UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JULIO DE MESQUITA FILHO"
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS

Trabalho de Graduação

Curso de Graduação em Geografia

USOS DO TERRITÓRIO, PODER DO ESTADO E CONCESSÃO DE RODOVIAS: UM ESTUDO DA AÇÃO DA EMPRESA ARTERIS S.A EM SÃO PAULO.

João Augusto Pereira do Prado

Prof. Dr. Fabrício Gallo

Rio Claro – SP

2019

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Campus de Rio Claro

JOÃO AUGUSTO PEREIRA DO PRADO

USOS DO TERRITÓRIO, PODER DO ESTADO E CONCESSÃO DE RODOVIAS: UM ESTUDO DA AÇÃO DA EMPRESA ARTERIS S.A EM SÃO PAULO.

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Campus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de licenciatura em Geografia.

Rio Claro - SP

2019

P896u

Prado, João Augusto Pereira do

Usos do território, poder do Estado e concessão de rodovias: um estudo da ação da empresa Arteris S.A em São Paulo. / João Augusto Pereira do Prado. -- , 2019

69 p.

Trabalho de conclusão de curso (-) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências Farmacêuticas, Araraquara,

Orientador: Fabrício Gallo

1. Território Usado. 2. Estado. 3. Empresas. 4. Neoliberalismo. 5. Rodovias. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências Farmacêuticas, Araraquara. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

JOÃO AUGUSTO PEREIRA DO PRADO

USOS DO TERRITÓRIO, PODER DO ESTAR E CONCESSÃO DE RODOVIAS: UM ESTUDO DA AÇÃO DA EMPRESA ARTERIS S.A. EM SÃO PAULO.

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de licenciatura em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Fabrício Gallo (orientador)

Prof.ª Dr.ª Angelita Matos Souza

M.a. Renata Cristina Ferreira

Rio Claro, 19 de novembro de 2019

Assinatura do aluno

assinatura do orientador

RESUMO

Partindo da concepção do conceito de território usado (Santos, 1994; Santos e Silveira, 2001) podemos identificar o Estado como um importante – e não único – agente na construção do espaço geográfico brasileiro, hora servindo como provedor de alguns serviços essenciais e hora se restringido a um papel meramente regulador desses mesmos serviços, de acordo com o contexto histórico e ideológico de seus operadores. Dessa forma, o presente trabalho se dispõe a ampliar a compreensão acerca do papel do Estado em conjunto com as grandes empresas na produção do espaço através do sistema de concessões rodoviárias. O trabalho possui como recorte analítico o trecho rodoviário 'Itaporanga-Franca', leiloado em 2015 e adquirido pela empresa Arteris S.A. Dessa maneira, nos propomos a analisar a cooptação do Estado pela doutrina político-econômica neoliberal, a ascensão do sistema de concessões rodoviárias, a estrutura acionária e estratégias de atuação da empresa Arteris S.A e o impacto dessas verticalidades (SANTOS, 2002) em suas zonas de atuação, mais especificamente nos impactos fiscais causados aos municípios lindeiros ao trecho rodoviário 'Itaporanga-Franca'.

Palavras-chave: Território Usado, Estado, Empresas.

ABSTRACT

From the point of view of the concept of used territory (Santos, 1994; Santos and Silveira, 2001) we can identify the State as an important - and not only - agent in the construction of the brazilian geographic space, sometimes serving as provider of some essential services and other times restricting yourself to a merely regulatory role of these same services, according to the historical and ideological context of their operators. This present work aims to broaden the understanding about the role of the State with big companies in the production of space through the system of road concessions. The work has as analytical outline the road section 'Itaporanga-Franca', auctioned in 2015 and acquired by the company Arteris SA. Thus, we propose to analyze the co-optation of the state by neoliberal political-economic doctrine, the rise of the road concession system, Arteris SA's shareholding structure and operating strategies as well as the impacts of these verticalities (SANTOS, 2002) in their operating zones, more specifically on the tax impacts caused to the frontiers municipies of the 'Itaporanga-Franca' road segment.

Keywords: Used Territory, State, Companies.

LISTA DE FIGURAS.

Figura 1. Padrão de investimentos externos diretos – 2000.....17
Figura 2. Estrutura acionária – Arteris S.A. 36
Figura 3. Mapa de rodovias sob controle do grupo Arteris S.A. 37
Figura 4. Trecho rodoviário Itaporanga-Franca: sistema existente e sistema remanescente.....55

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Condições das rodovias no Brasil em 2017 29
Gráfico 2. Relação entre capitais de terceiros e capital próprio nos investimentos das empresas no período de 1995 a 2010. 47
Gráfico 3. Composição do financiamento total para a aquisição da concessão do trecho Itaporanga-Franca e para os investimentos previstos no contrato. 51

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Evolução da Tarifa Nominal (em %) 22
Tabela 2. Grupos que atuam em concessões de rodovias no Brasil 31
Tabela 3. Resultados financeiros de 2004 a 2012 - OHL Brasil. 38
Tabela 4. Resultados financeiros de 2013 a 2018 - Arteris S.A. 42
Tabela 5. Proporção de tráfego de veículos leves e pesados em rodovias estaduais controladas pelo grupo Arteris S.A. 45
Tabela 6. Project Finance por Área de Infraestrutura (em porcentagem). Outubro/1994. 49
Tabela 7. Financiamentos no Brasil de Projetos na Modalide Project Finance. 50
Tabela 8. Composição média do financiamento de projetos na modalidade *project finance* entre 2012 e 2017 (em porcentagem). 52
Tabela 9. Distribuição do endividamento da empresa Arteris S.A. durante o período de 2013 a 2018. 53
Tabela 10. Valor anual dos repasses de ISSQN realizados pela ARTERIS S.A. 57
Tabela 11. Valor dos repasses de ISSQN da concessionária Viapaulista para municípios no período de janeiro de 2019 até agosto de 2019. 58
Tabela 12. Comparação entre receitas totais obtidas pelos municipios em 2017 com os valores repassados pela concessionária Viapaulista em um prazo de 8 meses. 60
Tabela 13. Projetos de duplicação previstos no plano original de investimentos 62

SUMÁRIO.

RESUMO.....5

INTRODUÇÃO 11

1. NEOLIBERALISMO: MUDANÇA NO PADRÃO DE ACUMULAÇÃO E REORGANIZAÇÃO NOS USOS DO TERRITÓRIO. 13

1.1 O neoliberalismo como evento: sua origem, seus fundamentos e sua difusão....13

1.2. O neoliberalismo como ferramenta na viabilização de ajustes espaço-temporais. 19

1.3 O neoliberalismo no Brasil: 21

2. AS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL: FUNDAMENTOS, HISTÓRIA E ATUALIDADE. 27

2.1 Novas formas de uso do território: as concessões. 27

2.2 As concessões de rodovias: um grande negócio.....30

2.3 O processo de concessões no Estado de São Paulo: história e atualidade. 32

3. AS VERTICALIDADES E OS IMPACTOS EM SUAS ZONAS DE ATUAÇÃO: A EMPRESA ARTERIS S.A E O TRECHO RODOVIÁRIO ITAPORANGA-FRANCA.34

3.1 O grupo Arteris S.A: história e atuação. 34

3.3 Estratégias e ferramentas de financiamento 46

3.2 O pedagiamento do trecho rodoviário 'Itaporanga-Franca': uma nova realidade para os municípios lindeiros. 54

CONCLUSÃO.....65

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS. 67

INTRODUÇÃO

Partimos da noção de que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico que, de acordo com Santos (2002), trata-se de "um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações", sendo também sinônimo de território usado. Ao trabalharmos com a noção de território usado devemos considerar todos os elementos e perceber a inter-relação entre os fenômenos. Logo, a perspectiva de território usado conduz a ideia de espaço banal (SANTOS), o espaço de todos os homens, de todas as instituições, de todas as empresas e de todas as dimensões do acontecer.

O território, como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes (Santos et al., 2000) tem seu uso disputado pelos diversos agentes que o compõem. De um lado, os agentes que o usam como um recurso e do outro os que o usam como um abrigo (SANTOS 2000). Frente a esse cenário, o Estado, como um dos atores hegemônicos, exerce um papel fundamental, na medida em que dispõe não só do monopólio do uso legitimo da violência, como também do poder de regulação do dinheiro, do crédito e da lei. Em tempos de globalização, a influência do Estado na construção do espaço é ainda mais importante quando consideramos que este frequentemente atua como uma ponte entre o local e o global, na medida em que se configura como o principal responsável pela penetração das inovações e pela criação de condições para o sucesso dos capitais investidos (SANTOS, 2012, p.222).

Em meio à crise do capitalismo nos anos 60 ocorre a ascensão do neoliberalismo, que se espalha pelo mundo, tornando-se a nova doutrina político-econômica hegemônica (SPINOLA, 2004; HARVEY 2008). A filosofia neoliberal, avessa ao intervencionismo estatal que caracterizou o período keynesiano, reserva aos Estados nacionais um novo papel. No Brasil, as ideias neoliberais chegam ao poder pela primeira vez durante o governo de Fernando Collor de Melo e se consolidam durante o governo de Fernando Henrique Cardoso (MACIEL, 2011; GENNARI, 2001).

A lógica de recuo do Estado e de entrega de protagonismo à iniciativa privada inaugura uma série de novos usos do território; entre eles o sistema de concessões rodoviárias, onde o Estado, tomado pela lógica neoliberal, delega a infraestrutura rodoviária pública para a

iniciativa privada, que por sua vez a incorpora à sua lógica privada de acumulação. As concessões de rodovias se proliferaram por todo o país, na escala federal e estadual, configurando-se como um grande negócio e atraindo não apenas grupos nacionais, mas também estrangeiros (OLIVERIA, 2013; 2016).

Em 2015 São Paulo, o Estado com maior número de rodovias concedidas no Brasil, inaugura um novo lote de concessões. A "Rodovia dos Calçados" – trecho rodoviário que liga o município de Itaporanga ao município de Franca e totaliza 720 mil km – foi adquirida em leilão[1] pela concessionária Viapaulita, pertencente ao Grupo Arteris S.A, um dos grupos de capital estrangeiro com maior participação no negócio de concessões rodoviárias, no Brasil e no mundo.

Essas verticalidades (SANTOS, 2002), muitas vezes estranhas ao cotidiano dos lugares, exercem uma série de impactos em suas áreas de atuação. Se por um lado a cobrança pela circulação de pessoas e mercadorias exerce grande influencia nas dinâmicas de preços, por outro as concessão podem representar uma importante fonte de recurso para os municípios, pois as concessionárias que operam as rodovias devem repassar 5% do valor bruto de suas receitas com pedágios para os municípios lindeiros ao trecho através do ISSQN.

Dessa forma, a partir do estudo da atuação da empresa Arteris S.A. e da análise de seus impactos no trecho que compreende a Rodovia dos Calçados, buscaremos contribuir para ampliar o entendimento do uso do território no período atual, através da realidade do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002), da globalização, e da hegemonia do neoliberalismo enquanto elemento organizador do Estado e norteador de suas políticas.

Visando atingir tal objetivo, dividimos o presente estudo em 3 capítulos. No primeiro, buscaremos apontar brevemente os fundamentos da filosofia neoliberal e sua propagação pelo mundo; sua chegada ao Brasil e o suas implicações territoriais. No segundo capitulo trataremos sobre as novas formas de uso do território promovidas pela doutrina neoliberal, bem como os fundamentos das concessões e o atual estado do cenário rodoviário brasileiro. No terceiro trataremos sobre a atuação da empresa Arteris S.A e sobre os impactos promovidos por ela no trecho rodoviário 'Itaporanga-Franca', principalmente os que se referem ás composições orçamentária dos municípios.

[1] Informações obtidas no endereço http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/via-paulista-inicia-contrato-de-concessao-do-lote-rodovia-dos-calcados/ Acessado em 18 de junho de 2019.

1. NEOLIBERALISMO: MUDANÇA NO PADRÃO DE ACUMULAÇÃO E REORGANIZAÇÃO NOS USOS DO TERRITÓRIO.

De acordo com Santos (2002 p.339), os locais são resultantes da dialética entre uma razão local e uma razão global. O lugar não seria uma parte do mundo, mas sim o próprio mundo em movimento, dinamizado pelos eventos, que seriam responsáveis por unir, em um movimento interativo, o mundo e o lugar, o real-abstrato e o real-concreto (KAHIL, 2010 p.477). Dessa forma consideramos que o devido entendimento à cerca da realidade local estaria condicionado, indispensavelmente, a um entendimento sobre a totalidade.

O Neoliberalismo configura-se como um dos elementos centrais de reorganização nos espaços ao redor do globo, principalmente na América do Sul após a década de 90. O entendemos como um *evento* (SANTOS, 2002) propagador de diversos *processos* (SANTOS, 2014) responsáveis por conferir profundas transformações nos modos de operação das distintas esferas do Estado brasileiro e, consequentemente, por promover novas organizações e usos ao território. Pretendemos, nesse capitulo, discorrer brevemente sobre os fundamentos da filosofia neoliberal, sobre sua ascensão e disseminação, sobre sua chegada como doutrina político-econômica no Brasil e sobre as novas formas de usos do território por ela promovidas.

1.1 O neoliberalismo como evento: sua origem, seus fundamentos e sua difusão.

David Harvey (2008), em sua obra "O neoliberalismo, história e implicações" tece importantes considerações a respeito da natureza filosófica do neoliberalismo e do papel do Estado dentro de uma conjuntura neoliberal:

> O neoliberalismo é em primeiro lugar uma teoria das práticas político-econômicas que propõe que o bem-estar humano pode ser melhor promovido liberando-se as liberdades e capacidades empreendedoras individuais no âmbito de uma estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade privada, livres mercados e livre comércio. O papel do Estado é criar e preservar uma estrutura institucional apropriada a essas práticas; o Estado tem de garantir, por exemplo, a qualidade e a integridade do dinheiro. Deve também estabelecer as estruturas e funções militares, de defesa, da polícia e legais requeridas para garantir direitos de propriedade individuais e para assegurar, se necessário pela força, o funcionamento apropriado dos mercados. Além disso, se não existirem mercados (em áreas como a terra, a água, a instrução, o cuidado de saúde, a segurança social ou a

> poluição ambiental), estes devem ser criados, se necessário pela ação do Estado. Mas o Estado não deve assegurar-se para além dessas tarefas (HARVEY, 2008, não paginado).

O neoliberalismo nasce da crise da social democracia e, de acordo com Spínola (2004), sua trajetória pode ser divida em três etapas.

A primeira etapa, a da clandestinidade, tem início nos anos 40, quando as ideias neoliberais eram meramente periféricas e sem relevância. Após a crise da década de 30 as políticas consideradas "keynesianas" fomentaram nos Estados Unidos a criação de um estado de bem estar social – ao qual David Harvey (2008) chamou de liberalismo embutido – baseado no sindicalismo, no controle sobre o capital e na intensa participação do Estado no planejamento e ordenamento da economia. O inaugurado estado de bem estar social buscou também um "compromisso de classe" entre capital e trabalho sustentado pelo crescimento econômico e assentado no estabelecimento de melhores padrões salariais. Tais transformações asseguraram o que Hobsbawn (1995) viria a chamar de "os anos dourados do capitalismo".

Segundo Spínola (2004), o neoliberalismo se origina após a II Guerra Mundial como uma reação teórica e política contra o Estado intervencionista de Bem-Estar. A obra O Caminho da Servidão, escrita pelo austríaco naturalizado inglês, Friedrich Hayek (1899-1992), pode ser considerada como o embrião da doutrina neoliberal. Em sua obra, Hayek condena radicalmente o planejamento econômico pelo Estado como solução para as crises do capitalismo. Durante o período de construção de bases do Estado de Bem-Estar, Friedrich Hayek convocou aqueles que compartilhavam de suas ideias, fundando assim, em 1947, a Sociedade de *Mont Pèlerin*[2], que contou com diversos membros emblemáticos como Milton Friedman, Karl Popper, Lionel Robbins, Ludwig Von Misses e Michael Polanyi.

Embora os membros do grupo se descrevessem como "liberais" devido ao seu compromisso com as ideias de liberdade individual, o rótulo "neoliberal", ao qual lhes foi empregado, baseava-se na adesão do grupo aos princípios de livre mercado da economia neoclássica[3] que surgira na segunda metade do século XIX (baseada em Alfred Marshall, William Stanley Jevons e Leon Walras) em detrimento das teorias clássicas de Adam Smith e David Ricardo. Entretanto, a ideia de Adam Smith de que a "mão invisível" do mercado se configurava como o melhor recurso para a promoção do bem estar geral foi preservada. Dessa forma, o grupo se mostrou radicalmente crítico às teorias intervencionistas de John Maynard

[2] Tratou-se de uma organização internacional composta por filósofos, economistas e políticos de diversos países que se dedicaram a promover os ideais, valores e princípios liberais.
[3] Referente a correntes de pensamento econômico voltadas ao estudo da formação de preços, produção e distribuição de renda através de mecanismos de oferta e demanda dos mercados.

Keynes e a qualquer planejamento estatal centralizado (HARVEY, 2008). Hobsbawn (1995) indica que, durante o ciclo virtuoso de crescimento econômico de 1940 até 1970, as ideais do grupo de *Mont Pèlerin* pouco foram ouvidas.

A segunda etapa ocorre a partir dos anos 60 e se estabelece quando o arcabouço teórico neoliberal passa a emergir e ganhar relevância nos circuitos acadêmicos. Apesar de pouco ouvidos até 1970, nos Estados Unidos o grupo contou com o apoio financeiro e político de poderosos indivíduos abastados e lideres corporativos avessos às intervenções e regulações do Estado (HARVEY, 2008). A partir da década de 70, o grupo de intelectuais neoliberais passa a ser nutrido por diversos bancos de ideias[4] e a assumir o centro do debate econômico, conquistando, também, uma maior influência dentro da academia, com destaque para a Universidade de Chicago, onde Milton Friedman construía sua trajetória (HARVEY, 2008). A respeitabilidade acadêmica das teorias neoliberais se consolidou após as conquistas do premio Nobel por Friedrich Hayek em 1974 e Milton Friedman em 1976 (HARVEY, 2008; SPINOLA 2004).

De acordo com David Harvey (2008) e Paul Singer (1992), ao fim dos anos 60 a social democracia – ou liberalismo embutido – começou a ruir internacionalmente. O ritmo de crescimento econômico desacelerava e as taxas de lucros diminuíam de forma significativa. A combinação entre elevadas taxas de desemprego e inflação duraria por boa parte dos anos 1970, levando diversos Estados a crises fiscais. As politicas dirigistas keynesianas foram intensificadas, entretanto, não encontraram êxito em recuperar antigo padrão de crescimento econômico e as taxas de lucro de outrora.

Em meio à crise do estado de bem estar social e fracasso das medidas keynesianas, o arcabouço teórico neoliberal se colocou como alternativa.

Segundo Paul Singer:

> No plano político, o neoliberalismo apresentava aos atores um programa que prometia, ao mesmo tempo, estabilizar os preços e recuperar a taxa de lucro, comprimida pelas pressões não só salariais, mas também tributárias. À primeira vista, parecia um programa inaceitável às maiorias eleitorais. Contudo, estas estavam insatisfeitas e impacientes com os sucessivos fracassos de governos que pretendiam estabilizar os preços sem abrir mão permanentemente do pleno emprego e sem tocar nos direitos adquiridos dos trabalhadores. (SINGER, 1992 p.13)

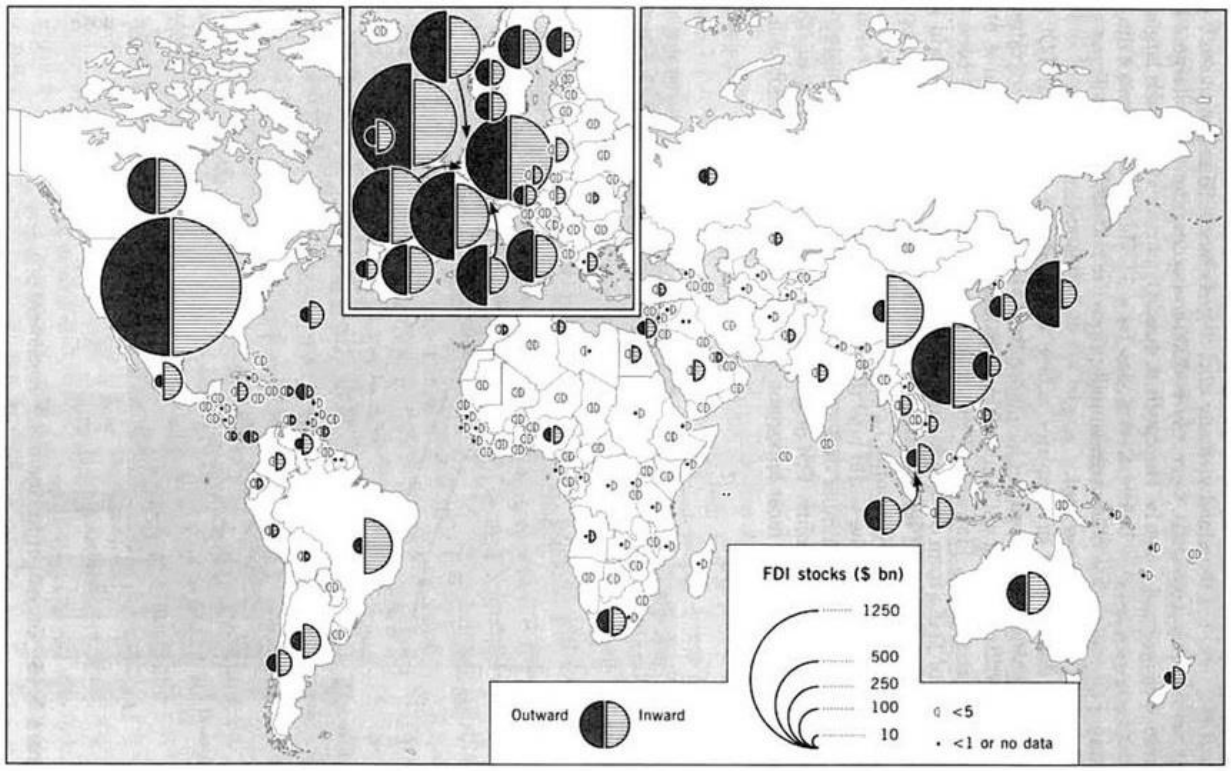
[4] Institute of Economics Affair de Londres e Heritage Foundation de Washington, por exemplo.

A terceira etapa é inaugurada em 1979 após a vitória de Margaret Thachter na Inglaterra e, posteriormente, de Ronald Reagan nos Estados Unidos, caracterizando a passagem das ideias neoliberais do campo teórico para o campo político (SPINOLA, 2004). Na Inglaterra com Margareth Tatcher (1979 - 1999) e nos Estados Unidos com Ronald Reagan (1981 - 1989), a doutrina neoliberal conquistou apoio de diferentes maneiras, mas em ambos os países uma série de reformas draconianas foram adotadas com o objetivo de eliminar as instituições e práticas políticas do Estado socialdemocrata (HARVEY, 2008).

Segundo David Harvey (2008), entre as inúmeras reformas adotadas pelo neoliberalismo nos Estados Unidos, devemos destacar o combate ao poder sindical, o desmantelamento de compromissos e garantias do estado de bem estar social, a privatização de ativos públicos, a redução de impostos e a criação de um clima favorável para a atração de massivos investimentos estrangeiros como medidas centrais. A taxa de juros que outrora havia atingido níveis negativos, a fim de conter a inflação através de medidas monetaristas, foi aumentada drasticamente e em 1981 estabilizou em 20%, desencadeando falências e levando países devedores a uma **longa era de ajustes fiscais** (HARVEY 2008, n.p.). As medidas neoliberais obtiveram sucesso na estabilização da inflação, mas seu preço foi o elevado desemprego que rondou uma média de 7,5% nos Estados Unidos de Reagan e 10% na Inglaterra de Margareth Tatcher, bem como a queda na qualidade de vida através da extinção das politicas do estado de bem estar social (HARVEY, 2008, n.p.).

A financeirização mais aberta, inaugurada na década de 70, se acelerou nos anos 90. Os mercados financeiros passaram, internacionalmente, por uma onda de desregulações que proporcionaram uma diminuição de barreiras artificiais como tarifas e controle de câmbio, conferindo ao capital uma maior mobilidade geográfica (HARVEY 2008). Os investimentos externos diretos e indiretos fizeram uso de acordos internacionais (como os firmados através da OMC, por exemplo) para padronizar os arranjos comerciais e facilitarem sua proliferação – ainda que de maneira desigual – por todo o mundo capitalista (HARVEY, 2008).

Figura 1. Padrão de investimentos externos diretos – 2000.



Fonte: David Harvey, 2018 n.p. apud Dicken, 2003.

A diminuição dos gastos sociais e o crescente lucro nas operações financeiras externas levaram os Estados Unidos e o neoliberalismo a se colocarem como exemplo de ortodoxia econômica para o restante do mundo (HARVEY, 2008). Logo, em 1982, a ortodoxia econômica keynesiana fora extirpada de FMI e do Banco Mundial, tornando-os polos de difusão da doutrina neoliberal através da imposição de ajustes estruturais administrativos e da promoção da escravidão creditícia. (HARVEY 2008, 2014). Tal processo culminaria, na metade dos anos 90, na constituição do Consenso de Washington[5].

Segundo Bresser Pereira (1991), o Consenso de Washington propôs suas medidas através da seguinte análise:

> De acordo com a abordagem de Washington as causas da crise latino-americana são basicamente duas: a) o excessivo crescimento do Estado, traduzido em protecionismo (o modelo de substituição de importações), excesso de regulação e empresas estatais ineficientes e em número excessivo; e b) o populismo econômico, definido pela incapacidade de controlar o déficit público e de manter sob controle as demandas

[5] O Consenso de Washington foi uma agenda de políticas baseadas em 10 áreas de reformas com as quais julgava serem amplamente necessárias à América Latina (WILLIAMSON; KUCZYNSKI; 2003).

> salariais tanto do setor privado quanto do setor público. (PEREIRA, 1991 p.6)

Logo, os países deveriam combater o populismo econômico, alcançar o equilíbrio fiscal e adotar, em médio prazo, uma redução do tamanho dos Estados e um mercado voltado para exportações (PEREIRA, 1991).

Para se chegar a tal ponto, de acordo com Filho (1994), o Consenso de Washington previa as seguintes medidas: 1) Disciplina fiscal; 2) Reordenamento das prioridades dos gastos públicos; 3) Reforma tributária; 4) Liberalização do setor financeiro (envolvendo a livre determinação das taxas de juros e abolição dos controles de câmbio); 5) Manutenção de taxas de câmbio competitivas; 6) Liberalização comercial; 7) Atração de investimentos diretos estrangeiros; 8) Privatização de empresas estatais; 9) Desregulamentação da economia (envolvendo afrouxamento de leis econômicas e trabalhistas visando o favorecimento a iniciativa privada); 10) Proteção a direitos autorais.

Segundo Filho (1994), os países tiveram que aceitar as decisões do Consenso de Washington e implantar o conjunto de reformas neoliberais. O conjunto de medidas fora adotado principalmente na América Latina, onde se concentravam muitos dos países endividados. Bresser Pereira (2003) afirma que algumas medidas previstas nas reformas podiam ser positivas para os países em subdesenvolvimento, como, por exemplo, a diminuição do protecionismo herdado do período de substituição de importações, a privatização de setores competitivos, a modernização da administração pública e a eliminação de privilégios no campo da previdência social. Entretanto, outros pontos como a privatização de monopólios naturais (como no caso da energia elétrica), a previdência básica (que consiste em um direito social e obrigação do Estado democrático) configuram-se como medidas absurdas.

Após o Plano Brady[6], de acordo com Bresser Pereira, um segundo Consenso de Washington ocorre, fornecendo um novo fluxo de capitais para os países já endividados e promovendo uma nova orientação.

> O Segundo Consenso de Washington é a dimensão verdadeiramente internacional do primeiro. Ao invés de dizer o que os países em desenvolvimento deveriam fazer para ajustar ou estabilizar suas economias, veio dizer o que devem fazer para crescer, para se desenvolver. A receita era simples: bastaria completar o ajuste fiscal e empreender as reformas

[6] O Plano Brady trata-se de um projeto de reestruturação da dívida externa de alguns países, sendo lançado no final da década de 1980. Consistiu na renovação da dívida externa de países em desenvolvimento através do abatimento dos encargos ou redução de juros. A condição para e renovação se baseava na adoção de reformas neoliberais em seus mercados.

> neoliberais, e, em função deste bom comportamento, usar a poupança externa em um quadro de total abertura financeira. PEREIRA 2003, pg. Xx.

Bresser Pereira (2003) entende a dependência dos investimentos externos como a armadilha que levou os países em desenvolvimentos, já altamente endividados no final dos anos 1980, a pouco crescerem nos anos 1990. O segundo consenso interessava principalmente aos bancos comerciais e aos bancos de investimento dos países desenvolvidos que procuravam por novos e lucrativos mercados e para isso contaram com o apoio de instituições financeiras como o FMI e o Banco Mundial (BRESSER-PEREIRA 2003).

1.2. O neoliberalismo como ferramenta na viabilização de ajustes espaço-temporais.

. Segundo David Harvey (2006 p.95), desde os anos 70 o capitalismo global experimentou um problema crônico e duradouro de sobreacumulação. Tal fenômeno parte de uma condição em que excedentes de capital ociosos não encontram escoadouros lucrativos suficientemente atrativos. Dessa maneira, o capital, desprovido da possibilidade de realizar investimentos lucrativos no âmbito regional, extrapola as fronteiras nacionais em busca de oportunidades de investimento mais atraentes em outras localidades.

A crescente mobilidade conferida ao capital através do neoliberalismo consistiu em um importante fator para a superação dos problemas de superacumulação dos países do primeiro mundo, principalmente dos Estados Unidos, pois possibilitou uma aplicação mais efetiva do *ajuste espaço-temporal* (HARVEY 2014) através da expansão geográfica e reorganização espacial.

De acordo com David Harvey:

> Se existem excedentes de capital e de força de trabalho dentro de um território determinado (como, por exemplo, um estado-nação) que não podem ser absorvidos internamente (seja mediante ajustes geográficos ou gastos sociais), devem ser enviados a outro lugar a fim de encontrar um novo terreno para sua realização rentável para não serem desvalorizados (HARVEY, 2014. p.100).

A migração do capital viria também acompanhada com o que David Harvey (2014) veio a chamar de “acumulação por espoliação”. A acumulação por espoliação trata-se de uma revisita, realizada de tempos em tempos – quando as crises de sobreacumulação parecem não ter saída se não a desvalorização de ativos –, ao processo de “acumulação primitiva” descrito

por Marx. A acumulação por espoliação baseia-se, tal como no processo de acumulação primitiva, em uma acumulação de capital baseada na mercantilização e privatização da terra, na expulsão forçada de populações camponesas, na conversão de direitos de propriedade comum, coletiva e estatal em direitos de propriedade privada e etc.

As tradicionais formas de acumulação por espoliação somam-se as formas modernas geradas pelo sistema de crédito e o capital financeiro, como a destruição de ativos através da inflação, o esvaziamento através de fusões e aquisições, a promoção de extensos endividamentos e escravidão creditícia e a espoliação de fundos de ativos através da manipulação de créditos e ações (HARVEY, 2014 p. 110).

As privatizações, isto é "a transferência de ativos públicos produtivos do Estado para empresas privadas" (HARVEY, apud ROY, 2014 p.132) configuram-se como o principal braço armado da acumulação por espoliação. O Estado, com seu monopólio da violência e de definições legais, desempenham um papel crucial na promoção de tais processos. (HARVEY).

De acordo com Harvey (2014), é parte do papel dos estados e das instituições internacionais como o FMI na promoção da acumulação por espoliação:

> "Uma das principais funções das intervenções do Estado e das instituições internacionais é orquestrar desvalorizações para permitir que a acumulação por espoliação ocorra sem desencadear um colapso geral. Essa é a essência de tudo o que está no programa de ajuste estrutural administrado pelo FMI. Para as principais potências capitalistas, como os Estados Unidos, isso significa orquestrar esses processos em seu beneficio específico, ao tempo em que proclamam seu papel como o de um líder nobre que organiza "resgates" (como no México em 1994) a fim de manter a acumulação do capital global nos trilhos." (HARVEY, 2014 p.126).

Harvey, ao mencionar os movimentos do capital financeiro, destaca amplamente o papel do FMI na propagação do neoliberalismo como nova ortodoxia econômica e sua consequente abertura para a acumulação por espoliação nos países que cederam aos ajustes fiscais:

> "Este sistema era muito mais volátil e depredador e conheceu vários períodos breves de acumulação por espoliação – usualmente mediante programas de ajuste estrutural administrados pelo FMI- que serviram de antídoto para as dificuldades na esfera da reprodução ampliada; em algumas mais instâncias, como é o caso da América Latina nos anos 80, economias inteiras foram assaltadas, e seus ativos recuperados pelo capital financeiro estadunidense." (HARVEY, 2014 p. 114)

Dessa forma, torna-se nítido que o neoliberalismo e os ajustes fiscais do FMI são, antes de tudo, uma eficiente maneira para a recuperação econômica (ou ao menos do poder de classes) dos países centrais, na medida em que dão vazão aos seus capitais sobreacumulados e facilitam seus ajustes espaciais. Entretanto, tais medidas neoliberais de austeridade configuram-se como um autêntico veneno para as economias do terceiro mundo, que tendem a encarar recessões e baixo crescimento enquanto seus ativos são espoliados (HARVEY 2004, 2014; PEREIRA, 2003; SINGER, 1991).

1.3 O neoliberalismo no Brasil:

De acordo com Santos (2002 p.337-339), a ordem global busca impor a todos os lugares uma racionalidade única e estes, por sua vez, respondem ao mundo com sua própria racionalidade. O país, isto é, o território, é entendido como portador de determinadas particularidades normativas que condicionam as ações globalizadas. Logo, se entendermos o neoliberalismo como um evento (SANTOS, 2002) propagador de uma psicosfera (SANTOS, 2002) que se instala no território e orienta seus usos, devemos considerar também que essa doutrina apenas se estabelece de maneira parcial, moldando-se às particularidades da formação socioespacial (SANTOS, 1977) já estabelecida.

No Brasil, mesmo considerando a presença de políticas de caráter neoliberal durante os governos de João Figueiredo (1979-1985) e José Sarney (1985-1990), o neoliberalismo somente se instala como elemento condutor das ações governamentais de forma mais ampla durante o governo de Fernando Collor de Melo (1990-1992) (MACIEL, 2011), se consolidando, posteriormente, no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003).

O governo Collor tratou de aplicar uma política econômica e uma política externa fortemente alinhada as recomendações e diretrizes do Consenso de Washington, promovendo no Brasil o mais radical processo de abertura comercial já registrado desde a chamada mudança de eixo econômico[7] dos anos 30 (GENNARI, 2001. p.38). O esgotamento do modelo de substituição de importações e a desregulamentação dos mercados internacionais promoveram uma reestruturação da economia brasileira, que foi fortemente influenciada pela

[7] Período em que o Brasil buscou realizar a substituição das exportações e voltou sua política econômica a ter seu eixo principal no câmbio, visando garantir um barateado abastecimento interno de máquinas e matérias-primas industriais.

redução das tarifas de importações e pela retirada de outras barreiras não tarifárias (GENNARI, 2001 p.36 apud REGO, 2000 p.184).

A tabela abaixo demonstra o processo de abertura comercial promovido por Fernando Collor - e posteriormente, aprofundado por Fernando Henrique Cardoso - e a drástica mudança nas tarifas de proteção brasileiras. Apenas no período Collor, a tarifa nominal média de importação, reduziu de 40% em 1990 para 13% em 1995 (GENNARI, 2001 p.37).

Tabela 1. Evolução da Tarifa Nominal (em %)

SETOR	1985/88	1989/1993	1994/1997
Transf. De prod. Min. Não-Metállicos	87,70	18,97	7,18
Metalúrgica	65,15	21,33	12,14
Mecânica	58,88	31,59	16,76
Material Elétrico e de Comunicações	91,73	34,69	18,31
Material de Transporte	105,53	40,65	24,69
Papel e Papelão	75,80	17,34	10,48
Borracha	95,58	37,12	12,63
Química	32,48	16,70	6,63
Produtos Farmacêuticos e Veterinários	43,28	22,92	8,58
Perfumaria, Sabões e Velas	158,83	44,40	8,58
Produtos de Materiais Plásticos	142,93	34,79	16,38
Têxtil	142,03	39.79	16,38
Vestuário, Calçados e Artef. De Tecidos	166,55	45,31	19,555
Alimentícia	77,50	23,51	12,53
Bebidas	159,50	54,66	13,93
Fumo	176,10	60,55	10.16

Média	104.97	34.00	13,37

Fontes: Gennazi (2001 p.41) apud Pinheiro e Almeida (1994), Kume (1996), 1997 - dados preliminares baseados na tarifa comum do Mercosul. Apud Rossi Jr e Ferreira, P. C. (1999).

O Plano Collor I marcou, também, uma grande ofensiva contra os direitos sociais e trabalhistas; tarefa considerada crucial pelo grande capital monopolista que buscava uma recuperação das taxas de lucro através do aumento da extração de mais-valia (MACIEL, 2011 pxx). O plano também previa, naturalmente, um amplo programa de privatização de empresas estatais denominado Programa Nacional de Desestatização (MACIEL, 2011 p. 102). Ao todo, durante o período Collor, 18 empresas estatais foram privatizadas, principalmente nos setores da siderurgia, petroquímicos e fertilizantes. (MACIEL, 2011 p. 102 apud GREMAUD, SAES e TONETO JR 1997, p. 238-240).

Com a ascensão de Fernando Henrique Cardoso (FHC), o processo de privatização e (neo)liberalização foi aprofundado. Após os fracassos dos planos de estabilização anteriores, o consenso era de que se fazia necessária a implantação de reformas estruturais ainda mais profundas – na escala econômica, administrativa e tributária – para a estabilização monetária de longo prazo.

A direção da política macroeconômica de FHC guarda algumas especificidades em relação às anteriores, pois pauta-se em outra corrente de pensamento, conhecida como Nova Síntese Neoclássica (ARANTES, 2017 apud GOODFRIEND e KIND, 1997) ou Novo Consenso em Macroeconomia (ARANTES, 2017 apud ARESTIS e SAWYER, 2002). Tal corrente reúne em um mesmo arcabouço teórico contribuições da escola Novo-Clássica[8] com as críticas e propostas dos Novos Keynesianos[9].

De acordo com Arantes:

> Na base desse arcabouço estão incorporadas a otimização intertemporal e as expectativas racionais nos modelos macroeconômicos dinâmicos, oriundas dos Novos Clássicos e dos modelos dos ciclos reais de negócios, juntamente com a concorrência imperfeita e rigidez de preços e salários, dos Novos Keynesianos (ARANTES, 2017 p.4 apud GOODFRIEND e KING, 1997).

[8] Trata-se de uma escola de macroeconomia, também conhecida como escola das expectativas racionais. Destaca a importância a importância das ações dos indivíduos como agentes racionais dotados de expectativas igualmente racionais.

[9] Trata-se de uma corrente de pensamento econômico. Diferencia-se dos novos clássicos ao negar que os mercados se equilibram segundo a lei da oferta e da procura. Buscam meios de melhorar o funcionamento da economia principalmente através do poder ativo da política fiscal e monetária no curto prazo.

O Plano Real, principal medida do governo FHC, buscou formar um regime fiscal que atendesse as demandas do ideário neoliberal e também os pressupostos da teoria macroeconômica dominante. Segundo Arantes (2017 p.16), estabeleceu-se então a adoção do "tripé macroeconômico" baseado em três aspectos:

i) No aspecto cambial através da adoção do câmbio flexível. O governo abandonara o regime de taxas administradas e passa a permitir que o valor da moeda nacional seja determinado pelo mercado;

ii) No aspecto monetário através da instituição de metas de inflação. A inflação era vista pelo governo como o elemento principal a ser combatido e, de acordo com a NCM, a manipulação das taxas de juros se configurava como uma ferramenta eficaz para o controle inflacionário. Dessa forma, o Conselho Monetário Nacional passou a determinar as metas de inflação a serem atingidas a cada ano e o Banco Central passa a controlar a SELIC de acordo com as metas definidas.

iii) No aspecto fiscal, através da adoção de metas de superávit. O objetivo era a estabilização da relação dívida/PIB.

As medidas em questão buscavam não apenas a estabilização econômica, mas também sinalizar aos investidores internacionais o comprometimento do país com o circuito de valorização do capital internacional. Era necessário mostrar comprometimento com as medidas garantidoras de estabilidade para que os agentes econômicos possam traçar cenários e investir (ARANTES, 2017). Dessa forma, a política econômica externa – e consequentemente toda a política – tornaram-se refém dos ingressos do capital financeiro internacional. (GENNARI, 2001 p. 38).

O esperado financiamento do crescimento brasileiro com base na poupança externa – preferencialmente através de investimentos diretos – não ocorreu como fora idealizado. Bresser-pereira (2003 p.18-19) indica que o investimento direto é útil quando promove a acumulação de capital em plantas e equipamentos, entretanto, se for aplicado apenas para financiar o consumo, tende a piorar o quadro econômico, pois promove déficits em conta corrente.

Os países desenvolvidos, por sua vez, jamais acolheram investimentos externos diretos sem estabelecer formas de controle e limites muito bem definidos (BRESSER-PEREIRA, 2003; BATISTA, 1994). É importante ressaltar que o estabelecimento de juros elevados – mantidos assim para combater a inflação através da diminuição de liquidez e para incentivar o

ingresso do capital estrangeiro – também agia como um limitador para investimentos produtivos, empurrando ainda mais a migração do capital da esfera produtiva para a esfera financeira.

De acordo com Gennari (2001) apud Tavares (2000):

> "na década de 90, as autoridades monetárias deixaram entrar, sem controle, montantes crescentes de capitais estrangeiros de todos os tipos. A liberalização comercial e financeira produziu um aumento brutal dos passivos externos do país, que dobraram nos últimos cinco anos, alcançando cerca de US$ 450 bilhões."

Nesse período o Brasil de fato recebeu montantes de Investimento Direto Estrangeiro (IDE), porém, tais investimentos se concentraram em aquisições de empresas públicas e privadas nacionais, principalmente no setor de energia elétrica e telecomunicações (GENNARI, 2011 p. 39). Consideremos, também, que apesar do aumento no volume de investimentos, a taxa total de investimento direto estrangeiro passou apenas de 15,2% em 1991, para 17,2% em 1999. Tais investimentos geraram elevações nas remessas de lucro para o exterior, royalties, direitos de assistência técnica e, posteriormente, ao fim da década de 90, um grande aumento de importações que contribuíram para déficits na balança comercial, mesmo após a valorização cambial (GENNARI, 2001 p. 41). Considerando tais impactos, podemos afirmar que o capital estrangeiro, ao invés de proporcionar o crescimento econômico prometido pelo Consenso de Washington no Brasil, foi mais efetivo em promover seu próprio crescimento através da acumulação por espoliação (HARVEY, 2014).

De acordo com Gennari (2001), a lógica macroeconômica da estabilidade conquistada com o plano real é perversa, pois uma vez adotada a sobrevalorização do câmbio e a abertura comercial, o país não pode parar de captar recursos no exterior para equilibrar sua balança de pagamentos (visto que as exportações diminuem em função da taxa de câmbio valorizada). Dessa forma é necessário garantir uma taxa de juros superior às vigentes no mercado internacional a fim de reter o capital especulativo, prática que diversos intelectuais brasileiros[10] criticaram largamente.

Dessa forma, podemos afirmar que a substituição do tripé nacional-desenvolvimentista de financiamento da acumulação por uma nova configuração estrutural quase que exclusivamente baseada no capital financeiro internacional cria novas e profundas formas de dependência e subordinação, configurando um novo padrão de acumulação (GENNARI, 2001).

[10] Bresser Pereira (1991, 2003), Batista (1994), Paul Singer (1992).

De acordo com Arantes (2017) o governo Lula não apenas manteve como também aprofundou a política fiscal criada durante o período FHC, embora aplicasse a ela relevantes alterações. Entretanto, não devemos nos estender para além dessa breve explicação acerca da origem dos desdobramentos do neoliberalismo na estrutura e na configuração do padrão de acumulação brasileiro.

2. AS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL: FUNDAMENTOS, HISTÓRIA E ATUALIDADE.

A internalização da lógica neoliberal e o recuo do Estado no provimento de serviços geram novas formas de organização que podem culminar na exclusão quase completa da participação do Estado através da privatização, na restrição de seu papel participativo através de adoção de parcerias público-privadas (PPPs) ou mesmo em seu recuo para uma função meramente reguladora e fiscalizadora através da adoção do sistema de concessões. No presente capitulo direcionaremos nossa atenção para essa última forma de organização em particular, a concessão, mais especificamente a pertinente ao sistema rodoviário do Estado de São Paulo, ao qual detalharemos mais adiante.

2.1 Novas formas de uso do território: as concessões.

As concessões funcionam através de um contrato entre o poder público e um ente privado, onde o Estado delega para a empresa a responsabilidade de promover ou gerir um bem que outrora esteve sob sua responsabilidade (OLIVEIRA, 2013). Embora existam expressivas diferenças entre as privatizações e as concessões, essa última, na prática, se refere a uma modalidade camuflada de privatização. A infraestrutura concedida passa a operar através da lógica da busca pelo lucro e, para o cidadão que necessita pagar determinados valores para utilizá-la, não há diferença caso ao invés de concedida fosse privatizada. (OLIVEIRA, 2016 p.135)

As concessões, de maneira geral, se fundamentam através do discurso neoliberal de necessidade de recuo do Estado. No caso das rodovias, o discurso por de trás da adoção do sistema de concessões são muitos. Entre eles, podemos citar alguns:

I) O de que o Estado contará com mais dinheiro em caixa através da economia realizada com a ausência de gastos com manutenções e ampliações, possibilitando investimentos em infraestruturas nas regiões onde estas são mais precárias. Esse argumento só se sustentaria se a economia em questão não visasse o enxugamento de recursos destinados ao setor rodoviário, o que contribuiria pera o agravamento das desigualdades territoriais. (OLIVEIRA, 2017 p.72 apud DINIZ e LEMOS, 1997).

II) O de que as concessões rodoviárias gerariam receitas para os Estados (através do pagamento de ágio[11] em leilões ou ausência de gastos com manutenção), possibilitando a amortização das dívidas públicas. O argumento em questão também não se concretiza, visto que a dívida externa brasileira aumentou consideravelmente no período de FHC (1995 – 2002) onde ocorreram as privatizações das empresas estatais e concessões das rodovias mais importantes (OLIVEIRA, 2016 p.127).

III) O de que o Estado é ineficiente e corrupto. Embora, de acordo com Bastiani (2017), exista um nível relevante de "engessamento" do Estado por conte de sua burocracia, seu corpo técnico não é menos qualificado. A corrupção, por sua vez, se combate através de uma maior eficiência por parte do poder judiciário. A suposta maior eficiência do setor privado também não se comprova, pois apesar dos trechos rodoviários mais bem avaliados estarem sob controle da iniciativa privada, estes sempre foram os que receberam maiores investimentos do Estado ao longo dos anos (OLIVERIA, 2016).

IV) O de que as benfeitorias realizadas pelas empresas durante o período de concessão serão passadas ao Estado sem que esse precise ressarcir as empresas. Nota-se, entretanto, que após o término dos contratos de concessão outros são imediatamente firmados, burlando o acesso do Estado às obras realizadas (BASTIANI, 2017 p.35).

Em geral os argumentos a favor das privatizações e concessões, amparados em análises de eficiência mercadológica, tendem a ignorar o caráter público dos serviços oferecidos por empresas e mecanismos estatais. A lógica de operação do serviço público é bastante diferente da lógica privada, conforme afirma Oliveira (2014) apud Derani (2002):

> De um modo geral, os objetivos que caracterizam o serviço público em sentido estrito são: continuidade do serviço efetivo no tempo, universalidade geográfica da prestação (atender a todos em qualquer parte da sociedade); equidade no tratamento dos usuários, compatível com as imposições financeiras, econômicas e sociais (OLIVEIRA, 2002 apud DERANI p. 67).

A empresa concessionaria assume uma função de interesse público, ao qual não pode se desvencilhar. Ao fim, o que ocorre é o conflito entre distintas lógicas de uso do território: de um lado a lógica privada e sua busca pelo lucro, pertencentes aos agentes hegemônicos que

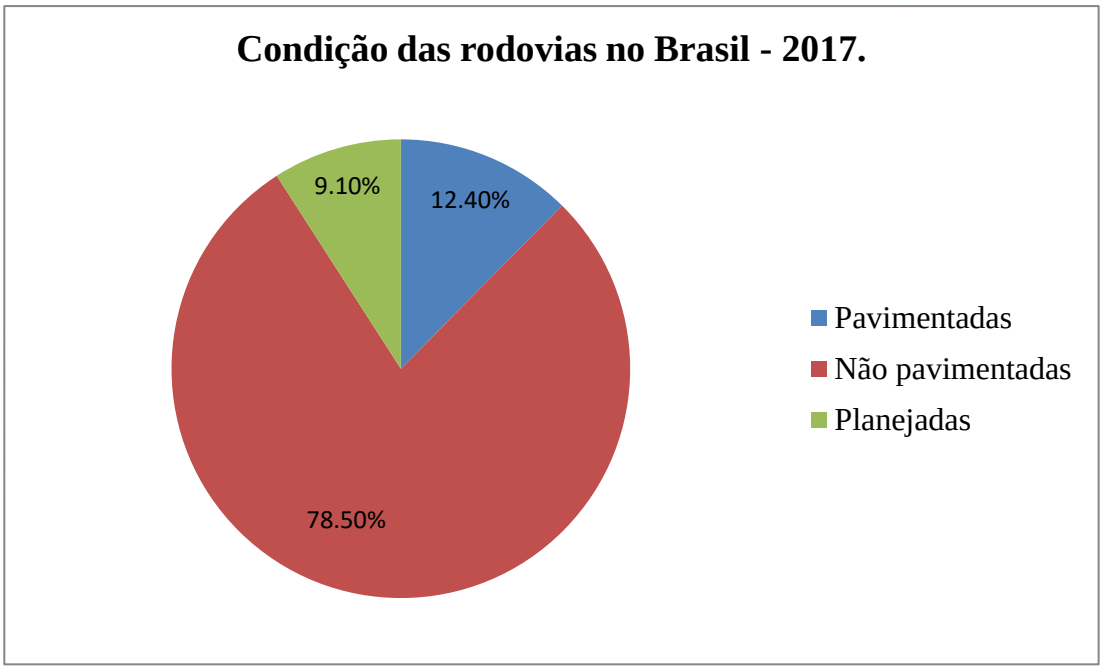
[11] Em leilões o ágio é a diferença entre o valor pago e o valor base previamente definido.

compreendem o território como um recurso (SANTOS, 2000) e do outro a lógica da universalização, equidade e continuidade, a qual devem se pautar os serviços públicos, destinados a aqueles que entendem o território como um abrigo (SANTOS, 2000).

Segundo os dados do relatório anual da ABCR de 2018, entre os 213,452 km que compõem o total da malha rodoviária pavimentada no Brasil, 20.745 estão sob controle da iniciativa privada, o que corresponde a 9,7% do total. A porcentagem de rodovias concedidas é bastante elevada quando comparada com outros países, embora o baixo nível da porcentagem de estradas pavimentadas deva ser considerado.

Em 2017, de acordo com dados CNT[12], o Brasil contou com 1.720.700 km de rodovias, sendo apenas 213.452 (12,4%) km pavimentados.

Gráfico 1. Condições das rodovias no Brasil em 2017[13]



Fonte: CNT. Disponível em: http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2018/Rodoviario/1-3-1-1-1-/Malha-rodovi%C3%A1ria-total Acessado em 10 de setembro de 2019.

[12] Confederação Nacional de Transporte.

[13] De acordo com Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes a denominação PLANEJADA (PLA) se refere a rodovias fisicamente inexistentes, mas para quais são previstos pontos de passagem que visam atender a uma demanda potencial de tráfego. Os pontos de passagem previstos não são obrigatórios até que os estudos e projetos estabeleçam o traçado rodoviário de maneira definitiva. Informação disponível em: http://www.dnit.gov.br/download/rodovias/rodovias-federais/terminologias-rodoviarias/terminologias-rodoviarias-versao-11.1.pdf Acessado em 10 de setembro de 2019.

Obviamente, nem todos os trechos rodoviários interessam ao capital, que tem preferência por aqueles já bem estruturados, principalmente os que apresentam elevado VDM[14] (OLIVEIRA, 2013, 2016).

2.2 As concessões de rodovias: um grande negócio.

A ascensão do neoliberalismo trouxe consigo a abertura dos países ao capital estrangeiro (SPINOLA, 2004; HARVEY, 2008, 2014). As privatizações e concessões, por sua vez, passaram a se configurar como estratégias para canalizar capitais ociosos que não encontravam possibilidades de investimento lucrativo (OLIVEIRA 2013, 2016; HARVEY, 2014). Dessa forma, buscando portar-se como um abrigo para esses capitais, as concessões tendem a proporcionar condições extremamente vantajosas para os investimentos.

O fato em questão pode ser observado na legislação brasileira à cerca das privatizações, que não estabelece qualquer limite ao capital estrangeiro. No que tange a instituições financeiras brasileiras, 43% do capital já é estrangeiro e a internacionalização do patrimônio público tem provocado recordes de remessas de lucros para o exterior que não contam com qualquer limitação (OLIVEIRA 2003, p.5 apud DERANI, 2002, p.131). As licitações da segunda etapa de concessões de rodovias Federais e do Estado de São Paulo, por exemplo, foram vencidas em sua maioria por empresas estrangeiras (OLIVEIRA, 2013).

De acordo com Oliveira (2017), atualmente o setor das concessões encontra-se controlado por dois grandes grupos e cinco conglomerados, sendo esses Arteris, CCR Concessões, Invepar, Odebrecht TransPort, EcoRodovias, Triunfo e AB Concessões S.A. Alguns desses grupos, como Arteris, CCR, EcoRodovias, invepar e Triunfo possuem capital aberto na BMF/BOVESPA, evidenciando a atratividade do setor ao grande capital e sua monopolização pelo mesmo. Ao considerarmos que muitas das empresas envolvidas no negócio das concessões rodoviárias são oriundas do ramo da construção civil, como Andrade Gutierrez, Galvão, Triunfo, OAS, Odebrecht e Camargo Correia (OLIVEIRA, 2017, p.89), torna-se nítida, também, a capacidade do setor em portar-se como escoadouro para capitais ociosos.

[14] [14] De acordo com o DER (Departamento de Estradas de Rodagem), a sigla volume diário médio (VDM) designa o volume ou tráfego registrado em um dia (24 horas).

Tabela 2. Grupos que atuam em concessões de rodovias no Brasil

Grupo	Quilometragem de rodovias administradas	Ano de fundação
AB Concessões S.A	1.500	2012
Arteris	3.400	1997
CCR Concessões	3.735	1998
Ecorodovias	3.006	1997
Invepar	1.975	2000
Odebrecht Transport	1.536	2010
Triunfo	2.140	1999
Total	17, 292	

Fonte: elaboração do autor com base em Oliveira (2017) e Arteris, Grupoccr, Ecorodovias, Invepar, Odebrecht Transport, Triunfo, 2019.

Segundo Oliveira (2016), os contratos de concessão são muito favoráveis às empresas concessionárias e contam com diversos mecanismos para garantir a viabilidade econômica do empreendimento. Entre tais elementos podemos citar a compensação econômica que o Estado realiza para a empresa concessionária caso o VDM da rodovia diminua para níveis inferiores aos apontados pelos estudos que realizam estimativas de uso da infraestrutura durante o período de vigência - o qual no Brasil são cada vez maiores (de 20 a 30 anos no Estado de São Paulo e 25 anos para federais).

As renegociações nos contratos também são comuns, principalmente nos contratos onde o critério de licitação se baseia no comprometimento com o menor valor de pedagiamento. De acordo com uma análise de dados da América Latina e Caribe, Mattos (2013 p.67) apud Guasch (2004) afirma que o índice de renegociação dos contratos de concessão foi de 60% quando o critério do leilão se baseia no menor preço do serviço.

No Estado de São Paulo, em particular, os melhores trechos rodoviários - aqueles que contam com alto VDM - foram reformados antes de serem concedidos, de forma com que a inciativa privada pôde operá-los e extrair seus lucros sem a necessidade de realizar mais do que manutenções pontuais. (OLIVEIRA, 2013, 2016)

É necessário considerar, também, as particularidades da matriz de transportes do território brasileiro. No Brasil, não há TAV[15] e o transporte ferroviário de passageiros, se desconsiderarmos as regiões metropolitanas, é praticamente inexistente. De acordo com

[15] Sigla para trem de alta velocidade.

dados[16] da CNT o transporte rodoviário é responsável por 61% da movimentação de mercadorias e possui participação de 95% no transporte de passageiros, o que indica que o modal rodoviário no Brasil é completamente dominante em comparação aos outros modais de transportes (OLIVEIRA, 2016).

Diante desse cenário, onde o modal rodoviário não encontra competição efetiva de outros modais e com o apoio do Estado que estabelece arranjos normativos favoráveis ao empreendimento, o lucro das empresas concessionárias mesmo diante de elevadas cobranças e tempos de crise econômica.

2.3 O processo de concessões no Estado de São Paulo: história e atualidade.

O processo de concessão das rodovias paulistas, segundo Oliveira (2016), atualmente pode ser divido em três etapas. A primeira etapa, em 1998, durante o governo de Mário Covas (1995-2001) concede 12 lotes por um prazo de 20 anos, totalizando mais de 3.500 km de rodovias, através de um leilão cujo critério se baseou no maior valor de outorga, isto é, o ônus fixo pago aos cofres do Estado. 12 empresas privadas saíram vencedoras nesse processo de concessão, sendo elas AutoBan, TEBE, Vianorte, Intervias, Centrovias, Triangulo do Sol, Autovias, Renovias, ViaOeste, Rodovias das Colinas, SPvias e Ecovias dos Imigrantes, algumas delas estendendo seus contratos por 28 anos.

A segunda etapa nas concessões se da em 2007, se estendendo até 2011 e conferindo, por 30 anos, 2.700 km de rodovias para mais 7 empresas - Rota das Bandeiras, CART, ViaRondon, Rodovias Tietê, Ecopistas, Rodoanel Oeste e SPMar. Dessa vez, o critério estabelecido para o leilão foi o de menor tarifa de pedágio ofertada, também com pagamento de ônus fixo ao Estado. Aqui nota-se o aumento da participação de empresas estrangeiras no negócio concessionário brasileiro.

A terceira etapa se da em 2015, com a autorização do governador Geraldo Alckmin para a liberação de mais quatro lotes de rodovias (Rodovia dos Calçados – Itaporanga-Franca; Rodovia do Centro-Oeste Paulista – Florinea-Igarapava; Rodovia do Litoral Paulista – Miracatu-Ubatuba e Rodoanel Norte) totalizando mais de 2226 km.

[16]Informações obtidas no endereço: https://cms_pesquisarodovias.cnt.org.br//Relatorio%20Geral/Pesquisa%20CNT%20de%20Rodovias%202018%20-%20web%20-%20baixa.pdf. Acessado em 13 de setembro de 2019.

Segundo o site oficial do governo paulista[17], o governador Geraldo Alckmin vistoriou no dia 23/11/2017 o inicio do contrato de concessão do lote Rodovia dos Calçados – Itaporanga-Franca para a concessionária Via Paulista, pertencente ao grupo Arteris. A concessão foi realizada através de um leilão com concorrência internacional e valor mínimo fixado em R$ 237.000.000. O grupo Arteris, através de sua concessionária Via Paulista, apresentou o maior ágio já ofertado no país, correspondendo a 438,17% do valor mínimo e totalizando R$ 127.229.000.

[17] Informações obtidas no endereço http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/via-paulista-inicia-contrato-de-concessao-do-lote-rodovia-dos-calcados/. Acessado em 18 de junho de 2019.

3. AS VERTICALIDADES E OS IMPACTOS EM SUAS ZONAS DE ATUAÇÃO: A EMPRESA ARTERIS S.A E O TRECHO RODOVIÁRIO ITAPORANGA-FRANCA.

As verticalidades (SANTOS, 2002) reúnem áreas e pontos distantes ao serviço dos atores hegemônicos. Esses atores, por sua vez, subordinam tais áreas através de ordens técnicas, políticas e financeiras (CASSAB, 20019 p.106). Na verticalidade, portanto "os vetores de modernização são entrópicos. Eles trazem desordem aos subespaços em que se instalam e a ordem que criam é em seu próprio beneficio (...) (CASSAB, 2009 p.106 apud SANTOS, 1996 p.227)".

Os lugares, como instância da vida cotidiana, são fortemente influenciados pela racionalidade das verticalidades instaladas. Racionalidades essas que, como já apontado, muitas vezes se pautam em interesses longínquos e em práticas corporativas que pouco se preocupam com seu entorno (SANTOS, 2002; CASSAB, 2009).

A Arteris S.A, como grande grupo de capital estrangeiro e atuante em concessões de infraestrutura em muitos países, se insere no território como verticalidade. Logo, se faz fundamental compreender, de maneira ampla, os impactos territoriais promovidos por essa racionalidade nem suas zonas de atuação.

3.1 O grupo Arteris S.A: história e atuação.

A empresa Arteris, foco da nossa análise nesse trabalho, atualmente é uma das maiores companhias do setor de concessões de rodovias no Brasil, administrando 3.400 km nos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Paraná. Detêm, também, 100% dos capitais das concessionárias Autovias, Centrovias, Intervias e Via Paulista, como também diversas concessionárias federais.

Para entender a atuação da empresa Arteris, devemos antes, de acordo com Oliveira (2016), compreender a atuação da OHL no Brasil. A OHL é uma empresa sediada em Madri, na Espanha, que atua em projetos de Parcerias Público Privadas de infraestrutura. Após sua entrada da Espanha na União Europeia, o acesso aos países, principalmente os que já foram colônias espanholas, foi facilitado.

A OHL, dessa forma, inicia suas atividades no Brasil ao participar da primeira fase do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo, em 1998, através da

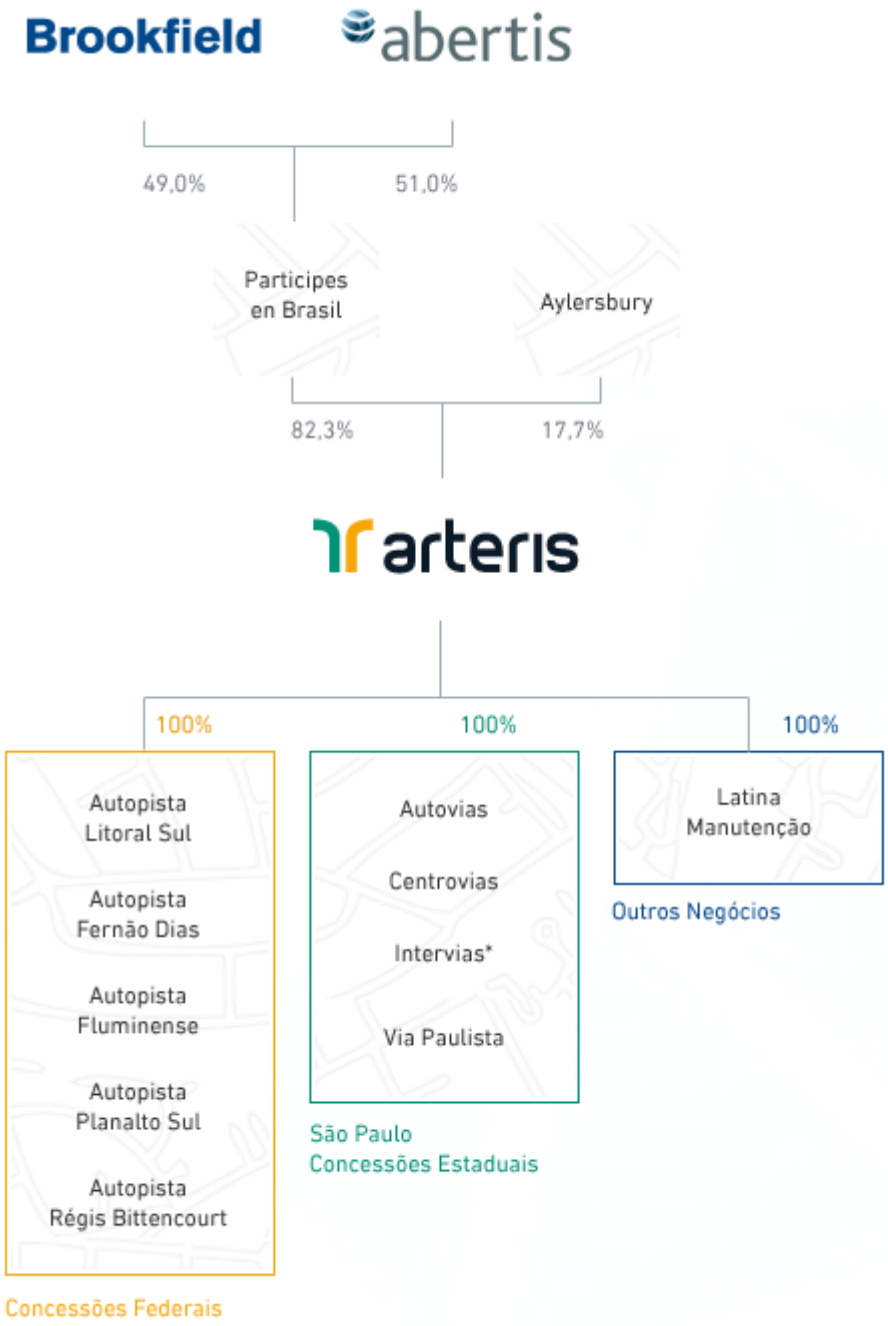
concessionária Autovias, na qual possuía participação. Posteriormente, amplia sua presença no mercado através da aquisição das concessionárias Centrovias (2002), da totalidade da própria Autovias (2003), da Intervias (2004) e Vianorte (2006). Assume também, em 2007, trechos de importantes rodovias federais como Fernão Dias, Fluminense, Litoral Sul, Planalto Sul e Régis Bittencourt.

Em 2012, o grupo OHL S.A anunciou a realização de trocas de ações com o grupo Abertis, envolvendo o controle da OHL Brasil. Dessa forma, a Abertis, com participação do grupo Brookefield, passaram a deter 100% da *Partícipes en Brasil*, que por sua vez detém 60% do capital da recém criada Arteris S.A.

É preciso considerar que a presença do grupo Arteris S.A na bolsa de valores traz para sua estrutura acionária certa volatilidade; logo, qualquer análise a respeito de sua composição acionária representará a realidade apenas por um curto período. De acordo com informações do canal institucional do grupo Arteris S.A[18], no presente momento o controle acionário do grupo Arteris S.A se encontra dividido da seguinte maneira:

[18] Informações disponíveis em http://www.arteris.com.br

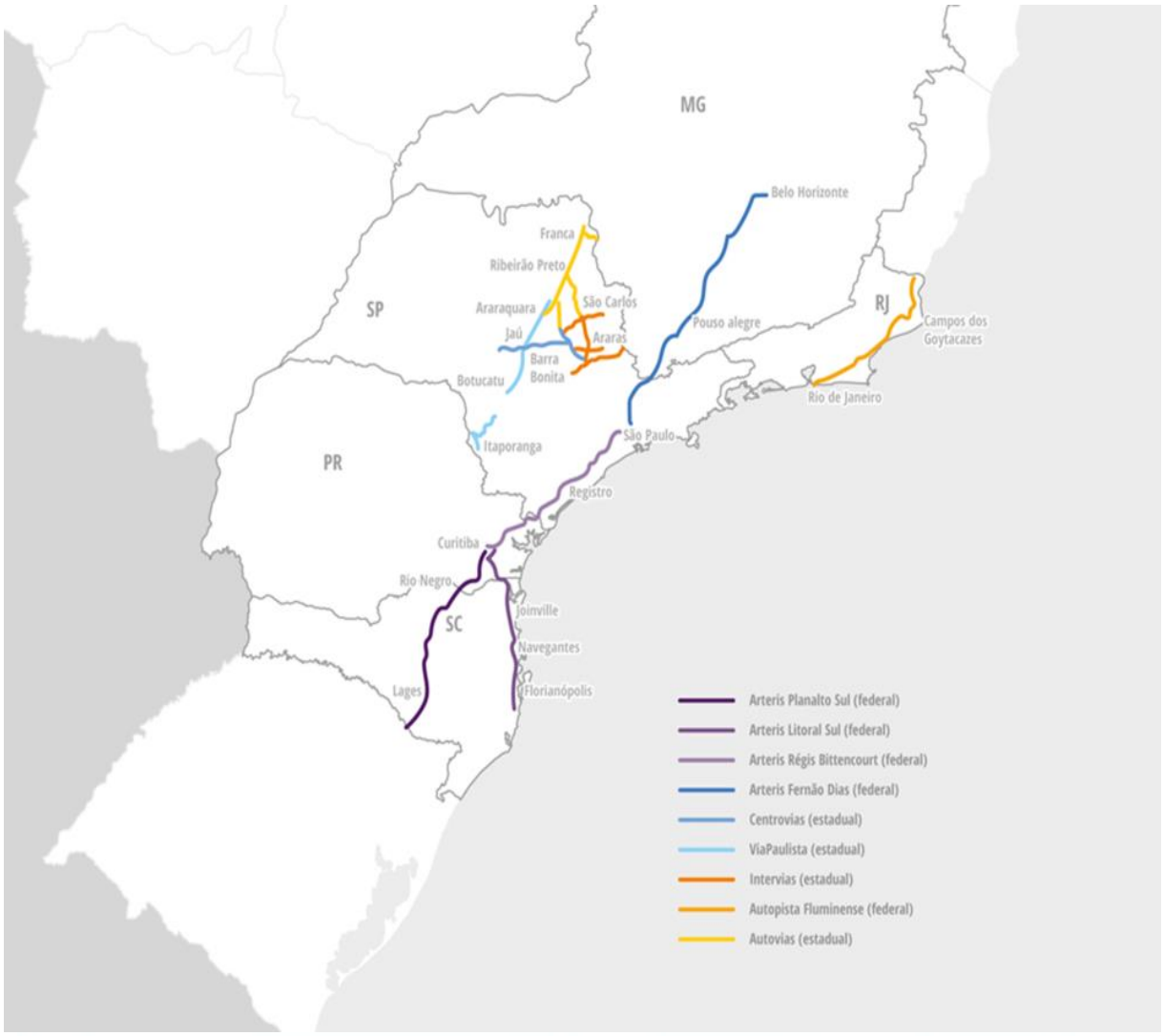
Figura 2. Estrutura acionária – Arteris S.A.



Fonte: arteris.com.br Disponível em: http://ri.arteris.com.br/static/ptb/composicao-acionaria-e-estrutura-societaria.asp. Acessado em 08/09/2019.

Após a passagem do grupo para os novos controladores e o surgimento da Arteris, as atividades continuaram a crescer, principalmente em 2017, com a aquisição do trecho rodoviário Itaporanga-Franca. As operações do grupo, atualmente dividem-se pelo território brasileiro da seguinte maneira:

Figura 3. Mapa de rodovias sob controle do grupo Arteris S.A.



Fonte: www.brookfieldbrasilra.com.br. Acessado em 08 de setembro de 2019.

A lucratividade do grupo no Brasil é bastante acentuada. Para melhor compreender a atuação da empresa, nos dispomos a analisar os relatórios de balanços financeiros anuais disponibilizados pelo grupo Arteris S.A. Para nossa análise, nos baseamos em 3 aspectos:

- A receita bruta, que demonstra os valores totais extraídos pela empresa através da venda de bens e serviços;
- Ao lucro EBITDA que designa o é lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização. Ou seja, mostra o quanto uma empresa gera de recursos por meio de suas atividades operacionais sem contar impostos e outros efeitos financeiros;

- O lucro líquido consolidado, que se trata do rendimento real de uma empresa. É determinado através do cálculo entre a diferença entre a receita total e o custo total.

Partindo desses 3 critérios podemos visualizar a totalidade da extração de valores, a totalidade dos valores que foram de fato retidos pela empresa e por fim sua saúde financeira através do excedente passível de reinvestimento. Após apresentar os valores referentes aos 3 aspectos propostos, nos direcionaremos para uma análise mais detalhada, visando explicar os elementos responsáveis por cada um dos resultados apresentados.

Tabela 3. Resultados financeiros de 2004 a 2012 - OHL Brasil.

Ano	Receita bruta[19]	Lucro EBITDA[20]	Lucro liquido consolidado[21]
2004	291.655	180.568	25.238
2005	425.885	262.436	76.784
2006	471.331	296.173	99.419
2007	674.989	429.717	74.260
2008	793.973	523.863	105.438
2009	1.850.091	653.909	227.352
2010	2.184.529	834.209	304.249
2011	2.899.626	1.012.127	404.396

Fonte: demonstrações financeiras anuais do grupo Arteris S.A. Disponível em: http://ri.arteris.com.br/central-de-resultados.asp?idioma=ptb#2019. Acessado em 01 de outubro de 2019

Os relatórios financeiros disponibilizados pelo site institucional do grupo Arteris S.A. também revelam justificativas para o comportamento do desempenho da empresa em cada um dos anos. Nesse capitulo, nos propomos a analisar essas informações de maneira mais detalhada, a fim de compreender melhor as dinâmicas envolvidas no processo de atuação e obtenção de lucro da empresa através de suas concessionárias.

[19] Trata-se do produto da venda de bens e serviços.
[20] De acordo com Oliveira (2017 p. 102), "o significado da sigla EBTIDA é lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização. Ou seja, mostra o quanto uma empresa gera de recursos por meio de suas atividades operacionais sem contar impostos e outros efeitos financeiros.".
[21] O Lucro Líquido trata-se do rendimento real de uma empresa. É determinado através do cálculo entre a diferença entre a receita total e o custo total.

De acordo com o relatório de demonstração financeira anual de 2005 a empresa atingiu um crescimento de 47,1% na receita liquida e 204,2% no lucro líquido. Uma das justificativas para a melhora do desempenho da empresa nesse período se baseou na incorporação, em janeiro de 2004, da concessionária Intervias, que foi somada às concessionárias Autovias e Centrovias, já administradas pela OHL pelo grupo. De acordo com o relatório, nesse período ocorre também um crescimento de 3% no tráfego de veículos, um aumento de 9,08% na média de preços das tarifas de pedágio por quilômetro e um reajuste nas tarifas das praças de pedágio de Restinga e Guatapará, na Autovias, em razão da finalização de trechos das rodovias SP-334 e SP-255. A conjuntura econômica nacional no período foi caracterizada pelo esforço de controle da inflação e redução gradativa da taxa básica de juros (SELIC[22]) que diminuiu de 18,05% para 13,19% durante o ano de 2006. O crescimento econômico do PIB foi de 3,84% e o crescimento no tráfego nas rodovias foi de 2,2%.

Em 2006, o relatório financeiro anual demostrou um crescimento de 10,7% na receita bruta e um aumento de 29,5% no lucro liquido em relação ao ano anterior. O desempenho em questão é atribuído à incorporação da concessionária Vianorte em dezembro de 2006, ao maior volume de trafego e crescimento no preço dos pedágios nos trechos das concessionárias Autovias, Centrovias e Intervias. A economia brasileira, em 2006, foi novamente caracterizada pelo controle de inflação e diminuição na taxa básica de juros, que caiu de 18,05% para 13,19% no período. O crescimento econômico (PIB) foi de apenas 2,9%, pouco superior ao ano anterior. O tráfego das rodovias controladas pela Arteris cresceu 2,2%.

Em ano de 2007 a receita bruta cresceu 43,2%; porém, o lucro liquido caiu -24,7% em relação ao ano anterior. O aumento da receita bruta foi atribuído ao crescimento de tráfego nos trechos das concessionárias Autovias (53%), Centrovias (8,4%) e Intervias (5,6%). Ocorreu também, nesse período, o aumento de 34% da receita acessória[23]. As justificativas para a queda na taxa de lucro se dão com base em despesas ligadas à amortização do ágio da compra das concessionárias Autovias, Centrovias e Intervias, ao aumento nas despesas

[22] A Selic é a taxa básica de juros da economia no Brasil, utilizada no mercado interbancário para financiamento de operações com duração diária, lastreadas em títulos públicos federais. A sigla SELIC é a abreviação de Sistema Especial de Liquidação e Custódia.

[23] "As chamadas receitas alternativas, complementares, acessórias ou derivadas de projetos associados correspondem a um conjunto de valores cujo recebimento decorre da exploração de atividades econômicas relacionadas tangencialmente à execução de um contrato de concessão. Informações obtidas" em: https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/50/edicao-1/receitas-alternativas,-complementares,-acessorias-ou-derivadas-de-projetos-associados. Acessado em 01 de Outubro de 2019.

financeiras relacionadas a um maior endividamento da empresa e também à taxa de inflação (IGPM[24]) considerada média no período.

A conjuntura econômica internacional em 2007 foi marcada pela crise imobiliária norte-americana e por grandes perdas nas instituições financeiras; entretanto, a economia brasileira apresentou um crescimento no PIB de 5,4%. O reaquecimento da demanda interna devido à expansão da massa salarial e ampliação do mercado de crédito nacional resultaram em um impacto positivo no tráfego rodoviário, que apresentou crescimento de 8,6%.

Em 2008, a receita bruta da empresa apresentou um crescimento de 17,6%. O crescimento em questão esteve diretamente relacionado com: a) o aumento de 11,5% no tráfego das concessionárias paulistas em relação ao ano anterior - que se deu com base no término de obras e no bom desempenho econômico do país no período; b) com o reajuste contratual de 11,53% nas tarifas de pedágio das concessionarias estaduais – também em decorrência do término de obras de duplicação; c) com o inicio da operação de cinco praças de pedágio em três concessionárias federais (Planalto Sul, Fernão Dias e Régis Bittencourt). De acordo com o relatório anual de 2008, graças a esses elementos o lucro liquido nesse período atingiu um crescimento de 42,0% em relação ao ano anterior.

A conjuntura econômica internacional em 2008 foi marcada pelo agravamento da crise de imobiliária norte-americana que chegou aos bancos de investimento dos EUA. Mesmo sob desconfiança, a economia brasileira apresentou um bom desempenho, com um crescimento no PIB de 5,1%. O tráfego nas rodovias administradas pela Arteris S.A. superou a tendência ao apresentar o crescimento de 11,5%, isto é, 5,4% acima do PIB.

Em 2009 a receita bruta cresceu 65% em relação ao ano anterior. O crescimento se deu não apenas em decorrência da melhora no desempenho das concessionarias estaduais (crescimento de 7,2% na arrecadação de pedágio através da elevação de 7,7% nas tarifas), mas também através do inicio da cobrança de pedágio nas concessionarias federais. O lucro liquido em 2009 foi 67,4% maior do que no ano anterior.

O cenário econômico brasileiro em 2009 apresentou um baixo desempenho. A produção industrial recuou 11,6% no período e o trafego nas rodovias administradas pela

[24] O IGP-M corresponde ao índice Geral de Preços do Mercado. É medido pela Fundação Getulio Vargas e registra a inflação de preços, desde matérias-primas agrícolas e industriais até bens de serviços.

empresa diminuiu 0,6% em relação ao ano anterior. Apesar do cenário negativo, os resultados acumulados foram bastante positivos.

Em 2010 a receita bruta apresentou um crescimento de 18,8% em relação ao ano anterior. Nesse período o tráfego pedagiado cresceu 33,6%, devido à retomada da produção industrial que alavancou a circulação nas rodovias administradas pela companhia. Em 2010 a empresa também inaugura 23 novas praças de pedágio, totalizando 100% da exploração das rodovias federais. O lucro liquido cresceu 33,8% em relação ao ano anterior e a performance da economia nacional foi considerada o principal fator para o bom desempenho do trafego de veículos pedagiados.

O crescimento de 33,6% no trafego pedagiado deve-se, em partes, ao crescimento econômico que foi acompanhado pela retomada da produção industrial, responsável pela elevação do tráfego nas rodovias administradas pela companhia. O inicio da cobrança nas praças de pedágio nas concessionárias federais também contribuiu para o bom desempenho durante o período.

Em 2011 a receita bruta apresentou um crescimento de 23,8% em relação ao ano anterior. O crescimento se deu com base na inauguração de uma nova praça de pedágio na autopista Fernão Dias - na região de Mariporã -, na cobrança em dois sentidos em 4 praças de pedágios da concessionária Centrovias e em reajustes nas tarifas de pedágio nas concessionárias Autovias, Intervias. Vianorte, Fluminense, Litoral Sul, Fernão Dias, Regis Bittencourt e Planalto Sul. O lucro liquido consolidado foi 32,9% superior ao ano anterior.

De acordo com a empresa, os lucros em 2011 poderiam ter sido maiores se não fosse o desempenho econômico nacional que apresentou queda gradativa ao longo do ano. O PIB cresceu apenas 2,7% em 2011, significativamente abaixo dos 7,5 registrados em 2010. A produção industrial também não apresentou expansão equivalente ao ano anterior, com crescimento de apenas 1,6%, mas o PIB do agronegócio cresceu 3,9%, compensando parcialmente o reduzido crescimento da produção industrial.

Na data de 04 de dezembro de 2012, após a verificação de condições contratuais e obtenção de aprovações governamentais, foi concluída a operação pela qual a Participes em Brasil S.L. foi adquirida pela Abertis Infraestructura S.A. e pela Brookfield Brazil Motorways Holding. Dessa forma, conforme aprovado em Assembleia Geral Extraordinária, Arteris S.A., passou a ser a nova denominação social da Obrascon Huarte Lain Brasil S.A. (OHL Brasil),

cujas ações passaram a serem negociadas na BM&FBOVESPA com o novo nome de pregão ARTERIS e sob novo código de negociação, o ARTR.

Tabela 4. Resultados financeiros de 2013 a 2018 - Arteris S.A.

Ano	Receita Bruta	Lucro EBITDA	Lucro liquido consolidado
2012	3.327.922	1.078.419	403.566
2013	3.602.183	1.232.768	426.970
2014	4.236.358	1.357.220	447.370
2015	4.047.449	1.258.286	149.342
2016	4.287.543	1.544.708	259.570
2017	4.666.845	1.551.536	246.946
2018	4.107.958	1.254.580	189.141

Fonte: demonstrações financeiras anuais do grupo Arteris. Disponível em http://ri.arteris.com.br/central-de-resultados.asp?idioma=ptb#2019 Acessado em 01 de outubro de 2019.

Em 2012 a receita bruta apresentou um crescimento de 14,8% em relação ao ano anterior. O resultado foi influenciado pelo aumento de 11% nas receitas de pedágio através do crescimento do tráfego de veículos e nos reajustes tarifários. O lucro liquido sofreu queda 0,3% De acordo com o relatório anual de 2012, embora o resultado no período acumulado seja positivo, o desempenho da economia brasileira apresentou-se abaixo do esperado pelo mercado. O crescimento do PIB em 2012, de acordo com o IBGE, foi de 0,9%, bem abaixo dos 4,5% projetados no inicio do ano.

Em 2013 a receita bruta da empresa registrou um crescimento de 8,2% em relação ao ano anterior. O resultado foi impulsionado pelo crescimento de 9,1%, com destaque para as concessões estaduais que cresceram 11,3%. Mesmo com o congelamento das tarifas das rodovias estaduais em julho de 2013, a cobrança dos eixos suspensos em veículos pesados serviu como forma de compensação. A expansão das receitas de obras em função da aceleração do plano de investimentos das rodovias federais também causou um impacto positivo, contribuindo para o crescimento de 15,6% no lucro liquido em relação ao ano anterior.

O desempenho da economia nacional em 2013 apresentou-se abaixo do esperado pelo mercado. O resultado no período acumulado foi positivo, mas inferior ao projetado. A taxa de crescimento esperada no PIB estimada pelo Banco Central era de 3,1%, mas o crescimento foi de 2.3%. Visando conter a inflação, em 2013, o Banco Central ampliou a taxa básica de juros (TJLP) de 7,25% para 10%, o que contribuiu para o agravamento das dividas da empresa, cuja maioria dos contratos (55,5%) estavam indexados pela TJLP.

Em 2014 a receita bruta apresentou um crescimento de 17,6% em relação ao ano anterior. O resultado seu deu através da melhora de 5,7% nas receitas com pedágio e pela expansão de 39,6% nas receitas de obras em função dos investimentos nas rodovias federais. O lucro liquido cresceu 4,7% em relação ao ano anterior. O desempenho econômico do país em 2014 esteve, novamente, abaixo do esperado pelo mercado. As estimativas do Banco Central para o PIB indicavam um aumento de 2,0%, mas o crescimento ao final do período foi de apenas 0,1%. Mesmo frente á estagnação econômica, o setor demostrou certa resiliência ao apresentar um crescimento de 1,3% no total de veículos pedagiados. Porém, cabe apontar que o aumento sensível do tráfego se deu principalmente através da passagem de veículos leves. Os veículos pesados, por sua vez, apresentaram uma expressiva diminuição, o que corresponde à retração da atividade industrial no país.

Em 2015 a receita bruta sofreu pela primeira vez uma redução, caindo 4,5% em relação ao ano anterior. As causas da queda apontadas pela empresa foram a as receitas de pedágio que se mantiveram estáveis (com crescimento de apenas 0,3%) e a queda de 11,5% nas receitas de obras. O lucro liquido, por sua vez, apresentou uma queda acentuada de 67,3% em relação ao ano anterior. A baixa no lucro é atribuída à retração econômica do país, às maiores taxas de juros e o aumento da provisão destinada ao último ciclo de manutenção das concessões estaduais antes do término do contrato.

As expectativas para a economia eram de uma retração de 0,2% no PIB, entretanto a queda foi de 3,8%. A deterioração do ambiente econômico do país, principalmente no que tange a produção industrial, tem ocasionado uma elevada queda no volume de veículos pedagiados, principalmente os pesados. Outro fator apontado como relevante para a redução da receita bruta foi a aplicação, em abril de 2015, da “Lei dos Caminhoneiros”, que cessou a cobrança dos eixos suspensos de veículos pesados vazios nas rodovias federais.

Em 2016 a receita bruta apresentou um crescimento de 5,9% em relação ao ano anterior. O resultado foi impulsionado pela expansão das receitas de pedágio que tiveram uma

expansão de 6,7% devido a ajustes de tarifas – em algumas concessões federais acima da inflação, visando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. O lucro liquido apresentou um crescimento de 73,8% em comparação com o ano anterior.

Novamente a queda observada no volume de veículos foi atribuída a retração do ambiente econômico do país e a redução do PIB, principalmente referente à produção industrial. As rodovias estaduais e federais sofrem amplamente com a queda do tráfego dos veículos pesados, pois eles correspondem em média, respectivamente, a 70% e 60% do trafego total nesses trechos.

Em 2017 a receita bruta alcançou um crescimento 8,8% superior em relação ao ano anterior. O resultado foi impulsionado pelo crescimento de 12,3% na receita dos pedágios e pelos reajustes acima da inflação em todas as concessionárias federais. Entretanto, o lucro liquido caiu -4,9% em relação ao ano anterior. A queda do lucro foi explicada pela venda da participação acionaria da Arteris na empresa “STP” no ano de 2016. Destaque-se nesse período a aquisição de 720 novos quilômetros, referentes à Rodovia dos Calçados (lote Itaporanga-Franca), através da concessionária Viapaulista. O crescimento do período, segundo a empresa, relaciona-se fortemente com a retomada da atividade econômica e também com o aumento da confiança da indústria.

Em 2018 a Arteris registrou uma redução de -12% em sua receita bruta e uma queda de 23,4% em seu lucro liquido. A receita de pedágio, por sua vez, apresentou uma redução de 12% em relação ao ano anterior. A empresa atribui parte de seus maus resultados no período à greve dos caminhoneiros ocorrida no mês de maio, que implicou em duas semanas de rodovias bloqueadas e na suspensão da cobrança dos eixos suspensos de veículos pesados sem carga para as concessionárias estaduais; efeito que promete ser integralmente reequilibrado pelo governo. Apesar da sensível retomada econômica do país, o trafego pedagiado também sofreu uma redução de 2,9% em relação ao ano anterior, em partes devido ao término do contrato de concessão da Vianorte, o que culminou na distorção da base de comparações. Nesse período ocorre também o inicio da cobrança de pedágio em 3 praças da concessionária Via Paulista, bem como um novo contrato de financiamento do BNDES.

Nota-se, de acordo com as análises das demonstrações financeiras anuais, que a lucratividade do negócio das concessões rodoviárias está intimamente ligada a 4 fatores:

i) Ao desempenho econômico do país e o crescimento do PIB;

ii) Às condições normativas e contratuais que permitem, em nome de um suposto "equilíbrio econômico financeiro" do contrato de concessão, o reajuste das tarifas cobradas nas praças de pedágio para valores por vezes acima da inflação;

iii) À atividade da indústria e da agricultura, que são responsáveis pela maior parte do tráfego de veículos pesados;

iv) A conclusão de obras que possibilitem o aumento na tarifa das cobranças ou maior fluxo de veículos.

A análise dos balanços financeiros anuais evidencia, também, elevada segurança da rentabilidade do negócio das concessões de rodovias no Brasil para as empresas concessionárias, que mesmo diante das dificuldades apresentadas pelas crises econômicas no país e pela consequente desaceleração da indústria e do agronegócio, mantiveram seus lucros em um patamar elevado durante a maior parte de seu período de atuação.

Em particular, a relativa dependência da atividade industrial e agrícola para a lucratividade nas rodovias concedidas no Brasil indica uma **contradição** intrínseca à lógica neoliberal de uso do território na qual se baseiam as concessões rodoviárias, pois de acordo com o relatório final da CPI dos pedágios no Rio Grande do Sul, as empresas, buscando garantir a competitividade de seus produtos, tendem a evitar localidades com excesso de rodovias pedagiadas (SOSSELA, 2012).

Dessa forma, as politicas de concessão rodoviárias resultam em conflitos entre diferentes agentes: de um lado o Estado e as concessionárias e do outro as grandes transportadoras e outros agentes que praticam transportes de pequenas dimensões e em curtas distâncias (PEREIRA p126).

Tabela 5. Proporção de tráfego de veículos leves e pesados em rodovias estaduais controladas pelo grupo Arteris S.A.

Ano	Veículos pesados	Veículos leves
2010	74,6%	25,4%
2011	74,8%	25,2%
2012	61,7%	38,3%

2013	62,9%	37,1%
2014	73.30%	26,7%
2015	61,4%	30,2%
2016	60%	40%
2017	60%	40%
2018	60%	40%

Fonte**:** elaboração do autor com base nos relatórios de demonstrações financeiras anuais completas da empresa Arteris S.A. Disponível em: http://ri.arteris.com.br/central-de-resultados.asp?idioma=ptb#2019. Acessado em 01 de outubro de 2019.

A população, por sua vez, também sofre diretamente, visto que o Estado, em parceria com as concessionárias na promoção de uma determinada lógica de uso do território, está intervindo nos valores do preço final dos alimentos, remédios e outros bens básicos. O aumento nos cursos dos produtos da cesta básica pode ocorrer com mais expressão nas áreas com concessões cujas tarifas são muito altas, como em alguns lotes de concessão no Estado de São Paulo e do Paraná (OLIVEIRA, 2016 p.106).

Assim, como afirma Pereira:

> A gestão do território por empresas privadas, no que tange à concessão das rodovias no Estado de São Paulo, cria ao mesmo tempo uma fragmentação do território, que é entregue "aos pedaços" às diferentes empresas que exploram o pedágio e desta forma também acabam por regular o fluxo de veículos nas rodovias. As facilidades e possibilidades de maior fluidez territorial para alguns, significa também uma maior rigidez para outros. A integração, rápida e facilitada no território, também é, sobretudo, para a parcela mais pobre da sociedade, fragmentação e impedimento. (PEREIRA, 2007 p.161).

3.3 Estratégias e ferramentas de financiamento

A adoção do modelo neoliberal, marcado pelo recuo do Estado e pelo protagonismo da iniciativa privada, não se configura como uma tarefa simples, especialmente nos países considerados subdesenvolvidos. No Brasil são muitos os desafios para a implantação de tal modelo, com muitos dos problemas relacionados às dificuldades de aquisição, por parte da iniciativa privada, de financiamentos para projetos de longo prazo voltados para a construção de infraestrutura (FILHO, 2013 p.370). Logo, ao tratarmos de empreendimentos bilionários,

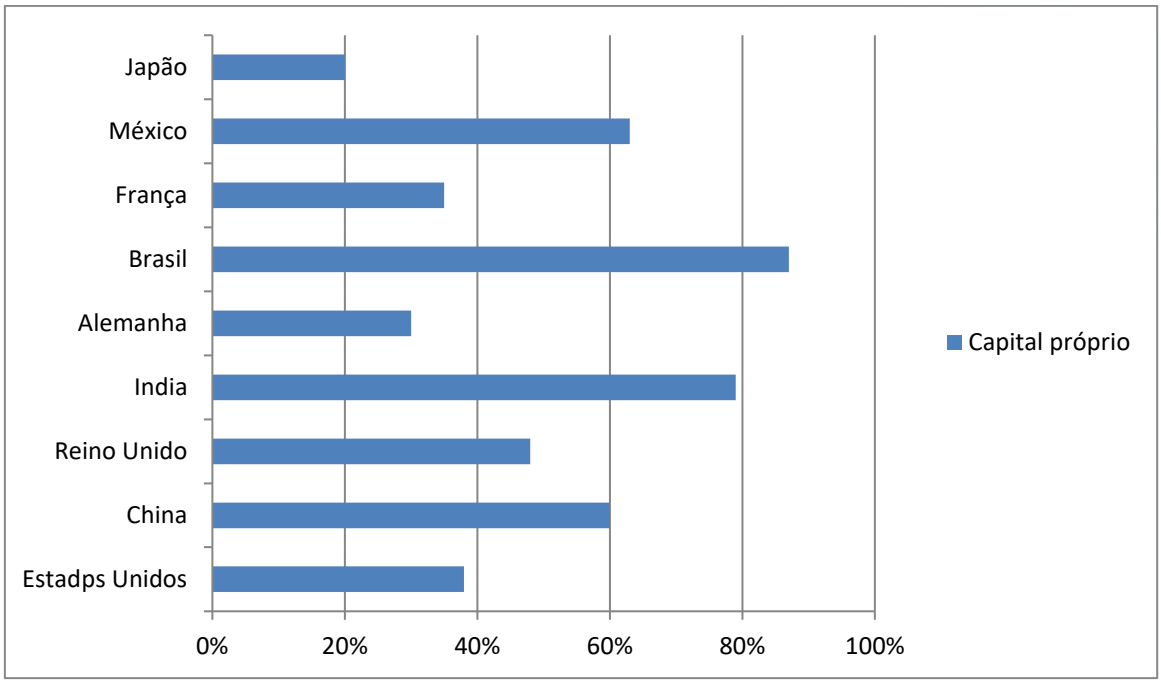
nos interessa compreender as estratégias de financiamento adotadas pelos agentes para a aquisição e operação das rodovias.

O Brasil apresenta diversas peculiaridades no que se refere ao financiamento de projetos de infraestrutura. Filho (2013, p.370.) compila alguns dos elementos limitantes para o desenho de uma estrutura eficaz de *funding* para projetos de longo prazo no Brasil:

i) Mercado de capitais com volumes ainda restritos, em grande parte devido à falta de regras prudenciais, melhor governança, sistemas de informação gerenciais e autorregularão dos agentes envolvidos.

ii) Baixo nível de poupança interna. No Brasil e em outros países subdesenvolvidos, as empresas começam os empreendimentos com uma porcentagem do valor total muito baixa e precisam capitalizar o restante, resultando em elevados níveis de dependência de crédito e endividamento.

Gráfico 2. Relação entre capitais de terceiros e capital próprio nos investimentos das empresas no período de 1995 a 2010.



Fonte: Filho, 2013 p.363.

iii) Sistema bancário concentrado e com passivos predominantemente de curto prazo. Aqui também devemos considerar as altas taxas de juros no Brasil, que tendem a inviabilizar empreendimentos.

Frente a esse cenário, os agentes privados tendem a procurar estratégias alternativas de financiamento e a tecer novas solidariedades, tanto com outros entes privados quanto com o próprio Estado.

Após a década de 90 ocorre a intensificação do fenômeno da globalização, caracterizada pela grande expansão internacional das atividades privadas. Os setores de infraestrutura passaram a se basear em projetos que transcendem as fronteiras nacionais, recebendo financiamento de agentes multilaterais, agencias de crédito à exportação, bancos comerciais, seguradoras e mercado de capitais.

Apesar do grande volume de capitais privados disponíveis internacionalmente (até a crise asiática de 1997), a maioria dos empréstimos estavam concentrados em poucos países e preferencialmente em empresas estatais ou paraestatais, o que levou os patrocinadores de projetos e a comunidade financeira internacional a encontrarem no *project finance* um importante instrumento para promover investimentos em infraestrutura, principalmente nos países do Terceiro Mundo (BORGES, 1996).

Entre as variadas definições encontradas para o termo *project finance,* acreditamos que a de Borges e suficientemente clara e abrangente:

> Project finance é uma forma de engenharia/colaboração financeira sustentada contratualmente pelo fluxo de caixa de um projeto, servindo como garantia à referida colaboração os ativos desse projeto a serem adquiridos e os valores recebíveis ao longo do projeto. Os contratos de project finance, como veremos adiante, são baseados na analise e quantificação dos riscos envolvidos, cujo objetivo básico é o de prever qualquer variação no fluxo de caixa do projeto, minimizando os riscos através de obrigações contratuais. Trata-se de uma modalidade de apoio mais comum a projetos de grande porte, normalmente para o setor de infraestrutura, tais como usinas, estradas, projetos de saneamento básico e outros (BORGES, 1998, p. 107).

Dessa forma, o *project finance* define-se como um modelo de colaboração financeira onde um patrocinador capta recursos de múltiplos parceiros com base na apresentação da viabilidade de um projeto e na previsão de seu futuro fluxo de caixa. Para que se realize a separação dos riscos e o aumento da capacidade de endividamento dos participantes, o patrocinador frequentemente cria uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) com a finalidade de conceder personalidade jurídica ao projeto, com capital social próprio e responsabilidade por ativos, passivos e fluxo de caixa. O procedimento permite que a SPE concentre em si todas as obrigações advindas das fases de execução do projeto enquanto o financiamento é feito fora do balanço do patrocinador. Os graus de liberdade concedidos

pelos credores aos administradores da SPE são caracterizados como *corporate governance* e possuem o propósito de reduzir os riscos de não honrarem os compromissos assumidos pelo projeto (BONE, 2001).

Os principais objetivos do *project finance* podem ser resumidos em: manter a capacidade de endividamento dos parceiros; minimizar os ricos dos parceiros com relação ao projeto; e desenvolver um projeto, cuja realização seria impossível com apenas um participante (BONE, 2001). O sucesso da operação depende, em grande parte, da redução dos riscos, divididos em diretos e indiretos. Os primeiros são referentes à viabilidade técnica e econômica do projeto e o segundo está associado ao ambiente macroeconômico, político, e institucional do país, como possível elevação da taxa de juros, inflação e etc (FILHO; JUNIOR; PEREIRA, 1999).

Os dados do Banco Mundial (1994) assinalam que no período de setembro de 1992 a outubro de 1993, o número e valor de *funding* dos projetos dobraram. A modalidade *project finance* tem sido mais utilizada nos países de renda média e alta e o setor mais beneficiado é o dos transportes, com destaque para projetos que exploram pedágios em rodovias (FILHO; JÚNIOR; PEREIRA, 1999).

Tabela 6. Project Finance por Área de Infraestrutura (em porcentagem). Outubro/1994.

Discriminação	Transportes	Energia elétrica	Telecomunicações	Outros	Total
Mundo	60	13	2	25	100
Renda alta	48	8	2	42	100
Renda média	69	16	3	12	100
Renda baixa	57	29	0	14	100

Fonte: Banco Mundial (1994). Nota: total de projetos no mundo = 148, dos quais 64 nos países de renda alta, 77 nos de renda média e 7 nos de renda baixa.

No Brasil, o número e volume dos financiamentos classificados como “Project Finance”, tanto em número de projetos como em volume de capitais, cresceu exponencialmente nos últimos anos.

Tabela 7. Financiamentos no Brasil de Projetos na Modalide Project Finance.

Ano	Capital próprio dos projetos	Divida dos projetos	Investimento[25] dos projetos (total)	Número de projetos
2005	1,1	4,3	5,4	17
2006	2,4	3,2	4,6	32
2007	4,4	11,8	16,2	36
2008	2,7	7,2	9,9	35
2009	23,2	34,3	57,5	59
2010	5,7	13,5	19,2	42
2011	8,3	19,9	28,2	74
2012	17,1	41,8	58,9	51
2013	11,4	19,8	31,2	51
2014	3,9	8,3	12,3	58
2015	9,5	17,6	27,2	37[26]
2016	7,8	11,2	19,1	27
2017	11,7	18	29,7	31

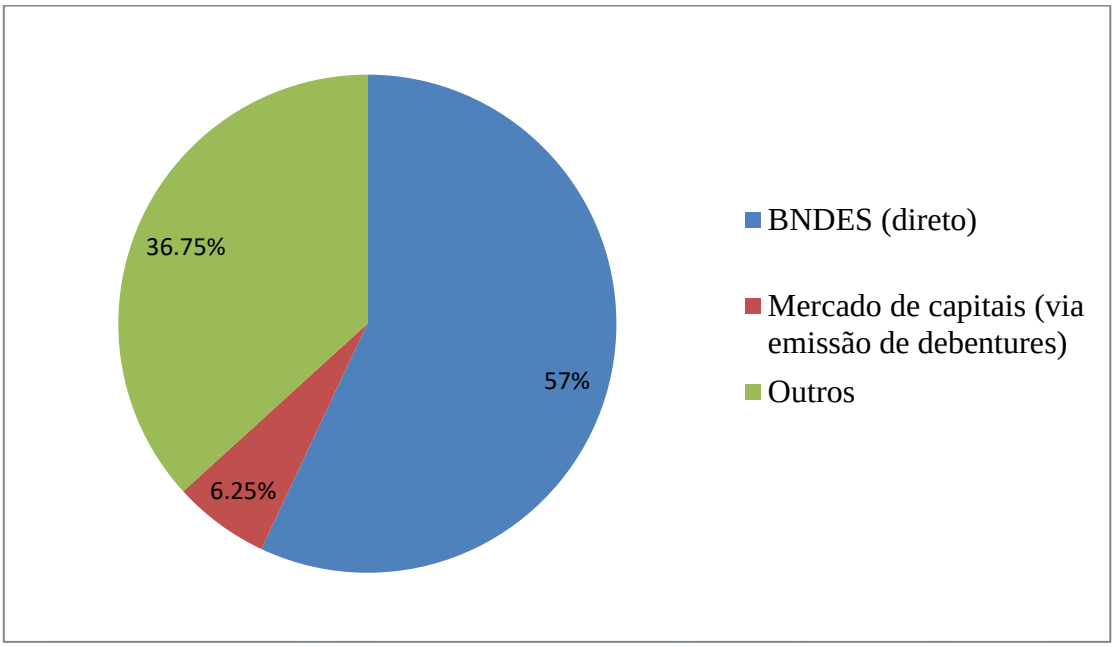
Fonte: Elaboração do autor com base em Filho (2013, pg 366) e ANBIMA[27].

Seguindo a tendência mundial para financiamento de projetos de infraestrutura, a Arteris faz uso do *project finance* para o financiamento de seus empreendimentos. Cada concessionária corresponde[28] a um *project finance* com diferentes composições participativas. Para exemplificar a atuação da Arteris S.A. por meio do *Project finance*, podemos citar seu mais novo empreendimento, a concessionária Viapaulista. Segundo dados disponibilizados no portal de transparência do site oficial do BNDES[29], o investimento total da empresa Via Paulista – controlada pelo Grupo Arteris S.A. – para a aquisição e realização de obras no

[25] Investimento é a soma de valores de capital próprio e dívida dos projetos.
[26] A partir de 2015, os projetos eólicos que possuem as mesmas características (parque, offtaker, acionistas) são contabilizados como um único projeto.
[27] Informações disponíveis em https://www.anbima.com.br/pt_br/informar/relatorios/mercado-de-capitais/boletim-de-financiamento-de-projetos/volume-de-financiamentos-de-projetos-cresce-60-0-em-2017.htm. Acessado em 03 de junho de 2019.
[28] Informações disponíveis em http://ri.arteris.com.br/ptb/4603/ApresentaoInstitucional_OHLRI_FINAL_PORT.pdf Acessado em 10 de setembro de 2019.
[29] Informação disponível em https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/consulta-operacoes-bndes/consulta-op-dir-ind-nao-aut. Acessado em 07 de julho de 2019.

sistema rodoviário Itaporanga-Franca foi de R$ 6,39 bilhões. Para a composição desse valor, o BNDES cooperou, dentro da modalidade *Project Finance*, com um empréstimo correspondente a 57% (com base em juros de 3% ao ano) do investimento total, isto é, 3,64 bilhões. Outros 400 milhões foram emitidos em debentures pela empresa a fim de compor o *funding* total do investimento.

Gráfico 3. Composição do financiamento total para a aquisição da concessão do trecho Itaporanga-Franca e para os investimentos previstos no contrato.



Fonte**:** elaboração do autor com base em informações obtidas através do BNDES. Informações disponíveis em: https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/consulta-operacoes-bndes/consulta-op-dir-ind-nao-aut e https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/bndes-aprova-financiamento-de-r-3-64-bilhoes-a-via-paulista-sa-para-obras-no-sistema-rodoviario-itaporanga-franca. Ambos acessados em 07 de junho de 2019.

Percebemos que a participação do BNDES é superior a 50% do *funding* total do projeto, o que evidência, novamente, a dependência da iniciativa privada em relação ao governo no financiamento de longo prazo para projetos de infraestrutura.

Como já citado anteriormente, fatores como um mercado de capitais pouco desenvolvido, um baixo nível de poupança interna, um sistema bancário concentrado em passivos de curto prazo e com alta taxa de juros, torna natural a dependência do BNDES para o financiamento de projetos de longo prazo, principalmente ligados a infraestrutura, cujos investimentos possuem longo prazo de maturação.

Segundo dados da ANBIMA a participação do BNDES na composição de projetos na modalidade *project finance* frequentemente ultrapassa a metade do valor total dos investimentos, o que evidencia a completa dependência que a iniciativa privada tem do Estado para a viabilização de seus projetos de infraestrutura.

Tabela 8. Composição média do financiamento de projetos na modalidade *project finance* entre 2012 e 2017 (em porcentagem).

% do Volume	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bancos	20,7%	12,3%	11,7%	8,8%	3,6%	1,9%
BNDES Direto	62,8%	26,4%	49,3%	55,7%	65,3%	59,3%
BNDES Repasse	10,6%	49,4%	7,7%	17,4%	4,9%	13,9%
Mercado de Capitais	2,7%	8,3%	30,0%	3,8%	17,0%	11,5%
BID	2,3%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
BNB	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,2%
ECA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,2%
Fontes de Financiamentos Regionais	0,8%	2,0%	1,2%	1,0%	6,8%	0,0%
Fundos de Poupança Compulsória	0,8%	0,0%	0,0%	13,3%	2,4%	0,0%

Fonte: elaboração do autor com base em informações em dados disponibilizados pela ANBIMA. Disponível em: http://www.anbima.com.br/pt_br/informar/relatorios/mercado-de-capitais/boletim-de-financiamento-de-projetos/volume-de-financiamentos-de-projetos-cresce-60-0-em-2017.htm. Acessado em 05 de junho de 2019.

A participação do BNDES na viabilização da aquisição de infraestrutura pela iniciativa privada ocorre principalmente após os anos 90, onde o BNDES absorve o ideário neoliberal e passa por mudanças ligadas à "nova estratégia de desenvolvimento", que redefine seu papel, tornando-o gestor do Plano Nacional de Desestatização (PND). Após 1994, além de aprofundar seu papel de gestor do PND, o BNDES tornou-se também um agente financeiro dos programas de desestatização em âmbito federal, estadual e municipal. Nesse período ocorre à flexibilização de setores passíveis de serem contemplados com financiamentos, possibilitando financiamentos para setores comerciais e de serviços e também a ampliação de

desembolsos para setores de infraestrutura como concessões de serviços públicos (PRATES; CINTRA; FREITAS, 2016).

Ao analisarmos os relatórios de demonstrações financeiras anuais, torna-se claro o histórico de dependência da ARTERIS S.A. em relação ao BNDES, pois grande parte de suas dívidas estão ligadas ao banco de fomento. Dessa forma, no caso da ARTERIS S.A., o instrumento de *project finance* em sua forma pura, ou seja, mediante a participação exclusiva de investidores privados, ainda não foi utilizado.

Tabela 9. Distribuição do endividamento da empresa Arteris S.A. durante o período de 2013 a 2018.

Ano	BNDES	Debêntures	Outros	Dívida bruta consolidada
2013	55,5%	44,4%	0,1%	4.124.728
2014	47,8%	51,8%	0,3%	6.052.505
2015	48,7%	51,1%	0,2%	6.386.403
2016	56,7%	33,3%	10%	5.261.855
2017	48,5%	47,5%	4%	6.092.736
2018	42,1%	46,9%	11%	7.193.512

Fonte: elaboração do autor com base em demonstrações financeiras anuais do grupo Arteris. Disponível em http://ri.arteris.com.br/central-de-resultados.asp?idioma=ptb#2019. Acessado em 01 de outubro de 2019.

Após as reformas implantadas por Fernando Henrique Cardoso, para manter a atratividade do país ao capital estrangeiro e combater a inflação o Estado tende a realizar um grande esforço para manter a taxa de juros nacional em um patamar elevado. Entretanto, o alto custo do crédito privado tende a forçar o Estado a se tornar o único parceiro viável para a iniciativa privada no financiamento de construção e manutenção de infraestruturas, visto que são investimentos com elevado prazo de maturação e inadequados para créditos com juros elevados.

Dessa forma, no Brasil, embora a filosofia neoliberal tenha sido internalizada, o Estado tem recuado apenas em determinadas dimensões, como no provimento de serviços e na assistência social, permanecendo altamente presente em outros aspectos, como na garantia da viabilização de lucros privados através do estabelecimento de um aparato normativo favorável – principalmente através de atraentes clausulas contratuais – e do oferecimento de uma grande oferta de crédito com juros muito mais baixos que os presentes no mercado.

3.2 O pedagiamento do trecho rodoviário 'Itaporanga-Franca': uma nova realidade para os municípios lindeiros.

Como já mencionado anteriormente, a entrega do lote Itaporanga-Franca foi realizada para a empresa ViaPaulista através de um leilão aberto para a concorrência internacional. Entretanto, apenas a ViaPaulista – controlada pelo grupo Arteris – e a concessionária EcoRodovias participaram, oferecendo, respectivamente, os ágios de 438,17% e 222%. A Arteris S.A foi entendida como uma candidata natural na competição, visto que parte dos trechos que compõem a rodovia dos calçados já estavam sob uma de suas controladoras, a concessionaria Autovias. De acordo[30] com David Diaz, presidente da Arteris S.A, a postura agressiva da ViaPaulista no leilão se deu com base nas expectativas à cerca do elevado potencial agrícola e industrial das regiões atravessadas pelo trecho.

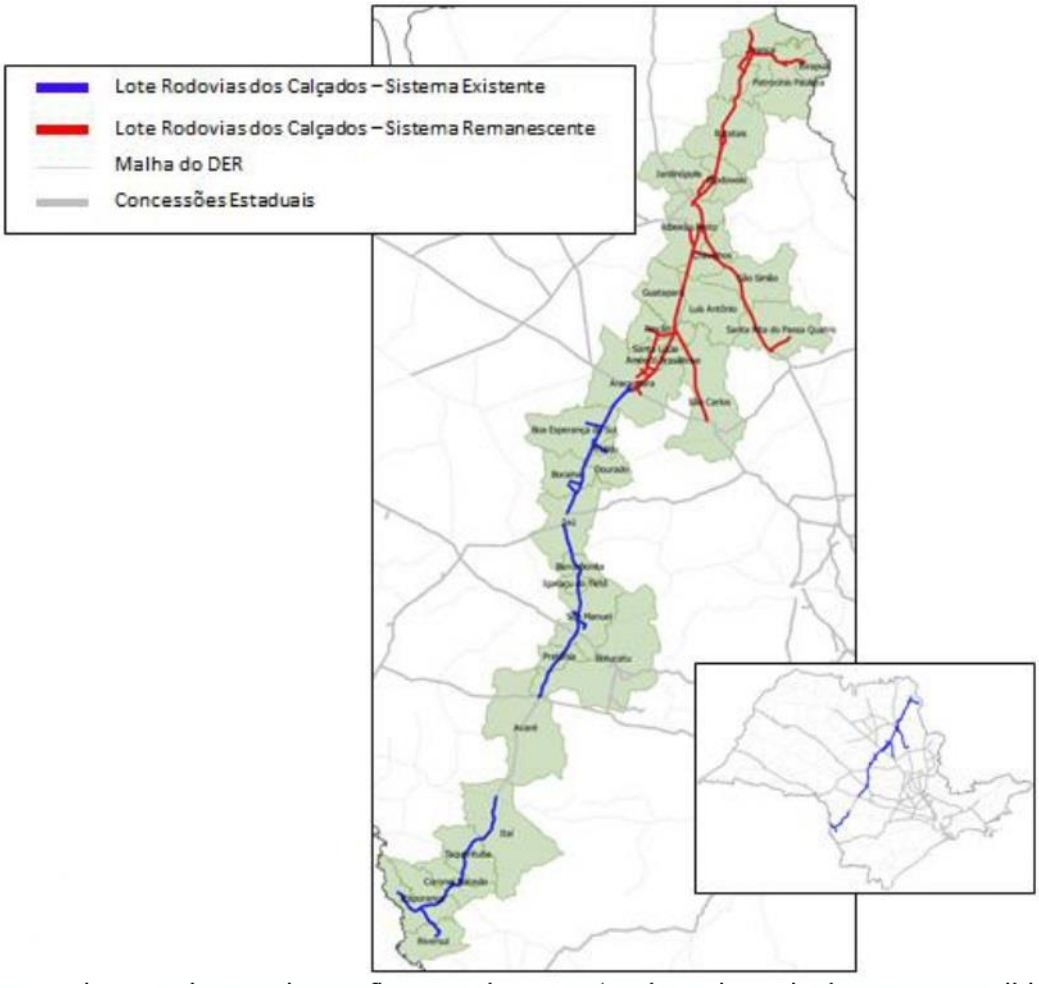
O leilão do trecho rodoviário Itaporanga-Franca evidencia alguns elementos a respeito da lógica neoliberal de uso do território. Em primeiro, nota-se a monopolização do setor e a ausência de uma efetiva concorrência, fator entendido pelos neoliberais como essencial para a garantia de qualidade nos serviços. Em segundo, evidencia-se um mecanismo de burlar a passagem para o Estado das feitorias realizadas pela iniciativa privada. Se as feitorias realizadas através do investimento privado não podem ser repassadas ao Estado, qual é o interesse público na adoção do sistema de concessão rodoviária?

O trecho "Itaporanga-Franca", conhecido como Rodovia dos Calçados compõe 720 mil quilômetros[4] e passa por 35 municípios do Estado de São Paulo, sendo eles Américo Brasiliense, Araraquara, Avaré, Barão de Antonina, Barra Bonita, Batatais, Boa Esperança do Sul, Bocaina, Botucatu, Brodowski, Coronel Macedo, Cravinhos, Dourado, Franca, Guatapará, Igaraçu do Tiete, Itaí, Itaporanga, Itirapuã, Jardinópolis, Jaú, Luís Antônio, Patrocínio Paulista, Pratânia, Restinga, Ribeirão Preto, Rincão, Riversul, Santa Lúcia, Santa Rita do Passa Quatro, São Carlos, São Manuel, São Simão, Taquarituba e Trabiju.

A empresa, após o término do leilão, assumiu imediatamente uma parte do lote e, devido a problemas judiciais, assumiu os lotes remanescentes (de Araraquara até franca) que estavam sob posse da concessionária Autovias, apenas em 01 de abril de 2019.

[30] Informações obtidas no endereço http://www.bfcapital.com.br/arteris-paga-agio-de-438-por-rodovia-em-sp/. Acessado em 10 de setembro de 2019

Figura 4. Trecho rodoviário Itaporanga-Franca: sistema existente e sistema remanescente.



Fonte: ARTESP. Disponível em http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/transparencia/contratos-de-concessao.aspx Acessado em 5 de setembro de 2019.

Logo, de acordo com previsto contratualmente, os lotes existentes são:

- Rodovia SP 255 do quilômetro 83+200 ao 147+300: SPA 085/255 do km 0 ao 1, SPA 106/255 do km 0 ao 7+130, SPA 112/255 do km 0 ao 1+050, SPA 114/255 do km 0 ao 1, SPA 115/255 do km 0 ao 7, SPA 133/255 do km 0 ao 5+100, SPA 138/255 do km 0 ao 4+620, SPI 274/310 do km 0 ao 2;
- Rodovia SP 255 do quilômetro 155+770 ao 237+770: SPA 179/255 do km 0 ao 0+300, SPA 196/255 do km 0 ao 2+330, SPA 198/255 do km 0 ao 5+700, SPA 214/255 do km 0 ao 0+530;
- Rodovia SP 255 do quilômetro 288+190 ao 320;

- Rodovia SP 255 do quilômetro 334+250 ao 357+430: SPA 338/255 do km 0 ao 0+930;
- Rodovia SP 249 do quilômetro 144+150 ao 158+400;
- Rodovia SP 304 do quilômetro 293+910 ao 295+930;
- Rodovia SP 281 do quilômetro 43+360 ao 70+850: SPA 043/281 do km 0 ao 2+920.

Os lotes remanescentes, já assumidos, por sua vez eram:

- Rodovia SP 255 do quilômetro 2+800 ao 83+200: SPA 051/255 do km 0 ao 12+160, SPA 074/255 do km 0 ao 4+400, SPA 077/255 do km 0 ao 2+200, SPA 271/310 do km 0 ao 0+580, SPA 268/310 do km 0 ao 2+850;
- Rodovia SP 257 do quilômetro 0 ao 19+500: SPA 004/257 do km 0+800 ao 4+500;
- Rodovia SP 318 do quilômetro 235+400 ao 280;
- Rodovia SP 328 do quilômetro 289+830 ao 302+060;
- Rodovia SP 328 do quilômetro 304+310 ao 306+820;
- Rodovia SP 328 do quilômetro 307+600 ao 311+930;
- Rodovia SP 330 do quilômetro 240+500 ao 318+500: SPA 241/330 do km 0 ao 11+270; SPA 307/330 do km 0 ao 3+300, SPA 318/330 do km 0 ao 1+500;
- Rodovia SP 334 do quilômetro 318 ao 406: SPA 321/334 do km 0 ao 4+300, SPA 334/334 do km 0 ao 9+700, SPA 348/334 do km 0 ao 3+050, SPA 352/334 do km 0 ao 2+118, SPA 384/334 do km 0 ao 4+200, SPA 397/334 do km 2+440 ao 9+800;
- Rodovia SP 345 do quilômetro 10+500 ao 39+100, o SPA 011/345 do km 0 ao 1+220, SPA 020/345 do km 0 ao 2+100.

De acordo com o contrato assinado[31], a concessionária deve investir R$ 5 bilhões em melhoramentos, em um total de 720 mil quilômetros de rodovias que passam por 35 municípios paulistas e que somam 2,4 milhões de habitantes. Do total dos investimentos, 66% devem ser empregados nos primeiros dez anos de contrato – que possui uma duração total de

[31] Informações obtidas no endereço http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/via-paulista-inicia-contrato-de-concessao-do-lote-rodovia-dos-calcados/. Acessado em 18 de junho de 2019.

30 anos. As obras de ampliação devem ser iniciadas logo no primeiro ano de contrato com investimentos previstos de R$ 443 milhões.

Os impactos nessas localidades se estenderão para além da instalação de praças de pedágios nas rodovias lindeiras aos municípios. As empresas concessionárias são obrigadas a repassar 5% do valor bruto de suas receitas com pedágios para os municípios através do pagamento do ISSQN, configurando como uma importante fonte de receita para os municípios, principalmente aqueles com menor dinâmica econômica.

Tabela 10. Valor anual dos repasses de ISSQN realizados pela ARTERIS S.A.

Ano	Repasse de ISSQN (em milhões)
2010	91.618
2011	109.055
2012	122.371
2013	134.753
2014	123.318
2015	124.034
2016	131.437
2017	147.628
2018	142,559

Fonte: elaboração do autor com base em demonstrações financeiras anuais do grupo Arteris. Disponível em http://ri.arteris.com.br/central-de-resultados.asp?idioma=ptb#2019. Acessado em 01 de outubro de 2019.

Segundo Bastiani (2017, p.39) apud Ribeiro e Toneto Júnior (2004).

> [..] 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, 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.

Logo, após 2003, os valores dos repasses tendem a privilegiar os municípios com maior trecho de rodovia presente em seu território, reconfigurando a distribuição de ISSQN. Como a margem de arrecadação da empresa é bastante elevada, os valores dos repasses para os municípios tendem a ser também igualmente consideráveis.

Quanto à concessionária Viapaulista, responsável pela rodovia dos calçados (trecho Itaporanga-Franca), devido ao seu considerável VDM, apesar de recentemente inaugurada, já tem distribuído uma quantia de recursos bastante significativa para os municípios lindeiros ao trecho concedido.

Tabela 11. Valor dos repasses de ISSQN da concessionária Viapaulista para municípios no período de janeiro de 2019 até agosto de 2019.

Prefeitura	Jan/10	Fev/19	Mar/19	Abr/19	Mai/19	Jun/19	Jul/19	Ago/19	Total Geral:
Américo Brasiliense	-	-	-	-	-	-	28.554,81	32.940,52	**61.495,33**
Araraquara	4.460,81	17.182,44	18.345,97	18.457,79	20.033,93	20.155,17	57.177,85	63.534,70	**219.348,65**
Avaré	-	-	-	-	117,48	1.009,21	1.130,08	1.075,32	**3.332,08**
Barão de Antonina	266,38	1.080,66	1.154,56	1.151,95	1.310,65	2.220,07	2.370,31	2.393,30	**11.947,87**
Barra Bonita	5.109,67	20.302,19	20.251,90	19.663,41	21.401,56	23.261,13	24.966,95	25.102,46	**160.059,27**
Batatais	-	-	-	-	-	-	108.374,90	119.691,29	**228.066,19**
Boa Esperança do Sul	7.106,61	27.373,74	29.227,40	29.405,53	31.916,52	32.109,67	35.031,34	36.548,37	**228.719,18**
Bocaina	4.662,12	17.957,86	19.173,91	19.290,77	20.938,04	21.064,75	22.981,44	23.976,65	**150.045,54**
Botucatu	-	-	-	-	1.858,10	15.962,60	17.874,38	17.008,16	**52.703,24**
Brodówski	-	-	-	-	-	-	45.598,32	50.216,80	**95.815,12**
Coronel Macedo	4.556,02	18.482,91	19.746,76	19.702,06	20.165,70	18.511,69	19.937,22	20.291,78	**141.394,13**
Cravinhos	-	-	-	-	-	-	151.493,45	168.180,28	**319.673,74**
Dourado	575,18	2.215,50	2.365,53	2.379,94	2.583,17	2.598,80	2.835,27	2.958,05	**18.511,44**
Franca	-	-	-	-	-	-	122.578,14	136.102,19	**258.680,32**

Guatapará	-	-	-	-	-	-	33.988,87	39.209,20	**73.198,07**
Igaraçu do Tietê	1.687,42	6.704,62	16.720,03	16.234,17	17.669,19	19.204,46	20.612,79	20.724,66	**119.557,34**
Itaí	-	-	-	-	2.922,01	25.262,56	26.747,83	26.797,98	**81.730,39**
Itaporanga	5.960,27	24.179,70	25.833,08	25.774,62	27.648,07	35.170,51	37.679,40	38.164,98	**220.410,6**
Itirapuã	-	-	-	-	-	-	9.608,20	10.646,32	**20.254,53**
Jardinopolis	-	-	-	-	-	-	40.952,14	45.100,03	**86.052,17**
Jaú	9.066,74	35.687,60	36.349,99	35.695,16	38.815,95	41.180,51	44.421,95	45.181,52	**286.399,42**
Luís Antônio	-	-	-	-	-	-	19.890,30	22.945,23	**42.835,53**
Patrocínio Paulista	-	-	-	-	-	-	75.170,07	83.291,82	**158.461,89**
Pratânia	-	-	-	-	2.248,59	19.317,16	21.630,70	20.582,44	**63.778,89**
Restinga	-	-	-	-	-	-	43.868,20	48.876,73	**92.744,92**
Ribeirão Preto	-	-	-	-	-	-	218.502,73	243.721,83	**462.224,57**
Rincão	-	-	-	-	-	-	17.017,51	19.631,22	**36.648,73**
Riversul	890,78	3.613,72	3.860,82	3.852,08	4.382,79	7.423,88	7.926,27	8.003,15	**39.953,49**
Santa Lúcia	-	-	-	-	-	-	21.920,86	25.287,67	**47.208,53**
Santa Rita do Passa Quatro	-	-	-	-	-	-	201.902,08	221.752,08	**423.654,16**
São Manuel	3.223,17	12.806,58	12.774,85	12.403,63	16.600,76	41.310,57	45.576,87	44.216,84	**188.913,26**
São Simão	-	-	-	-	-	-	228.825,21	251.648,95	**480.474,16**

Taquarituba	1.869,50	7.584,21	8.102,81	8.084,47	10.204,51	24.280,21	25.846,08	26.024,69	**111.996,47**
Trabiju	616,08	2.373,05	2.533,74	2.549,18	2.766,86	2.783,61	3.036,89	3.168,40	**19.827,81**
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**	**820.978.040,42**

Fonte: Elaboração do autor com base em dados fornecidos pela ARTESP (via solicitação pelo SIC).

Ao compararmos os valores repassados aos municípios pela concessionária Viapaulista no período de janeiro até agosto de 2019 com a arrecadação total de receita dos mesmos municípios obtida no ano de 2017 podemos mensurar os impactos que a concessão do trecho Itaporanga-franca proporcionará para a realidade fiscal dessas localidades nos próximos anos.

Tabela 12. Comparação entre receitas totais obtidas pelos municipios em 2017 com os valores repassados pela concessionária Viapaulista em um prazo de 8 meses.

Município	Receitas totais obtidas em 2017	Valores de ISSQN repassados pela concessionária Viapaulista até agosto de 2019	Crescimento relação ao valor acumulado de 2017
Americo Brasiliense	99.791,20	61.495,33	61,62%
Araraquara	813.194,68	219.348,65	26,97%
Avaré	312.718,50	3.332,08	1,07%
Barão de Antonina	16.391,91	11.947,87	72,89%
Barra Bonita	115.636,21	160.059,27	138,42%
Batatais	174.113,86	228.066,19	130,99%
Boa Esperança do Sul	51.604,80	228.719,18	443,21%
Bocaina	37.931,82	150.045,54	395,57%
Botucatu	401.443,76	52.703,24	13,13%

Brodowski	78.111,55	95.815,12	122,66%
Coronel Macedo	22.729,32	141.394,13	622,08%
Cravinhos	131.080,59	319.673,74	243,88%
Dourado	32.243,42	18.511,44	57,41%
Franca	720.800,10	258.680,32	35,89%
Guatapará	32.270,63	73.198,07	226,83%
Igaruçu do Tietê	65.624,76	119.557,34	182,18
Itaí	99.937,16	81.730,39	81,78%
Itaporanga	32.658,74	220.410,62	674,89%
Itirapuã	20.045,66	20.254,53	101,04%
Jardinópolis	129.583,76	86.052,17	66,41%
Jaú	384.451,36	286.399,42	74,50%
Luis Antônio	72.400,55	42.835,53	59,16%
Patrocínio Paulista	60.479,21	158.461,89	262,01%
Pratânia	20.636,82	63.778,89	309,05%
Restinga	27.764,77	92.744,92	334,04%
Ribeirão Preto	2.888.565,29	462.224,57	16%
Rincão	31.872,72	36.648,73	114,98%
Riversul	18.672,10	39.953,49	213,97%
Santa Lucia	21.826,36	47.208,53	216,29%
Santa Rita do Passa Quatro	80.902,27	423.654,16	523,66%
São Manuel	130.714,72	188.913,26	144,52%
São Simão	102.819,49	480.474,16	43,57%
Taquarituba	79.379,35	111.996,47	141,09%
Trabiju	13.199,33	19.827,81	150,22%

Fonte: Elaboração do autor com base em dados fornecidos pela ARTESP (via solicitação pelo SIC) e IBGE Cidades. Os dados de 2017, embora não sejam atuais, tratam-se dos mais atualizados da plataforma. Disponível em https://cidades.ibge.gov.br/. Acessado em novembro de 2019

Conforme as informações da tabela acima, os repasses de ISSQN da rodovia Viapaulsita para os municípios lindeiros à rodovia dos calçados se mostram incrivelmente relevante para a composição de seus orçamentos, ultrapassando, na maioria dos casos, a faixa dos 50%. Alguns municípios, como Boa Esperança do Sul (443,21%) Bocaina (395,57%), Restinga (334,04%), Pratânia (309,05%), Coronel Macedo (622,08%) e Santa Rita do Passa Quatro (523,66%) obtiveram aumentos exorbitantes, possivelmente mais do que triplicando seu orçamento nos próximos anos.

Embora o período dos dados deva ser considerado – visto que a arrecadação dos municípios citados atualmente pode ser maior ou menor, a relevância dos repasses é inegável, principalmente ao considerar que os repasses sequer totalizam o período de 1 ano, isto é 12 meses completos. A análise torna-se ainda mais relevante ao considerarmos que o contrato de concessão realizado para a concessionária Viapaulista prevê a duplicação de determinados trechos, o que deve ampliar ainda mais o VDM médio do trecho e aumentar, também, o valor dos repasses realizados aos municípios.

Tabela 13. Projetos de duplicação previstos no plano original de investimentos

SERVIÇOS	ANO DE EXECUÇÃO
SP 255 – Implantação de Duplicação do km 48 + 100 ao km 77 + 100	3° ao 6°
SP 255 - Implantação de Duplicação do km 83+200 ao km 137+950	1° ao 4°
SP 255 - Implantação de Duplicação do km 137+950 ao km 147+300	1° ao 2°
SP 255 - Implantação de Duplicação do km 155+770 ao km 179+600	2° ao 5°
SP 255 - Implantação de Duplicação do km 179+600 ao km 237+430	4° ao 7°
SP 255 - Implantação de Duplicação do km 288+190 ao km 297+250	7" ao 8°
SP 255 - Implantação de Duplicação do km 297+250 ao km 320+000	7° ao 10°
SP 249 - Implantação de Duplicação do km 144+150 ao km 158+400	7° ao 10°

SP 255 - Implantação de Duplicação do km 334+250 ao km 357+430	7° ao 10°
SP 318 - Implantação de Duplicação do km 249+000 ao km 251+000	7°
SP 318 - Implantação de Duplicação do km 251+000 ao km 280+000	4° ao 7°

Fonte: elaboração do autor com base em Fonte: ARTESP. Disponível em http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/transparencia/contratos-de-concessao.aspx. Acessado em 5 de setembro de 2019.

Ao partirmos da perspectiva de território usado (Santos, 1994; Santos e Silveira, 2001) e trabalharmos com o espaço geográfico de maneira ampla, sem atermos a determinadas topologias de análise.

> "qualquer proposta de análise e interpretação que pretenda inspirar ou guiar uma intervenção endereçada ao conjunto da sociedade não pode prescindir, então, de uma visão desse todo. Incapazes de gerar mudanças que englobem a totalidade do território e da sociedade, as intervenções parciais atendem a interesses particulares ou apresentam resultados efêmeros e inoperantes" (SANTOS, 2000. p.5)

Logo, devemos considerar não apenas o impacto causado pelas verticalidades em suas localidades de atuação, mas também suas implicações mais gerais ao território enquanto totalidade. Dessa forma, se por um lado impacto positivo no orçamento dos municípios lindeiros ao trecho rodoviário 'Itaporanga-Franca' é inegável, por outro, o que se estabelece, de maneira mais geral, é o aprofundamento das desigualdades territoriais.

Após a constituição de 1988 os municípios tornam-se entes da federação, ou seja, passam a ser estar 'ao lado' e não 'embaixo' dos outros membros da federação (GALLO, 2011 p.20 apud CATAIA 2010). Dessa forma, a Constituição Federal de 1988 assegurou aos municípios uma maior autonomia tributária, bem como um aperfeiçoamento nos mecanismos de transferências intergovernamentais de recursos através de regras e metodologias de arrecadação e distribuição definidas constitucionalmente e legalmente (GALLO, 2011).

Entretanto, apesar da maior descentralização e aumento da disponibilidade de recursos aos municípios, as responsabilidades orçamentárias delegadas a esse ente – como a de estruturar atividades essenciais como a educação e a saúde – também se ampliaram, sobrecarregando-os financeiramente ao mesmo tempo em que os submeteu ao maior rigor no

controle dos gastos, que caracterizou o ajuste fiscal ao qual o Estado brasileiro se entregou desde o fim dos anos 90 (GALLO, 2011). Soma-se, também, a própria difusão seletiva do meio técnico-científico-informacional no território, que faz com que a capacidade de geração de recursos próprios pelas esferas subnacionais nos espaços luminosos seja muito diferente da ocorrida nos espaços opacos (GALLO, 2011 p.192).

À União, como ente federado mais pujante, se reservaria o papel de garantir a isonomia através da transferência de recursos que visariam complementar as verbas necessárias ao cumprimento dos encargos e respectivas competências estabelecidas aos municípios, mas simplesmente não existem verbas para todos (GALLO, 2011).

As concessionárias, ao adquirir trechos rodoviários, isto é, trechos do território para viabilizar sua acumulação de capital, necessitam repassar valores aos municípios na forma de ISSQN, que são responsáveis por um grande incremento em seus recursos. Ao considerarmos que os trechos rodoviários adquiridos pelas concessionárias são situados nos pontos luminosos do território, que já se apresentam bem estruturados e com alto VDM, podemos afirmar que o sistema de concessão de rodovias aprofunda as desigualdades territoriais, na medida em que promove um relevante aporte de recursos para áreas que tendem a já se encontrar bem estruturadas em relação ao restante.

CONCLUSÃO.

O neoliberalismo se expandiu a partir de uma demanda internacional de liberação de novas possibilidades de investimento lucrativo para capitais excedentes (SPINOLA, 2004; HARVEY, 2002, 2014) e, ao consolidar-se no Brasil enquanto doutrina político-econômica hegemônica, tornou-se o principal direcionador das ações governamentais.

Durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, a substituição do tripé nacional-desenvolvimentista de financiamento da acumulação por um novo tripé (baseado no câmbio flexível, nas metas de inflação e no superávit fiscal) inaugurou uma nova configuração estrutural fortemente dependente dos investimentos do capital financeiro internacional (GENNARI, 2001; BRESSER-PEREIRA, 2003).

Sob novo paradigma, o Estado recuou de diversos setores e do provimento de diversos serviços, viabilizando, dessa forma, uma série de novas formas de uso do território. Entre essas novas formas de uso do território, destacam-se aquelas viabilizadas pelo sistema de concessões rodoviárias, onde a infraestrutura pública é delegada à iniciativa privada, que a explora para extrair seus lucros.

Entretanto, o baixo nível de poupança interna da iniciativa privada nacional, o mercado de capitais com volumes ainda restritos e as altas taxas dos juros privados (FILHO, 2013) – mantidos elevados pelo próprio governo em busca de combater a inflação e manter a atratividade do país ao capital estrangeiro (BRESSER-PEREIRA, 2003) – tendem a converter o Estado no principal parceiro do setor privado. Dessa forma, o recuso do Estado, previsto pela filosofia neoliberal, tende a se restringir apenas à dimensão social, pois o mesmo permanece ativo e atuante no apoio ao setor privado, seja através da disponibilização de crédito de baixo custo ou pelo estabelecimento de aparatos normativos favoráveis.

As empresas concessionárias, por sua vez, ao se apossarem dos trechos rodoviários, passam a impor sua lógica privada de acumulação, instituindo cobranças que não apenas encarecem o cotidiano da população como também desestimulam a produção industrial e agrícola (OLIVEIRA, 2016). O que se observa é que a fluidez delegada para alguns agentes, no caso as empresas concessionárias, significa rigidez para outros agentes, como as indústrias, as empresas transportadoras e aos agentes ligados a agricultura. (PEREIRA, 2007)

Os municípios, por sua vez tendem a receber um elevado aporte de recursos através dos repasses de ISSQN das empresas concessionárias que pedageiam rodovias que atravessam seus territórios. Dessa forma, o aprofundamento do uso corporativo do território beneficia alguns setores empresariais, como as concessionárias, e em um primeiro momento também promove benefícios aos governos em diferentes as escalas federativas.

Os governos municipais se beneficiam através de um aumento em seus orçamentos que vem desacompanhado de custos políticos, visto que os pagadores de pedágio nem sempre residem, necessariamente, nos municípios em questão. Os governos estaduais e federais, por sua vez, se beneficiam através do recebimento de impostos das concessionárias e da exclusão de seus papeis frente à saúde fiscal dos municípios, visto que esses últimos se tornam menos dependentes dos repasses de recursos. Obviamente, tais benefícios podem não perdurar, especialmente se considerarmos o desestimulo que o pedagiamento promove para a produção e para consumo de maneira geral.

Ao fim, no grande negócio que tem se configurado o sistema de concessões rodoviárias, o cidadão é o grande prejudicado, na medida em que sofre uma dupla cobrança: primeiro financia as estruturas públicas com seus impostos e depois necessita pagar pelo seu acesso. A lógica corporativa de uso do território o prejudica, também, através do aumento do custo da circulação de mercadorias, que acaba por impactar o custo dos componentes da cesta básica (OLIVEIRA, 2016), corroendo ainda mais o rendimento dos já baixos salários.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ANDERSON, Perry. Balanço do neoliberalismo. In: SADER, Emir & GENTILI, Pablo (orgs.) Pós neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, pp. 09-23.

ARANTES, Flávio; LOPREATO, Francisco L. C. O novo consenso em macroeconomia no Brasil: a política fiscal do plano real ao segundo governo Lula. Revista de Economia Contemporânea, 21(3), 2017.

BATISTA, Paulo Nogueira. 1994. O Consenso de Washington – a visão neoliberal dos problemas latino-americanos. Caderno Dívida Externa, n° 6, setembro.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. O segundo Consenso de Washington e a quase estagnação da economia brasileira. Revista de Economia Política, vol. 23, nº 3 (91), julho-setembro/2003.

BRESSER-PEREIRA, Luis Carlos. A crise da América Latina: Consenso de Washington ou crise fiscal? Pesquisa e Planejamento Econômico, 21 (1), abril 1991: 3-23.

BONE, R. B. O Brasil no caminho do project finance. Indic. Econ. FEE, Porto Alegre, v.29, n. 2, p. 156-179, ago. 2001.

CASSAB, C. (2008). Epistemologia do espaço na obra de Milton Santos: breve panorama. Geografias Resenhas. Belo Horizonte 04 (1) 98-108 janeiro-junho.

FILHO, Luis Chrysostomo de Oliveira. Financiamento de longo prazo e mercado de capitais em investimento de infraestrutura: novas concessões e parcerias-público privadas. In: OLIVEIRA, Gesner. FILHO, Luis Chrysostomo de Oliveira (Orgs). Parcerias público-privadas: experiências, desafios e propostas. 1º ed. Rio de Janeiro: LTC, 2013.

GALLO, F. Uso do território e federalismo como evento: a difusão regional de infraestruturas analisadas a partir das Transferências Intergovernamentais Voluntárias entre União e

Municípios. 2011. Tese (doutorado em Geociências) – Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

GENNARI, A. M. Globalização, neoliberalismo e abertura econômica no Brasil nos anos 90. Revista Pesquisa & Debate, v. 13, n. 1, p. 30-45, 2001.

HARVEY, D.. O Neoliberalismo: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008. Não paginado.

HARVEY, D.. O "novo" imperialismo: acumulação por espoliação. Em: PANITCH, Leo; LEYES, Colin (Org.). Socialist Register 2004: o novo desafio imperial. Buenos Aires: Clacso, 2006. p.95-125. Tradução de Rodrigo Rodrigues. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/social/2004pt/social.html>. Acesso em: 5 de julho de 2015.

KAHIL, S. P. Psicoesfera: uso corporativo da esfera técnica do território e o novo espírito do capitalismo. Sociedade & Natureza (UFU. Impresso), v. 22, p. 22-35, 2010.

MACIEL, D. O governo Collor e o neoliberalismo no Brasil (1990-1992). Revista UFG, ano XIII n. 11, p. 98-108, dez. 2011.

MATTOS, C. Concessões de Rodovias e Renegociações no Brasil. In: OLIVEIRA, Gesner. FILHO, Luis Chrysostomo de Oliveira (Orgs). Parcerias público-privadas: experiências, desafios e propostas. 1º ed. Rio de Janeiro: LTC, 2013

DE OLIVEIRA, A. C. O papel das concessões de rodovias na normatização do território brasileiro e suas relações com a circulação. Tese (doutorado em geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" – São Paulo. Presidente Prudente. 2016.

DE OLIVEIRA, C. A.. As concessões de rodovias no Brasil: ênfase para o Estado de São Paulo. Anais do XIV Encontro de Geógrafos da América Latina, Lima, 2013. Disponível em: http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/08.pdf. Acessado em 15 junho de 2019.

PRATES, D. M., Cintra, M. A. M., & Freitas, M. C. P. (2016). O papel desempenhado pelo BNDES e diferentes iniciativas de expansão do financiamento de longo prazo no Brasil dos anos 90. Economia E Sociedade, 9(2), 85-116.

PEREIRA, M. F. V.. A Gestão neoliberal do território: normas e viabilidade territorial nas concessões do sistema rodoviário paulista. Geografia. 2007, Rio Claro.

PEREIRA, M. F. V. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. Sociedade & Natureza. Vol 21. n. 1. Uberlandia: 2009, p. 121 – 129.

SANTOS, M.. A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, M.. "Sociedade e Espaço: a formação social como teoria e como método", in Boletim Paulista de Geografia, nº 54, p. 81-99. 1977

SANTOS, M.. O papel ativo da Geografia: um manifesto. Florianópolis : XII Encontro Nacional de Geógrafos, 2000.

SINGER, P. "Para além do neoliberalismo: a saga do capitalismo contemporâneo". São Paulo em Perspectiva. São Paulo, Fundação Seade, v.12, n.2, abr./jun. 1992, p.3-20.

SOSSELA, Gilmar (Relator). Relatório final. Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul. Comissão de Segurança e Serviços Públicos. Subcomissão de Pedágios. Porto Alegre, 2012.

SPÍNOLA, V. Neoliberalismo: considerações acerca da origem e história de um pensamento único. Revista de Desenvolvimento Econômico. Salvador, ano IV, nº 09, janeiro de 2004. p.104-114.

KUCZYNSKI, P.P.; WILLIAMSON, J. Depois do Consenso de Washington: retomando o crescimento e a reforma na América Latina. São Paulo: Ed. Saraiva, 2004.