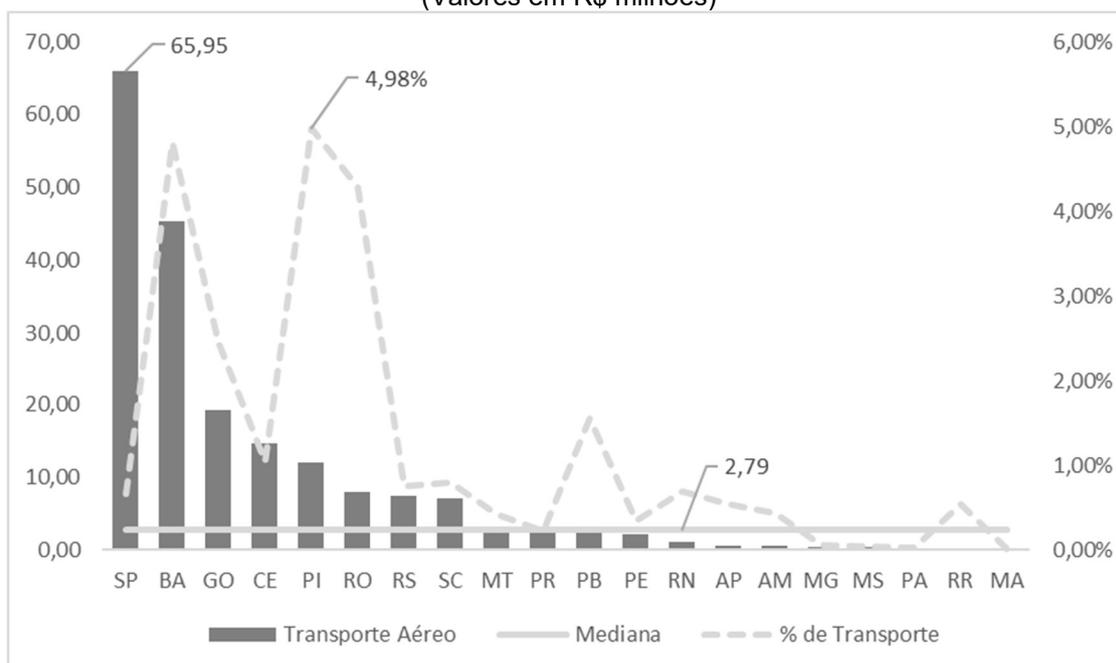
No que diz respeito ao gasto do modal proporcional ao total de gastos com transportes, o estado do Ceará também apresentou o maior dispêndio, cerca de 7,72%, seguido pelo estado do Amapá, com cerca de 5,61%. O estado de São Paulo apresentou um gasto proporcional de apenas 0,99%, ficando à frente apenas do estado do Paraná, que apresentou um gasto no modal de 0,06% em relação ao total de gastos com transportes.

3.7.4 TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo é caracterizado pelo transporte de pessoas, cargas, mercadorias e mantimentos de pequena quantidade. Apesar do seu alto custo, principalmente com manutenção, o modal é um dos mais utilizados na atualidade devido ao curto tempo que é necessário para interligar regiões, além do conforto e segurança que são proporcionados.

Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em 2018 foram realizadas 815,86 mil decolagens nos aeroportos do país, sendo o estado de São Paulo com a maior número de decolagens registrado no período, cerca de 250,89 mil, isto é, 30,75% do total de decolagens no país. O gráfico a seguir apresenta os gastos por unidade federativa para a matriz aérea no período em análise.

Gráfico 12 – Gastos em Transporte Aéreo em 2018
(Valores em R\$ milhões)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Ao analisar o gráfico acima verifica-se que, das 27 unidades federativas, 7 delas não apresentaram gastos no modal. O estado paulista foi o que mais despendeu recursos para a área, R\$ 65,95 milhões. Destaca-se ainda que apenas cinco estados ficaram acima da média nacional, R\$ 9,73 milhões, sendo três estados nordestinos. Dos estados que apresentaram gastos acima da média

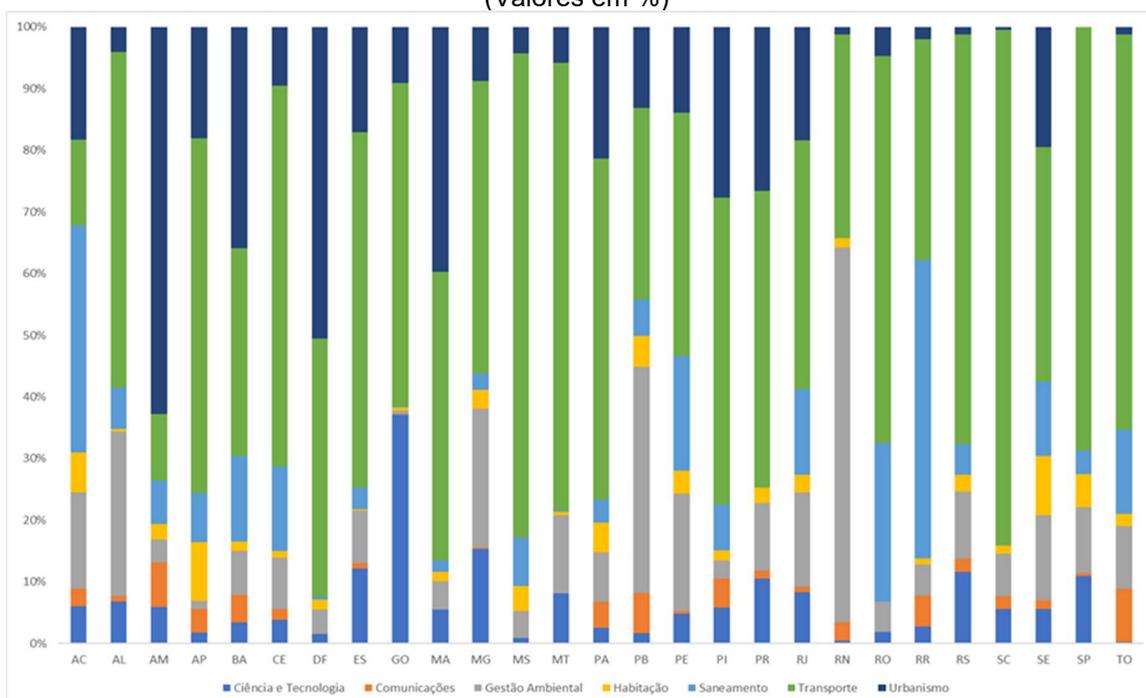
nacional, estes concentraram 80,8% dos recursos destinados para o setor aéreo em 2018, isto é, cerca de R\$ 157,32 milhões.

Em relação ao gasto do modal sobre o total com transportes, o estado do Piauí foi quem mais destinou recursos, cerca de 4,98%, seguido pelo estado da Bahia e de Rondônia, que apresentaram recursos proporcionais de 4,81% e 4,29% respectivamente. O estado do Maranhão foi o que menos despendeu recursos para o modal em relação ao total de transportes, cerca de 0,01%.

4 COMPOSIÇÃO DOS GASTOS EM INFRAESTRUTURA

Dado a análise individual de cada subsetor da infraestrutura realizada anteriormente afim de verificar onde cada estado se destacou, o gráfico a seguir consolida os componentes dos gastos em infraestrutura afim de verificar o que cada estado tem como prioridade de investimento para o setor.

Gráfico 13 – Composição dos gastos em infraestrutura em 2018
(Valores em %)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Ao analisar o gráfico acima verifica-se que os estados, de maneira geral, no exercício de 2018 estiveram mais preocupados em destinar os recursos em infraestrutura para o setor de transportes, o percentual médio para o setor dentre todos os estados foi de 49,85% do total em infraestrutura, sendo o estado de

Santa Catarina o que mais destinou recursos de modo proporcional, cerca de 83,65%.

Em seguida, a prioridade dos estados foi com urbanização, com um gasto médio de 16,12% em relação ao total com infraestrutura. O estado que mais se preocupou com o setor foi o estado do Amazonas, com gasto de 62,75% em relação ao total. No que diz respeito aos gastos com gestão ambiental, as unidades federativas despenderam, na média, 12,46% dos recursos totais para o setor, com o estado do Rio Grande do Norte sendo o destaque da área, com cerca de 60,84% em relação ao total.

Para a área de saneamento básico, os estados gastaram em média cerca de 9,67% do total em infraestrutura, destacando-se o estado de Roraima, com um gasto proporcional de 48,44% no exercício de 2018. Ciência e tecnologia apresentou um proporcional médio pelos estados de 6,71% no período em análise, com destaque para o estado de Goiás, que destinou cerca de 37,15% dos seus recursos em infraestrutura.

No que diz respeito aos gastos com habitação, os estados gastaram em média apenas 2,86% do total em infraestrutura, sendo o estado de Sergipe que apresentou o mais gasto em proporcional ao total, cerca de 9,60% em relação ao total. Por fim, o gasto proporcional médio dos estados no setor de comunicação foi de 2,34% em 2018, com o estado de Tocantins sendo o que mais investe em relação ao total da infraestrutura, cerca de 8,64%.

Conclui-se que, em 2018, os estados centralizaram os recursos de infraestrutura para o setor de transportes e se preocuparam menos com as demais esferas. Os setores de Ciência e Tecnologia e Saneamento, que são cruciais para o aumento de produtividade, melhoria da saúde e bem-estar na população tiveram uma menor importância para as unidades federativas no exercício em análise, podendo inferir que as autoridades não estão preocupadas com o desenvolvimento de longo prazo em detrimento do imediatismo de curto prazo de se investir em estradas e rodovias.

As duas tabelas a seguir sintetizam a análise do presente trabalho. O primeiro quadro apresenta os maiores gastos por estado em infraestrutura, bem como seus componentes. Já no segundo quadro apresenta os setores que mais

foram destinados recursos em relação ao total com infraestrutura e o que cada componentes, os três estados que mais destinaram recursos em relação ao total com infraestrutura.

Quadro 1 – Gastos em infraestrutura e seus componentes em 2018
(Valores em R\$ milhões)

UF	Infraestrutura
SP	14.624,95
DF	3.690,85
BA	2.796,97
UF	Ciência e Tecnologia
SP	1.610,97
GO	558,79
PR	272,46
UF	Comunicações
BA	125,26
AM	80,82
PA	64,75
UF	Gestão Ambiental
SP	1.568,31
RJ	392,75
MG	382,09
UF	Habitação
SP	770,26
RJ	74,94
PA	72,40
UF	Saneamento
SP	567,85
BA	389,16
RJ	356,42
UF	Transporte
SP	10.045,39
DF	1.543,20
CE	1.411,92
UF	Urbanismo
DF	1.866,97
BA	1.003,42
AM	704,24

Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Quadro 2 – Gasto proporcional dos componentes em infraestrutura
(Valores em %)

UF	Ciência e Tecnologia
GO	37,15%
MG	15,34%
ES	12,20%
UF	Comunicações
TO	8,64%
AM	7,20%
PB	6,53%
UF	Gestão Ambiental
RN	60,84%
PB	36,71%
AL	26,62%
UF	Habitação
SE	9,60%
AP	9,53%
AC	6,51%
UF	Saneamento
RR	48,44%
AC	36,86%
RO	25,74%
UF	Transporte
SC	83,65%
MS	78,48%
MT	72,66%
UF	Urbanismo
AM	62,75%
DF	50,58%
MA	39,67%

Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

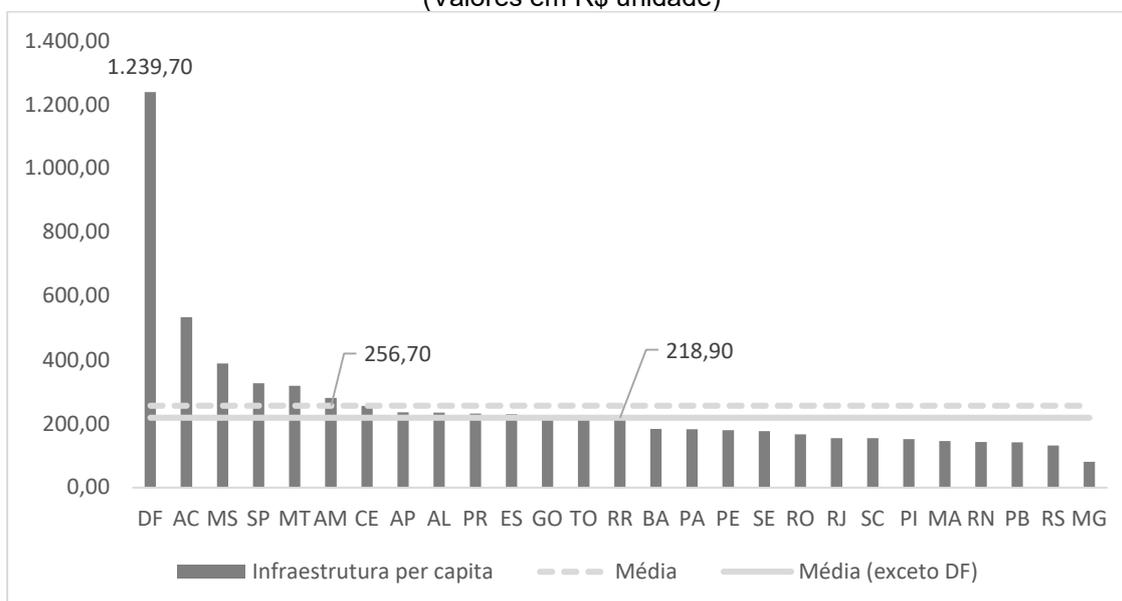
No quadro1 verifica-se que o estado que mais investiu em infraestrutura em valores absolutos em 2018 foi o estado de São Paulo, com R\$ 14,62 bilhões, seguido pelo Distrito Federal e pela Bahia. O estado paulista também apresentou os maiores gastos absolutos nos setores de Ciência e Tecnologia, Gestão Ambiental, Habitação, Saneamento e Transportes. No setor de Comunicações, o estado da Bahia apresentou o maior dispêndio no período, R\$ 125,26 milhões, seguido pelos estados do Amazonas e Paraíba. No setor de Urbanismo, Distrito Federal foi quem mais destinou recursos em 2018, R\$ 1,87 bilhões, seguido por Bahia e Amazonas.

No quadro 2 verifica-se que, no setor de Ciência e Tecnologia, Goiás destinou 37,15% de seus recursos em infraestrutura. No setor de Comunicações, Tocantins destinou cerca de 8,64%. Na esfera da Gestão Ambiental, Rio Grande do Norte investiu cerca de 60,84% dos recursos em infraestrutura. Sergipe gastou 9,60% dos seus recursos em infraestrutura para o setor de Habitação. No setor de Saneamento, Roraima foi quem mais se preocupou, com gastos de 48,44% em relação a infraestrutura. No setor de Transporte, Santa Catarina apresentou cerca de 83,65% e no setor de Urbanismo, Amazonas investiu cerca de 62,75% de seus recursos em infraestrutura.

4.1 INVESTIMENTO PER CAPITA

O cálculo em relação ao investimento per capita em infraestrutura tem como objetivo analisar quais estados estão mais comprometidos em ofertar um ambiente econômico e social propício ao desenvolvimento. O gráfico abaixo apresenta o investimento per capita em infraestrutura por estado.

Gráfico 14 – Investimento per capita em infraestrutura em 2018
(Valores em R\$ unidade)



Fonte: elaboração própria com dados da Secretaria do tesouro Nacional (STN).

Ao analisar o gráfico acima, verifica-se que apenas seis estados apresentaram resultados acima da média nacional, isto é, apresentaram investimento per capita em infraestrutura acima de R\$ 256,70. O Distrito Federal foi a unidade federativa que mais despendeu recursos per capita, sendo R\$

1.239,70 em 2018, seguido pelo estado do Acre com R\$ 533,68. Contudo, se excluído o Distrito Federal, a média cai para R\$ 218,90 e com isso treze estados ficam acima da média nacional.

Vale destacar o estado de São Paulo, que apesar de ter destinado o maior montante absoluto em infraestrutura, cerca de R\$ 14,62 bilhões no período em análise, este foi o quarto do ranking nacional no que diz respeito ao gasto por habitante, cerca de R\$ 326,82. Destaque negativo para o estado de Minas Gerais por ser um dos estados mais ricos do país, destinou apenas R\$ 80,53 em gastos com infraestrutura por habitante no exercício de 2018.

Resumidamente, verifica-se que a capital brasileira foi quem mais se esforçou em prover uma melhoria de infraestrutura. Vale ressaltar que estados mais pobres como Acre e Ceará realizaram maiores esforços em investir no setor que estados mais ricos como Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, sendo este último o que menos se preocupou em investir no setor entre os estados em 2018.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo realizar uma análise comparativa entre as unidades federativas no que diz respeito ao investimento em infraestrutura afim de verificar quais deles estão mais comprometidos em proporcionar um ambiente propício para o crescimento econômico.

A partir dos dados extraídos do STN, foi possível calcular o quanto cada estado destinou para a infraestrutura e, a partir disso, analisar a prioridade de cada. A partir da análise realizada verificou-se que o estado de São Paulo foi quem mais destinou recursos em valores absolutos nos setores de Ciência e Tecnologia, Gestão Ambiental, Habitação, Saneamento, Transportes. Para os setores de Comunicações e Urbanismos, Bahia e Distrito federal, foram os estados que mais destinaram recursos financeiramente.

No que diz respeito aos gastos proporcionais em infraestrutura, o estado paulista e nenhum estado do sudeste figuraram em primeiro lugar em nenhuma das análises. Para a área de Ciência e Tecnologia, Goiás apresentou o maior gasto proporcional, já para a área de Comunicações foi o estado de Tocantins, para o setor de Gestão ambiental foi o estado do Rio Grande do Norte, para o setor de Habitação foi Sergipe, em relação ao saneamento básico foi Roraima, para o setor de Transportes foi o estado de Santa Catarina e, por fim, para o setor de urbanismo, o Distrito Federal foi quem mais destinou recursos proporcional ao setor de infraestrutura.

Destaca-se ainda que, na média, os estados destinaram cerca de 49,85% para o setor de transporte, sendo o transporte rodoviário o modal de maior prioridade para o setor. Investir no setor de transporte, principalmente no modal rodoviário, pode proporcionar uma melhor qualidade da malha viária para o país, diminuindo os riscos de acidentes e proporcionando um transporte de cargas com mais segurança. Porém, se faz necessário investimentos nos demais modais, como o modal ferroviário, onde pode ofertar um serviço de transportes de cargas com maior segurança e com custos reduzidos.

Destaca-se negativamente os estados de Maranhão, Rondônia, Mato Grosso, e Mato Grosso do Sul e o Distrito Federal não destinaram recursos

para o setor de Comunicações, sendo setor de menor prioridade dentre os estados, com um gasto proporcional médio de 2,34%. No setor de Gestão ambiental, Rondônia foi o único estado que não destinou recursos para a área. Os estados do Paraná e Rio Grande do Norte não apresentaram gastos com Saneamento básico. Para o setor de Urbanismo, o único a não destinar recursos no período em análise foi o rico estado paulista.

Dado o que foi analisado no presente trabalho, conclui-se que não será apenas o investimento em transportes que fará com que haja a perspectiva de crescimento econômico. Para uma melhoria na oferta de infraestrutura se faz necessário uma melhor distribuição dos recursos entre os seus componentes e um estabelecimento de metas de investimento de acordo com a evolução da economia no sentido de gerar um aumento da capacidade potencial do país. Contudo, a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) dos gastos públicos, aprovada em 2016, limita o aumento dos gastos públicos em infraestrutura, fazendo com que a oferta de melhores condições estruturais do país se dê de forma lenta e assim também o desenvolvimento da economia do país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANUÁRIO CNT DO TRANSPORTE. **Confederação Nacional do Transporte**, 2018. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2018/#>>. Acesso em: 09 de out. de 2019.

ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO. **Agência Nacional de Aviação Civil**, 2018. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo>>. Acesso em: 10 de out. de 2019.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; MOURA, Fernanda Senra de. Investimentos na infraestrutura econômica: avaliação do desempenho recente. 2012.

CARDOSO, Adauto Lúcio. Desigualdades urbanas e políticas habitacionais. **Rio de Janeiro: Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal, IPPUR/UFRJ-FASE**, 2001.

CBIC – CÂMARA BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO. **Déficit Habitacional no Brasil**, 2018. Disponível em: < <http://www.cbicdados.com.br/menu/deficit-habitacional/deficit-habitacional-no-brasil>>. Acesso em: 29 de set. de 2019.

COLAVITE, Alessandro Serrano; KONISHI, Fabio. A matriz do transporte no Brasil: uma análise comparativa para a competitividade. **Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia**, v. 12, p. 28, 2015.

CRUZ, Aline Cristina; TEIXEIRA, Eryl Cardoso; BRAGA, Marcelo José. Os efeitos dos gastos públicos em infraestrutura e em capital humano no crescimento econômico e na redução da pobreza no Brasil. **Revista Economia**, v. 11, n. 4, p. 163-185, 2010.

DO BRASIL, Constituição Federal. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. 2016. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf>. Acesso em: 29 de set. de 2019.

FARIA, Helena Mendonça; SILVA, Rogério José. Sistema de Gestão Ambiental: por que investir?. **Associação Brasileira de Engenharia de Produção**, 1998. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENECEP1998_ART215.pdf>. Acesso em: 23 de set. de 2019.

HIDROVIAS. **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**, 2018. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/hidrovias>>. Acesso em: 09 de out. de 2019.

MEDEIROS, Victor; RIBEIRO, Rafael Saulo Marques. Investimento em infraestrutura: uma estrada para o desenvolvimento. **O futuro do crescimento com igualdade no Brasil**, p. 21.

NÃO dá para ficar esperando a retomada do investimento público de braços cruzados. **Sindicado da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo**, 2018. Disponível em: <<http://sinicesp.org.br/materias/2018/ultimas085.htm>>. Acesso em: 30 de nov. de 2019.

PROBLEMAS históricos de infraestrutura do país podem ser transformados em oportunidade de investimentos. **Agência CNI de notícias**, 2016. Disponível em: <<https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/problemas-historicos-de-infraestrutura-do-pais-podem-ser-transformados-em-oportunidade-de-investimentos-/>>. Acesso em: 10 de nov. de 2019.

RELATÓRIO de acompanhamento fiscal. **Instituto Fiscal Independente**, 2017. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/ifi/relatorio-de-acompanhamento-fiscal>>. Acesso em 21 de set. de 2019.

RELATÓRIO RESUMIDO DE EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA. **Secretaria do Tesouro Nacional**, 2018. Disponível em; <<https://siconfi.tesouro.gov.br/siconfi/index.jsf;jsessionid=JRNrU-UEXnMOPhY-94v80t9G.node3>>. Acesso em 15 de set. de 2019.

SANEAMENTO. **Trata Brasil**, 2014. Disponível em: <<http://www.tratabrasil.org.br/saneamento/principais-estatisticas/no-brasil/saude>>. Acesso em: 02 de out. de 2019.

SCHWARTZMAN, Simon. Ciência e tecnologia no Brasil: uma nova política para um mundo global. 1993.

XV ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS REGIONAIS, 10, 201. **Os impactos da infraestrutura econômica e social sobre pobreza na América Latina**. São Paulo: FEA/USP, 2017.