



**unesp**

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

**PROGRAMA DE  
PÓS-GRADUAÇÃO  
EM  
GEOGRAFIA**

Pablo Augusto Bastiani

**USO DO TERRITÓRIO E PLANEJAMENTO:  
a relevância dos repasses de ISSQN realizados pelas empresas  
concessionárias de rodovias na composição orçamentária dos municípios  
paulistas**

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS

**RIO CLARO**

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

“Júlio de Mesquita Filho”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Câmpus de Rio Claro

PABLO AUGUSTO BASTIANI

USO DO TERRITÓRIO E PLANEJAMENTO: A RELEVÂNCIA DOS REPASSES DE  
ISSQN REALIZADOS PELAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS  
NA COMPOSIÇÃO ORÇAMENTÁRIA DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia

Orientador: Prof. Dr. Fabricio Gallo

Rio Claro - SP

2021

B326u Bastiani, Pablo Augusto  
    Uso do território e planejamento: a relevância dos repasses de ISSQN realizados pelas empresas concessionárias de rodovias na composição orçamentária dos municípios paulistas / Pablo Augusto Bastiani. -- Rio Claro, 2021  
    89 f. : il., tabs., mapas

    Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro  
    Orientador: Fabricio Gallo

    1. Geografia. 2. Geografia econômica. 3. Estado. 4. Finanças municipais. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca do Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
“Júlio de Mesquita Filho”  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas  
Câmpus de Rio Claro

PABLO AUGUSTO BASTIANI

USO DO TERRITÓRIO E PLANEJAMENTO: A RELEVÂNCIA DOS REPASSES DE  
ISSQN REALIZADOS PELAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS  
NA COMPOSIÇÃO ORÇAMENTÁRIA DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Fabricio Gallo (Orientador)

UNESP/IGCE/Rio Claro – SP

Prof. Dr. André Buonani Pasti

CECS/UFABC/São Bernardo do Campo – SP

Prof. Dr. Cristiano Nunes Alves

FFLCH/USP/São Paulo – SP

Resultado: Aprovado

Rio Claro, 13 de abril de 2021

## **AGRADECIMENTOS**

A pesquisa aqui apresentada não é a expressão apenas de leituras e coletas de dados. O texto é o resultado da dedicação do pesquisador, mas também do apoio que este recebeu ao longo do percurso.

Inicialmente agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Fabricio Gallo. Em muitos momentos que não consegui ver melhores caminhos para lidar com a pesquisa, seus apontamentos foram de grande importância. Sua compreensão nos momentos mais difíceis foi primordial para que pudesse concluir esta pesquisa.

A pesquisa obteve apoio através de bolsa de mestrado: processo nº 2018/05700-4, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Agradeço aos professores que participaram da banca de qualificação, Prof. Dr. Márcio Cataia e Prof. Dr. Fabio Tozi, seus apontamentos também fizeram esse trabalho ser enriquecido. Estendo os mesmos agradecimentos aos professores que participaram da defesa: Prof. Dr. André Buonani Pasti e Prof. Dr. Cristiano Nunes Alves.

Deixo um grande agradecimento aos meus pais, Alvaro e Maria Denilse, por me possibilitarem as condições necessárias para valorização dos estudos e pelo apoio nos momentos difíceis.

Por fim, faço um agradecimento especial ao meu companheiro de todas as horas Rodrigo. Só você sabe como foi passar por esses anos e esse trabalho só está aqui sendo concluído graças ao seu esforço em me levantar após todas as vezes que caí.

Não é maravilhoso pensar em todas as coisas que ainda temos de aprender? Isso só me faz sentir feliz por estar viva... o mundo é tão interessante...

Não ia ser nem metade tão interessante se a gente soubesse tudo sobre todas as coisas, não acha? Não iam existir muitas oportunidades para a imaginação, não é?

Anne de Green Gables – L. M. Montgomery

## RESUMO

O que propomos é um resgate histórico e uma análise do movimento de concessões e parcerias-público-privadas que ocorreram no estado de São Paulo desde o final da década de 1990. Gradativamente, a malha rodoviária estadual vem sendo repassada para grupos privados, alterando o papel do Estado, antes provedor dos serviços de transporte, para a função de regulador e fiscalizador. Este processo foi decorrente de uma reforma do Estado brasileiro, movido pelas recomendações do Consenso de Washington, que introduzem de maneira mais contundente os ideais neoliberais nas políticas públicas. Atualmente, mais de um terço do total da malha rodoviária do estado de São Paulo está sob administração de empresas concessionárias. A distribuição dos recursos coletados através de cobranças de pedágios pode ser elencada como um aspecto relevante de análise, pois cria condições de desigualdade territorial na repartição das receitas. Assim sendo, apenas alguns municípios selecionados adentram a lógica de arrecadação, o que estabelece um desequilíbrio de forças tributárias entre finanças de mesmo porte. Por fim, podemos sugerir que a atuação do Estado no setor não oferece indícios que apontem para uma modificação no papel dos agentes, ocorrendo um processo de acentuação dessa política.

Palavras-chave: concessões; Estado; finanças municipais; transportes.

## **ABSTRACT**

What we are proposing is a historic bailout and an analysis of the movement of concessions and public-private partnerships that have taken place in the state of Sao Paulo since the late 1990s. Gradually, the state road network is transmitted to private groups, altering the role of the State, to the transport service provider, for the role of regulator and supervisor. This process was due to a reform of the Brazilian state, driven by the recommendations of the Washington consensus, which introduce neoliberal ideals into public policy in a more forceful manner. Currently, more than a third of the total road network in the state of Sao Paulo is under the management of concessionaire companies. The distribution of resources collected through tolls may be listed as a relevant aspect of the analysis, as it creates conditions of territorial inequality in the distribution of income. Thus, only a few selected municipalities fall into the logic of collection, which establishes an imbalance of fiscal forces among finances of the same size. Finally, we can suggest that the state's performance in the sector does not provide indications that it points to a change in the role of agents, that there is a process of accentuating this policy.

Keywords: concessions; State; municipal finance; transport.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Mapa das rodovias concedidas do estado de São Paulo, para o ano de 2019 .....	40
--	----

### GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Arrecadação em IPVA do estado de São Paulo entre 1998 e 2020 .....	16
<b>Gráfico 2:</b> A inserção de municípios na arrecadação dos valores de pedágio, para os anos de 2000, 2005, 2010, 2015 e 2018. ....	48
<b>Gráfico 3:</b> Relação entre o repasse recebido dos pedágios e área dos municípios selecionados, para o ano de 2018. ....	49
<b>Gráfico 4:</b> A relevância dos repasses de pedágio no ISSQN e Receitas Tributárias dos municípios selecionados frente ao tamanho de sua população, para o ano de 2015. ....	56

### MAPAS

<b>Mapa 1:</b> População dos municípios paulistas para os anos de 2000, 2005, 2010 e 2015. ....	41
<b>Mapa 2:</b> Taxa de crescimento populacional dos municípios paulistas entre os anos de 2000 e 2018. ....	42
<b>Mapa 3:</b> Repasse de valores provenientes do pedágio para os municípios do estado de São Paulo, nos anos de 2000 e 2005. ....	45
<b>Mapa 4:</b> Repasse de valores provenientes do pedágio para os municípios do estado de São Paulo, nos anos de 2010 e 2015. ....	47
<b>Mapa 5:</b> A relevância dos repasses de pedágio na composição do ISSQN dos municípios paulistas, para os anos de 2000, 2005, 2010 e 2015.....	53
<b>Mapa 6:</b> A relevância dos repasses de pedágio na composição da Receita Tributária dos municípios paulistas, para os anos de 2000, 2005, 2010 e 2015. ....	55

## QUADROS

<b>Quadro 1:</b> Comparativo entre os 20 municípios que mais cresceram e os 20 que mais perderam população, entre os anos de 2000 e 2018. ....	43
<b>Quadro 2:</b> Os municípios com ISSQN mais atrelado aos repasses do pedágio, para o ano de 2015. ....	50
<b>Quadro 3:</b> Os municípios com a Receita Tributária mais atrelada aos repasses do pedágio, para o ano de 2015.....	51
<b>Quadro 4:</b> Os 10 municípios paulistas que mais receberam repasses de pedágio no ano de 2015. ....	57

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	12
2. DO ESTADO PROVIDOR AO ESTADO REGULADOR .....	18
2.1. A emergência do rodoviarismo no Brasil e o Programa de Concessões em São Paulo.....	18
2.2. O papel do Estado no modelo de concessões .....	24
3. OS SENTIDOS DO PLANEJAMENTO NA RAZÃO NEOLIBERAL .....	27
3.1. O imaginário da eficiência na <i>psicosfera</i> das concessões .....	27
4. DIFERENCIAÇÃO TERRITORIAL E DEPENDÊNCIA .....	38
4.1. O impacto das receitas de pedágio para os municípios do estado de São Paulo .....	38
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	59
REFERÊNCIAS.....	62
ANEXO A - Repasses de pedágio para os municípios limieiros às rodovias concedidas no estado de São Paulo, entre 2000 e 2018.....	72

## 1. INTRODUÇÃO

A implantação de pedágios não é um fenômeno propriamente novo, esta prática de cobrança, de modo geral, data de milênios em diferentes partes do mundo. Lay (2003 apud SENNA e MICHEL, 2006, p. 46) destaca, por exemplo, registros de pedagiamento de vias na Índia desde 320 a.C. Esse procedimento de cobrança, contudo, ficou mais evidente na Europa a partir do século XI. Essas primeiras experiências com a administração de cobranças por passagem em vias, pontes e afins, por parte de agentes independentes, ocorriam de maneira muito diferente daquela praticada atualmente. Aqueles que recebiam o direito de cobrança sobre essas áreas, em muitos casos, não se viam obrigados a realizar qualquer benfeitoria, portanto, apenas exploravam suas localizações privilegiadas. Outro destaque se refere ao modelo implantado na Grã-Bretanha o qual, segundo Machado (2005), a monarquia instituiu cobranças de tarifas na ponte de Londres em 1286. Esta fonte de receitas incentivou a prática em outras regiões tanto pela monarquia quanto pelos denominados depositários independentes – administradores que recebiam o direito pela cobrança. Entre 1661 e 1663, a cobrança de pedágios tornou-se oficial em todo o reino.

Pontua-se, porém, que a discussão proposta por este trabalho abarcará um período muito mais recente do fenômeno supracitado. Nosso foco de análise será a implementação mais incisiva do pedagiamento de rodovias no Brasil, voltado para a experiência do estado de São Paulo. Para isso, apresentaremos brevemente a gênese do fortalecimento do modelo rodoviarista no país, elencando importantes marcos dos governos de cada período. A escolha compartilhada entre os governantes pela expansão do modal rodoviário, para o transporte de passageiros e mercadorias, culminaria na amplitude de exploração das cobranças de pedágio. Nesse sentido, aprofundamos nosso olhar para a implementação do Programa de Concessões de Rodovias no estado de São Paulo, um dos projetos pioneiros no país de repasse da malha rodoviária para administração de entes privados.

Após esse primeiro movimento de resgate histórico, mas ainda em um primeiro momento de discussão do trabalho, buscamos desenvolver o papel que o Estado toma para si, envolvido pela lógica neoliberal que se instala. Assim destacamos a transição do Estado provedor, diretamente atuante na oferta dos serviços públicos, para o

Estado regulador, delegando várias de suas funções para a iniciativa privada e mantendo apenas sua face normatizadora.

A segunda parte do trabalho trata da forma pela qual empresas e Estado agem conjuntamente para validar o modelo de concessão de rodovias frente a opinião pública. Aqui sustentamos nossa análise no conceito de *psicosfera* (SANTOS, 2002), que traduz o reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido. Queremos com isso apresentar o papel desempenhado pela mídia como propagadora desse sentido, da eficiência e necessidade da concessão das rodovias. Esse discurso tem o potencial de formalizar uma *psicosfera* do convencimento, ou ainda, de naturalização do modelo vigente, como se não houvesse alternativas viáveis.

Por fim, a terceira parte do trabalho apresenta um estudo sobre o impacto fiscal das receitas oriundas dos pedágios para os municípios do estado de São Paulo. Segundo estabelecido pelos contratos de concessão, as empresas concessionárias são obrigadas a repassar 5% do valor bruto de suas receitas com pedágio para os municípios. Esse repasse se dá pela forma de Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN), tendo direito a receber aqueles municípios cuja rodovia concessionada cruza seu território.

Ribeiro e Toneto Júnior (2004), explicam que a partir de 2003 houve uma alteração na distribuição desse imposto entre os municípios lindeiros às rodovias. Anteriormente, 40% do valor do repasse era destinado aos municípios que apresentavam praças de pedágio em seu território, os outros 60% eram divididos entre aqueles em que as rodovias apenas os cruzavam, proporcionalmente à quilometragem de rodovias concessionadas perpassando seus limites. A partir de julho de 2003<sup>1</sup>, essa divisão foi alterada de maneira que a totalidade do repasse fosse transferida aos municípios apenas segundo a quilometragem de rodovias presentes nestes, retirando o privilégio de valores mais elevados aos municípios com praças de pedágio.

Os mesmos autores ainda destacam que estes municípios não devem praticar a chamada substituição tributária. O valor proveniente dos pedágios deve funcionar como um complemento das receitas, mantendo o esforço fiscal. Assim, a arrecadação

---

<sup>1</sup> Lei Complementar n°116/03, promulgada em 31 de julho de 2003.

de um município que recebe os repasses do pedágio, quando comparado a outro de mesmo porte que não compartilha desse imposto, trará uma receita maior aquele e possibilitará mais recursos para investimento público. Essa diferenciação entre aqueles que recebem o repasse e os que não recebem, acaba criando privilégios fiscais a regiões selecionadas do território. Outro ponto que pode ser considerado positivo nesse imposto para os governos locais é que a cobrança do pedágio se aplica a não-residentes, ou seja, o dinheiro não é retirado dos munícipes, não causando nenhum prejuízo político. Esse tipo de arrecadação se compara à possibilitada em municípios turísticos ou aqueles que recebem royalties.

Entende-se que este valor é mais relevante em municípios menores, visto que sua fonte de recursos é mais limitada, arrecadando valores muito inferiores com tributos municipais – tais como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), o Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI) e o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), por exemplo –, fruto do tamanho de sua população. No caso dos grandes municípios, com arrecadação através de diversos impostos e aplicados sobre uma população em número elevado, os repasses provenientes das concessionárias de rodovias pode se tornar pouco significante.

Dito isto, pode-se pensar que o aumento das concessões e conseqüentemente das praças de pedágio se torna um ótimo negócio a quase todos os agentes desse processo. Para o Estado há uma redução significativa com as despesas empregadas com infraestrutura de transportes, além de um retorno financeiro via ônus fixo, este estipulado em contrato como 3% da arrecadação bruta proveniente dos pedágios. As concessionárias aumentam suas receitas através da implantação dos pedágios e assim garantem seu lucro. Os municípios lindeiros recebem o repasse na forma de ISSQN e com o aumento da arrecadação, proporcionalmente receberão aumento de repasse. O usuário, por sua vez, acaba por assumir o ônus do pagamento.

No entanto, os preços dos pedágios não são aleatoriamente definidos, seguem uma normatização que consta nos editais de concessão. O modelo adotado no estado de São Paulo é da tarifa quilométrica, um valor fixo estipulado e multiplicado por quilômetro da rodovia. Esse valor varia entre pista simples e pista dupla, além do tipo de veículo tarifado. O valor divulgado para as concessões de 2019 é de R\$10,65 para cada 100 km, para a pista simples, e R\$14,91 por 100 km, nas pistas duplas. Assim

sendo, a duplicação das rodovias possibilita um aumento dos valores cobrados pelos pedágios.

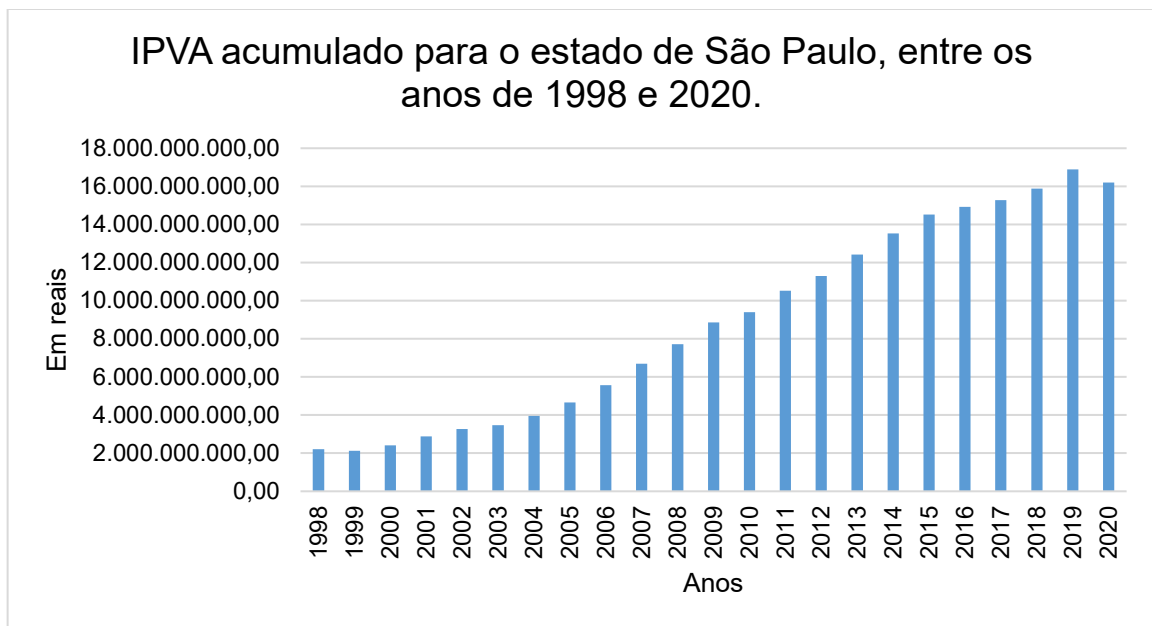
Os usuários das rodovias, nas mais diversas pesquisas, demonstram sua aprovação das condições oferecidas pelas concessionárias. Isso parece-nos óbvio e inquestionável, já que as rodovias paulistas apresentam qualidade e serviços de apoio adequados aos motoristas. Porém, a reclamação em torno do valor gasto em pedágios é inerente. Assim, surgem diversos questionamentos a respeito da legalidade na cobrança pelo trafegar. As mais comuns são sobre o impedimento do direito de ir e vir e a cobrança de pedágio se tornar um caso de bitributação.

As concessionárias se defendem de tais acusações encontrando brechas de interpretação na lei e assim validando seus atos. Sobre o direito de ir e vir, se trata de um entendimento entre o transitar livremente e o transitar gratuitamente. O usuário, portanto, pode transitar na rodovia desde que pague, ou ainda, pode percorrer as rodovias caminhando, visto que o direito de ir e vir não se estende ao seu veículo.

No caso da bitributação é necessário um conhecimento ainda mais aprofundado das terminologias, visto que as cobranças apresentam características diferentes. A bitributação ocorreria pela cobrança direta via pagamento de pedágios, como também, pela cobrança indireta via pagamento de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). O tributo é uma imposição sobre o contribuinte, exclusivamente do poder público, que pode se dividir entre impostos, taxas ou contribuições de melhoria. Nesse momento já é possível eliminar a ideia do uso do IPVA de forma direcionada, ele é um imposto, e por sua definição jurídica não tem vínculo com qualquer atividade específica. Portanto, o valor arrecadado não precisa necessariamente ser gasto com transportes, isso ocorreria se ele fosse uma taxa. Além do tributo existe outra modalidade denominada de preço, esta por sua vez não é uma imposição e sim uma retribuição facultativa e voluntária, o preço público é denominado tarifa. “Essas definições e considerações permitem inferir a natureza jurídica do pedágio em uma rodovia: é uma tarifa ou preço público, cobrado pela utilização efetiva e facultativa de um serviço público ou de um serviço de utilidade pública.” (MACHADO, 2005, p. 54). Com isso, as concessionárias atestam sua legalidade com referência a bitributação.

Mas outras questões surgem em meio a essas discussões. Caso o IPVA fosse uma taxa, haveria arrecadação suficiente para as obras de melhorias e conservação nas rodovias paulistas? Utilizando dos dados fornecidos pelo site do Tesouro Nacional, temos os valores da arrecadação em IPVA do estado de São Paulo, considerando principalmente esse período desde a implantação das concessões de rodovias (Gráfico 1). Em contrapartida, temos os dados do investimento total realizado pelas concessionárias de rodovias desde a implantação do Programa de Concessões. No site da ARTESP<sup>2</sup>, em posição de destaque, está apresentado o valor referente a esses investimentos. Segundo a agência, o valor é de pouco mais de R\$ 120 bilhões, em valores corrigidos, entre o ano de 1998 e 2020. É preciso ressaltar que neste valor estão incluídos os investimentos em obras, conservação e melhorias das estradas paulistas.

**Gráfico 1:** Arrecadação em IPVA do estado de São Paulo entre 1998 e 2020.



Elaboração: Pablo Augusto Bastiani

Fonte dos dados: Conselho Nacional de Política Fazendária – Ministério da Economia.

Somando os valores arrecadados com IPVA no mesmo período de atuação do Programa de Concessões paulista, podemos responder à pergunta. O acumulado de 1998 a 2020 é de cerca de R\$ 204 bilhões em valores correntes, ultrapassando os valores de investimentos por parte das concessionárias.

<sup>2</sup> Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/rodovias/programa-de-concessoes.aspx>>.

Uma alternativa frente as concessões seria o Estado ter se organizado para promover a modernização das rodovias paulistas. As justificativas dadas para a necessidade das concessões giravam em torno principalmente da falta de dinheiro. Com relação a verba, existia a possibilidade da implantação de praças de pedágio, como já dito aqui, feito de maneira experimental pelo DER e pelo DERSA. Indagação feita também por Oliveira e Sposito (2007):

[...] se o DER e o DERSA (Desenvolvimento Rodoviário) administram várias rodovias, por que, ao invés de conceder, os próprios órgãos estaduais não as administram, e com a cobrança das tarifas o lucro ficaria com o estado? Dessa forma, além de ser eliminado o privado, cujo principal objetivo é o lucro, as tarifas poderiam ser menores poupando o bolso dos usuários. (OLIVEIRA; SPOSITO, 2007, p. 47-48).

O retorno das rodovias modernizadas e oferecendo lucro poderia ser uma fonte de recursos para a administração pública, porém, através das experiências até aqui observadas, prioriza-se mantê-las com a iniciativa privada, mantendo também seus lucros. Esta lógica é fruto de um processo histórico de realocação do papel do Estado e de redefinição do mesmo. No capítulo seguinte trataremos um levantamento histórico que aponta esta transição, com novas ideias políticas e econômicas que se instauram no Brasil.

## **2. DO ESTADO PROVIDOR AO ESTADO REGULADOR**

### **2.1. A emergência do rodoviarismo no Brasil e o Programa de Concessões em São Paulo**

A expansão da malha rodoviária nacional se inicia mais incisivamente na década de 1940, ainda no governo de Getúlio Vargas, com a criação do Sistema Nacional de Viação (SNV), como também do Fundo Rodoviário Nacional (FRN). Com isso, recursos advindos de impostos e tributos eram distribuídos entre União, estados e municípios, para que fossem destinados à conservação e ampliação de suas rodovias. Processo este que iria ganhar ainda mais força no mandato de Juscelino Kubitschek, com seu Plano de Metas e a implantação da indústria automobilística no país, priorizando os investimentos no setor. A evolução é notória quando comparamos os dados referentes as rodovias e estradas entre o ano de 1940 e 1965. Inicialmente, eram 775 quilômetros de estradas pavimentadas para 192 mil quilômetros de malha rodoviária, atingindo posteriormente 19 mil quilômetros de estradas pavimentadas para 570 mil quilômetros de malha rodoviária, um avanço considerável.

A instauração da Ditadura Militar, em 1964, não buscou desestimular o setor e pretendia, ainda, trazer um preparo técnico aos profissionais que trabalhavam na área. Com esse intuito foi criado, em 1965, o Grupo Executivo da Integração da Política de Transportes (Geipot)<sup>3</sup>. Diversas empresas internacionais de consultoria foram contratadas para realizar estudos sobre a malha rodoviária nacional, além de possibilitar o contato dos técnicos brasileiros com esses especialistas, o que resultou numa qualificação daqueles.

Entretanto, com a crise do petróleo de 1973 e a dificuldade do governo militar em conseguir formas de financiar a economia nacional, diversas medidas foram tomadas para que os recursos fossem realinhados para áreas específicas. Isso acabou por decretar a extinção do FRN em 1983, seus recursos ficaram livres de qualquer vínculo, podendo ser utilizados para qualquer fim. Esta e outras medidas

---

<sup>3</sup> O Geipot foi extinto após a reestruturação do setor de transportes no ano de 2001, a nova organização conta com um Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes Terrestres (CONIT), as Agências Nacionais de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e de Transportes Terrestres (ANTT), além do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

foram decisivas para o sucateamento das rodovias e os recursos cada vez mais escassos, de cerca de US\$ 2,5 bilhões/ano, em 1980, para US\$ 4 milhões/ano, em 1990 (MACHADO, 2005, p. 43).

A partir do Consenso de Washington, realizado em 1990, se iniciam na maioria dos países subdesenvolvidos, inclusive no Brasil, uma série de reformas de cunho econômico neoliberal. Para o caso brasileiro, essas reformas ganham força a partir dos governos de Fernando Collor (1990-1992) e Itamar Franco (1992-1994), e prosseguem com Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) e Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010).

O que comumente ocorria anteriormente, era a implantação de empresas estatais ou de capital misto, mantendo assim, o controle do Estado sobre setores da economia. Isso se verificou tanto nos governos de Getúlio Vargas (1930-1945 e 1951-1954) e Juscelino Kubitschek (1956-1961), como também no período da Ditadura Militar, sendo estes os maiores criadores de empresas públicas, com mais de 200. Porém, surge, em decorrência também do Consenso de Washington, um movimento que se opõe ao modelo adotado até então. Essas empresas passam a ser vistas como um fardo a ser carregado pelo Estado, e como tal, devem ser repassadas a outros agentes.

O governo Collor cria o Programa Nacional de Desestatização (PND), em 1990, iniciando de maneira mais objetiva a mudança no papel do Estado frente a economia, incentivando as privatizações, inclusive com apoio do BNDES. Fernando Henrique Cardoso, em seu mandato, dá continuidade aos ideais neoliberais e prossegue com o PND e outras modalidades de repasse à iniciativa privada. Em 1995, é criada a Lei de Concessões, lei federal nº 8.987, e posteriormente é criado o Conselho Nacional de Desestatização, lei federal nº 9.491/97, possibilitando o repasse de serviços públicos à iniciativa privada. O próprio Fernando Henrique Cardoso escreve sobre essa reforma do Estado:

O Estado ficou diferente, e não menor. O que mudou foi seu papel frente à sociedade. Se antes havia a preocupação em reduzir fisicamente o tamanho da estrutura estatal, hoje já se percebe que essa transformação acontece na medida em que o governo ganha um novo papel, mas sem renunciar a sua responsabilidade normatizadora, reguladora e fiscalizadora. (CARDOSO, 2001, p. 98).

Dessa forma, ocorre uma diminuição na participação direta do Estado em alguns setores determinados, ficando sob seu controle apenas alguns gastos públicos, tais como saúde e educação, entre outros. Em nível nacional, destaca-se ainda um novo modelo de contrato que ganha visibilidade no governo Lula, o das Parcerias Público Privadas (PPPs). Esse modelo já havia aparecido durante o governo FHC, porém, não foi levado adiante. É no primeiro mandato de Lula, no Plano Plurianual 2004-2007, que as PPPs ganham força. O modelo de PPP se inicia no Reino Unido, entre 1992 e 1997, atingindo êxito e se espalhando por diversos países. Porém, na maioria dos países que optaram por adotar as PPPs, esse processo ocorria paralelamente com as privatizações, isso fez com que os modelos fossem tratados como sinônimos. Um dos aspectos que diferencia o novo modelo do modelo das privatizações, é que ele determina que “[...] ao término do contrato prevê-se que os objetos técnicos criados sejam transferidos ao Estado.” (MANZONI NETO, 2007, p. 79). Porém, faz-se conveniente apontar que existem diversas modalidades de PPPs, cada uma com sua especificidade.

No estado de São Paulo, desde a gestão do governador Luiz Antônio Fleury Filho (1990-1994), já havia uma preocupação com os custos que as rodovias geravam aos cofres públicos. A Secretaria de Transportes na ocasião, encomendou um estudo de uma empresa de consultoria sobre a implantação do Programa de Concessões em São Paulo. Assim, foram estabelecidos os 23 lotes da concessão, posteriormente passando para 22. Contudo, o programa só seria viabilizado posteriormente.

No governo de Mário Covas (1995-2001), o então secretário de transportes, Plínio Assmann, apresentou ao governador os resultados da implantação dos pedágios nas rodovias paulistas, através de experiências realizadas em rodovias controlados pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e pelo Desenvolvimento Rodoviário S/A (DERSA). O estado de São Paulo acumulava dívidas e os gastos anuais com as rodovias eram considerados impraticáveis pelos gestores da época. A partir daí, com o aval de Covas, iniciaram-se estudos e planejamentos de cada lote de rodovias, culminando na abertura das licitações para as concessões (MACHADO, 2005). Simultaneamente, cumprindo seu papel neoliberal de regulador e fiscalizador, o estado de São Paulo cria a Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos, ainda em 1998, com a função de acompanhar os processos que ocorriam sobre o transporte. Esta funcionou em caráter

temporário e foi sucedida pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), criada em 2002, para regulamentar e fiscalizar todos os serviços públicos de transporte autorizados, permitidos ou concedidos à iniciativa privada.

A primeira etapa de concessões ocorreu em 1998, com a concessão de 12 lotes, totalizando mais de 3.500 km de rodovias repassadas à iniciativa privada. Foram vencedoras do processo de concessão 12 empresas - AutoBan, TEBE, Vianorte, Intervias, Centrovias, Triângulo do Sol, Autovias, Renovias, ViaOeste, Rodovias das Colinas, SPVias e Ecovias dos Imigrantes - que inicialmente teriam seu contrato estipulado em 20 anos, porém, algumas chegaram a estendê-lo por 28 anos. Este fato foi fruto de uma ação movida pelas concessionárias alegando prejuízos ao longo do tempo transcorrido, com isso os contratos foram reequilibrados e estendidos em média por 5 anos (OLIVEIRA, 2016, p. 216-217). Segundo Senna e Michel (2006), o critério utilizado para a escolha das empresas vencedoras foi do maior valor de outorga, o chamado ônus fixo, repasse direto aos cofres do Estado.

A segunda etapa de concessões começou em 2007 e se estendeu até 2011, repassando lotes para mais 7 empresas, um acréscimo de 2.700 km. Para as novas empresas – Rota das Bandeiras, CART, ViaRondon, Rodovias do Tietê, Ecopistas, Rodoanel Oeste e SPMar – foi estabelecido o critério de menor valor de tarifa de pedágio ofertada, também com pagamento de ônus fixo ao Estado e com prazo de 30 anos, chegando a 35 anos no caso da SPMar.

Em 2015 foi realizada nova licitação, tendo como vencedora do leilão a Concessionária Tamoios, iniciando suas operações em abril do mesmo ano. Trata-se de uma PPP, que se enquadra no modelo de concessão patrocinada, onde o retorno do investimento feito pela empresa via tarifas cobradas dos usuários é insatisfatório, assim sendo, o poder concedente complementa a remuneração via pagamentos diretos regulares, as contraprestações do poder público. O início das cobranças de pedágio, segundo estabelecido em contrato, só pôde se iniciar após 12 meses de implantação da concessão, ou seja, meados de 2016. A extensão total de rodovias sob controle da Tamoios atinge pouco mais de 119 km e é lindeira aos municípios de São José dos Campos, Jambeiro, Jacareí, Paraibuna e Caraguatatuba. Nas

informações divulgadas pelo governo, a PPP da Tamoios é colocada como a terceira etapa nas concessões de rodovias paulistas.

Até o final do ano de 2019, portanto, o estado de São Paulo apresentava 20 concessionárias de rodovias em operação, onde este foi o poder concedente, com 191 praças de pedágio<sup>4</sup>. Haviam 7.786,391 km de rodovias concedidas, num total de 22.216,001 km de rodovias estaduais<sup>5</sup>. Assim sendo, pouco mais de 35% das rodovias paulistas estavam sendo administradas pela iniciativa privada.

Todavia, o movimento de concessões das rodovias paulistas permanece ativo. Em novembro de 2015, o governador Geraldo Alckmin assinou o decreto<sup>6</sup> que autorizava a concessão de mais lotes de rodovias. As informações a respeito do andamento das licitações foram divulgadas através da disponibilização de documentos pela ARTESP, com todos os lotes passando por audiências públicas, sendo que os editais de 3 lotes já foram publicados e concedidos. O lote 28 do Programa de Concessões de Rodovias, nomeado como “Florínea/Igarapava” ou “Rodovias do Centro-Oeste Paulista”, foi destinado ao fundo de investimentos Pátria Infraestrutura III, neste caso uma novidade se estabeleceu já que era a primeira vez que um fundo de investimentos participava de uma licitação rodoviária no Brasil. A administração dos 570 km do lote fica sob responsabilidade da concessionária Entrevias. O lote 29, denominado como lote “Itaporanga/Franca” ou “Rodovia dos Calçados”, teve como vencedor do leilão o grupo Arteris S.A. (*joint venture* entre o grupo espanhol Abertis que atua na administração de rodovias em 15 países: Espanha, França, Chile, Brasil, Itália, Porto Rico, Argentina, Índia, Colômbia, Irlanda, Reino Unido, Canadá, Croácia, Hungria; e o fundo de investimentos canadense Brookfield). A administração é feita pela concessionária ViaPaulista, compreendendo uma malha de 720 km de extensão. O último dos trechos já contratados nessa nova etapa de concessões é o lote 30 ou lote “Piracicaba/Panorama (PiPa)”. Trata-se da

---

<sup>4</sup> Dados da ARTESP. Disponível em:

<<http://www.artesp.sp.gov.br/Shared%20Documents/TARIFAS%20DE%20PEDAGIO.pdf>>.

<sup>5</sup> Dados do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) para novembro de 2019. Disponível em:

<<http://www.der.sp.gov.br/WebSite/Arquivos/MalhaRodoviaria/ExtensaoMalha2020.pdf>>.

<sup>6</sup> Decreto Nº 61.634, de 19 de novembro de 2015. Dispõe sobre as concessões de serviços públicos de exploração do sistema rodoviário constituído pelos novos lotes de Concessões Rodoviárias Estaduais, que integram o Programa Estadual de Concessões, do Governo do Estado de São Paulo, e dá providências correlatas. Disponível em:

<<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2015/decreto-61634-19.11.2015.html>>

maior malha rodoviária já licitada em um único lote no país, tendo uma extensão de 1.273 km. O vencedor do leilão foi o Consórcio Infraestrutura Brasil (controlado pelo Banco Pátria e pelo Fundo Soberano de Cingapura), a empresa concessionária Eixo SP é a responsável pela operação.

O projeto inicial de novos lotes de rodovias concedidas previa ainda o que até então era denominado lote B, respondendo pela concessão de 481 km de rodovias entre as regiões do Alto Ribeira, Sorocaba e Campinas e se encontrava em fase de Audiências Públicas quando o então governador Geraldo Alckmin resolveu suspender o leilão deste lote, em fevereiro de 2016, por conta dos protestos das prefeituras e de moradores da região<sup>7</sup>. Segundo eles, há tempos havia a promessa de duplicação de trechos de rodovias na região sem a instalação de praças de pedágio. Assim, mediante os protestos o leilão do lote foi suspenso. Já o edital que corresponderia ao lote A, “Rodovias do Litoral Paulista”, não foi publicado porque o trecho inicialmente previsto (116km) foi incorporado a outro projeto maior (que cruzaria e se sobreporia a trechos de rodovias federais já concedidas). Este passaria a ter 232 km e englobaria a duplicação e melhoria das SP-055 e SP-098. Esta discussão fez parte da 230ª e 235ª Reuniões Ordinária do CDPED – Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização. Na 235ª reunião do CDPED, realizada em 06 de agosto de 2018, ficou decidido por unanimidade que a concessão do trecho “Rodovias Litoral Paulista” deveria permanecer “em estudo” já que passaria a fazer parte do Projeto “Macroanel Rodoviário Paulista” – um conjunto de rodovias concedidas à iniciativa privada em São Paulo para viabilizar a mobilidade rodoviária no estado. Assim, os estudos sobre a potencialidade de concessão do trecho ficaram sob responsabilidade do Grupo de Trabalho, que já havia sido instituído pelo Decreto estadual nº 63.489, de 14/06/2018. A função deste Grupo de Trabalho é

promover estudos para o empreendimento denominado Macroanel Rodoviário Paulista, a fim de apresentar as alternativas de traçado com os respectivos riscos e os planos de ação para sua implantação pelo Governo do Estado de São Paulo, inclusive avaliando as possibilidades de celebração de Parcerias Público-Privadas para a realização do empreendimento.

---

<sup>7</sup> Segundo reportagem do jornal “O Estado de S. Paulo”, publicada em 26 de fevereiro de 2016. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,alckmin-suspende-lote-b-da-nova-concessao-de-rodovias,10000018467>>.

Por fim, o trecho Norte do Rodoanel Mário Covas teve edital publicado e audiências públicas realizadas durante o ano de 2017, o leilão para escolha do responsável pela administração do lote foi marcado para janeiro de 2018 na sede da Bolsa de Valores de São Paulo. A empresa Ecorodovias Infraestrutura e Logística S/A foi declarada vencedora do leilão, contudo as obras do trecho foram questionadas como suspeitas de fraude e corrupção, causando um atraso na entrega para administração da concessionária. A 30ª Reunião Extraordinária do CDPED, realizada em 26 de junho de 2020, aprovou por unanimidade que o lote “Rodoanel Norte” passe por um sobrestamento até 31 de dezembro de 2020, aprovando também a prorrogação da proposta de preços e a garantia ofertados pela empresa<sup>8</sup>.

A respeito dos trechos supracitados é relevante ressaltar também que estes estão divididos entre novas áreas concedidas e uma nova concessão de áreas que já estavam sobre administração do setor privado. Estas áreas de renovação da concessão correspondem a rodovias da Autovias e da ViaNorte, cujo contrato de concessão assinado em 1998, expirou no ano de 2018, assim sendo, quando o contrato acabou já havia outro em vigor. Nota-se uma maneira de burlar um dos argumentos principais favoráveis ao modelo de concessão, de que ao término do contrato as benfeitorias realizadas serão entregues ao Estado sem que este precise ressarcir a empresa. Oliveira e Sposito (2007), já alertavam sobre essa possibilidade de uma renovação de contratos de concessão para as mesmas rodovias e muito provavelmente para as mesmas empresas concessionárias.

## **2.2. O papel do Estado no modelo de concessões**

Como foi exposto anteriormente, o Estado brasileiro atuou em diferentes direções ao longo do último século. Ora foi incentivador de uma abertura de mercado para a instalação de um setor industrial, ora foi executor de grandes obras e administrador, ou ainda, atuou como regulador e normatizador, oferecendo as operações de serviços para as empresas privadas. Seja em qualquer posição, o Estado tem o papel fundamental de viabilizador das ações, próprias e de outrem. Cabe

---

<sup>8</sup> Como publicado pelo Diário Oficial do Estado, de 30 de junho de 2020, página 5. Disponível em: <[http://diariooficial.imprensaoficial.com.br/nav\\_v6/index.asp?c=29264&e=20200630&p=1](http://diariooficial.imprensaoficial.com.br/nav_v6/index.asp?c=29264&e=20200630&p=1)>.

aos governantes, portanto, delimitar sobre aquela porção do espaço que lhe compete, os rumos que serão tomados. Gottmann (1952), escreve que:

No mundo compartimentado da geografia, a unidade política é o território. Seja o conjunto do território nacional de um Estado, seja o conjunto das terras agrupadas em uma unidade que depende de uma autoridade comum e desfruta de um regime dado, o território é um compartimento do espaço politicamente distinto daqueles que o rodeiam. Quer se trate de um Estado soberano ou de um país dependente, o território define a existência física desta entidade jurídica, administrativa e política. [...] O fato fundamental da geografia política é o cercamento do mundo (GOTTMANN, 1952, p. 213).

Mas essas decisões jamais podem ser admitidas como livres de qualquer influência do entorno em que estão inseridas. Existem a partir de uma arena de interação de forças e de interesses sociais (LIMONAD, 2014). Nesse ponto que a razão neoliberal, que se impõe sobre os Estados, mostra-se efetiva na proposição de agentes que demonstram sua força e pressionam as ações na direção de seus interesses particulares. O Estado deve retirar-se ao máximo da vida cotidiana do mercado, mas apenas como agente de concorrência, jamais como catalisador das condições necessárias para a reprodução do capital. Esse papel do Estado visa que a:

[...] dimensão territorial da ideologia neoliberal deve ser compreendida, sobretudo, através da proliferação de normas territoriais que pretendem tornar as ações e compromissos do Estado cada vez mais “flexíveis”, ao mesmo tempo em que é (re)criada e facilitada a viabilidade da ação das empresas. Assim, as normas pautadas na ideologia neoliberal acabam por tornar rígidas as ações da sociedade no território, induzindo, concomitantemente, à constituição de um território cada vez mais orientado por interesses de mercado. (PEREIRA, 2007, p. 160).

A maneira juridicamente correta e funcionalmente eficiente para recriar essa facilidade de viabilidade citada pelo autor seria através dessa função de regulador, fiscalizador do trabalho realizado pelas empresas. Antas Jr (2005) refere-se à essa dinâmica como regulação híbrida do território, com o Estado abrindo espaço para a entrada das empresas e ao mesmo tempo tendo seu papel de regulador, o que para o autor poderia direcionar as ações para uma forte lógica de mercado. Gallo (2017, p. 485) contribui com a discussão ao defender que a ação de Estado e empresas acaba por se concretizar como um sistema de usos do território através de relações de

mutualismo. Para o autor, as empresas acessam os benefícios que o Estado pode proporcionar, sejam eles fiscais, econômicos ou jurídicos, e com isso tendem a formar uma elite hegemônica que passa a coordenar as ações da classe política. Esta, por sua vez, busca o apoio da elite hegemônica para manter-se à frente do Estado, formando alianças e articulações entre os dominantes e excluindo agentes não hegemônicos dos processos decisórios.

Esse tipo de alinhamento pôde ser observado de maneira bastante clara com a postura do governador paulista em relação ao término dos contratos de concessão original para as rodovias da primeira etapa do Programa de Concessão. A opção por inserir os trechos devolvidos em um novo contrato, que permite a exploração das rodovias por mais algumas décadas, mostra que o Estado não visa a retomada dos objetos técnicos, rodovias e demais estabelecimentos, limitando-se ao papel que realiza atualmente.

Durante participação em eventos<sup>9</sup> que reúnem os representantes de todas as instâncias que compõe o modelo de concessão de rodovias, pudemos observar essa relação próxima e de mutualismo. As falas são de que não é viável uma ruptura do modelo, visto que, o Estado é ineficiente para a gestão de rodovias e ao mesmo tempo não goza de recursos para operá-las. Contudo, as empresas temem passar por qualquer risco de mercado e mantém diálogo estreito com o Estado para possível reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, ou seja, dependem do Estado atuando de maneira robusta em momentos de crise. Um cenário possível de futuro, baseado nos mesmos relatos, seria pela ampliação dessa relação já bastante estreita com a concessão de trechos intermodais, com a mesma empresa administrando a cadeia de distribuição, sejam rodovias, ferrovias, aeroportos e portos. Ponto este, extremamente importante para uma passagem da concessão de trechos, para a concessão do território, ampliando o poder hegemônico da empresa vencedora da licitação.

---

<sup>9</sup> Destacamos aqui o Congresso Brasileiro de Concessão de Rodovias e BRASVIAS (Feira Internacional para o setor de rodovias), organizados pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). O evento é realizado a cada dois anos e reúne as maiores autoridades do setor, além de especialistas em diversos temas correlatos. Ao participar da edição de 2019 obtivemos acesso à posicionamentos de agentes do Estado e das empresas concessionárias, tanto sobre o funcionamento das concessões até o presente momento, como também suas perspectivas para o futuro.

### 3. OS SENTIDOS DO PLANEJAMENTO NA RAZÃO NEOLIBERAL

#### 3.1. O imaginário da eficiência na *psicosfera* das concessões

O planejamento, muito além de uma dimensão puramente técnica, envolve diversos sentidos e agentes que buscam dominá-lo. Em suas definições clássicas o planejador era visto com uma aura de neutralidade, como aquele que traçava os planos que estabeleciam a maior eficiência para aplicação dos recursos. Contudo, o planejamento não se dá apenas como técnica, planejar é indissociavelmente um ato político. Portanto podemos sempre pensar em quais interesses estão na base das decisões do planejador, em grande parte das vezes atrelado a quem promove o planejamento. Monteiro (2007), escreve justamente sobre o uso do planejamento enquanto instrumento político do Estado:

[...] É exatamente esta sua capacidade de poder se apresentar através de um pretense caráter de cientificidade e neutralidade, que o transforma em valioso instrumento de dominação e veiculação ideológica por parte de parcelas dominantes da sociedade, através do Estado. (MONTEIRO, 2007, p. 49).

Com o novo papel do Estado tratado no capítulo anterior deste trabalho, podemos inferir como o planejamento passa a ser utilizado através da ação estatal de maneira favorável a um modelo mercadológico. Em um campo de disputas que sempre tenderá ao beneficiamento de uma camada da sociedade frente às demais, fica evidente que os agentes hegemônicos, agora controladores diretos dos serviços públicos, conseguirão guiar o planejamento para seus interesses. Dardot e Laval (2017) trazem a ideia da razão neoliberal como forma de naturalizar as ações políticas, o neoliberalismo seria a razão do capitalismo contemporâneo. Ou seja, tratado como razão e não como ideologia, as decisões de caráter neoliberal ganham uma camada de neutralidade técnica, de eficiência e competitividade, frente a sua verdadeira face política e de dominação. Discussão esta que adentra o imaginário coletivo da sociedade e inicia um novo modelo vigente. Para Ribeiro (1998), trata-se de uma noção de paradigma administrativo

[...] para indicar a sistematização de valores e de práticas que atualmente traduz os ideais da eficácia, do bom desempenho e do sucesso e, portanto, a conduta racional correspondente à atual fase do capitalismo. Esse paradigma, calcado na empresa e no

individualismo, corporifica o novo indivíduo desejável (trabalhador, administrador, governante, funcionário público, político). (RIBEIRO, 1998, p. 115).

No planejamento esse paradigma atinge o patamar de inquestionável e se torna um enorme instrumento do capital para a formulação de práticas perversas encobertas pelo discurso racional. Santos (2003) afirma que o planejamento é instrumento de manutenção do atraso dos países pobres, como também é o responsável pela elevação das disparidades sociais. O mesmo autor cunha dois conceitos bastante pertinentes para nossa discussão do Programa de Concessões de Rodovias, a tecnosfera e a psicofera. Entendendo suas propostas de método alicerçadas na análise do objeto da geografia como o espaço geográfico e este como sinônimo do território usado, podemos observar a indissociabilidade dos fixos, as rodovias, e das ações ali existentes, como o ato de planejar. Nas palavras de Santos (2002):

Ao mesmo tempo em que se instala uma tecnosfera dependente da ciência e da tecnologia, cria-se, paralelamente, e com as mesmas bases, uma psicofera. A tecnosfera se adapta aos mandamentos da produção e do intercâmbio e, desse modo, frequentemente traduz interesses distantes; desde, porém, que se instala, substituindo o meio natural ou o meio técnico que a precedeu, constitui um dado local, aderindo ao lugar como uma prótese. A psicofera, reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, também faz parte desse meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário. Ambas - tecnosfera e psicofera - são locais, mas constituem o produto de uma sociedade bem mais ampla que o lugar. Sua inspiração e suas leis têm dimensões mais amplas e mais complexas. (SANTOS, 2002, p. 172).

A psicofera torna-se um conceito bastante potente para a nossa análise, visto que, através dela podemos explicar a validação do modelo vigente para a sociedade. Um grande esforço para desvendar os elementos centrais do discurso por trás da psicofera foi desenvolvido por Samira Peduti Kahil. Segundo esta autora (KAHIL, 2010) não há como apresentar uma definição direta e simples para a psicofera. Para a autora trata-se de um fator em duplo sentido:

ela não é isolável e acha-se entretecida à esfera técnica do território e, portanto, a um momento nodal histórico e, sem nenhum romantismo de nossa parte, poderíamos dizer, - é o espírito de uma época (*Zeitgeist*). “Psicofera” é paráfrase virtuosa de Milton Santos para o

conjunto de crenças, desejos, hábitos, linguagem, sistemas de trabalho, associados ao espírito de uma época. (KAHIL, 2010, p.477).

Em outro trabalho Kahil ainda demonstra que a psicosfera pode ser entendida como a “materialização, nos mecanismos que regulam os conflitos, na padronização das imagens do mundo, na massificação, dos valores culturais formadores de uma nova identidade social.” (KAHIL, 1997, p.217). A intersecção entre o objeto técnico e a psicosfera encontra eco na inobservância de existência da esfera técnica por si. Pode-se inferir, portanto, baseados nos estudos de Milton Santos, que apesar de o objeto técnico existir através de sua materialidade, este só é constituído de significado pelo estabelecimento de relações, entre objetos, sistemas de objetos, ou ainda, com os sujeitos. Santos (2002) traz a ideia do próprio mundo como uma realidade em latência, ou seja,

como um conjunto de possibilidades que ficam por aí, vagando, até que, chamadas a se realizar, transformam-se em *extenso*, isto é, em qualidades e quantidades. [...] Disponíveis até então, elas se tornam realizadas (historicizadas, geografizadas) através da ação. É a ação que une o Universal ao Particular. Levando o universal ao Lugar, cria uma particularidade. (SANTOS, 2002, p.123-124).

O Lugar é dessa forma atingido pela realização de uma possibilidade através de determinada ação, para determinado período histórico. Como fruto de uma ação, ou de um sistema de ações, essa particularidade apresentará as características e intencionalidades que o grupo de indivíduos, através do poder exercido pelas grandes corporações, vislumbra viabilizar. O que ocorre a partir disso é a “universalização das hegemonias, das oligarquias, de uma racionalidade instrumental ao capital”, o que acaba por expor os sujeitos a uma “alienação total” (KAHIL, 2010, p.478). A imposição das racionalidades ressalta determinados aspectos e oculta outros que não sejam de interesse dos grupos hegemônicos. Sendo assim,

A racionalidade que permeia a psicosfera (cujo pano de fundo é o mundo vivido) é, então, a mesma que normatiza a ação instrumental (que tem os sistemas econômico e político como pano de fundo). Esta última é aquela que, construída por uma ciência com todas as propriedades e qualidades traduzidas em linguagem matemática, exclui os predicados práticos, axiológicos e culturais com os quais os objetos assumem sentido e valor. (KAHIL, 1997, p.218).

Ao observar a posição que o objeto técnico passa a ocupar, fruto das intencionalidades e racionalidades expostas anteriormente, que Santos (2002) propõe tratá-los aferindo sua dimensão de informação. Para o autor o objeto técnico deve ser tratado ao mesmo tempo como técnico e informacional, pois, “graças à extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação; e, na verdade, a energia principal de seu funcionamento é também a informação.” (SANTOS, 2002, p.238). Seguindo essa linha de pensamento que foi cunhado o conceito de meio técnico-científico-informal, ao que o autor complementa quando escreve que

Podemos então falar de uma cientificização e de uma tecnicização da paisagem. Por outro lado, a informação não apenas está presente nas coisas, nos objetos técnicos, que formam o espaço, como ela é necessária à ação realizada sobre essas coisas. A informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar a sua circulação. (SANTOS, 2002, p.239).

Contudo a circulação da informação, que poderia atingir os territórios e a sociedade com a perspectiva da emancipação da população, de um domínio próprio do Lugar, serve majoritariamente para perpetuar a lógica dominante vigente e a alienação dos povos e dos lugares. O capital toma para si os avanços da técnica, da ciência e da informação, e faz destes avanços, instrumentos de manutenção do seu poder e de afirmação das suas práticas. Sobre esse evento Kahil (2010) escreve que

No processo histórico de desenvolvimento das forças produtivas, principalmente após a segunda guerra mundial, assistimos uma profunda interação entre a ciência e a técnica – união promovida sob o comando e financiamento do capital. E hoje, nos encontramos no momento auge dessa tragédia que transformou a razão esclarecedora em razão instrumental e que marcaria profundamente o espírito de nossa época; momento em que a ciência, a cultura e a política, dominadas por uma técnica marcadamente informacional e instrumental ao capital e ao serviço das corporações e instituições multinacionais, administram o ritmo de nossas vidas e a dinâmica dos territórios. (KAHIL, 2010, p.478).

A autora inclusive complementa esse pensamento com a ideia de um uso corporativo do território, que exporia a “normatividade interna da forma hegemônica de ordenamento dos sistemas de objetos e de justificação da conduta das ações (corporativas)” (KAHIL, 2010, p.478). A justificativa da ação das empresas passaria,

portanto, nessa produção da própria racionalidade, que legitima a manutenção e o crescimento do sistema como ele se dá, capturando a tecnociência para atingir esse objetivo (KAHIL, 1997, p.219).

Mas a captura da tecnociência pelo capital não tem outra finalidade senão uma disseminação de determinada forma de visualizar suas práticas. A racionalidade e a instrumentalização das ações das corporações buscam atingir uma massificação da lógica hegemônica, evitando assim, qualquer forma de contestação do modelo. Safatle (2008) evoca os debates já realizados por Peter Sloterdijk a respeito da crítica da razão cínica, quando este por sua vez, retoma uma frase de Karl Marx que busca exemplificar os contornos do desconhecimento ideológico: “Eles não sabem, mas o fazem”. O autor define a partir disso que a alienação indicaria “a incapacidade de compreensão da totalidade das estruturas causais historicamente determinadas que suportam a reprodução das relações sociais em todas as suas esferas de valores.” (SAFATLE, 2008, p.67). Contudo, o que Sloterdijk traz para essa análise é uma outra forma de entender o exemplo de Marx, para o autor, aquilo que melhor abarca os tempos atuais pode ser exemplificado por: “Eles sabem o que fazem e continuam a fazê-lo”. Safatle (2008) escreve que

Sloterdijk pode afirmar ser o cinismo algo como uma *ideologia reflexiva* ou, ainda, uma *falsa consciência esclarecida*. Posições resultantes de um tempo que conhece muito bem os pressupostos ideológicos da ação, mas não encontra muita razão para reorientar, a partir daí, a conduta. (SAFATLE, 2008, p.68).

O que nos parece é que o cinismo defendido por Sloterdijk abarca a realidade que nossa pesquisa busca demonstrar, contudo, sem desconsiderar a alienação proposta por Marx. A posição de passividade da sociedade frente às lógicas que se instalam no território está atrelada a uma falta de mudança na conduta, mas também, pela forma como a informação é trabalhada a fim de transmitir determinados sentidos. Voltamos a falar numa captura do pensamento por parte dos agentes hegemônicos, mas para além da informação, uma captura da legitimidade das instituições. Peter Berger e Thomas Luckmann escrevem sobre o processo de institucionalização do processo da globalização econômica e política na captura da legitimidade do território, cidadãos e Estados, sendo que ele ocorre

sempre que há uma tipificação recíproca de ações habituais por tipos de atores. (...) As instituições implicam, além disso, a historicidade e o controle. (...) As instituições têm sempre uma história, da qual são produtos. (...) e, pelo simples fato de existirem, controlam a conduta humana, estabelecendo padrões previamente estabelecidos que a canalizam em uma direção por oposição às muitas outras direções possíveis. (...) Dizer que um segmento da atividade humana foi institucionalizado já é dizer que este segmento da atividade foi submetido ao controle social. (BERGER; LUCKMANN, 1985, p.79-80 apud KAHIL, 2010, p.480).

O controle social que estabelece as relações dos sujeitos e das coisas no mundo, como também, as relações entre os sujeitos. Os valores do indivíduo se diluem em nome de um sistema de valores determinados pela racionalidade técnica – “a performance, o funcional, o operatório”; ou ainda pela racionalidade do mercado – “rentabilidade, flexibilidade, mobilidade” (KAHIL, 1997, p.219). Porém, a informação não se dissemina de maneira errante e atinge a sociedade por uma ordem natural e aleatória, outros agentes realizam funções primordiais para o controle social, como é o caso da mídia. Kahil (1997) escreve que

Esses valores, veiculados pela mídia, acabam formando uma cultura de especialistas para quem a política faz-se espetáculo no qual somente atores hegemônicos participam, uma cultura de especialistas cujo vocabulário debilita os vínculos da espontânea compreensão cotidiana entre os sujeitos, cuja identidade é abalada por normas universais racionalizadas, resultando cidadãos desresponsabilizados, indivíduos despersonalizados. (KAHIL, 1997, p.219).

Através do discurso da mídia, as forças econômicas que comandam o cotidiano político do país conseguem alcançar o sujeito enquanto indivíduo e ao direcionar o pensamento do indivíduo despersonalizado, direcionam a massa da sociedade também. Assim, embutem ideologias de mercado como competitividade e crescimento econômico, sempre revestido de uma necessidade geral, ou seja, que através do desenvolvimento das grandes corporações, toda a sociedade se desenvolverá em conjunto. O alinhamento entre as corporações, o Estado e a mídia, possibilitam o uso do território como recurso pelos agentes hegemônicos, viabilizam as práticas mais vantajosas para o desenvolvimento desenfreado do mercado. A partir disso, essa postura de alinhamento gera

um labor intelectual precedente de criação de uma tecnosfera – novos sistemas de engenharia e de movimento (sistema rodoviário,

aeroviário, portuário; sistemas de distribuição e transmissão de energia, etc.) generosamente financiados pelo Estado, e da criação de uma psicosfera, em que o novo, o moderno, a ideia de crescimento e desenvolvimento são perversamente realizados à força perlocucionária de enunciados que prometem competitividade, fluidez, gestão eficaz, conexão ao mundo das redes, etc. (KAHIL, 2010, p.481).

Justamente através desse rebatimento prático de uso do território – que para Santos (2002) é a arena de oposição entre o mercado e a sociedade civil – que a pesquisa aqui realizada busca amparo. A tecnosfera do Programa de Concessões de Rodovias em São Paulo se estabeleceu em grande parte do estado nas últimas décadas, com a instalação das rodovias e dos demais objetos técnicos elencados para a prestação do serviço. Pensadas para possibilitar melhor escoamento da produção, principalmente visando o acesso ao porto de Santos, a malha rodoviária estadual foi modernizada e houve a evolução na fluidez desejada pela ideologia de mercado. Paralelamente, a lógica das empresas foi muito mais disseminada, pois não é diretamente visível, esta é intrínseca na sociedade atual, no Estado atual, na mídia atual. Ainda mais grave, como produto de agentes hegemônicos e em consonância e convivência da classe política dominante e da razão cínica da sociedade, não há barreiras para a reprodução do capital.

A naturalização das concessões e da cobrança de pedágios assume papel de destaque, até mesmo com a implementação de novas tecnologias. Quando o estímulo ao uso de dispositivos de cobrança automática de pedágio coloca-se ao usuário, o discurso apresentado é pela economia de tempo. Quando as novas torres de cobrança por trecho de rodovia trafegado substituírem à necessidade de praças de pedágio estiverem em funcionamento, o discurso será pela exatidão da cobrança. O que não estará nos discursos é o fato de que o usuário notará cada vez menos que está realmente pagando por aquele serviço. Sem os marcos de pagamento pelas rodovias, o usuário é levado à não notar diretamente o custo pelo trafegar nas rodovias concedidas.

Buscaremos adiante outra aplicação prática da psicosfera, sempre atrelada à tecnosfera, através da análise de excertos publicados em jornais de grande circulação no estado de São Paulo e nas notícias publicadas pela agência reguladora dos transportes, a ARTESP. Com vinte e um anos passados desde a liberação dos

primeiros lotes do Programa de Concessões no estado de São Paulo, Estado, empresas concessionárias e grande mídia, buscam naturalizar o discurso das concessões e embutir no imaginário da população que não é possível a existência de outro modelo.

Em notícia publicada no jornal Folha de S. Paulo é possível ler que trechos concedidos terminarão nos próximos anos e “terão”<sup>10</sup> que ser licitados novamente. É evidente como a notícia não cogita a possibilidade do retorno ao Estado, a naturalização da ideia das rodovias junto à iniciativa privada deve ser marcante. Ainda no mesmo jornal, em entrevista com o atual governador do estado João Doria, ele afirma que “Das vinte melhores rodovias no país, 18 são estaduais. São as melhores porque são privadas”<sup>11</sup>, ou seja, o discurso que provém da administração pública é de incentivo e valorização da atuação com a administração privada. Para finalizar a análise recente sobre a Folha de S. Paulo, um artigo de opinião assinado pelo vice-governador de São Paulo, Rodrigo Garcia, ressalta a atuação do Estado frente as concessões como “sem medo de inovar” e em uma “diretriz clara: menos Estado e mais investimentos da iniciativa privada”<sup>12</sup>.

Seguindo pela mesma linha, o jornal O Estado de S. Paulo ressalta que “os municípios limieiros são beneficiados com o Imposto Sobre Serviços (ISS) gerado pela cobrança da tarifa”<sup>13</sup>, reproduz o que o diretor da ARTESP expõe que “o governo avalia uma renovação direta, sem licitação”<sup>14</sup> e nas palavras do próprio Governador “A ideia é antecipar as renovações daqueles contratos com prazos de vencimento mais extensos”<sup>15</sup>. Em momento algum aparece qualquer alusão para que as rodovias retornem para a administração pública.

---

<sup>10</sup> Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/01/empresas-de-rodovias-se-preparam-para-renovar-concessoes.shtml>>.

<sup>11</sup> Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/01/doria-quer-renovar-concessoes-rodoviaras-e-avancar-em-contratos-ja-assinados.shtml>>.

<sup>12</sup> Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2019/02/concessoes-rodoviaras-sem-medo-de-inovar.shtml?loggedpaywall>>.

<sup>13</sup> Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,nova-concessao-aumenta-em-10-numero-de-pedagios-em-rodovias-paulistas,70002767834>>.

<sup>14</sup> Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,sp-quer-anunciar-no-2-semester-plano-para-concessoes-a-vencer-e-marginais,70002872879>. Acesso em: 28 jun. 2019.

<sup>15</sup> Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,para-reduzir-tarifa-governador-doria-quer-adiantar-concessao-de-estradas,70002787285>>.

Por fim, ressaltamos o que é publicado no site da própria ARTESP, agência reguladora, que tem a função de permear os assuntos de interesse público e privado. Em uma pesquisa contratada pela agência junto a Fundação SEADE, a manchete da notícia veicula que “Pesquisa com 17 mil motoristas aponta aprovação do Programa de Concessões Rodoviárias de SP”<sup>16</sup>. A leitura do corpo do texto deixa claro que as perguntas realizadas pela pesquisa dizem respeito aos objetos técnicos – conservação do asfalto, iluminação, serviços de emergência – e não há um questionamento sobre a aprovação ou reprovação dos entrevistados ao modelo de concessões realizado no estado. Outro exemplo do discurso adotado pela agência ressalta como a concessão de rodovias é responsável pela geração de “mais empregos e maior desenvolvimento regional”<sup>17</sup> e que “importantes polos de desenvolvimento no estado foram diretamente beneficiados por esse sistema rodoviário eficiente”. Ao compararmos ainda, duas notícias mais recentes da comunicação da ARTESP vemos o potencial de inversão de discurso para redirecionar a opinião pública, favoravelmente ao modelo de concessão.

Em notícia veiculada no site da instituição poucos dias antes da realização do leilão do lote de rodovias Piracicaba/Panorama, havia o destaque de que “uma das estratégias adotadas foi abrir mão de um potencial de outorga estimado em R\$ 2 bilhões”<sup>18</sup> e continua ao afirmar que o Estado optou por “estabelecer o valor de R\$ 15 milhões como lance mínimo para a disputa.”. Apenas com essa notícia não vemos claramente o interesse de reordenar o discurso, contudo, quando comparamos com outra notícia veiculada dois dias depois, que anuncia o vencedor do leilão podemos analisar a intenção dessa estratégia. A agência veicula que com “ágio histórico de 7.209% sobre a outorga mínima, [...], a oferta vencedora de R\$ 1,1 bilhão pela concessão do lote de rodovias”<sup>19</sup>. O que fica claro é que mesmo o valor de outorga vencedor do contrato sendo pouco superior à metade do que inicialmente se estimava,

---

<sup>16</sup> Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/noticias/noticia-detahes.aspx?id=257>>.

<sup>17</sup> Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/noticias/noticia-detahes.aspx?id=261>>.

<sup>18</sup> Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/noticias/noticia-detahes.aspx?id=365>>.

<sup>19</sup> Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/noticias/noticia-detahes.aspx?id=366>>.

como o valor de outorga mínima foi muito rebaixado, ficou possibilitado o discurso de um dos maiores ágios já registrados.

Nas três fontes de notícia foram levantadas as matérias publicadas nos anos de 2019 e 2020 para que pudéssemos observar o tratamento dado pela imprensa em um momento de encerramento dos primeiros contratos assinados em 1998 e a emergência dos novos contratos. Todavia, o discurso no início do Programa de Concessões de Rodovias não tendia a ser favorável. Tomamos como exemplo notícias veiculadas pela mesma Folha de S. Paulo, em edição de 1 de setembro de 1998<sup>20</sup>. Em um primeiro trecho o Diretor-Presidente da Vianorte, Jorge Pinheiro Jobim, ressaltava e justificava a reclamação dos usuários em relação ao pedágio, ao afirmar que “no futuro vão esquecer disso devido ao tipo de serviço que vão ganhar”. Em contrapartida colocava na sequência da mesma página o excerto “Valor do frete deve aumentar”. A entrevista com a representante do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas ressalta que o sindicato pensava até mesmo em entrar na Justiça contra o aumento no número de pedágios. O encerramento da reportagem relata que “de acordo com usineiros, que também transportam carga por rodovias, o custo da cana-de-açúcar deve aumentar até 10%.”, ou seja, claros argumentos pejorativos.

Esse papel dos meios de comunicação de massa para estimular a população em se posicionar a partir de determinado viés foi tipificado por Octávio Ianni como sendo

poderosos agentes culturais, influenciando diretamente a educação, a socialização, compreendendo indivíduos e coletividades. Sim, é evidente a presença e influência dos meios de comunicação no modo pelo qual uns e outros se inserem na sociedade, mercado, cultura, política e imaginário. Em diferentes gradações, a mídia difunde, reitera e altera quadros mentais de referências de indivíduos e coletividades em todo o mundo. (IANNI, 2004, p. 113).

Com essas ideias expostas, podemos entender não apenas o papel da mídia isoladamente, mas também retomando outro pensamento apresentado em um momento anterior do trabalho sobre a confluência entre Estado e empresas numa

---

20

Disponível

em:

<<https://acervo.folha.com.br//leitor.do?numero=13994&keyword=Concessao&anchor=702931&origem=busca&pd=381c58db30747ebf1a5ecaaaa4c362a1>>.

relação de mutualismo. Ampliamos aqui os representantes da mídia de massa como outra face de uma elite hegemônica que coloca seus interesses econômicos e políticos para manutenção dos entes que têm o poder de tomar as decisões.

## **4. DIFERENCIAÇÃO TERRITORIAL E DEPENDÊNCIA**

### **4.1. O impacto das receitas de pedágio para os municípios do estado de São Paulo**

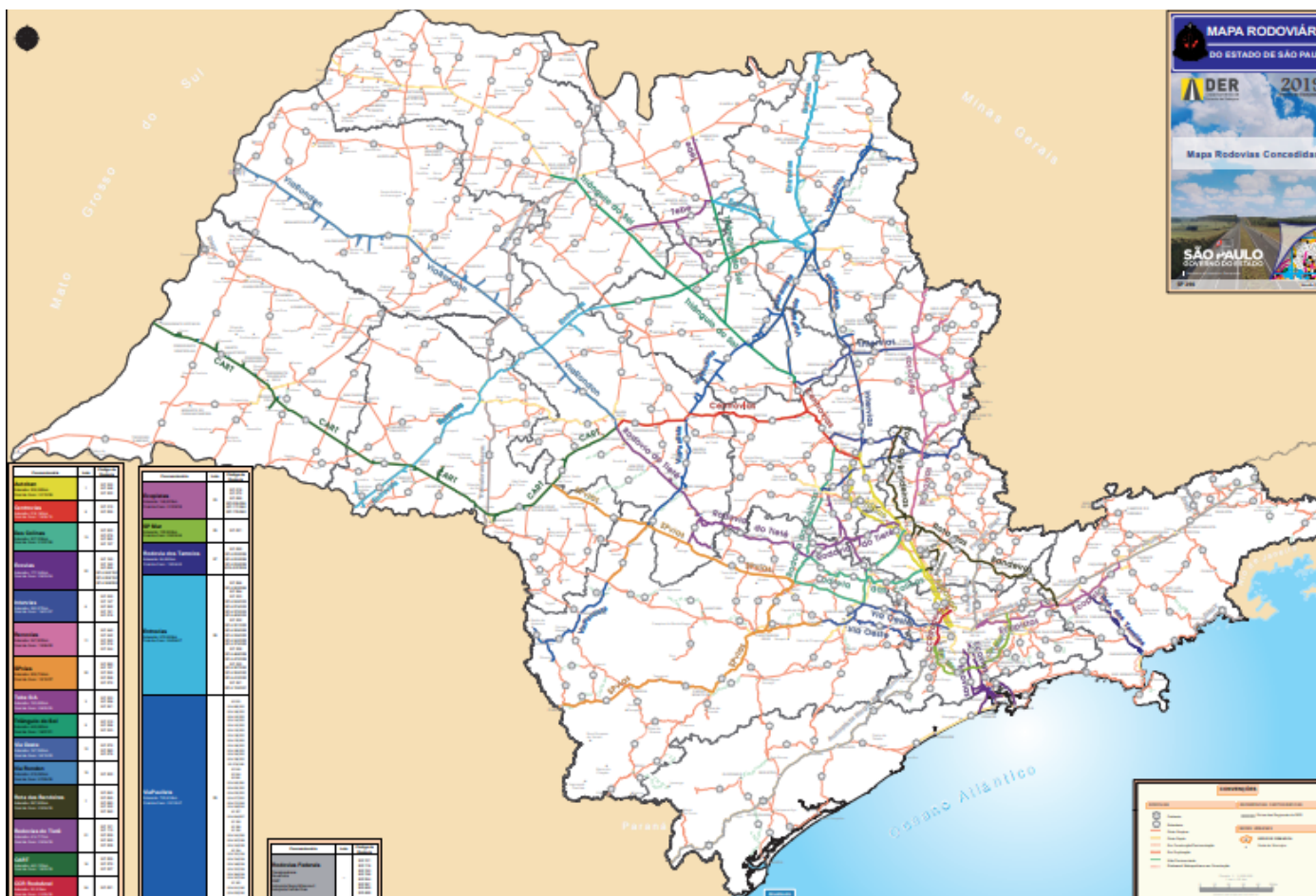
Embasados pelo arcabouço teórico até aqui apresentado, buscaremos no presente capítulo desta pesquisa apresentar os resultados obtidos através dos levantamentos de dados. Através de consultas e solicitações perante órgãos oficiais, conseguimos coletar uma quantidade de dados que nos permitiu uma ampla análise dos impactos que a implementação do Programa de Concessões de Rodovias no estado de São Paulo teve junto aos municípios. Entre essas bases de dados destacamos o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a base de dados Finanças do Brasil (FINBRA) atrelada ao Tesouro Nacional, como também, pela agência reguladora ARTESP, já citada anteriormente neste trabalho.

Os dados serão apresentados para os 645 municípios do estado de São Paulo, em mapas temáticos que possam exprimir todo o volume de informações, ou ainda, em recortes selecionados através de gráficos e quadros para focar situações que exigem um olhar mais específico. Nosso período de análise se inicia no ano de 2000, imediatamente posterior ao início do Programa de Concessões, tendo como limite o ano de 2018, anterior aos anúncios de novos lotes de concessão por parte do governo estadual. Dessa forma, tentaremos apresentar como essas quase duas décadas de implementação do novo modelo tiveram rebatimento prático na dinâmica dos municípios. Definimos com base nesse cenário alguns marcos temporais que podem auxiliar as análises e evitar que o trabalho se torne excessivo e enfadonho. Serão apresentados materiais para os anos de: I) 2000, com o início das concessões; II) 2005, consolidação da primeira etapa e alteração na legislação de distribuição dos repasses; III) 2010, implementação da segunda etapa de concessões; IV) 2015, consolidação da segunda etapa e a PPP Tamoios. Em alguns casos acrescentaremos os dados referentes ao ano de 2018, contudo, em poucas ocasiões ele difere em suficiente medida do que se observa em 2015.

Antes de trazer qualquer dado obtido pela pesquisa cabe apresentar um material de substancial importância, o mapa rodoviário oficial do estado de São Paulo (Figura 1). Desenvolvido pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), esta

versão destaca as rodovias que estavam sob concessão à iniciativa privada até o ano de 2019.

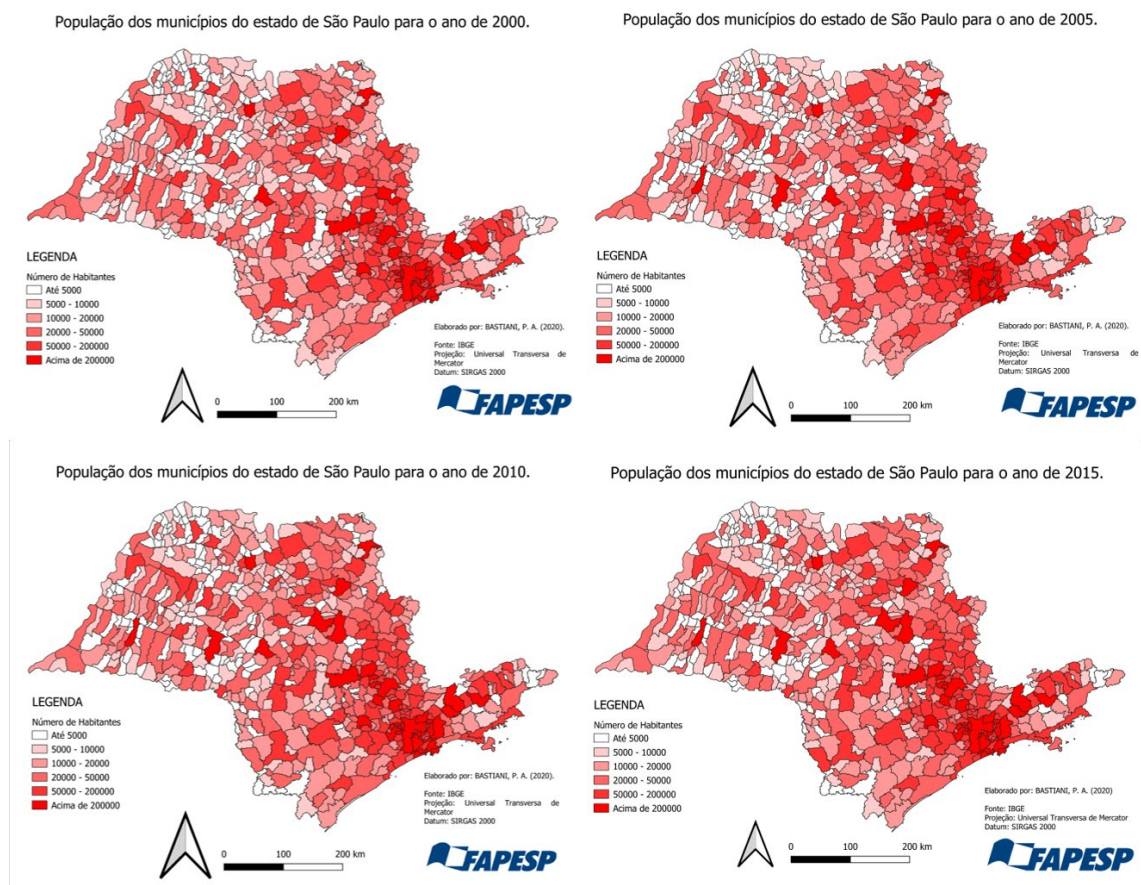
**Figura 1:** Mapa das rodovias concedidas do estado de São Paulo, para o ano de 2019



Fonte: Departamento de Estrada de Rodagem (DER) do estado de São Paulo, 2019. O acesso ao material com melhor visualização da legenda está disponível em: <<http://www.der.sp.gov.br/WebSite/Documentos/Mapas.aspx>>.

Através da observação da disposição das rodovias concedidas no estado de São Paulo, ficará evidente a conexão dos temas tratados pela pesquisa adiante. Outro ponto tangencial da pesquisa e que cabe apresentar desde já diz respeito a população dos municípios paulistas. Os dados relativos ao número de habitantes residentes de cada município são de grande importância para a observação da dependência de receitas de pedágio que o título deste capítulo traz. O Mapa 1 apresenta a população dos municípios do estado de São Paulo para os períodos propostos.

**Mapa 1:** População dos municípios paulistas para os anos de 2000, 2005, 2010 e 2015.

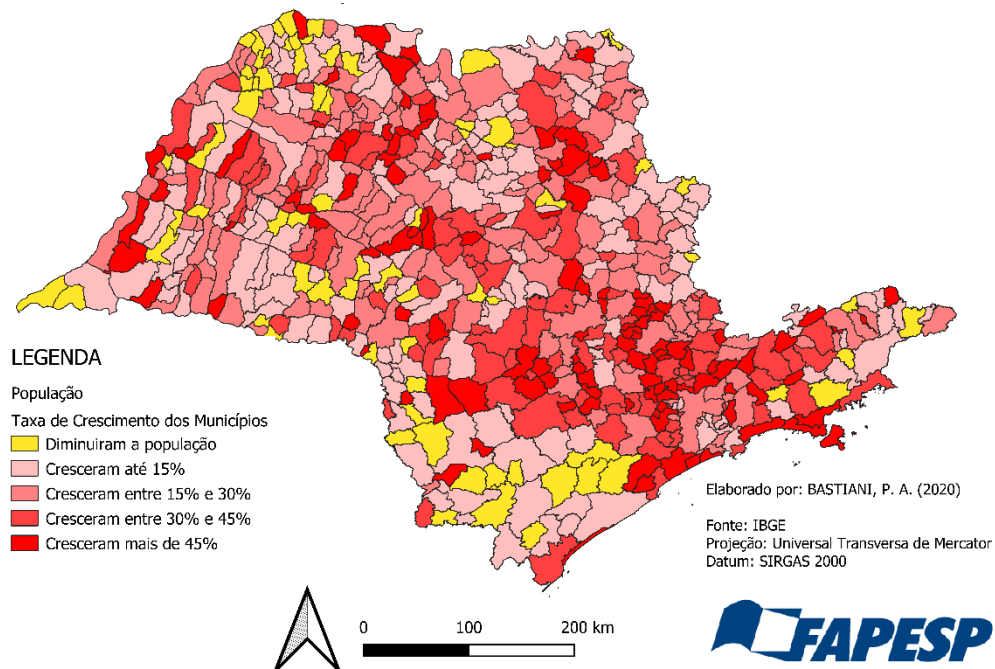


Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A observação do Mapa 1 não aponta grandes alterações na dinâmica de concentração de população em municípios próximos da capital do estado, ou em polos de atração regional. Contudo, quando focamos a análise no comportamento dos municípios através da taxa de crescimento populacional relativo ao período completo que a pesquisa se atentou (Mapa 2), podemos constatar alterações.

**Mapa 2:** Taxa de crescimento populacional dos municípios paulistas entre os anos de 2000 e 2018.



Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A taxa de crescimento populacional mostra que municípios periféricos do estado não apenas mantiveram sua posição, como a análise do Mapa 1 nos leva a projetar, mas perderam municípios no período. Municípios estes em sua maioria afastados dos principais fluxos de rodovias concedidas, o que por outra ótica mostra que municípios mais próximos das rodovias apresentaram crescimento acelerado. Cabe um esclarecimento adicional neste ponto e que se faz necessário para todas as análises que traremos aqui, os apontamentos não são entendidos de forma simplória e desconectados de qualquer outra lógica. Ou seja, quando ressaltamos que há uma intersecção entre o fluxo populacional e a presença das rodovias concedidas não limitamos o fenômeno, mas destacamos que este pode ter sido um dos muitos fatores que o causaram. Dito isto, seguimos com a possível interferência do Programa de Concessões na dinâmica territorial do estado de São Paulo (Quadro 1).

**Quadro 1:** Comparativo entre os 20 municípios que mais cresceram e os 20 que mais perderam população, entre os anos de 2000 e 2018.

Tabela dos 20 municípios com a maior taxa de crescimento populacional entre 2000 e 2018 e o possível impacto dos repasses de pedágio.				
Municípios	População		Taxa de Cresc. da População (%)	Recebe recursos do pedágio?
	2000	2018		
Balbinos	1.578	5.532	250,6	Não
Bertioga	19.534	61.736	216,0	Não
Iaras	2.975	8.956	201,0	Sim (a partir de 2001)
Pracinha	1.359	3.971	192,2	Não
Ilha Comprida	3.905	10.965	180,8	Não
Ilhabela	12.545	34.333	173,7	Não
Itupeva	23.673	59.649	152,0	Sim (a partir de 2001)
Louveira	19.318	47.748	147,2	Sim (a partir de 2002)
Lavinia	4.975	11.667	134,5	Sim (a partir de 2009)
Iperó	16.410	36.280	121,1	Não
Bom Jesus dos Perdões	11.643	24.898	113,8	Sim (a partir de 2009)
Paulínia	50.762	106.776	110,3	Sim (a partir de 2009)
Santana de Parnaíba	65.464	136.517	108,5	Sim (a partir de 2001)
Jarinu	14.226	29.456	107,1	Sim (a partir de 2009)
Jaci	3.360	6.934	106,4	Não
Nova Luzitânia	2.805	5.712	103,6	Não
Ribeirão do Sul	2.232	4.542	103,5	Não
Engenheiro Coelho	10.044	20.284	102,0	Sim (a partir de 2001)
Araçatiguama	10.936	21.854	99,8	Sim (a partir de 2001)
Tabela dos 20 municípios com a menor taxa de crescimento populacional entre 2000 e 2018 e o possível impacto dos repasses de pedágio.				
Municípios	População		Taxa de Cresc. da População (%)	Recebe recursos do pedágio?
	2000	2018		
Ribeirão dos Índios	3.766	2.227	-40,9	Não
Santa Branca	23.032	14.717	-36,1	Não
Riversul	7.987	5.607	-29,8	Não
Flora Rica	2.125	1.499	-29,5	Não
Uru	1.612	1.177	-27,0	Não
Turmalina	2.378	1.759	-26,0	Não
Rosana	22.441	17.015	-24,2	Não
Cruzália	2.759	2.100	-23,9	Sim (a partir de 2018)
Florínia	3.431	2.699	-21,3	Sim (a partir de 2018)
Santana da Ponte Pensa	1.876	1.539	-18,0	Não
Nova Canaã Paulista	2.311	1.911	-17,3	Não
Cabrália Paulista	5.175	4.286	-17,2	Sim (a partir de 2009)
Tejupá	5.430	4.574	-15,8	Não
Álvares Florence	4.357	3.712	-14,8	Não
Euclides da Cunha Paulista	10.945	9.419	-13,9	Não
Arco-Íris	2.087	1.811	-13,2	Não
Óleo	2.900	2.522	-13,0	Não
Iporanga	4.868	4.238	-12,9	Não
Coronel Macedo	5.421	4.728	-12,8	Não

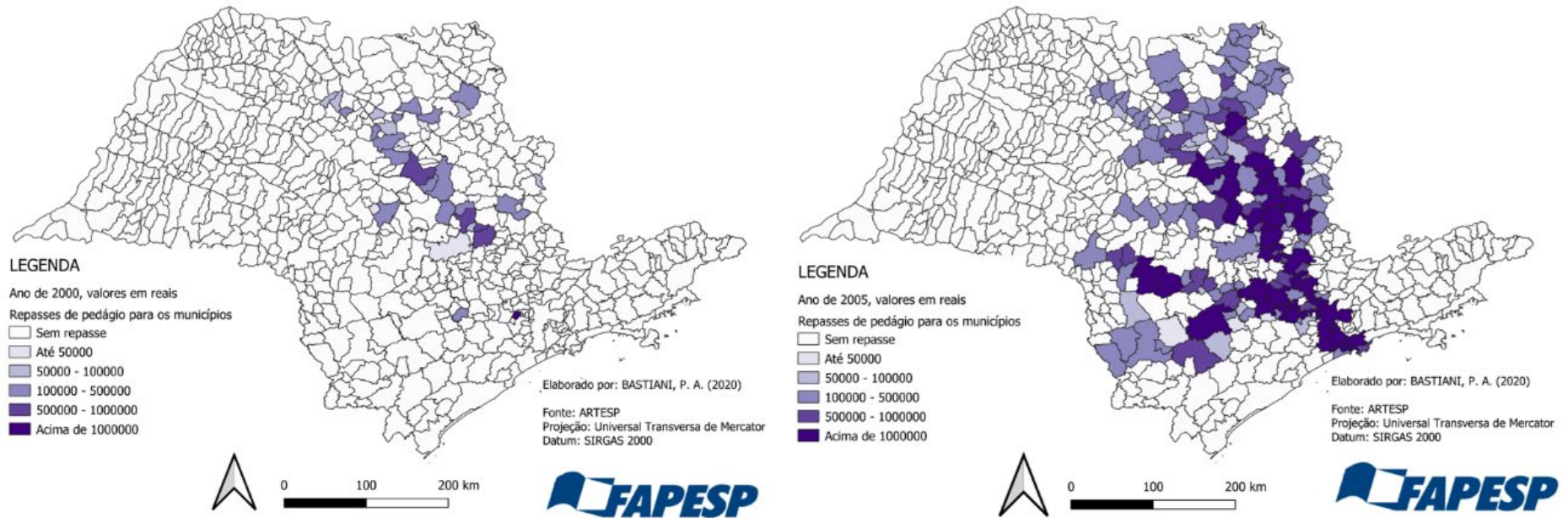
Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: Base de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O destaque apresentado pela combinação do quadro dos 20 municípios que tiveram a maior taxa de crescimento no período de análise e os 20 municípios que tiveram os menores índices, não reforça por ele mesmo alguma influência das rodovias concedidas nessa dinâmica. Contudo, quando acrescentamos uma observação sobre o recebimento de recursos provenientes dos pedágios para este mesmo conjunto de municípios, temos uma marcação bastante clara. Metade dos municípios que apresentaram as maiores taxas de crescimento receberam recursos, o que já seria uma marca a ser considerada pela pesquisa, mas para além disso podemos notar que receberam recursos desde a primeira ou segunda etapa de concessões. Por outro lado, apenas 3 municípios que estão entre os que mais

perderam população no período receberam recursos do pedágio, sendo que 2 destes só passaram a receber a partir das movimentações mais recentes atreladas a quarta etapa de concessões. Apresentaremos a seguir os mapas com o recebimento de repasses dos pedágios, que ilustram de maneira mais competente essa inserção dos municípios (Mapa 3).

**Mapa 3:** Repasse de valores provenientes do pedágio para os municípios do estado de São Paulo, nos anos de 2000 e 2005.

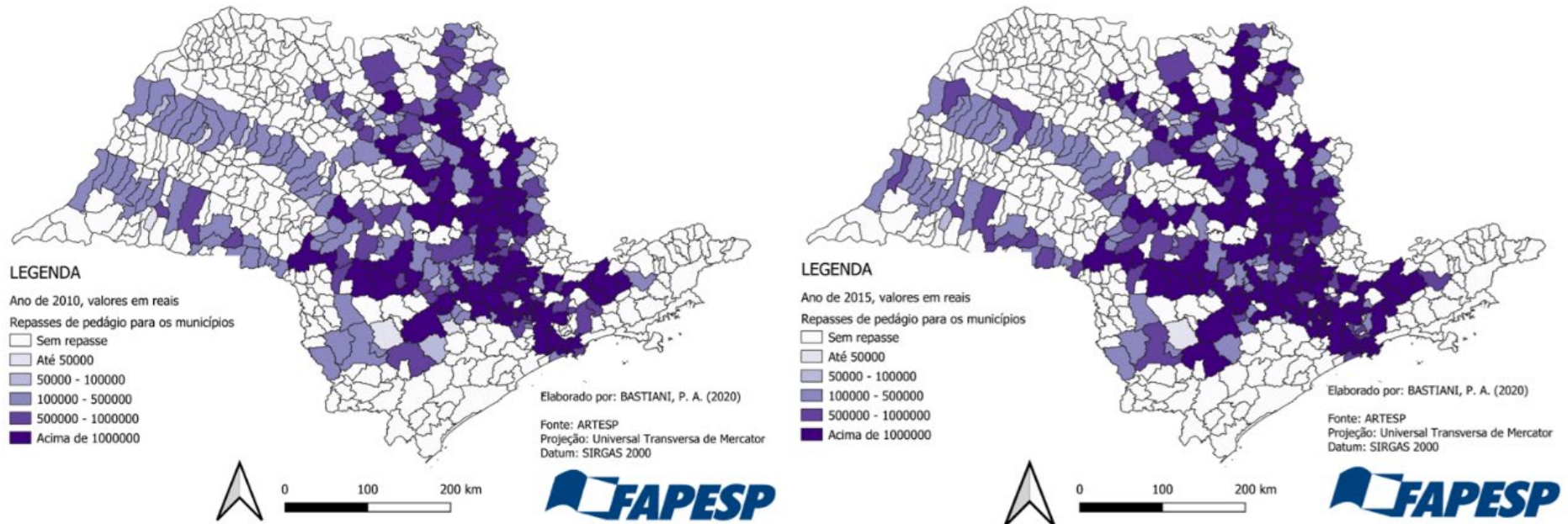


Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: ARTESP.

O Mapa 3 mostra a evolução da inserção dos municípios com o estabelecimento da primeira etapa das concessões de rodovias. A diferenciação estabelecida entre aqueles que passam a obter recursos altera a lógica orçamentária imediatamente, mas também possibilita vantagens locais de atração de investimento pelo estabelecimento de uma rede conectada e moderna de fluxos. Mudanças estas que causam uma diferenciação territorial com o passar dos anos. Como já tratado por esta pesquisa anteriormente, no texto de introdução, entre os anos de 2000 e 2005 ocorre também uma alteração na legislação que modifica a distribuição dos recursos de pedágio, reduzindo o impacto da presença de cabines de cobrança no município e ampliando os repasses através dos quilômetros que cruzam as delimitações municipais. Apesar de ter causado um considerável impacto na arrecadação dos municípios, não vamos nos ater a pormenorizar esse momento, visto que a inserção de mais municípios tem um impacto mais relevante para nossa análise (Mapa 4).

**Mapa 4:** Repasse de valores provenientes do pedágio para os municípios do estado de São Paulo, nos anos de 2010 e 2015.

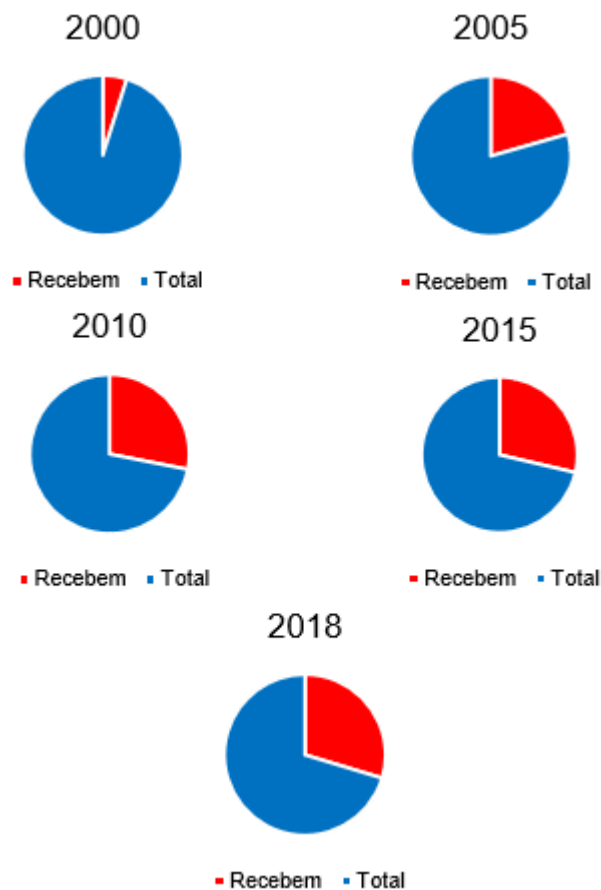


Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: ARTESP.

Ao avançarmos para os mapas dos anos de 2010 e 2015 temos a inserção de novas regiões do estado de São Paulo, tanto na sua porção leste, quanto um grande avanço para o interior oeste. Sempre lembramos do mapa de rodovias concedidas (Figura 10), imediatamente correspondente aos dois aqui apresentados. Esses períodos englobam a inserção da segunda e terceira etapas – PPP Tamoios – do Programa de Concessões, permitindo que uma gama de novos municípios passe a receber os recursos (Gráfico 2). Outro ponto de destaque é o aumento dos valores arrecadados pelos municípios que já apareciam nos mapas anteriores.

**Gráfico 2:** A inserção de municípios na arrecadação dos valores de pedágio, para os anos de 2000, 2005, 2010, 2015 e 2018.



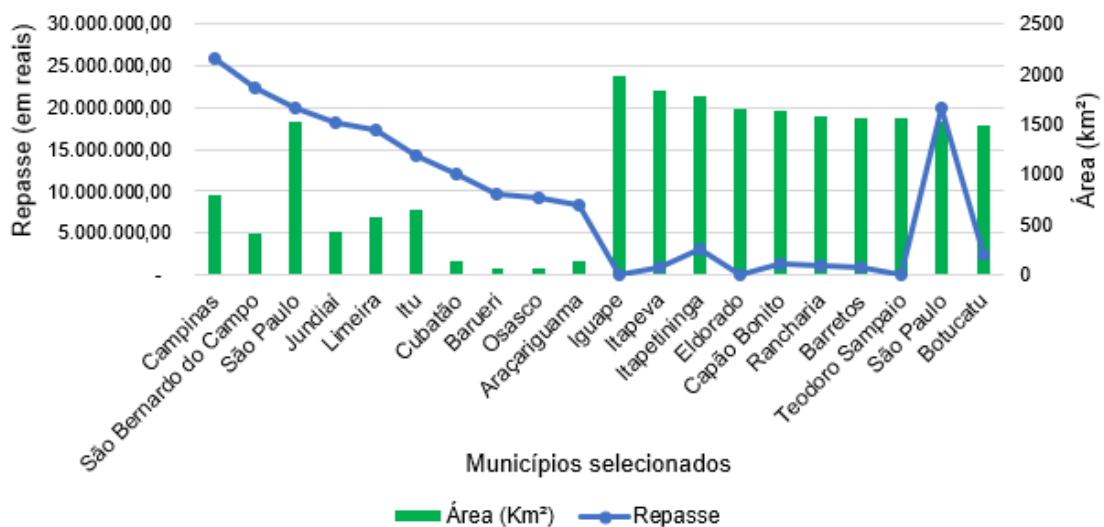
Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: ARTESP.

O Gráfico 2 exemplifica esse avanço, porém, também deixa claro que mesmo em 2018 apenas uma parte pequena dos municípios do estado de São Paulo conta com o acréscimo orçamentário relativo aos pedágios. Se no ano de 2000 apenas cerca de 5% dos municípios recebiam os repasses, o ano de 2018 mostra que aproximadamente 30% já estavam inseridos. Ao nos depararmos com essa posição

buscamos entender o que poderia fazer com que um município estivesse participando desse privilégio de arrecadação em detrimento de outros. Um dos principais pontos que caberia verificação diz respeito ao tamanho da área de unidade territorial pertencente a cada município, visto que, como a distribuição do recurso se dá pela extensão em quilômetros de rodovias concedidas que o cruzam. Assim apresentamos os resultados obtidos pelo Gráfico 3.

**Gráfico 3:** Relação entre o repasse recebido dos pedágios e área dos municípios selecionados, para o ano de 2018.



Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: IBGE e ARTESP.

O Gráfico 3 desvenda de maneira bastante satisfatória o ponto levantado pelo parágrafo anterior. Começaremos explicando porque este grupo de municípios foi selecionado para esta verificação. Os 10 primeiros municípios que são apresentados pelo gráfico – Campinas, São Bernardo do Campo, São Paulo, Jundiaí, Limeira, Itu, Cubatão, Barueri, Osasco e Araçariguama – são os 10 maiores em arrecadação nos repasses de pedágio. Os 10 municípios subsequentes – Iguape, Itapeva, Itapetininga, Eldorado, Capão Bonito, Rancharia, Barretos, Teodoro Sampaio, São Paulo e Botucatu – são os 10 municípios com as maiores áreas de unidade territorial do estado de São Paulo. Como o município de São Paulo está contido nas duas listas ele aparece em duas localidades do gráfico também. As considerações possíveis pela análise do gráfico mostram que os municípios de maior arrecadação com os repasses não necessariamente apresentam grandes unidades de área, sua arrecadação é puramente fruto de uma localização privilegiada. O contrário também se verifica, já que os municípios do segundo grupo mesmo apresentando as maiores áreas do

estado têm em sua maioria arrecadações muito baixas, demonstrando que sua localização distante de rodovias concedidas impediu que os valores fossem mais significativos. Em resumo, apesar da extensão da área oferecer uma possibilidade de arrecadação, ela não se concretiza sem que o município esteja em uma localização ideal para isso.

Após esclarecer qual a real função da área na arrecadação, entramos em nosso objeto de maior interesse na investigação dessa pesquisa. A partir da seleção de mapas que serão apresentados na sequência buscaremos demonstrar o impacto e o que tratamos como dependência orçamentária de parcela dos municípios, em relação aos valores do pedágio. Como já explicado em momento anterior desse trabalho, o repasse dos pedágios se dá através do ISSQN para os municípios, contudo, em uma parcela destes ocorre um impacto sobre o orçamento de maneira exacerbada (Quadro 2).

**Quadro 2:** Os municípios com ISSQN mais atrelado aos repasses do pedágio, para o ano de 2015.

Os 20* municípios que o repasse de pedágio tem maior impacto no ISSQN		
POSIÇÃO	MUNICÍPIO	IMPACTO DO PEDÁGIO NO ISSQN (%)
1	Torre de Pedra	309,8146988
2	Bofete	87,93976352
3	Corumbataí	86,00643497
4	Catiguá	85,39229429
5	Quadra	83,76634212
6	Águas de Santa Bárbara	76,85441522
7	Pardinho	73,193646
8	Restinga	73,02250379
9	Aramina	68,658684
10	Porangaba	67,70613671
11	Itatinga	66,0895567
12	Nazaré Paulista	63,86251203
13	Santa Rita do Passa Quatro	63,85562842
14	Cordeirópolis	63,78203114
15	Igaratá	62,80195433
16	Jumirim	62,68271072
17	Areiópolis	62,21113318
18	Iaras	62,1529121
19	São Simão	60,41080141
20	Sales Oliveira	56,22662343
21	Santa Cruz da Conceição	55,17141189

Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: FINBRA e ARTESP.

Iniciamos explicando porque desconsideraremos desta análise o município de Torre de Pedra, que aparece com uma arrecadação de pedágio mais de 300% maior que seu ISSQN. Os dados foram revistos e consta uma discrepância entre o que foi informado pela ARTESP sobre o valor repassado e aquele enviado pelo município ao Tesouro Nacional. A análise dos outros 20 municípios mostra o quanto os valores do pedágio são altamente significativos para a composição deste que é um dos principais impostos de arrecadação municipal. No caso do município de Bofete chega próximo aos 90% da arrecadação atrelada. Só por esse indicador já poderíamos atestar nossa opção por defender uma dependência dos municípios aos valores do pedágio, mas também há uma clara correspondência com a arrecadação total da receita tributária (Quadro 3).

**Quadro 3:** Os municípios com a Receita Tributária mais atrelada aos repasses do pedágio, para o ano de 2015.

Os 20 municípios que o repasse de pedágio tem maior impacto na Rec. Trib.		
POSIÇÃO	MUNICÍPIO	IMPACTO DO PEDÁGIO NA REC. TRIB. (%)
1	Corumbataí	59,92827096
2	Quadra	53,94330571
3	Aramina	52,40600124
4	Iaras	47,39344634
5	Bofete	44,32787413
6	Catiguá	43,9481596
7	Itatinga	43,79292249
8	Nazaré Paulista	43,24355257
9	Araçariguama	41,41847072
10	Restinga	41,067813
11	Alambari	40,66652469
12	Torre de Pedra	38,2121749
13	São Simão	35,63835674
14	Cordeirópolis	35,59592668
15	Jumirim	34,86102944
16	Igaratá	34,53724762
17	Taquaral	33,97370515
18	Piquerobi	33,29920043
19	Taquarivaí	32,32393343
20	Casa Branca	31,87270231

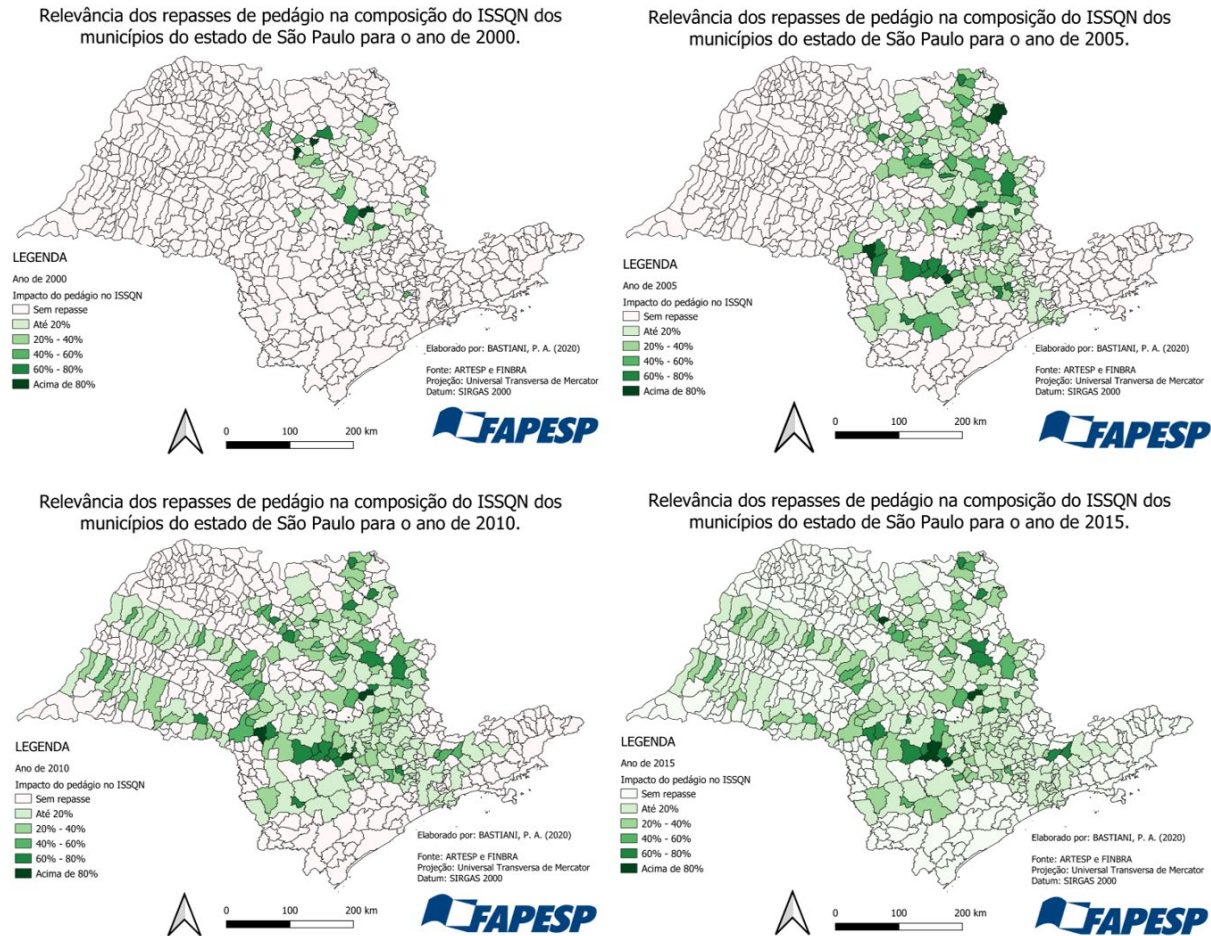
Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: FINBRA e ARTESP.

Ainda mais alarmante do que ter um dos impostos municipais atrelado a uma fonte única de recurso é a totalidade da receita tributária municipal neste mesmo posto. O Quadro 3 evidencia situações em que os municípios chegam a ter mais da metade de sua arrecadação tributária dependente dos repasses de pedágio. Essa

dependência causaria uma enorme desestabilidade orçamentária em um número considerável de municípios caso ocorresse uma decisão de encerrar as concessões e retomar a administração das rodovias para a administração pública. O Mapa 5 apresenta os índices de impacto do pedágio no ISSQN dos municípios do estado de São Paulo (Mapa 5).

**Mapa 5:** A relevância dos repasses de pedágio na composição do ISSQN dos municípios paulistas, para os anos de 2000, 2005, 2010 e 2015.

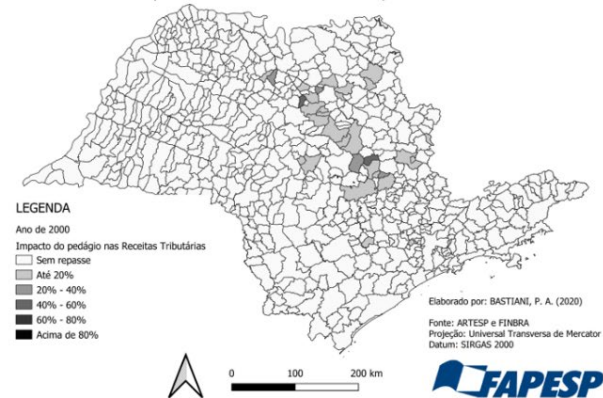


Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.  
Fonte dos dados: FINBRA e ARTESP.

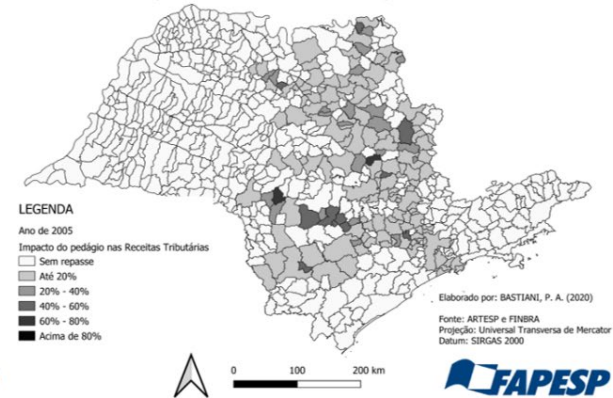
Com a apresentação dos mapas podemos considerar que não é uma realidade que engloba alguns municípios específicos, mas tem impacto considerável sobre a maioria dos recebedores de repasses. Como retratam uma posição parecida apesar de terem graus diferenciados de consideração, já explicitado anteriormente, apresentamos também os mapas que consideram o impacto na receita tributária dos municípios (Mapa 6).

**Mapa 6:** A relevância dos repasses de pedágio na composição da Receita Tributária dos municípios paulistas, para os anos de 2000, 2005, 2010 e 2015.

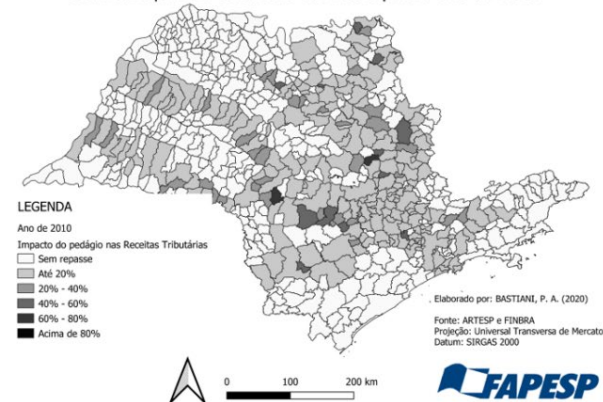
Relevância dos repasses de pedágio na composição da Receita Tributária dos Municípios do estado de São Paulo para o ano de 2000.



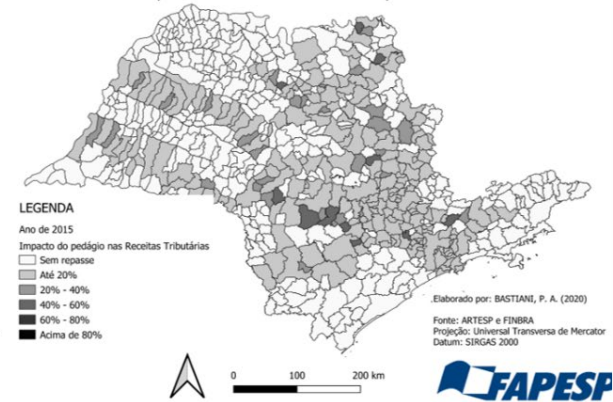
Relevância dos repasses de pedágio na composição da Receita Tributária dos municípios do estado de São Paulo para o ano de 2005.



Relevância dos repasses de pedágio na composição da Receita Tributária dos municípios do estado de São Paulo para o ano de 2010.



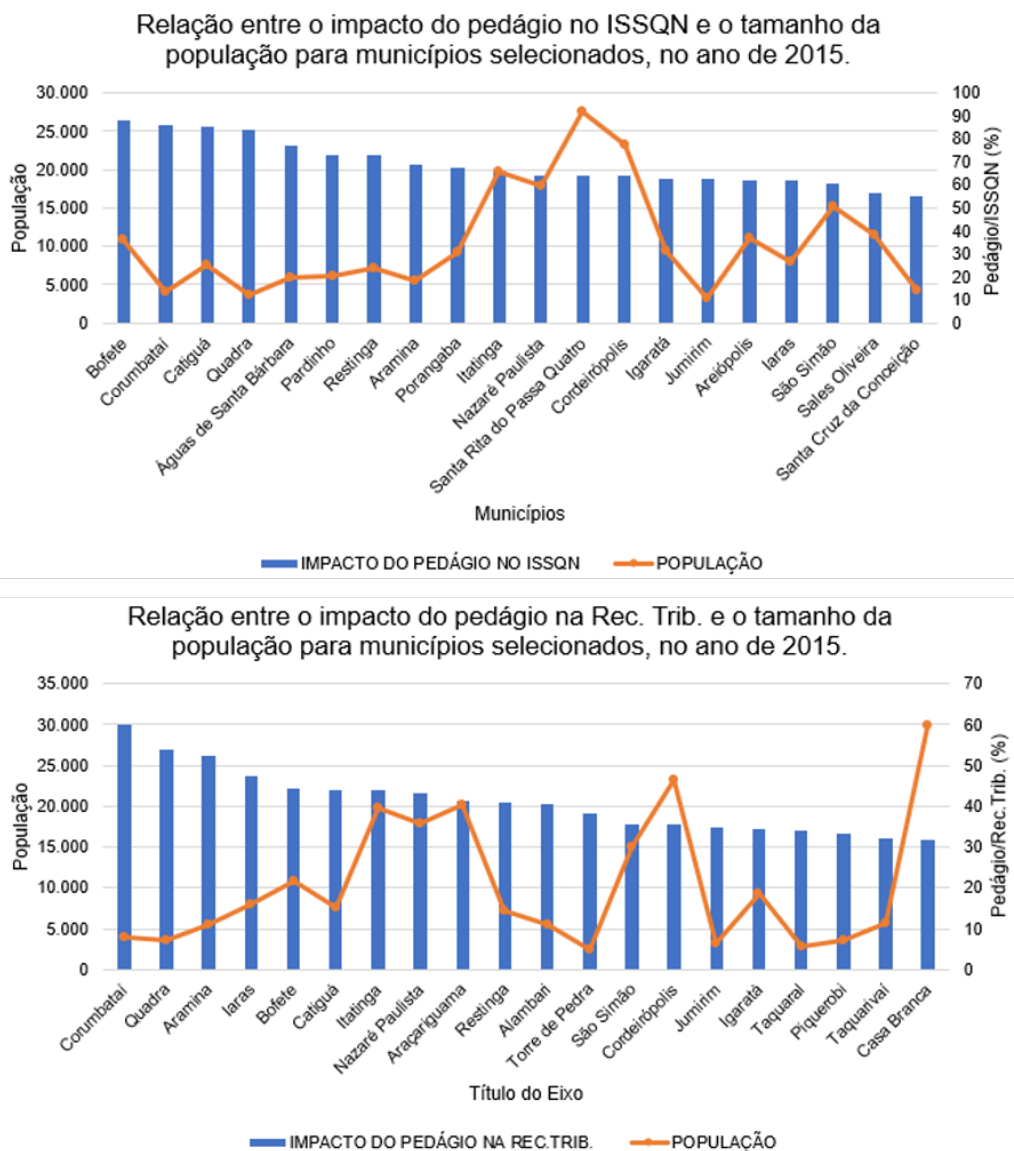
Relevância dos repasses de pedágio na composição da Receita Tributária dos municípios do estado de São Paulo para o ano de 2015.



Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.  
Fonte dos dados: FINBRA e ARTESP.

Contudo, cabe ressaltar mais um aspecto que as tabelas e mapas anteriores não delimitaram de forma aprofundada, em qual tipo de município essa dependência se torna mais aparente. Os mapas mostram que todos os municípios que recebem os repasses têm parte de suas receitas atreladas a eles, porém, alguns têm valores muito altos nesse aspecto. A resposta está um pouco mais além do que o simples dinamismo econômico específico de cada município (Gráfico 4).

**Gráfico 4:** A relevância dos repasses de pedágio no ISSQN e Receitas Tributárias dos municípios selecionados frente ao tamanho de sua população, para o ano de 2015.



Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: FINBRA e ARTESP.

Retornamos nosso olhar para os municípios selecionados nos Quadros 2 e 3, ou seja, aqueles que tinham as maiores taxas de seu ISSQN e Receitas Tributárias

atreladas aos repasses provenientes dos pedágios. O Gráfico 4 acrescenta uma camada a mais sobre eles, desvendando seu contingente populacional. O que é comum aos municípios selecionados é uma população muito pequena, para a maioria deles próximo dos 10 mil habitantes e mesmo os municípios que sustentam os maiores índices dessa lista não chegam a passar dos 30 mil. Isso ocorre pela possibilidade muito reduzida de municípios com pequenos índices populacionais atingirem grandes arrecadações tributárias. A maioria dos mais significativos tributos que compõe a receita tributária incide sobre as posses dos munícipes como o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) e o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Como a arrecadação dos repasses de pedágio se dá através da imposição, em grande parte, sobre não residentes do município, acaba por criar uma arrecadação acima das possibilitadas pela dinâmica própria orçamentária dos pequenos municípios (Quadro 4).

**Quadro 4:** Os 10 municípios paulistas que mais receberam repasses de pedágio no ano de 2015.

Município	Pedágio (R\$)	Pedágio no ISSQN (%)	Pedágio nas Rec. Trib. (%)	População
Campinas	22.200.066,71	3,180060449	1,415851762	1.164.098
São Bernardo do Campo	20.166.637,11	5,494244443	2,116194691	816.925
São Paulo	17.270.735,37	0,142384461	0,076927917	11.967.825
Jundiaí	15.537.049,66	6,766426705	3,029353896	401.896
Limeira	14.800.616,59	19,24762614	8,025422994	296.440
Itu	13.524.630,16	19,52625602	8,922831733	167.095
Cubatão	11.057.387,20	7,60700165	3,924874585	127.006
Barueri	9.060.623,67	1,121996173	0,920320302	262.275
Osasco	8.386.239,45	2,17341009	1,179409056	694.844
Araçariguama	7.923.559,34	52,17164418	41,41847072	20.114

Elaboração: Pablo Augusto Bastiani, 2020.

Fonte dos dados: FINBRA, IBGE e ARTESP.

Por fim, apresentamos o Quadro 4 que traça um panorama da relevância dos valores de pedágio para os 10 municípios que receberam as maiores quantias dessa natureza no ano de 2015. Apenas o município de Araçariguama é parte da discussão traçada no Gráfico 4, com menos de 30 mil habitantes, por consequência, ele apresenta os maiores índices de ISSQN e receitas tributárias atreladas ao pedágio do grupo. Para municípios como Campinas, São Bernardo do Campo e São Paulo os valores, mesmo sendo os maiores de todo o estado, são pouco relevantes dentro de suas enormes estruturas de arrecadação de impostos.

A relevância dos repasses do pedágio nos parece ao fim dessa pesquisa inegável. Ainda como parte seletiva de diferenciação territorial e privilégio orçamentário no estado de São Paulo, os repasses impactam de maneira vantajada as arrecadações de tributos. Para os pequenos municípios é mais que sua maior fonte tributária de recursos, é também uma forma de dependência financeira e dessa maneira, de um discurso favorável à manutenção do modelo de concessões rodoviárias pela preservação de um equilíbrio econômico estadual ao nível municipal.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando o que foi apresentado por este trabalho, podemos, por fim, elencar pontos fundamentais que surgiram e se apresentam na materialidade, seja como produto de um tempo passado, ou como processo ainda em andamento.

A lógica da concessão de serviços públicos não perde força, pelo contrário, ela se reinventa e amplia sua atuação frente ao Estado. Se em meados da década de 1990 era mais que fundamental a transferência da gestão das rodovias à iniciativa privada, sempre através do discurso da falta de dinheiro, esse modelo permanece atual e atuante. Com a situação econômica brasileira em baixa, num espírito de crise generalizada dos setores e principalmente do Estado, no qual o discurso se volta completamente ao enxugamento da máquina pública, as concessões, parcerias público-privadas ou as privatizações, ganham espaço entre a classe política. A emergência em saúde pública oriunda da pandemia de coronavírus, que aflige o mundo desde o início de 2020, é outro fator que já impactou e impulsionará a entrega das empresas públicas.

A visão passada pelos agentes públicos em um de nossos trabalhos de campo ressalta que o Estado não é ineficiente porque não tenha técnicos capacitados a operar as rodovias, ele é ineficiente porque é engessado por uma parafernália de regulamentos e legislações normativas que dificultam a exploração de oportunidades comerciais com rapidez e flexibilidade. Porém, toda essa dificuldade imposta legalmente é produzida pela classe política brasileira. Por um lado, visando um ideal de fazer com que os processos ocorram, teoricamente, da maneira mais transparente possível, mas também, por representar ideologias de grande parte dos nossos representantes, no favorecimento do privado ao invés da estruturação do público.

Ideologias que buscamos apresentar nesta dissertação, inseridas e perpetuadas para a população em geral através do uso de propagandas veladas. A psicofera das concessões foi fator fundamental para que o modelo se estabelecesse com tamanha abertura. O que é a classe política senão expressão de seu povo? Não entraremos aqui diretamente em uma discussão sobre as formas de representação e a cooptação de discursos para eleição, mas queremos dizer apenas com essa indagação que a grande maioria dos eleitos são pessoas que trazem em si as ideias

da população em geral. A ideologia de transferência dos ativos do Estado para a iniciativa privada é cada vez mais aceita de maneira pacífica e rotineira. Um trabalho que já caminha para três décadas de discursos naturalizados em jornais de grande circulação, em reportagens de televisão e na publicidade em todas as suas esferas.

Mas esse modelo é um fracasso? Apenas o Estado, ou ainda, os governos estão sendo beneficiados por esse modelo? Através de nossa pesquisa podemos afirmar que não. Talvez a maior relevância desta pesquisa seja mostrar como os repasses do pedágio trazem benefícios orçamentários a municípios que muitas vezes não têm acesso a recursos volumosos. Seja através dos valores regulamentados nos contratos, ISSQN, ou através de incentivos em fundos municipais, as concessionárias são atualmente grandes parceiras de alguns municípios, principalmente os que apresentam menor população. A tecnologia dos serviços prestados é de alto nível, garantindo ao usuário, cada vez mais, rodovias seguras e confortáveis. Todos estes fatos apontam que aos municípios a concessão de rodovias é grande negócio.

Contudo, vamos nos permitir a utopia de repensar o modelo de concessões, vamos imaginar que as rodovias cumprissem sua diretriz de concessão e retornassem ao controle do estado de São Paulo. Rodovias modernas e já comprovadamente lucrativas, visto que, atualmente o valor arrecadado com o pedágio é suficiente para a manutenção e prestação de serviços aos usuários, para a distribuição de receita aos municípios lindeiros, para a outorga do estado e com grande fatia dos recursos endereçados ao lucro das empresas. Rodovias administradas por técnicos capacitados, trabalhando em empresas públicas que tenham vencido a burocracia pela ação conjunta da classe política. Rodovias que continuem cobrando pela manutenção e serviços prestados, que continuem gerando retorno para municípios, mas que cobrem muito menos de seus usuários. Não vamos acabar com as concessionárias, vamos fortalecer os estudos técnicos que decifrem os locais em que seja necessária uma alocação maior de recursos, modernizando novas áreas e viabilizando o território para gerar o crescimento econômico e o dinamismo de todas as regiões do estado. O maior problema do modelo de concessões de rodovias perpetuado no estado de São Paulo é justamente ser um modelo, quando deveria ser tratado como ferramenta.

Apesar desta dissertação estar sendo apresentada em seu formato final da pesquisa, ainda há muito que ser visto, com uma quarta etapa de concessões em plena execução, na qual muitos municípios passarão a receber recursos que antes não tinham acesso, outros ainda podem ampliar suas arrecadações por novos trechos concedidos e pela duplicação de suas rodovias - e, com isso, muita negociação política entre as esferas municipal, estadual e empresas privadas pode vir a ocorrer.

Por fim, cabe salientar que nossa pesquisa buscou trazer contribuições a uma discussão que é muito mais ampla e que evolui por caminhos muitas vezes inexplorados. As concessões aqui trabalhadas compreendem apenas o estado de São Paulo, mas estas ocorrem em diversos outros locais e inclusive no âmbito das rodovias federais. Outros setores de transporte vêm passando por processos de concessão ou privatização, como as ferrovias, portos e aeroportos. As ideias apresentadas nesta dissertação não devem ser vistas apenas como fim, mas sim como base para que demais pesquisas continuem contribuindo com essas discussões fundamentais.

## REFERÊNCIAS

- ANTAS JR., R. M. **Território e regulação**: espaço geográfico, fonte material e não formal do direito. São Paulo: Humanitas/Fapesp, 2005.
- CARDOSO, F. H. **Sete anos do real**: estabilidade, crescimento e desenvolvimento social. Brasília: Presidência da República, 2001.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo. Ensaio sobre a sociedade neoliberal**. Trad. Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016.
- GALLO, F. Usos do território e o papel do Estado no Brasil: notas sobre a atuação da Agência Desenvolve SP. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 21, n. 2, p. 480-496, agosto. 2017.
- GOTTMANN, J. **La politique des États et leur géographie**. Paris: Armand Colin, 1952.
- IANNI, O. A formação do capitalismo nacional. 7 teses sobre o Brasil Moderno. In: **Jornal da Unicamp**, n. 248. Campinas: Unicamp, 2004.
- KAHIL, S. P. Psicoesfera: uso corporativo da esfera técnica do território e o novo espírito do capitalismo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 22 (3): 475-485, dez. 2010.
- \_\_\_\_\_. Psicoesfera: a modernidade perversa. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, nº 11, 1997.
- LIMONAD, E. Estado, espaço e escala no Brasil. Subsídios para a Reflexão. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales**, nº 493 (41), 2014, p. 8.
- MACHADO, L. C. K. I. **Concessões de rodovias – mito e realidade**. São Paulo: Prêmio Editorial, 2005.
- MANZONI NETO, A. O Novo Planejamento Territorial, seus instrumentos e agentes: as Parcerias Público-Privadas e as Empresas Transnacionais de Consultoria na reorganização do Território Brasileiro. **Dissertação** (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-graduação em Geografia da Unicamp. Campinas, 2007.
- MONTEIRO, C. Planejamento: algumas considerações. **Espaço, Tempo e Crítica**. v. 2, n. 1, 2007.
- OLIVEIRA, C. A. O papel das concessões de rodovias na normatização do território brasileiro e suas relações com a circulação. **Tese** (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-graduação em Geografia – Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2016.
- OLIVEIRA, C. A.; SPOSITO, E. S. Estado de São Paulo: dinâmica econômica, concessões rodoviárias e análise dos indicadores PIB e IDH. In **Geografia em atos**, n. 7, v.1. Presidente Prudente, 2007.
- PEREIRA, M. F. V. A gestão neoliberal do território: normas e viabilidade territorial nas concessões do sistema rodoviário paulista. **Geografia**, Rio Claro, v. 32, n. 1, p. 153-162, jan./abr. 2007.
- RIBEIRO, A. C. T. Relações Sociedade-Estado: elementos do paradigma administrativo. **Cadernos IPPUR**: Rio de Janeiro, Ano XII, n. 2, 1998.

RIBEIRO, T. B.; TONETO JÚNIOR, R. As receitas tributárias das praças de pedágio e as finanças públicas municipais: uma análise do esforço fiscal no estado de São Paulo. **Planejamento e Políticas Públicas (PPP)**, Brasília, n. 27, p. 117-139, jun./dez. 2004.

SAFATLE, V. **Cinismo e Falência da Crítica**. São Paulo: Boitempo, 2008.

SANTOS, M. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2002 [1996]. Coleção Milton Santos, n. 1

SENNA, L. A. S.; MICHEL, F. D. **Rodovias auto-sustentadas: o desafio do Século XXI**. São Paulo: Editora CLA, 2006.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ABRÚCIO, F. L.; LOUREIRO, M. R. Finanças públicas, democracia e *accountability*. In ARVATE, P. R.; BIDERMAN, C. **Economia do Setor Público no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2004.

AFFONSO, R. B. A. **O Federalismo e As Teorias Hegemônicas da Economia do Setor Público na Segunda Metade do Século XX**: um balanço crítico. Tese de Doutorado. Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2003.

\_\_\_\_\_. A Federação no Brasil: Impasses e perspectivas. In AFFONSO, R. B. A.; SILVA, P. L. B. (Org). **A federação em perspectiva**: ensaios selecionados. São Paulo: FUNDAP, 1995.

ALENCAR, A. A.; GOBETTI, S. W. Justiça Fiscal na Federação Brasileira: uma análise do sistema de transferências intergovernamentais entre 2000 e 2007. In **Finanças Públicas – XIII Prêmio Tesouro Nacional, Tópicos Especiais de Finanças Públicas – Primeiro Lugar**, Brasília, 2008. Disponível em <[http://www.tesouro.fazenda.gov.br/premio\\_TN/XIIIpremio/financas/1tefpXIIIPTN/Justica\\_Fiscal\\_Federacao\\_Brasileira.pdf](http://www.tesouro.fazenda.gov.br/premio_TN/XIIIpremio/financas/1tefpXIIIPTN/Justica_Fiscal_Federacao_Brasileira.pdf)>.

ALMEIDA, M. P. **Reformas neoliberais no Brasil**: a privatização nos governos Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso. (Tese de Doutorado). Rio de Janeiro: UFF/ICHF, 2010.

ANDRADE, M. C. Territorialidades, desterritorialidades, novas territorialidades: o limite do poder nacional e do poder local. In SANTOS, M.; SOUZA, M. A. (Org). In **Território**: Globalização e fragmentação. 4 ed., São Paulo: Hucitec :ANPUR, 1998.

ANDRADE, M. C.; ANDRADE, S. M. C. **A federação brasileira**. Uma análise geopolítica e geo-social. São Paulo: Contexto, Série Repensando a Geografia, 1999.

ARAÚJO, A. B. et al. **Transferências de impostos aos estados e municípios**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1973.

ARAÚJO, J. L. R. H. Brasil em desenvolvimento: expansão da infra-estrutura. In. CASTRO, A. C.; LICHA, A.; PINTO JR., H. Q.; SABOIA, J. (Org.). **Brasil em desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. Vol. 1.

ARAÚJO, S. A.; BRITO, D. P. **Modelos de concessões rodoviárias na América Latina**. [s. l.: s.n.], 2003. Disponível em: <<http://www.fgvsp.br>> Acesso em: 14 ago. 2016.

ARRAIS, T. A.; CASTILHO, D. Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR-153 no centro-norte brasileiro. **GEOgraphia**, ano 18, n. 36, 2016.

ARROYO, M. M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M.M. CRUZ, R.C.A. (Orgs.). **Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização**. 1 ed. São Paulo: Annablume, 2015, p. 37-50.

BARAT, J. (Org.). **Logística e transporte no processo de globalização**: oportunidades para o Brasil. São Paulo: Editora UNESP: IEEI, 2007.

BARRERA, A. W.; ROARELLI, M. L. M. Relações Fiscais Intergovernamentais. In AFFONSO, R. B. A.; SILVA, P. L. B. (Org.). **A federação em perspectiva**. Ensaios selecionados. São Paulo: FUNDAP, 1995.

BARROSO, L. R. O contrato de concessão de rodovias: particularidades, alteração e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. **Revista de Direito da Procuradoria Geral**, Rio de Janeiro, (Edição Especial), 2012. pp. 186-215.

BIONDI, A. **O Brasil privatizado**: um balanço do desmonte do Estado. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003.

BONETI, L. **Políticas públicas por dentro**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO; San Pablo: Mercado de Letras, 2017.

BORDIN, L. C. V. **Formação tributária do Brasil e a carga fiscal**. S.l.; abril, 2003. Disponível em <<http://www.forumfed.org/pt/libdocs/Misc/0304-br-Bordin-p.pdf>> acessado em 16 de jul. 2016.

BORGES, L. F. X. Project finance e infra-estrutura: descrição e críticas. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. [105]-121, jun. 1998. Disponível em: [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/11922/1/RB%2009%20Project%20Finance%20e%20infra-estrutura%20-%20descrição%20e%20críticas\\_P\\_BD.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/11922/1/RB%2009%20Project%20Finance%20e%20infra-estrutura%20-%20descrição%20e%20críticas_P_BD.pdf) Acessado em 10 de set. de 2018

BRANDÃO, C. A. Pactos em territórios: escalas de abordagem e ações pelo desenvolvimento. **Revista O&S – Organização & Sociedade**, Salvador/BA, v.15, n. 45, abr./jun. 2008. Disponível em <<http://www.revistaoes.ufba.br/viewissue.php?id=37>> acessado em 30 de jul. 2016.

CALIFE, F. E. **O financiamento para o desenvolvimento local**: Agenda e formulação de políticas. São Paulo: Integração, 2005.

CAMPOS NETO, C. A.; MOREIRA, S. V.; MOTTA, L. V. Modelos de concessão de rodovias no Brasil, no México, no Chile, na Colômbia e nos Estados Unidos: evolução histórica e avanços regulatórios. In: **IPEA, Texto para Discussão nº. 2378**. Rio de Janeiro: IPEA, 2018.

CAMPOS NETO, C. A. S; PAULA, J. M. P; SOUZA, F. H. Rodovias brasileiras: políticas públicas, investimentos, concessões e tarifas de pedágio. In: **IPEA, Texto para Discussão nº. 1668**. Rio de Janeiro: IPEA, 2011.

CAMPOS NETO, C. A. S.; SOARES, R. P. A eficiência do Estado e as concessões rodoviárias no Brasil: preocupação com o valor do pedágio e sugestões para operacionalizar a modicidade das tarifas. **Texto para discussão Ipea**, Brasília, n. 1286, jun. 2007.

CAMPOS NETO, C. A. S. et al. Gargalos e demandas da infraestrutura rodoviária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras rodoviárias. **Texto para discussão Ipea**, Brasília, n. 1592, mar. 2011.

CAMPOS NETO, C. A. S. Investimentos na infraestrutura de transportes: avaliação do período 2002-2013 e perspectivas para 2014-2016. **Texto para discussão Ipea**, Brasília, n. 2014, dez. 2014.

CAMPOS NETO, C. A. S.; PAULA, J. M. P.; SOUZA, F. H. Rodovias brasileiras: políticas públicas, investimentos, concessões e tarifas de pedágio. **Texto para discussão Ipea**, Rio de Janeiro, n. 1668, out. 2011.

CARPINTERO, S.; BARCHAN, R. Private toll roads: lessons from Latin America. **Annals of International Conference on Traffic and Transportation Engineering (ICTTE 2012)**. IPCSIT vol. 26 (2012). Disponível em <<http://www.ipcsit.com/vol26/19-ICTTE2012-T1009.pdf>> Acessado em 19 de julho de 2019.

CARVALHO, C. P. **Economia popular**. Uma via de modernização para Alagoas. 2 ed., Maceió: EDUFAL, 2007.

CATAIA, M. Território político: fundamento e fundação do Estado. In **Revista Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 23 (1), pp. 115-125, abr. 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de rodovias 2016**: relatório gerencial. 20. ed. Brasília: CNT: SEST: SENAT, 2016. 399 p.

CONTEL, F. B. **Finanças municipais e território**. Horizontalidades e verticalidades no município de Bauru (SP). Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2001.

CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C. G.; CORRÊA R. L. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSTA, W. M. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 1989.

CUEVAS, E. R. E. Concesiones de infraestructura vial en Chile, ámbito fiscalización em fase de operación. Estudio caso: Sociedad Concesionaria Autopista los Libertadores S.A. **Tesis** (Maestría em Gerência Pública). Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Escuela de Gobierno y Gestión Pública. Chile, enero, 2018.

DEPINÉ, F. D. C. **Concessão de rodovias**: modalidades e formas de remuneração do concessionário. 2010. 185f. Dissertação (Mestrado em direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

DÍAZ PÉREZ, J. Retos de la colaboración público-privada para el desarrollo de infraestructuras públicas. **Boletín Económico de ICE**, España, núm. 3012, del 1 al 30 de junio, 2011.

DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. Impacto Regional da Privatização da Infra-estrutura no Brasil. In: REZENDE, F.; BRUGINSKI, T. (Coord.). **Infraestrutura**: perspectivas de reorganização; casos estaduais. Brasília, IPEA, 1997.

DULCI, O. S. Guerra Fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. **Revista de Sociologia e Política**, n. 18; jun. de 2002. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n18/10704.pdf>> acessado em 08 de ago. 2016.

ENGEL, E.; FISHER, R.; GALETOVIC, A. **Economía de las asociaciones público privadas. Una guía básica**. Colección de Lecturas: 105. El Trimestre Económico, Fondo de Cultura Económica, 2014.

FARIAS, H. C. O papel do BNDES na integração do território brasileiro. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 34, Número Especial, p. 119-133, 2013.

FIGHERA, D. T. Globalização e seletividade espacial. In CARLOS, A. F. A. (org). **Ensaio de geografia contemporânea**. Milton Santos, obra revisitada. São Paulo: EDUSP/HUCITEC/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

FONSECA, R. O. Circulação territorial e circuitos espaciais da produção: uma análise sobre as operações logísticas em Jundiaí/SP. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 34, n. 1, p. 133-152, jan./abr. 2014.

GALLO, F. Aspectos da reorganização das solidariedades federativas no território nacional: o engessamento tributário planejado no Brasil e a difusão seletiva do meio técnico-científico-informacional. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 33, p. 355-372, 2013

\_\_\_\_\_. Território, política e infraestruturas: a influência do governo federal na política urbana dos municípios brasileiros. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, ano 25, n. 3, p. 453-467, set./dez. 2013.

GONÇALVES, K. V. **PPP: um paradigma a ser conquistado no Brasil a partir das experiências internacionais**. 2007. 121f. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Araraquara, 2007.

GONZE, N. C. **Concessão em rodovias federais: uma análise da evolução dos modelos de regulação técnica**. (Dissertação de Mestrado). COPPE/UFRJ: Rio de Janeiro, 2014.

HUERTAS, D. Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil. 2013. **Tese** (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

HUMBERG, M. E. (Org.). **Pedágio: mitos e fatos**. São Paulo: Editora CLA, 2010.

ISNARD, H. O Espaço do Geógrafo. In **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, 36(258-259): 5-16, jul./dez., 1978.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025**. Brasília: Ipea, 2010.

KAHIL, S. P. Usos do território: uma questão política. In X Encontro de Geógrafos da América Latina, São Paulo, 2005. **Anais...**

LAMOSO, L. P. A infra-estrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, F. C. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

LANDI, M.; FILHO, R. P. **Reorganização da infra-estrutura: o caso de São Paulo**. IMPRENTA: 1997.

LAPAVITSAS, C. El capitalismo financiarizado. Crisis y expropiación financiera. In: MORERA, C.; LAPAVITSAS, C. (coords.). **La Crisis de la Financiarización**.

México: UNAM-Instituto de Investigaciones Económicas: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2011, pp. 33-90.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades do desenvolvimento regional. **Scripta Nova (Barcelona)**, v. 11, p. 1-15, 2007.

LOPES, G. N. Serviços de infraestrutura como opção de investimentos para os fundos de pensão brasileiros. **Dissertação** (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Econômico, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012, 122f. Disponível em: <<http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/285847>>. Acesso em 05 de maio 2019.

LOTTA, G. (org.). **Teoria e análises sobre implantação de políticas públicas no Brasil**. Brasília: Enap, 2019

MACEDO, M. M. Fluidez territorial e logística: o programa de aceleração do crescimento (PAC) no Rio Grande do Norte. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, ano 27, n. 2, p. 281-296, mai./ago. 2015.

MARTIN, A. R. Dilemas do federalismo: entre o “estadualismo oligárquico” e o “regionalismo burocrático”. **Perspectiva**, São Paulo, 27: 55-68, 2005. Disponível em <<http://seer.fclar.unesp.br/perspectivas/article/view/21/14>>

MARTINS, F.; SOARES, V.; CAMMARATA, F. **Infraestrutura rodoviária no Brasil: uma proposta para desenvolvê-la**. São Paulo: Bain & Company, 2013.

MELAZZO, E. S. Problematizando o conceito de políticas públicas: Desafios à análise e à prática do planejamento e da gestão. **Tópos (UNESP. Presidente Prudente)**, v. 4, p. 9-32, 2010a.

\_\_\_\_\_. **Políticas públicas: conhecimento e intervenção no espaço urbano**. In: MELAZZO, E. S. (Org.). Exclusão social em cidades brasileiras: Um desafio para políticas públicas. 1ed. São Paulo: Editora Unesp, 2010b.

MENDES, M. et al. Transferências intergovernamentais no Brasil: diagnóstico e proposta de reforma. **Texto para discussão do IPEA**, nº 40, Brasília, 2008.

MENDOZA, J. E. Financiarización y sector carretero en México. **Revista Problemas del Desarrollo**, 189 (48), abril-junio 2017.

MOORE, A.; STRAUB, S.; DETHIER, J-J. Regulation, renegotiation and capital structure: theory and evidence from Latin American transport concessions. **Journal of Regulatory Economics (J REGUL ECON)**. (2014) 45:209–232, 2014.

MORA, M.; GIAMBIAGI, F. Federalismo e endividamento subnacional: uma discussão sobre a sustentabilidade da dívida estadual e municipal. **Texto para discussão** n. 1142, Rio de Janeiro: IPEA, 2005. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/pub/td/2005/td\\_1142.pdf](http://www.ipea.gov.br/pub/td/2005/td_1142.pdf)>

MORAES, A.C.R. de; COSTA, W.M. da. **A geografia crítica. A valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1984.

OLIVEIRA, C. A. Articulação entre produção e logística no final do século XX e início do XXI: reflexos no estado de São Paulo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, ano 24, n. 3, p. 449-460, set./dez. 2012.

\_\_\_\_\_. Concessões de rodovias no Brasil: formação de grupos econômicos e concentração de capitais. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege)**, v.13, n.22, set./dez. 2017, p.86-118.

OLIVEIRA, F. A crise da federação: da oligarquia à globalização. In AFFONSO, R. B. A.; SILVA, P. L. B. (Org). **A federação em perspectiva: ensaios selecionados**. São Paulo: FUNDAP, 1995b.

OLIVEIRA; R. G.; MICHEL, F. D.; CYDIS, H. B. B. (Org.). **A experiência brasileira de concessões de rodovias**. São Paulo: Fipe, 2006.

PRADO, S. R. R. **A questão fiscal na federação brasileira: diagnóstico e alternativas**. CEPAL – Comissão Econômica Para a América Latina e o Caribe. *S/I*, 2007. Disponível em <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/9/28329/P28329.xml&xsl=/brasil/tpl-p/p9f.xsl>>

\_\_\_\_\_. Distribuição intergovernamental de recursos na federação brasileira. In REZENDE, F. A.; OLIVEIRA, F. A. (Org.). **Descentralização e federalismo fiscal no Brasil: desafios da reforma tributária**. Rio de Janeiro: Fundação K. Adenauer, 2003.

PRADO, S. R. R. et al. **A partilha de recursos na federação brasileira**. São Paulo: FUNDAP; Brasília: IPEA, 2003.

PEDRO, L. M. **Análise dos diferentes contratos de concessão rodoviária e suas contabilizações**. 2012. 126f. Dissertação (Mestrado em Controladoria e Contabilidade) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2012.

POMPERMAYER, F. M.; SILVA FILHO, E. B. Concessões no setor de infraestrutura: propostas para um novo modelo de financiamento e compartilhamento de riscos. **Texto para discussão Ipea**, Rio de Janeiro, n. 2177, fev. 2016.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RANGEL, T.; GALENDE, J. Innovation in public–private partnerships (PPPs): the Spanish case of highway concessions. **Public Money & Management**, 30:1, 2010, 49-54.

REZENDE, F. Federalismo fiscal: novo papel para estados e municípios. In: **CEPAM** – Fundação Prefeito Faria Lima. O município no século XXI: cenários e perspectivas. Ed. especial. São Paulo: CEPAM, 1999.

\_\_\_\_\_. Federalismo Fiscal no Brasil. **Revista de Economia Política**, vol 15, n.º 3, julho/setembro, 1995.

REZENDE, F.; AFONSO, J. R. A federação brasileira: desafios e perspectivas. In REZENDE, F.; OLIVEIRA, F. A. **Federalismo e integração econômica regional: desafios para o Mercosul**. Rio de Janeiro: Konrad Adenauer Stiftung, 2004, p. 301-361.

REZENDE, F.; CUNHA, A. (Coord.). **Contribuintes e cidadãos. Compreendendo o orçamento federal**. Programa de estudos fiscais. Rio de Janeiro: FGV/IBRE :FGV/EBAPE, 2002.

RIBEIRO, A. C. T. Pequena reflexão sobre categorias da teoria crítica do espaço: território usado, território praticado. In SOUZA, M. A. A. (Org.). **Território brasileiro. Usos e abusos**. Campinas: Edições Territorial, 2003.

RODRIGUES, J. N. **As transferências intergovernamentais de recursos do FPM e do ICMS como estratégias de equilíbrio espacial**. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 2006.

\_\_\_\_\_. Território e Ação do Estado: uma abordagem das transferências intergovernamentais de recursos como estratégias de organização sócio-espacial. In X Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005, São Paulo. **Anais...**

SANDRONI, P. (Org. e superv.). **Novíssimo dicionário de Economia**. São Paulo: Ed. Best Seller, 1999.

SANTOS, M. **Economia Espacial: críticas e alternativas**. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

\_\_\_\_\_. O retorno do território. In SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (org) **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Anpur/Hucitec, 1994, p. 15-20.

SANTOS, M. et al. O Papel Ativo da Geografia – Um Manifesto. Apresentado pelo Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental, do Departamento de Geografia – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP) no XII Encontro Nacional de Geógrafos. Florianópolis, Julho de 2000. **Anais...**

SCHERMA, R. A. Conglomerados financeiros e os novos usos do território brasileiro. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 34, 2013. Número Especial, p. 134-145.

SHAOL, J. A Review of Transport Public-private Partnerships in UK. In GRAEME HODGE et al. **International Handbook on Public-Private Partnerships**. Cheltenham, UK, Northampton, MA, USA, 2010. pp. 549-565.

SILVA JUNIOR, G. O. BNDES: 50 anos de ordenamento do território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, F. C. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

SILVA JUNIOR, R. F. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa**. (Tese de Doutorado). Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2009.

SILVEIRA, M. L. Ao território usado a palavra: pensando princípios de solidariedade socioespacial. In VIANA, A. L. d'Á.; IBAÑEZ, N.; ELIAS, P. E. M. (Org.). **Saúde, desenvolvimento e território**. São Paulo: Aderaldo & Rotschild, 2009.

\_\_\_\_\_. Uma situação geográfica: do método à metodologia. In **Revista Território**, ano IV, n. 16, jan./jun. 1999.

SILVEIRA, M. R. A reestruturação logística e seus impactos sobre os sistemas de movimento e os fluxos econômicos no território paulista. **Geografia**, Rio Claro, v. 34, n. 2, p. 219-233, mai./ago. 2009.

\_\_\_\_\_. Estruturação e reestruturação dos sistemas de movimento, de logística e de normas e tributação e seus impactos no território paulistas/Brasil. **Revista Geográfica de América Central**, número especial EGAL, p. 1-20, II semestre 2011.

\_\_\_\_\_. Infraestruturas e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator**, Fortaleza, v. 12, número especial (2), p. 41-53, set. 2013.

\_\_\_\_\_. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a geografia dos transportes e circulação. **Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y ciencias sociales**. Barcelona, v. XIII, n. 283, fev. 2009. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-283.htm>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

SILVEIRA, M. R.; JULIO, A. S. Os investimentos em transportes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o efeito multiplicador brasileiro a partir do governo Lula da Silva. **Journal of Transport Literature**, Manaus, v. 7, n. 4, p. 199-224, out. 2013.

SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, F. C. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

SOARES, R. P.; CAMPOS NETO, C. A. S. Das concessões rodoviárias às parcerias público-privadas: preocupação com o valor do pedágio. **Texto para discussão Ipea**, Brasília, n. 1186, mai. 2006.

SOUZA, C. Federalismo, desenho constitucional e instituições federativas no Brasil pós-1988. **Revista de Sociologia Política**, Curitiba, n. 24, jun. 2005, pp. 105-121. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n24/a08n24.pdf>> Acesso em: 05 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. Federalismo e descentralização na Constituição de 1988: processo decisório, conflitos e alianças. In **Dados, Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 44, n. 3, 2001.

\_\_\_\_\_. Políticas públicas: uma revisão de literatura. **Sociologias**. Porto Alegre, n. 16, p. 20-45, 2006.

SOUZA, D. de S. Rede de transportes e uso corporativo do território: a concessão das rodovias federais BR-060 e BR-153 em Goiás. **Dissertação** (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais (Iesa), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Goiânia, 2018

SOUZA, E. L. **As concessões da malha rodoviária paulista e o cerco dos pedágios à Região Metropolitana de Campinas**. 2011. 59f. Trabalho de Conclusão do Curso (Graduação em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

SOUZA, V. H. P.; SILVEIRA, M. R. O Transporte Rodoviário no Brasil: Algumas Tipologias da Viscosidade. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SURGIK, A. Da violação da liberdade na cobrança de pedágio: *res extra commercium*. **Revista do Instituto de Pesquisas e Estudos**, Bauru, n. 27, p. 107-124, dez./mar. 2000.

TAVARES, I. E. T. N. P. O município brasileiro: sua evolução histórico-constitucional. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, n. 86, jan. 1998, pp. 85-116.

TAVARES, J. A. G. A Federação brasileira, seu desenvolvimento e seus problemas. In TAVARES, J. A. G.; ROJO, R. E. (Org.). **Instituições Políticas Comparadas dos Países do Mercosul**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998. pp.229-244.

VAINER, C. B. Lugar, região, nação, mundo: explorações históricas do debate acerca das escalas de ação política. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.8, n.2, Nov. 2006, pp. 9-29.

\_\_\_\_\_. As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local? In **Cadernos IPPUR**, Ensaios sobre a desigualdade, Ano XV, n° 2, ago./dez. 2001 / Ano XVI, n° 1, jan./jun. 2002.

VARSANO, R. A evolução do sistema tributário brasileiro ao longo do século: anotações e reflexões para futuras reformas. **Texto para Discussão**, n. 405. Rio de Janeiro: IPEA, 1996. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/pub/td/1996/td\\_0405.pdf](http://www.ipea.gov.br/pub/td/1996/td_0405.pdf)>

VARSANO, R. et al. Uma análise da carga tributária do Brasil. **Texto para Discussão**, n. 583. Rio de Janeiro: IPEA, 1998. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/pub/td/1998/td\\_0583.pdf](http://www.ipea.gov.br/pub/td/1998/td_0583.pdf)>

VERON, A.; CELLIER, J. Participação privada no setor rodoviário no Brasil: Evolução recente e próximos passos. **Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento / The World Bank**. Washington DC, 2010. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/en/888541468229179974/Participa%C3%A7%C3%A3o-privada-no-setor-rodovi%C3%A1rio-no-Brasil-Evolu%C3%A7%C3%A3o-recente-e-pr%C3%B3ximos-passos>>. Acesso em: 27 ago. 2016.

VILLEGAS FERNÁNDEZ, S. E. **Parcerias público-privadas (PPP) no setor rodoviário: um estudo da concordância entre o objeto do contrato e a forma jurídica dos contratos no Brasil**. 2006. 115f. Dissertação (Mestrado em Controladoria e Contabilidade) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

WALD, A. **O direito de parceria e a nova lei de concessões**. São Paulo: Rveista dos Tribunais, 1996.

XAVIER, M.; CASTILLO, R. As novas formas organizacionais do setor atacadista distribuidor e a logística no território brasileiro. **Geosul**, Florianópolis, v. 25, n. 50, p. 39-58, jul./dez. 2010.

XAVIER, M. A. M. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território: o caso da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.

## ANEXO A - Repasses de pedágio para os municípios limítrofes às rodovias concedidas no estado de São Paulo, entre 2000 e 2018.

Prefeitura	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total Geral
AGUAÍ		162.773,60	181.707,26	192.004,67	677.692,44	780.701,68	837.814,20	910.772,74	1.047.481,29	1.130.917,57	1.272.112,03	1.420.087,03	1.558.746,56	1.688.307,70	1.820.128,25	1.882.524,64	1.958.766,74	2.071.691,74	2.056.142,69	21.650.372,83
ÁGUAS DA PRATA	84.550,79	97.132,17	110.825,26	119.955,13	120.082,19	150.834,46	163.407,33	174.699,98	200.986,53	204.842,69	245.964,08	273.843,94	300.401,40	329.098,45	370.259,84	385.685,56	403.738,12	429.787,38	419.415,30	4.585.510,60
ÁGUAS DE SANTA BÁRBARA		102.117,47	142.413,77	163.012,89	840.906,60	909.563,36	929.360,47	1.061.106,49	1.200.438,50	1.341.210,99	1.447.868,29	1.553.477,30	1.752.168,83	1.968.135,71	2.069.227,44	2.165.676,57	2.247.619,92	2.395.301,51	2.460.186,55	24.749.792,66
AGUDOS										43.087,79	392.363,39	462.456,54	503.159,39	551.143,71	588.192,32	595.997,86	563.317,57	640.351,43	629.644,23	4.969.714,23
ALAMBARI		9.179,90	50.440,27	81.188,33	179.964,09	205.589,16	227.739,62	246.632,95	289.997,57	318.800,81	404.595,88	451.822,51	522.830,35	572.664,05	745.328,68	969.388,38	897.361,99	997.207,92	910.323,21	8.081.055,67
ALUMÍNIO		87.987,69	114.429,74	134.426,87	127.328,39	151.763,00	173.792,64	192.416,44	204.495,09	230.693,55	275.944,99	308.015,22	343.887,26	377.578,73	410.916,32	438.598,69	434.048,40	476.954,60	459.061,44	4.942.339,06
ÁLVARES MACHADO										29.222,14	194.117,74	217.337,49	241.312,14	270.576,95	295.171,95	291.325,06	346.275,63	369.542,26	374.963,93	2.629.845,29
AMERICAN A AMÉRICO BRASILIENSE		527.993,05	692.800,73	785.909,62	1.167.611,86	1.347.071,61	1.438.582,01	1.568.970,11	1.809.962,99	1.946.331,90	2.293.844,92	2.548.061,14	2.794.560,25	3.070.141,24	3.247.941,01	3.071.811,14	3.342.231,51	3.580.428,79	3.588.801,56	38.823.055,44
ANDRADINA		39.953,05	44.409,17	51.229,74	103.771,01	131.825,23	142.990,54	153.427,86	183.172,02	188.979,77	215.929,95	246.009,37	272.670,30	296.027,30	328.657,39	322.271,97	341.838,98	356.546,37	356.937,13	3.776.647,15
ANHEMBI										113.699,61	390.469,36	415.189,31	464.002,27	531.966,84	591.199,34	582.260,98	574.526,39	609.581,07	602.686,09	4.875.581,26
ANHUMAS										80.365,84	318.769,00	345.023,24	375.390,23	411.189,71	438.830,44	444.653,89	420.272,20	477.744,57	481.705,05	3.793.944,17
										42.525,50	47.612,28	52.864,39	59.275,46	64.663,52	63.820,78	80.458,85	134.926,50	136.906,00	687.632,68	

ARAÇARIGUAMA		760.262,59	840.989,72	986.611,52	2.137.247,44	2.359.340,01	2.517.846,67	2.743.250,77	3.185.497,97	3.438.981,03	4.184.371,85	6.144.710,52	6.602.477,83	7.085.258,70	7.511.104,68	7.923.559,34	7.964.515,16	8.474.037,85	8.304.024,27	83.164.087,92
ARAÇATUBA										111.195,21	381.868,72	406.044,19	453.782,00	520.249,55	578.177,34	569.435,88	561.871,65	596.154,21	589.411,07	4.768.189,82
ARAÇOIABADA SERRA	115.594,51	148.796,74	307.821,77	291.203,13	216.553,76	252.523,51	283.542,40	309.509,48	351.487,45	390.745,80	481.388,93	537.407,34	615.023,24	674.049,77	838.461,51	1.045.598,11	982.299,65	1.090.250,31	1.006.994,74	9.939.252,15
ARAMINA		155.923,84	181.921,69	228.321,38	467.788,16	494.269,58	521.874,50	590.039,15	667.559,22	712.485,96	826.361,94	927.999,16	1.035.757,31	1.167.482,74	1.226.210,02	1.236.258,24	1.283.201,32	1.329.158,36	1.118.299,80	14.170.912,37
ARARAQUARA	985.181,25	1.122.428,09	1.161.323,51	1.308.345,31	928.133,69	1.067.262,60	1.151.980,78	1.323.353,54	1.568.673,20	1.678.288,06	1.937.262,82	2.192.503,71	2.555.550,99	2.894.634,31	3.068.576,98	3.028.381,53	3.026.228,31	3.197.139,34	3.311.979,49	37.507.227,51
ARARAS			795.411,05	896.932,27	1.637.256,20	1.793.405,48	1.915.679,21	2.036.986,55	2.289.737,43	2.467.462,85	2.779.518,79	3.041.499,96	3.354.530,82	3.708.346,56	3.878.125,79	3.908.537,63	4.005.281,36	4.268.130,93	4.256.554,07	47.033.396,95
AREIÓPOLIS										27.528,63	109.192,88	118.186,15	128.588,24	140.851,20	150.319,40	152.314,18	143.962,36	163.649,27	189.055,25	1.323.647,56
ARTUR NOGUEIRA										9.293,49	495.406,06	685.795,17	734.889,07	786.018,57	843.799,18	824.283,31	838.966,13	873.944,93	857.620,94	6.950.016,85
ARUJÁ															40.782,26	201.322,69	282.087,74	346.592,57	368.639,09	1.239.424,35
ASSIS										80.242,16	534.009,09	597.885,61	663.838,74	744.344,88	812.004,73	801.421,92	952.588,67	1.016.594,20	1.134.526,03	7.337.456,03
ATIBAIA										1.020.485,45	2.237.115,60	2.375.145,80	2.790.633,15	3.073.885,36	3.312.878,97	3.346.831,78	3.551.447,66	3.932.632,10	4.033.911,31	29.674.967,18
AVAÍ										91.160,04	313.063,53	332.883,08	372.019,48	426.510,92	474.001,27	466.834,84	460.633,54	488.739,04	501.065,36	3.926.911,10
AVANHANDAVA										31.421,84	107.909,45	114.740,99	128.230,88	147.013,45	163.382,84	160.912,64	158.775,13	168.462,78	218.335,21	1.399.185,21
AVARÉ		594.989,77	489.016,57	571.877,13	1.317.069,81	1.420.740,67	1.471.908,45	1.660.947,68	1.875.171,52	2.078.346,91	2.300.809,28	2.523.506,65	2.886.949,15	3.246.462,28	3.446.675,42	3.630.664,91	3.759.115,66	4.060.048,01	4.136.854,62	41.471.154,49
BARRETOS		93.908,62	106.999,58	117.854,89	273.374,88	344.435,01	348.126,43	335.889,28	424.487,42	459.742,74	516.100,40	600.049,13	690.531,62	734.860,12	796.284,93	852.378,28	865.267,04	930.264,11	966.665,37	9.457.219,85
BARRINHA	13.790,88	15.886,07	17.946,07	21.558,56		45.064,96	55.060,63	57.903,98	68.361,51	73.141,85	83.496,72	97.965,18	104.338,72	116.792,35	127.544,14	131.894,98	139.563,43	146.565,34	148.841,56	1.465.716,93
BARUERI		1.380.396,40	1.816.454,70	1.812.366,22	2.870.246,30	3.227.187,44	3.492.433,94	3.752.387,49	4.409.665,43	6.074.456,62	7.218.988,23	6.926.561,97	7.452.253,27	8.034.866,70	8.553.350,51	9.060.623,67	9.180.616,19	9.790.726,75	9.623.244,35	104.676.826,18

BATATAIS	312.358,83	355.232,54	446.886,92	547.291,84	378.133,21	438.513,76	512.740,60	587.948,09	659.255,98	689.033,88	798.487,69	859.816,74	934.743,65	1.013.671,28	1.101.340,53	1.122.601,55	1.163.852,72	1.241.730,57	1.273.128,21	14.436.768,59
BAURU		34.597,78	45.640,00	55.212,49	145.714,92	175.140,86	184.104,02	199.988,66	254.745,36	508.942,11	1.181.835,29	1.240.300,87	1.363.494,51	1.551.041,04	1.697.305,13	1.679.001,12	1.714.127,55	1.724.024,75	1.735.953,51	15.491.169,97
BEBEDOURO	213.131,29	247.987,75	276.638,52	575.250,83	720.069,06	721.892,31	792.172,62	994.362,45	1.061.777,93	1.192.189,88	1.365.205,40	1.552.127,69	1.665.939,23	1.799.515,67	1.899.321,93	1.982.899,79	2.144.006,32	2.420.669,33	21.625.158,00	
BENTO DE ABREU									43.854,75	150.606,87	160.141,56	178.969,05	205.183,50	228.029,90	224.582,30	221.599,03	235.119,88	262.217,86	1.910.304,70	
BIRIGUI									75.298,89	258.592,93	274.963,94	307.290,83	352.301,17	391.528,56	385.609,02	380.486,70	403.702,08	404.584,31	3.234.358,43	
BOFETE	226.069,27	307.188,98	346.355,10	591.602,34	639.904,39	653.832,22	746.519,37	844.543,53	987.709,26	1.193.650,78	1.282.365,74	1.438.825,29	1.610.421,49	1.696.719,69	1.767.772,10	1.812.033,90	1.947.489,76	2.038.814,75	20.131.817,96	
BOITUVA BOM JESUS DOS PERDÕES	1.010.701,11	1.171.875,77	1.400.816,49	1.072.411,71	1.151.349,95	1.274.798,15	1.402.101,91	1.530.923,97	1.826.689,03	2.068.254,37	2.238.829,04	2.486.237,34	2.770.366,48	2.858.384,55	2.993.043,23	2.973.380,37	3.164.241,99	3.133.070,58	36.527.476,04	
BORBOREMA		33.327,15	34.497,09	88.576,71	100.371,94	122.635,09	128.968,00	152.259,74	162.906,86	185.970,00	218.195,21	232.390,81	260.128,42	284.075,62	293.766,14	310.845,86	326.441,01	371.099,40	3.306.455,05	
BOTUCATU									178.916,00	1.774.164,00	1.920.286,29	2.089.299,12	2.288.547,40	2.442.386,52	2.474.797,96	2.339.097,60	2.658.969,94	2.420.437,40	20.586.902,23	
BRODÓWSKI	73.795,80	84.009,41	106.945,17	132.217,51	140.146,34	162.520,95	190.030,73	217.903,96	244.331,95	255.368,16	295.933,69	318.663,31	346.432,56	375.684,54	408.176,31	416.056,01	431.344,42	460.207,32	471.843,85	5.131.611,99
BROTAS		78.228,73	219.269,92	259.228,30	592.538,70	672.561,68	706.981,23	767.980,09	978.252,35	1.106.183,62	1.315.269,68	1.492.042,13	1.689.294,94	1.927.047,36	2.074.485,70	2.057.139,71	2.095.420,26	2.202.790,44	2.266.397,45	22.501.112,29
BURI			2.567,16	13.513,11	16.980,23	17.513,42	18.859,66	20.269,89	20.865,01	23.471,72	27.617,77	31.623,89	38.884,62	42.970,72	43.890,97	43.488,90	45.753,28	47.965,19	456.235,54	
BURITIZAL	57.619,66	67.399,77	84.590,05	173.309,72	183.120,79	193.348,06	218.602,22	247.322,46	263.967,25	306.156,90	343.812,24	383.735,30	432.537,93	454.295,69	458.018,43	475.410,25	492.436,77	414.316,29	5.249.999,78	
CABRÁLIA PAULISTA									9.023,46	67.829,91	75.943,52	140.534,82	157.578,03	171.901,59	169.661,20	201.663,23	215.213,23	218.370,64	1.427.719,63	
CABREÚVA	107.722,17	114.605,19	134.692,06	191.165,99	215.329,06	290.708,93	325.994,68	376.367,96	423.010,04	501.252,44	578.193,27	664.539,87	739.847,40	795.839,60	804.059,24	801.035,69	838.009,28	827.133,07	8.729.505,94	
CAÇAPAVA									425.617,68	1.021.164,55	1.203.964,42	1.310.223,67	1.406.319,52	1.512.340,28	1.574.561,83	1.576.110,67	1.723.961,27	1.730.012,22	13.484.276,11	

CAFELÂNDIA										95.890,57	329.309,22	350.157,22	391.324,47	448.643,60	498.598,35	491.060,02	484.536,91	514.100,91	532.516,43	4.136.137,70
CAIEIRAS	1.271.078,01	1.541.013,18	1.803.696,28	945.104,67	1.090.365,48	1.164.437,10	1.269.977,66	1.465.045,49	1.575.427,14	1.856.715,95	2.062.487,20	2.262.011,94	2.485.076,53	2.628.993,74	2.486.428,22	2.705.315,67	2.898.120,62	2.904.897,84	34.416.192,72	
CAIUÁ									50.478,98	365.508,24	409.229,21	454.371,55	509.474,73	555.785,27	548.541,83	652.009,52	695.818,78	706.027,25	4.947.245,36	
CAJAMAR	773.285,64	842.673,71	979.402,84		2.482.452,23	2.863.592,24	3.123.138,34	3.602.850,54	3.874.301,89	4.566.049,37	5.072.083,58	5.562.756,24	6.111.318,36	6.465.240,55	6.114.642,42	6.652.932,00	7.127.079,39	7.143.745,92	73.357.545,26	
CAMPINAS	3.513.709,21	4.050.045,47	4.700.576,74	6.616.236,01	7.623.523,39	8.167.055,96	9.059.618,39	10.478.438,12	12.251.211,95	15.882.030,40	17.736.576,56	19.652.989,89	21.605.688,76	22.974.337,41	22.200.066,71	23.832.705,80	25.614.475,50	25.805.722,38	261.765.008,65	
CÂNDIDO MOTA									16.660,98	106.997,06	119.795,73	133.010,46	149.141,11	162.697,80	160.577,38	190.866,03	203.690,48	206.678,88	1.450.115,91	
CAPÃO BONITO	236.412,13	276.503,37	327.412,54	423.907,64	558.719,60	591.229,92	640.264,61	716.830,27	745.636,87	861.242,54	980.178,69	1.122.487,23	1.280.014,39	1.375.150,90	1.370.938,46	1.346.330,34	1.415.992,91	1.412.176,91	15.681.429,32	
CAPELA DO ALTO		21.096,71	24.861,03	56.141,95	64.693,39	71.838,61	77.782,94	91.654,84	101.109,09	128.999,60	144.020,27	166.760,01	182.610,03	240.381,56	316.389,70	292.282,36	325.482,36	296.455,52	2.602.559,97	
CAPIVARI									51.291,77	478.876,05	516.481,94	562.234,54	628.351,09	684.048,02	706.484,48	828.228,12	988.533,36	974.293,78	6.418.823,15	
CARAGUATATUBA																350.891,50	739.887,94	748.498,81	1.839.278,25	
CARAPICUÍBA								6.027,52	561.223,62	768.973,21	863.693,61	933.547,62	1.023.274,81	1.105.027,54	1.187.109,98	1.234.904,82	1.326.883,35	1.316.745,86	10.327.411,94	
CASA BRANCA	402.508,36	472.314,56	459.450,10	1.607.754,65	1.859.899,62	1.991.334,84	2.169.540,39	2.486.871,42	2.675.990,01	3.052.127,17	3.418.528,39	3.747.495,79	4.012.806,37	4.272.709,78	4.425.235,28	4.602.133,93	4.865.805,49	4.813.314,85	51.335.821,00	
CASTILHO									79.250,23	272.162,67	289.392,84	323.416,16	370.788,46	412.074,32	405.844,15	400.453,03	424.886,65	429.133,72	3.407.402,23	
CATANDUVA	93.074,55	102.056,64	117.413,10	237.466,74	267.568,55	286.272,45	337.730,66	401.281,20	436.146,98	497.953,64	563.955,78	654.592,75	737.853,20	788.376,64	774.224,04	779.351,05	820.027,79	856.446,02	8.751.791,78	
CATIGUÁ	402.760,00	449.595,41	486.122,31	562.240,15	348.104,62	356.306,00	309.547,49	359.158,88	425.310,70	457.329,00	528.625,89	597.738,25	701.342,47	798.615,64	841.726,23	831.384,33	824.284,89	872.349,53	907.766,10	11.060.307,89
CEDRAL	55.313,21	61.745,37	66.761,79	77.215,49	212.151,94	240.510,31	259.408,57	300.984,19	356.421,07	383.253,21	443.001,77	500.919,68	587.742,60	669.259,97	705.387,73	696.720,96	690.771,44	731.050,82	760.730,78	7.799.350,90
CERQUEIRA CÉSAR		49.178,68	58.659,94	302.598,98	327.305,02	334.428,98	381.837,58	431.976,01	482.632,76	521.013,25	559.016,47	630.515,33	708.230,69	744.608,39	779.315,49	808.802,67	861.945,67	885.294,44	8.867.360,35	

CERQUILHO	24.456,97	25.356,78	30.877,01	104.490,11	115.329,53	125.397,97	135.652,35	148.541,09	167.630,47	185.892,06	204.758,63	229.207,04	248.511,01	260.173,62	254.615,52	277.190,02	294.153,73	305.413,54	3.137.647,45	
CESÁRIO LANGE	190.982,43	256.832,86	286.735,30	457.200,22	494.528,87	505.292,54	576.922,71	652.677,45	729.215,31	787.204,79	844.624,35	952.652,76	1.070.073,78	1.125.037,26	1.177.476,59	1.222.029,11	1.302.323,46	1.337.601,42	13.969.411,21	
COLINA	315.511,66	359.499,19	395.967,06	321.001,17	404.441,12	408.775,63	394.406,60	498.524,82	539.997,49	606.210,25	704.795,65	811.073,77	863.140,57	935.287,97	1.001.173,24	1.016.311,89	1.092.655,14	1.135.410,74	11.804.183,96	
CONCHAL	55.473,40	47.731,06	68.619,77	119.854,81	130.667,05	130.324,98	142.717,60	166.437,37	195.131,59	1.018.471,77	1.358.366,53	1.463.677,74	1.568.148,01	1.677.772,53	1.648.284,33	1.687.125,75	1.768.067,43	1.744.748,23	14.991.619,95	
CONCHAS								114.207,18	452.999,73	490.309,32	533.463,63	584.337,96	623.617,88	631.893,56	597.244,98	678.918,44	648.852,19		5.355.844,87	
CORDEIRÓPOLIS	819.038,93	1.095.815,33	1.353.588,39	1.545.833,67	2.156.951,88	2.465.350,64	2.625.296,88	2.872.612,74	3.324.279,18	3.581.359,40	4.208.947,54	4.687.191,92	5.187.767,97	5.733.845,56	6.069.884,71	5.834.057,75	6.212.949,01	6.674.605,34	6.672.591,83	73.121.968,67
COROADOS									17.452,87	59.936,94	63.731,45	178.060,59	204.141,96	226.872,37	223.442,29	220.474,14	233.926,33	231.699,54	1.659.738,48	
CORUMBATAÍ	129.906,69	147.467,17	262.375,47	309.196,22	731.121,54	770.054,03	862.128,10	1.018.096,31	1.104.148,11	1.296.661,11	1.463.751,45	1.671.087,14	1.880.630,98	2.000.426,76	1.999.034,28	2.011.212,78	2.184.822,41	2.167.447,47	22.009.568,02	
COSMÓPOLIS									6.720,81	597.107,20	826.581,11	885.753,45	947.379,21	1.017.021,46	993.499,26	1.011.196,25	1.053.355,75	1.033.680,57	8.372.295,07	
COTIA	23.015,58	22.235,22	13.134,58	75.428,24	89.928,36	103.030,18	114.071,02	138.296,52	685.022,95	878.380,84	985.251,06	1.072.510,09	1.176.035,10	1.272.183,95	1.364.719,86	1.404.318,98	1.516.224,84	1.494.794,44	12.428.581,81	
CRAVINHOS	202.213,66	219.045,22	271.371,79	557.090,26	618.106,58	688.861,09	928.596,36	1.189.235,19	1.279.217,22	1.480.288,40	1.630.764,48	1.787.511,29	1.962.896,37	2.054.426,84	2.053.072,75	2.049.110,41	2.196.273,05	2.242.893,30	23.410.974,26	
CRUZÁLIA																			19.292,41	19.292,41
CUBATÃO	1.349.198,45	1.546.316,77	1.959.260,92	4.313.335,28	4.806.307,26	5.079.327,60	5.488.215,62	6.149.701,59	6.642.264,61	7.607.610,35	8.339.029,09	9.292.424,54	9.967.124,28	10.509.842,92	11.057.387,20	11.182.738,28	12.663.805,53	12.087.639,69	130.041.529,98	
DEPOSITO JUDICIAL		68.436,85	130.056,37		8.457,27	20.323,48	22.069,44	25.189,10	26.326,09	102.493,63	153.043,70	172.984,83	192.152,64	201.737,32	197.698,46	192.911,23	170.299,53	176.818,38	1.860.998,32	
DESCALVADO	103.169,13	147.264,34	158.435,89	218.549,72	212.628,27	221.122,51	242.520,25	276.473,28	292.323,96	350.927,53	378.450,64	418.030,82	450.808,29	455.295,41	457.420,80	471.442,95	493.192,85	470.378,25	5.818.434,89	
DIADEMA	511.723,38	572.315,63	867.513,04	1.356.510,34	1.519.457,73	1.626.767,55	1.754.687,88	1.967.337,60	2.184.232,53	2.310.550,74	2.466.878,57	2.867.892,46	3.004.883,06	2.991.876,25	3.191.778,25	3.033.307,29	3.352.864,76	3.362.000,35	38.942.577,41	
DOBRADA	9.683,50	26.195,72	11.416,38	13.788,56	73.750,17	76.006,55	82.550,06	109.965,25	117.452,81	130.564,19	152.107,61	175.578,68	189.257,70	201.303,64	219.058,01	228.732,88	254.936,83	260.145,91	2.332.494,45	

DOIS CÓRREGOS	19.647, 59	22.303, 21	26.677, 10	132.056, 09	149.890, 39	157.561, 31	171.155, 82	218.018, 14	246.529, 56	293.127, 49	332.523, 85	376.484, 62	429.471, 27	462.330, 07	458.464, 28	466.995, 67	490.924, 73	505.100, 51	4.959.261, 70	
ECHAPORÃ																		136.906, 11	136.906, 11	
ELIAS FAUSTO									29.871,5 4	281.623, 79	304.789, 29	333.034, 31	372.320, 15	406.223, 19	420.491, 28	491.840, 62	591.723, 78	577.931, 66	3.809.849, 61	
EMBU								4.659,86	126.646, 55	156.474, 60	274.870, 84	499.329, 88	548.577, 93	628.338, 17	1.565.23 2,52	1.692.78 3,00	1.871.24 7,83	1.873.64 2,58	9.241.803, 76	
ENGENHEIR O COELHO ESPÍRITO	121.077 ,62	140.948 ,23	138.984 ,81	160.458, 34	142.049, 08	151.341, 76	172.813, 09	197.253, 04	213.398, 12	644.619, 17	835.885, 43	911.023, 46	992.296, 13	1.065.51 8,81	1.058.80 1,00	1.087.93 9,89	1.154.23 2,07	1.163.29 2,79	10.351.93 2,84	
SANTO DO PINHAL					186.711, 52	252.044, 34	269.462, 47	310.007, 64	315.955, 48	379.382, 34	422.385, 06	463.348, 08	507.611, 29	571.099, 86	594.892, 92	622.737, 73	662.916, 89	646.918, 67	6.205.474, 29	
ESPÍRITO SANTO DO TURVO									41.164,9 4	265.540, 18	297.303, 27	330.099, 04	370.131, 29	403.775, 63	398.513, 29	473.682, 14	505.509, 32	512.925, 78	3.598.644, 88	
ESTIVA GERBI	31.765, 29	40.370, 76	43.555, 44	46.621, 84	196.913, 02	228.119, 47	244.734, 59	266.705, 26	305.868, 24	329.005, 10	373.914, 47	419.948, 80	460.165, 69	492.310, 59	525.979, 05	545.703, 01	567.958, 89	601.030, 85	595.268, 94	6.315.939, 30
FERNANDO PRESTES	238.65 7,36	279.517 ,00	307.325 ,95	352.369 ,92	105.253, 66	119.322, 93	128.698, 81	149.325, 46	176.829, 03	190.141, 11	219.783, 80	248.518, 26	291.593, 20	332.035, 91	349.959, 76	345.659, 98	342.708, 28	362.691, 86	377.416, 78	4.917.809, 06
FLORÍNEA																			97.822,5 1	97.822,51
FRANCA	63.849, 03	70.642, 94	77.457, 63		400.465, 30	468.228, 92	536.907, 51	602.025, 08	629.217, 91	729.169, 88	785.174, 87	853.597, 29	925.673, 10	1.005.73 1,67	1.025.14 6,98	1.062.81 7,07	1.133.93 4,26	1.162.60 6,19	11.532.64 5,63	
FRANCO DA ROCHA	2.174.7 11,48	2.409.4 52,43	2.797.1 53,73	374.516, 99	432.079, 53	461.431, 92	503.254, 53	580.554, 11	624.295, 09	735.761, 52	817.302, 56	896.368, 32	984.762, 19	1.041.79 2,33	985.297, 84	1.072.03 6,45	1.148.43 9,35	1.151.12 4,95	19.190.33 5,32	
GLICÉRIO									49.920,9 9	171.439, 57	182.293, 10	203.724, 96	233.565, 51	259.572, 13	255.647, 66	252.251, 71	267.642, 80	273.500, 81	2.149.559, 24	
GUAIÇARA									32.668,4 6	112.190, 64	119.293, 26	133.318, 37	152.846, 11	169.864, 93	167.296, 77	165.074, 44	175.146, 44	173.165, 34	1.400.864, 76	
GUARÁ	138.654 ,00	166.023 ,25	208.367 ,35	426.904, 81	451.071, 86	476.264, 17	538.471, 43	609.216, 48	650.216, 75	754.140, 27	846.894, 73	945.235, 11	1.065.44 8,13	1.119.04 2,79	1.128.21 2,86	1.171.05 3,24	1.212.99 3,76	1.020.56 3,66	12.928.77 4,65	
GUARAÇAI									47.906,3 3	164.520, 82	174.936, 34	195.503, 26	224.139, 53	249.096, 63	245.330, 52	293.192, 77	321.052, 00	328.359, 57	2.244.037, 77	
GUARANTÃ									60.383,8 0	207.371, 17	220.499, 48	246.423, 16	282.517, 92	313.975, 21	309.228, 22	305.120, 50	323.737, 42	510.304, 01	2.779.560, 89	

GUARARAPES									86.707,78	297.773,50	316.625,05	353.850,02	405.680,11	450.851,04	444.034,61	438.136,18	464.869,01	473.022,67	3.731.549,97	
GUARAREMA									413.887,03	993.019,76	1.170.781,43	1.274.112,01	1.367.559,32	1.470.657,98	1.531.164,65	1.532.670,79	1.676.446,40	1.682.330,63	13.112.630,00	
GUARIBA	12.305,60	13.456,11	16.252,11	57.796,10	77.477,63	79.848,06	86.722,29	115.523,06	123.389,06	137.163,10	159.795,39	184.452,70	198.823,11	211.477,86	230.129,57	240.293,40	267.821,73	273.294,08	2.486.020,96	
GUARUJÁ	237.262,05	269.298,98	226.609,54	504.055,81	565.948,44	612.673,97	682.385,03	793.925,98	852.577,16	948.915,81	1.076.838,60	1.209.973,89	1.351.973,84	1.495.246,17	1.552.251,75	1.621.300,98	1.780.533,35	1.684.319,72	17.466.091,07	
GUARULHOS									380.480,26	912.868,44	1.076.282,09	1.171.272,36	1.257.177,10	1.351.954,20	1.407.577,07	1.408.961,63	1.541.132,41	1.546.541,73	12.054.247,29	
GUATAPARÁ	321.076,91	357.088,47	411.702,11		158.902,26	172.360,97	184.942,10	220.795,75	227.796,40	260.282,20	296.539,95	328.677,08	356.831,58	396.163,94	388.466,98	412.053,08	429.781,35	372.489,03	5.295.950,16	
HORTOLÂNDIA		71.337,00	105.065,30	803.008,43	926.429,29	989.364,27	1.079.036,86	1.244.776,25	1.345.622,72	1.639.547,87	1.817.739,59	1.991.263,55	2.188.769,24	2.316.607,04	2.196.836,73	2.398.929,41	2.575.430,18	2.595.817,93	26.285.581,66	
IARAS	290.622,24	405.303,85	463.925,12	532.947,09	576.460,15	589.007,10	672.504,65	760.810,05	850.028,37	917.625,28	984.557,82	1.110.483,89	1.247.358,71	1.311.428,29	1.372.555,50	1.424.489,31	1.518.086,47	1.559.209,09	16.587.402,98	
IBATÉ	124.477,93	142.013,81	146.502,39	164.885,81	274.098,14	310.736,86	335.153,24	388.868,50	460.492,34	495.159,24	572.353,76	647.183,11	759.357,45	864.677,03	911.353,73	900.156,35	892.469,63	944.510,15	982.856,38	10.317.305,85
IBIRÁ			12.183,10	71.090,11	80.592,73	86.925,33	100.856,95	119.433,34	128.424,53	148.445,72	167.853,45	196.947,00	224.262,70	236.368,78	233.464,62	231.471,00	244.968,21	254.913,71	2.538.201,28	
IBIRAREMA									29.702,33	191.598,94	214.517,42	238.180,95	267.066,03	291.341,96	287.544,91	341.782,67	364.747,29	370.098,60	2.596.581,10	
IGARAPAVA	86.821,87	101.849,04	127.825,57	261.890,24	276.715,84	292.170,40	330.332,24	373.731,70	398.883,87	462.637,07	519.538,47	579.866,67	653.612,87	686.491,21	692.116,70	718.397,71	744.126,64	641.366,83	7.948.374,94	
IGARATÁ									768.677,33	1.685.100,05	1.789.070,85	2.102.035,31	2.315.394,15	2.495.415,29	2.520.990,16	2.675.116,40	2.962.242,32	3.038.530,55	22.352.572,41	
INDAIA TUBA	934.785,76	994.882,85	1.118.962,11	579.686,25	657.507,57	724.173,54	934.968,74	1.108.293,18	1.257.365,02	1.511.952,39	1.730.067,38	1.952.306,45	2.198.420,31	2.362.951,78	2.371.820,92	2.448.422,62	2.627.489,59	2.690.386,32	28.204.442,78	
IRACEMÁPOLIS	79.579,00	101.066,33	114.302,82	54.382,00	60.953,38	64.952,79	74.176,95	84.667,35	88.343,88	103.258,80	118.704,81	133.769,60	150.754,94	161.956,60	165.905,19	173.272,36	189.481,65	199.085,52	2.118.613,97	
ITABERÁ				102.905,26	129.308,11	133.368,45	143.620,41	154.359,39	158.891,57	178.742,06	210.315,13	240.822,63	296.114,69	327.231,26	334.239,05	331.177,09	348.420,94	365.264,90	3.454.780,94	
ITAÍ	32.164,60	34.139,90	37.863,22	80.272,86	85.938,52	92.464,58	101.060,83	113.440,43	122.898,00	145.821,98	169.077,54	200.058,47	225.562,61	244.843,40	261.622,30	269.469,19	299.578,49	300.064,77	2.816.341,69	

ITAPECERIC A DA SERRA												443.278,80	1.383.503,92	1.522.092,32	1.597.596,51	1.719.654,35	1.904.326,09	2.139.867,43	2.153.376,32	12.863.695,74
ITAPETININGA	336.127,89	482.666,99	556.469,67	917.923,64	1.087.131,38	1.172.817,70	1.272.881,98	1.461.565,00	1.543.717,26	1.836.997,71	2.058.034,12	2.362.496,79	2.595.713,78	2.891.207,22	3.087.799,73	2.982.712,21	3.225.774,63	3.067.614,87	32.939.652,57	
ITAPEVA			30.151,17	220.925,84	277.609,78	286.326,89	308.336,68	331.392,00	341.122,08	383.738,88	451.522,61	517.018,78	635.724,50	702.528,23	717.573,15	710.999,48	748.020,05	784.182,11	7.447.172,23	
ITAPEVI	1.674.507,61	1.838.927,42	2.031.559,66	2.402.964,50	1.063.573,57	1.174.095,05	1.252.973,84	1.365.143,28	1.585.499,96	1.711.444,00	1.750.320,60	2.511.361,38	2.761.813,11	2.963.760,07	3.141.891,22	3.314.420,84	3.331.552,63	3.544.685,70	3.473.569,10	42.894.063,54
ITAPIRA	119.218,44	124.821,71	138.326,35	297.162,95	333.071,49	352.456,89	400.619,42	457.276,73	477.133,08	557.686,52	641.108,23	722.471,19	814.206,67	874.705,18	896.031,15	935.820,10	1.023.364,30	1.075.233,52	10.240.713,92	
ITÁPOLIS	116.993,11	156.862,85	162.369,02	196.435,39	222.593,56	271.966,22	286.010,63	337.664,42	361.276,42	412.423,28	483.888,66	515.370,10	576.883,43	629.990,77	651.481,29	689.358,84	723.943,96	735.187,17	7.530.699,12	
ITAPUÍ	14.423,91	18.394,03	25.376,96	30.699,50	51.477,49	58.429,60	61.419,85	66.719,19	84.986,83	96.101,03	114.265,61	129.622,94	146.759,52	167.414,58	180.223,43	178.716,47	182.042,14	191.370,06	196.895,99	1.995.339,13
ITAQUAQUE CETUBA									348.603,56	836.388,14	986.110,98	1.073.142,97	1.151.850,58	1.323.360,41	1.707.641,21	1.876.596,22	2.131.620,24	2.182.349,95	13.617.664,26	
ITARARÉ				112.518,60	141.388,03	145.827,67	157.037,38	168.779,55	173.735,12	195.440,08	229.962,67	263.320,17	323.777,58	357.801,04	365.463,51	362.115,48	380.970,25	399.387,75	3.777.524,88	
ITATIBA									874.781,87	1.981.968,76	2.329.191,03	2.725.274,23	3.002.055,35	3.253.138,87	3.330.912,25	3.618.069,16	3.986.450,11	4.080.117,37	29.181.959,00	
ITATINGA	999.901,43	1.341.103,03	1.524.331,24	1.393.742,00	1.507.535,63	1.540.347,96	1.758.707,40	1.989.640,20	2.233.364,15	2.441.003,31	2.619.441,32	2.952.689,36	3.315.273,31	3.486.403,72	3.647.015,11	3.779.673,98	4.031.885,62	4.148.221,48	44.710.280,25	
ITIRAPINA	402.724,48	415.666,81	859.052,63	1.044.155,88	1.138.068,08	1.270.499,23	1.337.649,52	1.489.080,68	1.784.265,23	1.951.435,85	2.297.541,34	2.596.240,98	2.958.895,32	3.339.296,41	3.560.934,81	3.552.706,24	3.583.659,97	3.866.425,45	3.865.010,63	41.313.309,54
ITIRAPUÃ	3.964,05	4.385,84	4.808,70		24.907,01	29.103,81	33.372,68	37.420,20	39.110,44	45.323,18	48.804,28	53.057,21	57.537,25	62.513,46	63.720,27	66.061,74	70.482,19	72.264,35	716.836,66	
ITOBI	55.331,26	61.141,55	66.757,18	29.493,63	34.195,53	36.315,91	38.625,42	44.005,09	49.848,66	57.701,85	63.748,10	69.791,27	75.897,43	80.160,59	83.026,41	85.522,39	89.475,57	90.912,03	1.111.949,87	
ITU	2.542.688,62	2.810.322,43	3.232.625,03	3.615.052,40	3.976.888,09	4.408.631,83	5.024.478,11	5.807.497,81	6.490.923,98	8.003.518,68	10.188.917,61	11.204.511,87	12.283.898,57	13.045.691,45	13.524.630,16	13.619.551,50	14.522.293,06	14.176.513,02	148.478.634,22	
ITUPEVA	2.233.277,75	2.503.248,86	2.895.614,37	1.085.553,25	1.250.130,24	1.361.486,21	1.488.774,74	1.717.580,47	1.854.944,20	2.187.321,33	2.439.037,85	2.688.221,30	2.957.568,63	3.134.568,31	2.986.938,54	3.217.776,45	3.438.352,45	3.440.808,51	42.881.203,46	
ITUVERAVA	638.964,76	737.290,28	925.335,73	469.269,43	495.834,69	523.527,02	591.907,55	669.673,09	714.742,08	828.978,65	930.937,71	1.039.037,07	1.171.179,62	1.230.092,85	1.240.172,91	1.287.264,63	1.333.367,18	1.121.840,98	15.949.416,23	

JABOTICABAL	265.863,08	305.373,23	358.224,72	378.899,68	475.689,87	523.927,97	561.618,53	713.841,08	762.937,69	856.666,02	1.000.720,41	1.120.959,92	1.225.197,87	1.316.150,69	1.405.265,62	1.474.535,48	1.608.330,50	1.638.384,47	15.992.586,83	
JACAREÍ									1.366.657,41	3.110.201,55	3.457.352,47	3.926.913,15	4.277.685,90	4.605.971,80	4.713.728,24	4.879.162,43	5.375.227,14	5.463.960,97	41.176.861,06	
JAGUARIÚNA	402.951,26	440.080,31	514.209,22	399.296,80	462.576,66	496.268,50	540.820,27	620.234,25	667.150,78	758.217,20	851.564,80	933.115,93	998.298,77	1.066.571,07	1.106.566,96	1.151.697,07	1.218.759,83	1.207.075,86	13.835.455,54	
JAMBEIRO																147.852,37	311.760,76	444.264,27	903.877,40	
JANDIRA		73.074,79	86.518,53	186.455,54	205.831,09	219.659,36	239.323,84	277.941,72	300.019,98	216.551,43	318.003,69	341.694,30	366.679,37	388.717,94	410.063,46	412.183,03	438.552,08	429.753,44	4.911.023,59	
JARDINÓPOLIS	272.406,18	332.483,42	408.531,87	732.098,30	800.884,99	871.936,59	987.770,61	1.120.299,53	1.202.430,14	1.381.076,36	1.539.486,91	1.711.638,27	1.932.052,04	2.057.610,90	2.032.541,79	2.046.038,70	2.166.013,00	1.970.498,12	23.565.797,72	
JARINU									227.510,83	498.750,88	529.523,86	622.154,14	685.303,44	738.585,57	746.155,14	791.772,98	876.755,64	899.335,21	6.615.847,69	
JAÚ	256.556,34	324.988,04	444.451,88	537.419,65	422.115,58	479.122,73	503.642,68	547.097,34	696.892,12	788.028,42	936.978,14	1.062.908,15	1.203.428,05	1.372.799,27	1.477.832,08	1.465.475,08	1.492.745,56	1.569.234,44	1.614.547,11	17.196.262,66
JULIO MESQUITA																			32.191,04	32.191,04
JUMIRIM									36.822,18	243.423,60	263.472,26	286.661,62	313.999,42	335.106,86	339.553,88	320.935,14	364.823,14	356.505,05	2.861.303,15	
JUNDIAÍ	2.261.870,48	2.591.367,02	3.008.969,78	5.578.515,70	6.433.686,49	6.896.781,64	7.525.712,18	8.681.786,03	9.343.738,61	11.034.810,89	12.659.685,08	13.921.912,80	15.303.433,03	16.270.007,56	15.537.049,66	16.986.177,52	18.191.965,77	18.242.529,59	190.469.999,83	
LARANJAL PAULISTA									83.229,80	330.128,78	357.318,57	388.767,76	425.843,03	454.468,74	460.499,72	435.249,19	494.769,64	474.050,00	3.904.325,23	
LAVÍNIA									71.514,43	245.596,23	261.144,51	291.846,77	334.594,91	371.850,79	366.228,75	361.363,87	383.412,46	402.294,87	3.089.847,59	
LEME	1.082.959,74	1.241.329,00	1.411.782,27	1.006.652,68	1.129.062,40	1.146.433,37	1.071.480,12	1.221.333,73	1.419.750,52	1.609.154,46	1.754.222,33	1.934.423,88	2.150.158,88	2.248.009,63	2.265.960,85	2.311.369,65	2.459.832,62	2.450.872,90	29.914.789,03	
LENÇÓIS PAULISTA									169.323,53	671.617,31	726.932,52	790.913,06	866.339,35	924.575,80	936.845,27	885.475,31	1.006.564,36	948.036,07	7.926.622,58	
LIMEIRA	992.751,74	1.365.869,59	1.876.948,29	2.296.499,90	5.627.593,28	6.872.808,13	7.511.046,47	8.660.585,25	9.300.674,23	10.957.338,60	12.190.097,09	13.385.836,47	14.723.307,32	15.587.336,60	14.800.616,59	16.070.269,14	17.233.334,47	17.315.765,93	176.768.679,09	
LINS									71.848,36	246.743,04	262.363,88	293.209,49	336.157,27	373.587,06	367.938,79	363.051,19	385.202,74	380.845,71	3.080.947,53	

LOUVEIRA		100.921,42	117.442,99	435.100,46	501.974,59	536.075,14	584.663,13	674.467,05	733.648,40	970.762,58	1.092.265,21	1.196.146,85	1.311.761,20	1.359.036,63	1.290.386,42	1.375.992,37	1.472.978,02	1.474.285,23	15.227.907,69	
LUÍS ANTÔNIO	28.168,06	31.327,00	36.117,55	58.560,15	74.391,71	80.692,55	86.582,54	103.367,79	106.645,21	121.853,76	138.828,21	153.873,51	167.054,35	185.468,20	181.864,76	192.906,86	201.206,53	201.427,04	2.150.335,78	
MAIRINQUE	395.611,94	442.425,00	515.655,44	1.143.561,07	1.272.801,89	1.369.323,62	1.494.752,25	1.718.400,54	1.864.130,13	2.055.751,29	2.932.760,69	3.162.692,25	3.401.520,69	3.615.389,31	3.818.452,48	3.832.151,89	4.090.717,41	4.001.273,73	41.127.371,62	
MARACÁI									54.382,45	442.436,85	495.359,79	550.003,26	616.704,07	672.761,61	663.993,52	789.238,18	842.267,90	854.624,98	5.981.772,61	
MARÍLIA																		344.543,33	344.543,33	
MARTINÓPOLIS									38.834,29	250.505,88	280.470,63	311.409,53	349.175,29	380.914,80	375.950,35	446.863,29	476.888,56	483.885,06	3.394.897,68	
MATÃO	352.130,76	381.202,51	396.091,35	480.580,29	541.278,60	910.238,33	996.508,39	1.139.579,98	1.385.510,78	1.487.481,06	1.704.032,31	1.940.019,49	2.267.738,53	2.550.765,26	2.693.859,09	2.720.458,17	2.731.301,04	2.928.537,15	3.032.260,16	30.639.573,25
MAUÁ											104.278,25	325.459,67	358.061,64	388.331,99	466.285,40	534.500,01	609.694,07	619.633,95	3.406.244,98	
MIRANDÓPOLIS									61.552,51	211.384,81	224.767,20	251.192,62	287.985,98	320.052,13	315.213,24	311.026,07	330.003,26	380.211,18	2.693.389,00	
MIRASSOL		63.316,40	73.228,38	201.297,65	228.205,14	246.136,51	285.585,00	338.185,55	363.644,91	420.336,56	475.291,25	557.672,06	635.018,77	669.298,14	661.074,79	655.429,67	693.648,23	721.809,68	7.289.178,69	
MOCOCA	50.375,87	65.830,60	72.127,78	812.270,42	940.997,62	1.009.535,35	1.100.164,87	1.261.712,96	1.357.153,02	1.542.405,09	1.732.297,64	1.898.193,24	2.030.791,57	2.169.674,64	2.251.036,39	2.342.842,44	2.479.264,98	2.455.496,88	25.572.171,36	
MOGIDAS CRUZES									352.173,78	844.954,01	996.210,21	1.084.133,55	1.163.647,26	1.251.373,25	1.302.857,96	1.304.139,53	1.426.477,23	1.431.484,03	11.157.450,81	
MOGI-GUAÇU	306.431,07	389.446,12	423.167,63	449.748,45	812.203,70	1.077.989,94	1.194.484,51	1.297.893,66	1.489.193,67	1.589.358,93	1.840.333,34	2.069.289,41	2.267.179,82	2.434.278,75	2.622.038,08	2.720.090,44	2.832.909,69	3.000.197,22	2.964.042,50	31.780.276,93
MOJI-MIRIM		687.570,56	729.742,57	848.429,67	1.070.433,35	1.192.772,65	1.269.925,49	1.401.914,23	1.607.762,47	1.715.819,69	1.959.842,47	2.215.329,21	2.448.591,87	2.661.014,67	2.844.396,09	2.934.373,16	3.059.386,43	3.273.387,66	3.306.061,98	35.226.754,22
MOMBUCA									2.225,71	21.462,99	23.410,74	25.795,74	28.859,79	31.642,96	32.916,74	38.311,44	46.897,68	76.810,30	328.334,09	
MONTE ALTO	66.178,78	74.108,91	85.785,66	98.043,77	84.773,72	93.510,64	98.329,29	104.470,47	117.935,60	121.356,87	130.105,90	139.880,12	157.544,84	172.826,04	188.409,15	190.152,36	205.560,48	211.679,86	203.870,45	2.544.522,91
MONTE MOR									20.143,76	176.850,99	186.431,61	197.836,89	220.599,95	236.458,23	240.339,75	286.314,84	322.501,61	332.257,88	2.219.735,51	

MURUTING A DO SUL										17.586,4 3	76.603,4 3	160.548, 00	179.423, 29	205.704, 27	228.608, 68	225.152, 33	222.161, 47	235.716, 63	246.965, 17	1.798.469, 70
NAZARÉ PAULISTA										989.119, 89	2.168.35 5,70	2.302.14 3,42	2.704.86 0,34	2.979.40 6,55	3.211.05 4,44	3.243.96 3,68	3.442.29 0,54	3.811.75 8,87	3.909.92 5,16	28.762.87 8,59
NOVA ODESSA	1.361.4 48,85	1.812.6 10,75	2.056.2 16,41	451.623, 38	521.037, 07	556.432, 57	606.865, 71	700.079, 93	752.826, 39	887.241, 78	985.570, 69	1.080.91 4,67	1.187.50 7,28	1.256.27 8,91	1.188.15 3,20	1.292.74 9,74	1.384.88 2,65	1.388.12 1,19	19.470.56 1,17	
NOVO HORIZONTE																			18.654,7 7	18.654,77
ORLÂNDIA	174.311 ,53	206.988 ,08	253.725 ,28	530.618, 10	573.256, 45	613.846, 20	693.332, 42	788.558, 99	851.762, 10	976.250, 32	1.097.02 2,14	1.225.86 3,70	1.395.76 8,66	1.480.14 1,19	1.452.02 7,53	1.451.84 5,93	1.534.17 8,45	1.309.47 6,97	16.608.97 4,04	
OSASCO	1.332.3 22,08	1.894.0 69,87	1.816.6 33,71	2.935.05 1,48	3.332.69 9,19	3.613.13 6,21	3.876.22 7,43	4.547.54 1,08	6.701.55 7,10	8.821.10 0,55	6.427.90 6,56	6.944.97 2,08	7.538.12 0,16	8.040.29 3,88	8.386.23 9,45	8.644.54 5,93	9.241.22 2,01	9.132.16 4,07	103.225.8 02,84	
OURINHOS										59.372,8 7	414.711, 26	464.317, 76	515.536, 98	578.057, 94	630.602, 58	622.383, 93	739.780, 02	789.486, 66	801.069, 12	5.615.319 ,12
PALMARES PAULISTA	7.555,8 3	8.878,7 2	9.987,9 7	20.351,3 5	22.252,5 1	22.842,1 5	29.288,3 0	35.354,7 0	40.341,6 8	43.540,6 5	49.682,5 2	54.742,2 3	58.574,9 5	67.076,8 8	64.022,3 4	69.337,7 2	70.999,8 2	75.443,4 2	750.273,7 4	
PALMITAL										65.893,3 9	448.938, 68	502.639, 32	558.085, 81	625.766, 83	682.648, 17	673.751, 22	800.836, 42	854.645, 44	867.184, 04	6.080.389 ,32
PARAGUAÇ U PAULISTA										44.729,1 8	231.176, 15	258.828, 73	287.380, 29	322.231, 86	351.522, 36	346.941, 02	412.382, 09	440.090, 42	446.547, 12	3.141.829 ,22
PARAIBUNA																	456.990, 36	1.996.33 1,41	2.437.05 4,89	4.890.376 ,66
PARAÍSO	6.623,2 2	7.782,8 3	8.755,1 7	17.835,1 8	19.501,2 9	20.018,0 4	25.667,1 8	30.983,6 0	35.353,9 9	38.157,4 5	43.539,9 6	47.974,1 1	51.332,9 6	36.975,8 1	33.664,1 2	36.459,0 3	37.333,0 2	66.115,8 7	564.072,8 3	
PARDINHO	147.261 ,33	200.895 ,02	230.118 ,09	444.381, 51	480.663, 54	491.125, 45	560.747, 32	634.378, 06	763.021, 35	980.320, 11	1.053.85 2,74	1.179.35 1,78	1.317.64 7,22	1.389.72 8,63	1.444.62 8,81	1.471.47 3,32	1.588.31 3,41	1.619.15 3,45	15.997.06 1,14	
PATROCÍNI O PAULISTA	32.216, 19	35.644, 17	39.082, 65	174.236, 43	202.053, 09	236.254, 43	270.907, 62	303.764, 04	317.484, 71	367.917, 51	396.175, 99	430.699, 90	467.067, 22	507.462, 41	517.258, 82	536.266, 01	572.149, 62	586.616, 65	5.993.257 ,46	
PAULÍNIA										11.305,4 8	602.658, 67	834.266, 09	893.988, 51	812.876, 87	795.700, 16	718.495, 46	688.095, 03	702.631, 45	653.603, 37	6.713.621 ,09
PAULISTÂNI A										26.137,0 7	217.430, 53	243.438, 90	270.292, 82	303.072, 12	330.621, 02	326.312, 03	387.862, 04	413.923, 00	699.992, 72	3.219.082 ,25
PEDERNEIR AS	108.879 ,67	150.270 ,18	181.787 ,68	304.825, 06	345.991, 99	363.698, 74	395.078, 94	503.251, 21	569.064, 05	676.626, 09	767.564, 74	869.039, 28	991.348, 40	1.067.19 6,47	1.058.27 2,98	1.077.96 6,01	1.133.20 1,41	1.165.92 3,35	11.729.98 6,25	

PEDRINHAS PAULISTA																					47.229,69	47.229,69
PENÁPOLIS										64.012,38	219.832,52	233.749,77	261.231,25	299.494,98	332.842,62	327.810,39	323.455,83	343.191,48	355.076,83	2.760.698,05		
PEREIRAS										13.092,33	51.930,38	56.207,42	61.154,48	66.986,54	71.489,47	72.438,18	68.466,16	77.828,93	90.188,86	629.782,75		
PINDORAMA		80.834,98	88.198,99	101.528,33	276.641,75	313.620,50	338.263,43	392.477,15	464.765,70	499.754,28	577.665,17	653.188,94	766.404,26	872.701,20	919.811,06	908.509,79	900.751,73	953.275,21	991.977,28	10.100.369,75		
PIQUEROBI										34.665,05	259.682,70	290.745,12	322.817,41	361.966,66	394.868,80	389.722,61	463.233,26	494.358,42	501.611,23	3.513.671,26		
PIRACICABA	16.471,21	202.732,61	211.894,27	224.465,44	367.107,74	407.502,18	440.504,78	486.842,98	541.720,89	572.522,69	797.752,65	914.116,85	1.023.084,89	1.128.810,61	1.200.515,34	1.204.878,39	1.307.867,11	1.438.618,74	1.503.375,61	13.990.784,98		
PIRAJUÍ										116.593,60	400.407,90	425.757,04	475.812,42	545.506,88	606.246,99	597.081,11	589.149,67	625.096,59	621.253,32	5.002.905,52		
PIRANGI	52.901,74	61.883,94	72.495,58	81.821,86	61.321,77	67.404,98	70.206,59	80.645,19	93.803,16	101.301,99	108.955,67	120.603,40	134.369,08	145.620,94	162.635,11	159.707,39	172.802,48	177.461,83	179.433,14	2.105.375,84		
PIRASSUNUNGA		929.531,42	1.082.989,29	1.234.827,54	1.213.551,46	1.361.120,24	1.439.937,02	1.484.608,70	1.661.645,21	1.809.728,45	2.051.157,95	2.236.073,20	2.465.772,59	2.740.765,81	2.865.494,29	2.888.376,34	2.946.258,06	3.135.500,92	3.124.080,14	36.671.418,63		
PIRATININGA										26.983,69	168.696,12	472.187,56	524.274,87	587.855,53	641.290,78	632.932,85	752.318,73	802.867,84	814.646,77	5.424.054,74		
PITANGUEIRAS	208.331,09	238.278,59	292.552,30	358.593,78		399.600,85	377.722,31	526.451,21	631.444,90	634.717,78	732.934,99	800.324,58	884.836,14	966.238,34	1.022.592,83	1.062.149,33	1.164.324,74	1.267.529,75	1.068.443,76	12.637.067,27		
PLATINA										14.474,05	134.410,16	150.487,88	167.088,36	187.351,77	204.381,76	201.718,03	239.766,71	255.876,91	268.215,31	1.823.770,94		
POÁ															15.039,84	74.244,60	104.029,45	127.817,80	135.948,20	457.079,89		
PONGAÍ																				55.833,90	55.833,90	
PONTAL		26.512,20	39.298,32	46.313,60	94.446,63	115.539,34	108.356,50	154.205,68	183.468,98	183.478,14	212.559,19	230.804,29	254.167,76	277.887,16	293.957,32	303.971,36	334.764,18	363.630,25	299.796,07	3.523.156,97		
PORANGABA		150.027,93	1.133.187,38	1.222.664,35	557.613,36	603.140,31	616.268,00	703.630,05	796.022,47	889.370,09	960.095,57	1.030.125,92	1.161.880,24	1.305.089,97	1.372.124,86	1.436.081,27	1.490.418,69	1.588.347,78	1.631.373,67	18.647.461,91		
PORTO FELIZ		478.017,19	524.185,45	606.346,00	1.075.035,38	1.170.555,06	1.380.612,90	1.528.597,09	1.702.060,66	1.988.736,27	2.287.791,89	2.534.035,37	2.850.368,09	3.175.081,01	3.328.483,98	3.437.958,95	3.419.025,35	3.615.137,07	3.575.286,22	38.677.313,93		

PORTO FERREIRA	297.912,41	355.517,25	401.982,35	1.010.811,17	1.134.909,09	1.207.112,63	1.275.423,17	1.428.025,85	1.532.701,39	1.751.827,04	1.906.682,59	2.103.071,74	2.327.268,69	2.421.199,68	2.439.405,07	2.491.918,71	2.645.602,06	2.620.256,62	29.351.627,51
PRAIA GRANDE	153.811,28	162.314,45	111.988,92	249.226,04	282.429,99	226.075,63	129.745,65	144.592,06	163.234,88	177.153,40	199.920,21	227.648,85	242.708,59	576.945,34	679.917,68	652.523,32	684.723,97	681.812,99	5.746.773,25
PRESIDENTE ALVES									21.415,38	73.545,09	78.201,12	87.395,06	100.196,21	111.352,69	109.669,15	108.212,33	114.814,90	129.543,33	934.345,26
PRESIDENTE BERNARDES									40.837,18	281.550,68	315.228,92	350.002,05	392.448,03	428.120,96	422.541,28	502.242,42	535.988,63	543.852,16	3.812.812,31
PRESIDENTE EPITÁCIO									33.523,76	210.889,63	236.115,61	262.161,66	293.954,97	320.675,05	316.495,64	376.194,11	401.471,04	407.361,06	2.858.842,53
PRESIDENTE PRUDENTE									42.831,73	254.410,96	284.842,82	316.264,02	354.618,48	386.852,81	381.810,98	453.829,34	484.322,68	491.428,25	3.451.212,07
PRESIDENTE VENCESLAU									47.612,84	331.339,48	370.973,30	411.895,60	461.847,69	503.828,92	497.262,59	591.057,88	630.771,62	640.025,76	4.486.615,68
PROMISSÃO									73.629,28	252.859,03	268.867,11	300.477,28	344.489,61	382.847,20	377.058,91	372.050,17	394.750,81	426.623,35	3.193.652,75
QUADRA	484.793,38	223.673,43	260.193,01	398.933,43	431.504,80	440.896,74	503.398,17	569.498,53	636.282,21	686.881,34	736.983,16	831.244,20	933.700,76	981.659,56	1.027.415,89	1.066.290,53	1.136.351,94	1.167.133,96	12.516.835,04
RAFARD									20.754,37	182.211,80	192.082,84	203.833,82	227.286,91	243.625,88	247.625,05	294.993,75	332.277,41	361.619,08	2.306.310,91
RANCHARIA									92.318,45	595.512,92	666.746,36	740.295,63	830.073,90	905.526,30	893.724,71	1.062.301,98	1.133.679,19	1.150.311,57	8.070.491,01
REGENTE FEIJÓ									83.382,51	579.307,11	648.602,06	720.149,79	807.484,89	880.884,07	869.403,58	1.033.393,37	1.102.828,12	1.119.007,92	7.844.443,42
RESTINGA	153.227,92	169.532,36	185.884,84		243.784,80	285.046,14	326.855,96	366.497,92	383.052,24	443.900,50	477.994,99	519.648,83	563.526,80	612.264,47	624.084,01	647.016,64	690.311,01	707.765,78	7.400.395,21
RIBEIRÃO PIRES											80.959,95	252.681,58	277.993,24	373.939,88	719.649,68	916.110,27	1.089.082,65	1.135.965,96	4.846.383,21
RIBEIRÃO PRETO	562.449,39	660.082,32	800.359,01	1.616.027,59	1.819.837,61	2.042.192,98	2.398.319,58	2.933.900,32	3.108.288,23	3.560.739,23	3.977.499,47	4.380.752,56	4.829.394,66	5.120.210,10	5.161.855,41	5.273.639,68	5.612.418,69	5.337.087,20	59.195.054,03
RINCÃO	47.404,25	52.720,92	60.783,87	123.132,57	156.421,10	169.669,67	182.054,37	217.348,17	224.239,52	256.218,04	291.909,64	323.544,96	351.259,89	389.978,06	382.401,30	405.619,13	418.588,60	417.692,40	4.470.986,46

RIO CLARO	852.95 9,93	1.274.4 65,48	1.336.9 55,00	1.528.9 56,09	1.113.42 5,17	1.216.17 5,37	1.276.76 5,38	1.420.21 8,54	1.663.26 7,03	1.811.27 8,66	2.124.50 3,67	2.403.48 2,28	2.730.42 0,60	3.048.37 3,29	3.233.30 3,50	3.226.15 1,68	3.284.54 9,46	3.555.81 1,25	3.547.91 3,92	40.648.97 6,30
RIO DAS PEDRAS		96.110, 52	99.645, 84	121.339 ,04	12.272,3 4	13.534,5 4	14.716,1 2	15.919,5 2	17.432,1 0	118.981, 76	283.903, 39	290.995, 56	321.882, 59	357.375, 17	387.582, 62	397.637, 87	456.179, 04	542.791, 19	532.932, 42	4.081.231 ,63
RUBIÁCEA									7.079,09	24.311,1 5	25.850,2 7	28.889,4 2	33.120,9 9	36.808,8 8	36.252,3 8	35.770,8 2	37.953,3 7	78.254,0 2	344.290,3 9	
SALES OLIVEIRA		585.276 ,04	690.870 ,73	846.867 ,06		493.477, 12	528.418, 04	596.842, 27	678.814, 67	733.220, 28	840.383, 17	944.346, 87	1.055.25 7,23	1.201.51 6,13	1.274.14 6,31	1.249.94 5,30	1.249.78 8,96	1.320.66 3,06	1.127.23 6,56	15.417.06 9,80
SALTINHO		15.967, 76	16.555, 25	20.159, 39	68.220,7 9	75.297,8 0	81.871,4 0	88.566,3 9	96.981,3 7	96.094,5 5	116.608, 58	135.308, 34	151.464, 30	164.220, 72	171.927, 57	168.254, 70	183.172, 34	194.382, 29	201.822, 95	2.046.876 ,49
SALTO		217.551 ,14	231.537 ,42	260.414 ,20	505.204, 12	573.156, 27	631.269, 69	815.022, 09	966.110, 82	1.104.98 8,79	1.404.10 3,34	1.602.05 1,74	1.805.34 9,51	2.032.18 3,69	2.186.77 4,77	2.199.61 7,08	2.288.03 7,38	2.478.58 3,57	2.556.76 7,31	23.858.72 2,93
SALTO GRANDE									49.149,0 3	325.091, 45	363.977, 86	404.128, 56	453.138, 64	494.328, 29	487.885, 68	579.912, 29	618.877, 21	627.956, 85	4.404.445 ,86	
SANTA ADÉLIA		111.565 ,59	122.665 ,23	140.643 ,89	380.733, 28	431.625, 94	465.541, 23	540.153, 86	639.642, 29	687.795, 99	795.022, 25	898.963, 23	1.054.77 7,87	1.201.07 0,99	1.265.90 6,78	1.250.35 3,18	1.239.67 6,04	1.311.96 2,40	1.365.22 6,85	13.903.32 6,89
SANTA BÁRBARA D'OESTE		58.547, 94	148.378 ,80	221.076 ,24	1.722.77 8,14	1.987.56 5,89	2.122.58 6,89	2.314.97 0,81	2.670.54 8,96	2.871.75 7,45	3.384.50 2,99	3.759.59 1,84	4.123.29 4,27	4.529.90 6,18	4.792.24 4,69	4.532.37 0,07	4.931.36 7,67	5.282.82 1,00	5.295.17 4,78	54.749.48 4,61
SANTA CRUZ DA CONCEIÇÃO		117.359 ,87	135.779 ,03	154.636 ,86	350.472, 36	393.090, 06	491.451, 11	676.290, 10	725.251, 51	652.986, 31	740.098, 92	806.820, 02	889.700, 18	988.923, 24	1.033.92 7,77	1.042.18 4,07	1.063.06 8,98	1.131.35 1,58	1.127.23 0,74	12.520.62 2,71
SANTA CRUZ DAS PALMEIRAS		99.794, 19	138.840 ,95	147.330 ,19	134.057, 19	117.818, 16	122.524, 84	134.381, 40	153.194, 90	161.977, 83	194.450, 28	209.700, 95	231.632, 52	249.794, 61	252.280, 95	253.458, 64	261.228, 33	273.280, 05	260.638, 39	3.396.384 ,37
SANTA CRUZ DO RIO PARDO				78.885, 94	406.935, 35	440.160, 06	449.740, 37	513.495, 47	580.921, 67	772.479, 35	1.514.65 6,87	1.663.13 1,61	1.859.81 6,69	2.087.04 4,91	2.239.10 0,65	2.269.64 3,17	2.539.72 3,35	2.708.75 4,56	2.762.88 8,29	22.887.37 8,31
SANTA ERNESTINA	14.105, 96	15.208, 30	16.630, 22	20.085, 77	42.840,6 0	93.361,4 9	98.643,8 8	107.136, 29	142.716, 63	152.434, 24	169.450, 63	197.410, 42	227.872, 00	245.625, 10	261.258, 74	284.300, 96	296.857, 30	330.865, 67	337.626, 19	3.054.430 ,39
SANTA GERTRUDES	59.780, 52	69.878, 23	186.502 ,91	219.828 ,70	465.428, 69	517.571, 22	545.132, 06	610.312, 55	720.724, 68	781.641, 96	917.924, 62	1.036.21 0,23	1.182.98 6,05	1.331.32 5,10	1.416.13 0,21	1.415.14 4,46	1.423.76 5,76	1.546.66 6,47	1.534.36 6,52	15.981.32 0,94
SANTA LÚCIA		28.448, 86	31.669, 67	36.478, 68	73.879,5 4	93.852,6 6	101.801, 79	109.232, 61	130.408, 90	134.543, 69	153.730, 83	175.145, 78	194.126, 97	210.755, 94	233.986, 85	229.440, 79	243.371, 47	253.842, 35	254.120, 55	2.688.837 ,93
SANTA RITA DO PASSA QUATRO SANTANA DE PARNAÍBA		395.571 ,93	440.258 ,42	530.204 ,36	1.178.75 8,01	1.304.46 3,29	1.429.53 8,15	1.770.27 1,69	2.170.56 2,25	2.339.54 3,85	2.690.81 6,91	2.949.85 3,98	3.237.86 7,88	3.571.33 2,66	3.725.90 0,52	3.737.31 9,89	3.745.89 4,88	4.011.13 0,77	4.067.66 2,29	43.296.95 1,73
		293.453 ,64	324.193 ,65	383.461 ,93	827.862, 59	913.890, 12	975.287, 69	1.062.59 7,94	1.234.07 9,42	1.385.63 2,33	1.697.21 1,64	2.455.71 4,40	2.642.20 0,87	2.854.56 9,54	3.027.53 7,18	3.195.26 5,97	3.214.66 0,18	3.421.21 1,73	3.353.71 1,28	33.262.54 2,10

SANTO ANASTÁCIO										44.336,64	288.384,43	322.880,10	358.497,23	401.973,42	438.512,21	432.797,18	514.432,71	548.998,04	557.052,39	3.907.864,35
SANTO ANDRÉ												70.801,47	473.646,98	607.779,97	637.929,20	686.667,57	760.408,04	854.461,01	859.855,19	4.951.549,43
SANTO ANTÔNIO DE POSSE	257.785,97	306.622,37	358.271,09	278.206,78	322.296,51	345.771,04	376.812,11	432.143,13	464.831,85	528.281,64	593.320,81	650.140,90	695.556,52	743.124,67	770.991,52	802.435,54	849.160,95	841.020,26	9.616.773,66	
SANTOS	1.151,08	1.309,20	1.167,43	1.182,89	1.320,58	1.410,65	1.552,93	1.779,84	1.895,32	2.186,99	2.459,46	2.722,47	3.011,56	3.310,73	3.445,87	3.611,81	4.048,18	4.048,18	3.793,96	41.358,730,31
SÃO BERNARDO DO CAMPO	4.145,17	4.910,86	8.055,55	7.475,51	8.323,28	8.798,02	9.451,72	10.528,91	11.450,63	12.896,40	14.472,55	17.414,08	18.485,67	18.992,22	20.166,37	20.219,88	22.971,37	22.971,37	22.325,74	241.083,471,75
SÃO CARLOS	279,43	478,95	517,68	597,65	1.253,92	1.445,81	1.540,04	1.719,97	2.031,82	2.169,35	2.525,81	2.848,72	3.246,10	3.625,34	3.869,68	3.840,37	3.901,21	4.160,86	4.177,25	44.228,575,37
SÃO JOÃO DA BOA VISTA	229,76	262,01	280,38	312,94	451,82	510,34	548,28	633,79	671,53	763,56	842,25	927,05	1.031,24	1.150,67	1.187,90	1.238,89	1.313,05	1.297,60	13.653,134,32	
SÃO JOAQUIM DA BARRA	155,24	180,72	225,39	464,32	493,54	523,10	591,27	669,92	717,37	829,31	931,47	1.039,97	1.175,50	1.237,93	1.238,70	1.272,84	1.325,50	1.119,57	14.191,752,31	
SÃO JOSÉ DO RIO PARDO	35,90	39,67	43,32	87,91	101,93	108,25	115,13	131,17	148,58	171,99	190,02	208,03	226,23	238,94	247,48	254,92	266,70	270,99	2.887,232,52	
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	110,53	119,51	138,23	379,74	430,50	464,33	538,75	637,98	686,01	792,96	896,63	1.052,04	1.197,95	1.262,62	1.247,11	1.236,46	1.308,56	1.361,68	13.861,671,28	
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS									640,33	1.536,33	1.811,35	1.971,22	2.115,79	2.275,30	2.368,91	2.433,43	2.724,80	2.735,43	20.612,949,04	
SÃO MANUEL									115,72	459,02	496,83	540,56	592,11	631,91	640,30	605,19	687,95	624,30	5.393,927,41	
SÃO MIGUEL ARCANJO	4.088,64	11.288,85	18.586,02	42.897,29	57.983,13	62.147,76	67.486,82	77.026,48	80.503,32	94.077,06	105.496,21	120.819,05	132.867,14	140.663,10	138.403,51	135.248,57	142.222,03	137.778,97	1.569,583,95	
SÃO PAULO		2.813,45	3.355,72	3.746,16	4.293,50	4.574,36	4.974,49	5.766,80	8.263,39	10.596,58	12.190,77	14.798,13	16.177,52	17.138,59	17.270,35	18.433,98	20.059,20	19.987,26	184.441,356,18	
SÃO ROQUE	444,16	473,89	530,40	1.069,85	1.202,92	1.313,49	1.435,17	1.730,98	1.896,68	2.386,71	3.323,12	3.595,04	3.874,26	4.126,89	4.362,74	4.372,37	4.680,20	4.571,64	45.390,040,00	
SÃO SIMÃO	903,40	976,18	1.217,86	785,75	860,82	961,95	1.322,80	1.702,76	1.836,91	2.127,21	2.338,35	2.560,06	2.814,94	2.933,76	2.935,75	2.916,41	3.132,07	3.203,98	35.529,571,88	
SÃO VICENTE	1.090,83	1.196,45	1.284,18	2.428,07	2.726,02	2.911,91	3.144,62	3.521,96	3.923,44	4.173,04	4.509,83	5.218,69	5.489,40	5.560,05	5.902,23	5.622,88	6.140,57	6.147,92	70.992,206,79	

SARAPUÍ			145.000,55	170.873,20		20.518,43	22.784,64	24.669,97	29.069,63	32.068,17	40.914,07	45.678,07	52.890,31	57.917,36	76.240,39	100.347,47	92.701,49	103.231,33	94.025,07	1.108.930,15
SERTÃOZINHO	424.167,21	523.815,48	606.344,51	719.045,32	700.835,21	802.345,94	922.181,50	968.589,66	1.153.897,30	1.194.556,95	1.351.021,28	1.538.613,31	1.688.553,78	1.857.502,53	1.992.772,55	2.064.935,99	2.188.608,91	2.321.031,47	2.099.590,59	25.118.409,49
SOROCABA		451.827,03	519.442,62	622.362,67	1.772.833,29	1.904.210,07	2.157.733,38	2.468.824,61	2.917.973,63	3.225.052,31	3.858.656,27	4.422.789,42	4.923.705,16	5.441.889,76	5.890.890,97	6.105.867,32	6.038.591,28	6.573.791,88	5.450.676,01	64.747.117,68
SUMARÉ		631.035,70	1.056.737,62	1.331.869,88	2.551.121,50	2.943.224,08	3.143.165,68	3.428.051,34	3.954.598,01	4.252.551,23	5.011.834,23	5.567.272,72	6.105.849,92	6.707.968,31	7.096.444,05	6.711.616,93	7.302.459,87	7.822.898,42	7.841.192,12	83.459.891,61
SUZANO														48.894,31	241.367,97	338.198,11	415.533,65	736.609,14	1.780.603,18	
TAIÚVA	139.433,47	159.604,98	193.430,06	211.928,22	75.472,57	101.173,52	104.268,91	113.245,58	150.854,84	161.126,61	179.113,31	208.667,50	240.866,08	259.631,53	276.156,64	300.512,82	313.785,19	349.732,84	356.878,84	3.895.883,51
TAQUARAL		33.511,33	26.302,20	32.578,79			74.085,82	80.463,96	107.186,33	114.484,67	127.264,70	148.263,73	171.141,67	184.475,03	196.216,54	213.522,25	222.952,62	248.494,36	253.580,79	2.234.524,79
TAQUARITINGA	212.569,64	245.463,50	275.614,74	318.638,00	778.063,19	886.408,17	988.688,27	1.108.619,88	1.315.429,26	1.410.220,05	1.618.433,75	1.848.992,14	2.108.083,54	2.382.211,99	2.538.035,64	2.549.972,39	2.587.364,78	2.736.072,53	2.819.099,84	28.727.981,30
TAQUARIVAI				80.351,43		156.928,09	161.852,25	174.293,77	187.326,26	192.826,40	216.916,43	255.232,63	292.255,68	359.356,58	397.118,77	405.623,24	401.907,36	422.834,00	443.275,37	4.148.098,26
TARUMÃ																			87.435,15	87.435,15
TATUÍ		356.676,58	419.938,15	446.855,16		939.061,72	986.369,01	1.089.208,61	1.221.828,36	1.356.935,96	1.544.251,86	1.698.814,84	1.917.861,34	2.126.327,70	2.476.734,11	2.519.921,36	2.534.342,96	2.685.785,64	2.675.565,35	26.996.478,71
TAUBATÉ										146.632,83	351.809,25	414.787,02	451.395,24	484.501,96	521.027,99	542.464,44	542.998,01	593.935,17	1.359.497,57	5.409.049,48
TIETÊ		105.399,10	108.697,54	126.725,97			529.029,45	581.934,76	653.476,45	767.931,20	1.117.278,07	1.271.170,36	1.425.135,72	1.567.943,48	1.666.098,35	1.662.885,69	1.760.297,40	1.881.445,06	1.896.434,82	17.121.883,42
TORRE DE PEDRA			8.954,14	29.599,27	47.196,14	51.049,51	52.160,65	59.554,92	67.374,97	75.275,87	81.262,06	87.189,40	98.341,00	110.462,22	116.136,05	121.549,26	126.148,34	134.437,02	138.078,72	1.404.769,54
UCHOA	67.246,26	75.066,07	81.164,72	81.690,31	257.871,51	330.671,04	431.409,24	500.551,51	592.745,75	637.368,94	736.733,73	833.054,09	977.444,92	1.113.012,27	1.173.094,49	1.158.681,27	1.148.786,90	1.215.773,49	1.265.132,73	12.677.499,24
VALINHOS		739.288,67	937.903,54	1.084.994,76		652.784,57	814.291,43	888.096,00	1.024.507,03	1.640.654,67	2.479.909,31	2.696.704,31	3.055.666,95	3.361.252,56	3.588.115,63	3.506.351,30	3.767.484,94	4.103.631,73	4.161.860,50	38.503.497,90
VALPARAÍSO										53.193,39	182.677,72	194.242,75	217.079,47	248.876,11	276.587,51	272.405,78	268.787,21	285.187,27	311.182,46	2.310.219,67

VARGEM GRANDE DO SUL	29.968,30	34.907,37	18.358,84	42.591,87	48.219,71	51.795,68	55.869,24	64.832,32	70.810,26	77.108,26	84.393,03	93.155,69	104.947,20	116.305,64	119.169,95	123.893,56	130.818,22	130.666,11	1.397.811,25	
VARGEM GRANDE PAULISTA	27.653,22	26.715,50	27.675,64	90.652,27	108.035,53	123.692,83	136.947,87	145.621,18	164.284,86	160.150,96	178.763,66	199.582,80	219.136,43	238.484,66	254.550,76	251.909,90	276.811,47	266.426,75	2.897.096,29	
VINHEDO	228.185,59	274.659,64	316.514,46		1.066,473,79	1.138,922,40	1.242,150,38	1.432,943,97	1.540,906,94	1.816,032,27	2.017,294,75	2.212,447,56	2.430,624,46	2.571,388,18	2.431,946,52	2.646,037,78	2.834,618,07	2.841,246,77	29.042.393,53	
VIRADOUR O VISTA ALEGRE DO ALTO	11.681,38	13.520,30	15.453,13	32.621,26	35.983,26	37.837,51	40.200,63	45.382,07	46.698,61	50.065,25	53.826,41	60.623,87	66.504,15	72.500,60	73.171,38	79.100,49	81.455,24	78.450,17	589.297,35	589.297,35
VOTORANTI M	6.054,11	7.395,61	9.300,52	11.072,04	13.206,90	15.143,18	16.765,93	17.756,22	20.024,78	29.140,12	32.526,77	36.314,91	39.872,75	43.393,25	46.316,53	45.836,02	50.366,96	48.477,43	488.964,03	
Total Geral	9.789,977,54	63.639,901,52	80.213,320,00	94.895,141,52	111.704,189,51	140.239,188,18	152.261,606,60	168.234,715,55	194.523,150,65	231.165,221,43	300.365,170,02	337.716,688,92	379.919,030,00	417.407,636,56	444.742,117,82	451.698,783,56	470.166,052,18	509.481,412,36	509.928,395,05	5.068.091,698,97

Fonte: ARTESP (via solicitação pelo SIC), adaptado pelo autor

