

A GESTÃO NEOLIBERAL DO TERRITÓRIO: NORMAS E VIABILIDADE TERRITORIAL NAS CONCESSÕES DO SISTEMA RODOVIÁRIO PAULISTA

Mirlei Fachini Vicente PEREIRA¹

Resumo

O objetivo do texto é demonstrar como se dá o processo de entrega de algumas das principais rodovias paulistas à iniciativa privada através de um mecanismo de normatização do território. Relacionando o processo de concessões rodoviárias, iniciado nos anos noventa do século passado, a uma lógica de gestão neoliberal do território, pretende-se destacar a natureza atual das políticas públicas no que tange a regulação e uso territorial.

Palavras-chave: Políticas Públicas. Rodovias. Viabilidade Territorial. Privatização do Território.

Abstract

The neoliberal territory's management: Norms and territorial viability in concessions of the São Paulo's highway system

The aim of this paper is to understand how the normalization process occurs at São Paulo's territory (Brazil), through the delivery of some main highways to private enterprise. Relating the process of highways' concessions, started in nineties last century, to logic of neoliberal territory's management, it intends to stand out the current nature of the public politics which it involves the regulation and the territorial use.

Key words: Public politics. Highways. Territorial Viability. Privatization of the Territory.

¹ Aluno do doutorado no Programa de Pós-Graduação em Geografia, IGCE, UNESP, *Campus* Rio Claro. Bolsista do CNPq-Brasil. mirleipereira@yahoo.com.br.

TERRITÓRIO E NEOLIBERALISMO

Historicamente, o Estado, em suas distintas esferas, e também de uma forma diferenciada segundo distintos grupos de países, sempre deteve a tarefa de promover as adaptações territoriais necessárias para o exercício do trabalho. A ação no território, os seus usos, eram regulados e orientados pelo Estado, e este atuava como formulador das regras e normas políticas na condução da esfera pública.

O processo de internacionalização do capital (CHESNAIS, 1996) e a presença de um “relógio universal despótico”, processos típicos da globalização perversa que caracteriza o período atual (SANTOS, 2000), fazem com que o Estado torne-se ausente das preocupações sociais, e assim o território nacional passa a ser regulado segundo o interesse de um grupo seleto de empresas privadas. Estas inserem no conteúdo dos territórios racionalidades específicas e particulares muito caras ao caráter neoliberalista de governo, tal como denuncia a prática do Estado brasileiro, principalmente após o retorno do regime democrático. A regulação, a produção das normas do uso territorial pelo Estado, é muitas vezes endereçada ao interesse e às ações das empresas privadas, que assumem nesta virada de século um papel de extrema importância na tarefa de gestão do território.

No entanto, não se trata da “morte” do Estado e nem mesmo do seu enfraquecimento, visto que os Estados continuam agindo e a política se torna elemento essencial ao funcionamento e regulação do território e do trabalho nele realizado. O Estado ainda é, por excelência, o principal agente orientador e formulador das regras e normas que balizam os usos territoriais. O que ocorre é um processo que poderíamos denominar de “casamento perfeito” entre os interesses das grandes empresas e as políticas promovidas pelo poder público, nos seus diferentes níveis, destinadas a facilitar a ação econômica hegemônica no conjunto do território nacional, principalmente quando se trata dos territórios nacionais dos países pobres e política e financeiramente dependentes.

O Estado e suas “políticas públicas” voltam-se para os interesses das grandes empresas, dos agentes privados que hoje possuem estratégias e propostas muito mais direcionadas de uso do território do que o próprio poder público. Assim, neste início de século é o trabalho dos agentes privados, notadamente amparado e legitimado por políticas e normas “públicas” permissivas, que ganha destaque na condução das ações e numa verdadeira gestão do território que é praticada como a gestão de um grande “negócio”.

As práticas neoliberalistas iniciadas após o ocaso do Estado de Bem-Estar Social e importadas dos países ditos desenvolvidos, impostas por instituições e agências reguladoras da política e das finanças internacionais, se materializam nas políticas públicas do conjunto dos países pobres e devedores como duras normas para o cotidiano dos territórios, onde a preocupação com a economia e finanças acaba prevalecendo frente aos interesses voltados para a garantia de políticas de interesse social, ou seja, aquelas que garantem as condições mínimas de dignidade da sociedade nos territórios, hoje vistas na maioria das vezes como inviáveis e irrealizáveis na esfera de ação do Estado. É assim, como alerta Sader, que “A política, como espaço de definição e de materialização dos interesses públicos, termina sendo uma vítima privilegiada da privatização das relações sociais, operada pelo neoliberalismo – como política e como ideologia” (2003, p.315).

O Brasil é exemplo típico deste processo, visto que a partir dos anos 90 o poder público tem concedido e mesmo privatizado uma série de serviços e de empresas (distribuição de energia elétrica, telefonia, bancos, trechos de rodovias, etc), entregando desta forma a gestão do território usado a grandes grupos empresariais, em grande parte estrangeiros.

Estas práticas neoliberalistas, ou ainda poderíamos pensar, esta *gestão neoliberal do território*, acabam por tornar a sociedade, em suas atividades e necessidades mais triviais, vulnerável ao interesse de grandes empresas, que, declaradamente, só se prestam a atingir

as suas metas de crescimento e acumulação, ignorando tudo o mais. Como indicam Santos e Silveira: "A prática do neoliberalismo acarreta mudanças importantes na utilização do território, tornando esse uso mais seletivo do que antes e punindo, assim, as populações mais pobres (...)" (2001, p.302). Quando o Estado se ausenta do comando dos serviços e bens públicos, deixando que empresas privadas exerçam a regulação do território, é esse que ganha nova racionalidade, visto que são impostas à sociedade novas exigências e razões que se encontram ancoradas na lógica do mercado.

Também poderíamos falar em uma "gestão flexível do território", onde uma suposta "inviabilidade" do poder público na gestão dos conteúdos territoriais, ou na regulação dos seus usos sociais, se impõe como praticamente inevitável no que tange às ações e aos serviços coletivos. No Brasil, esta "flexibilidade da gestão", ou seja, o repasse de atividades que historicamente couberam à ação/regulação do Estado, e que agora são entregues às empresas privadas, é legitimado por um discurso neoliberal que difunde uma idéia de ingovernabilidade e inviabilidade do poder público para os serviços endereçados à sociedade no território. Assim, poderíamos também pensar - flexibilidade do território para quem?

No período atual, podemos destacar as grandes empresas, amparadas pelas políticas do Estado, como exemplo de agentes que acabam por (re)funcionalizar os territórios segundo as suas necessidades. Mas de que forma, quais os meios empregados para este "repasse" das ações públicas à esfera privada no território? De que forma isto que poderíamos chamar de "*entrega territorial*" tem sido praticada e legitimada no conjunto da sociedade e como tem se reproduzido no território brasileiro na atualidade?

Visando elucidar e compreender as "políticas públicas" de entrega do território aos agentes privados, estamos considerando que, nos dias atuais, é sobretudo através da incorporação de um conjunto de normas, ou seja, a adição de uma *densidade normativa* (SILVEIRA, 1997) ao conjunto do território, que esse passa a ser instrumentalizado e viabilizado para a gestão privada. O exemplo das concessões à iniciativa privada de trechos da rede rodoviária paulista parece ser emblemático no que diz respeito tanto a entrega do território à gestão privada, quanto a proliferação das normas territoriais para que o projeto neoliberalista de gestão do território atualmente se imponha e se reafirme entre a sociedade.

CONCESSÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS À INICIATIVA PRIVADA NO ESTADO DE SÃO PAULO: DA INVIABILIDADE DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA À GESTÃO PRIVADA

A partir de 1997 o governo de São Paulo (na administração de Mário Covas) dá início ao Programa de Concessões de rodovias. De 1998 a 2002, 16 rodovias estaduais foram concedidas a 12 empresas privadas². Hoje, quase 3,5 mil quilômetros de rodovias são controlados por empresas privadas no Estado de São Paulo, abrangendo 198 municípios que juntos contam com uma população de mais de 20 milhões de habitantes (ARTESP, 2006).

No caso do Estado de São Paulo, o discurso do poder público na época em que o projeto das concessões rodoviárias foi aprovado pautava-se na idéia de que a gestão das rodovias pela iniciativa privada iria desonerar o governo, tornando-o assim mais eficiente em serviços públicos considerados prioritários, tal como é o caso da educação e saúde. No entanto, se nestes quase dez anos a qualidade das rodovias tornou-se melhor (porém com o

² As empresas que integram o Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo são as seguintes: Autoban, Autovias, Centovias, Colinas, Ecovias, Intervias, Renovias, SPvias, Tebe, Triângulo do Sol, Vianorte e Viaeste (Fonte: ARTESP, 2006).

encarecimento dos pedágios), os serviços públicos de educação e saúde geridos pelo Estado só pioraram. Inclusive, houve municipalização total ou parcial destes serviços em boa parte dos municípios paulistas, fato que demonstra o interesse do Estado no repasse também destes serviços.

No entanto, ao mesmo tempo em se difunde e é legitimada a idéia de que a gestão do território pelo Estado se torna “inviável”, a sua “viabilidade” é reinventada e ressurgue num discurso e numa prática que delega a gestão do bem público às empresas privadas (SILVEIRA, 2003). Estas souberam tornar a administração de trechos rodoviários um negócio ao mesmo tempo viável e lucrativo.

As concessões privadas são comumente diferenciadas dos processos de privatização. Na privatização ocorre a compra de bem público por empresas privadas que passam a gerir suas ações ou serviços. Nas concessões, o bem ou “objeto” público concedido passa a ser gerenciado pela empresa que ganha a concessão; assim, ela não se torna sua proprietária, mas detêm o direito de explorar o uso que a sociedade faz das infra-estruturas a ela concedidas pelo Estado. No caso das concessionárias privadas que controlam trechos das rodovias paulistas, elas se responsabilizam pela manutenção e adequação de seus respectivos trechos rodoviários, explorando o uso dos mesmos através de cobrança, que é realizada por pagamento de pedágios. As rodovias foram concedidas no Estado de São Paulo por um período de vinte anos, devendo retornar após o vencimento dos contratos à administração estatal (ARTESP, 2006). Mas que importância há em diferenciar concessão de privatização,

Tabela 1 - Características das concessionárias privadas nas rodovias paulistas

Concessionária e ano do início de operação	“Região” de atuação	Pedágios (sentido único)	Pedágios (sentido duplo)	Trechos (em km)
Autoban (1998)	Campinas	-	8	309,28
Autovias (1998)	Batatais	-	4	316,5
Centrovias (1998)	Jaú	-	6	218,16
Colinas (2000)	Itu	-	6	299,00
Ecovias (1998)	B. Santista	7	-	176,79
Intervias (2000)	Itapira	-	9	375,50
Renovias (1998)	São João da Boa vista	2	6	291,17
SPVias (2000)	Itapetininga	3	5	515,30
Tebe (1999)	Bebedouro	-	3	155,90
Triângulo do Sol (1998)	Araraquara	-	7	442,20
Via Norte (1998)	Ribeirão Preto	-	4	236,67
Via Oeste (1998)	Sorocaba	8	-	162,10
Totais	12	20	58	3.498,57

Fonte: ARTESP, 2006.

se a concessão é justamente uma “privatização do uso”, e na análise geográfica o que importa é justamente o uso social que se faz do território?³

Em 2002 é criada a Artesp – Agência de Transporte do Estado de São Paulo, que funciona como uma agência de regulação das concessionárias, uma instituição de nova natureza, própria deste atual período e das estratégias neoliberais de administração do que é público. Com a criação da Artesp, o Estado estabelece as condições normativas e operacionais para que os serviços de administração rodoviária possam ser realizados pela iniciativa privada.

A Artesp hoje é o órgão governamental que gerencia e fiscaliza os processos de concessão e a atuação das concessionárias. Conforme regulamento aprovado pelo decreto estadual 46.708, de 22 de abril de 2002, cabe à ARTESP as seguintes atribuições:

Implementar a política estadual de transportes; exercer poder regulador; elaborar modelos de concessões, permissões e autorizações; gerenciar concessões, permissões e autorizações de serviços públicos de transporte; garantir a prestação de serviços adequados; zelar pela preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; estimular a melhoria da prestação dos serviços públicos de transporte (ARTESP, 2006).

Note-se que uma das suas atribuições consiste, conforme o decreto que cria a agência reguladora, em “estimular a melhoria da prestação dos serviços públicos de transporte”. Não se trata agora de gerir os serviços públicos (no caso as rodovias) no território, mas sim de melhorar a “*prestação de serviços públicos*” que agora se realiza por meio de empresas privadas.

Agências públicas que regulam empresas privadas. Empresas privadas que gerem serviços públicos, agora privatizados. Esta é a natureza da política pública de transportes no território paulista.

NECESSIDADE E CENTRALIDADE DAS NORMAS PARA A GESTÃO NEOLIBERAL DO TERRITÓRIO

O funcionamento das “políticas públicas” neoliberais, que visam dotar o território da requerida flexibilidade, ou, em outras palavras, torná-lo novamente viável (SILVEIRA, 2003), só é posto em prática através da elaboração de normas numerosas. Estas são inscritas pelos arranjos normativos permissivos à privatização ou concessão dos bens e serviços públicos, pelos decretos que criam as chamadas agências reguladoras e pelas regras que estas fazem proliferar. Uma quantidade sem número de normatizações para o serviço privatizado e também para o território entregue ou “concedido”. No caso das concessões rodoviárias em São Paulo, estas normas, no mais das vezes, muito mais do que assegurar os direitos dos cidadãos, ou ainda dos usuários que fazem uso das rodovias, asseguram e zelam prioritariamente pela viabilidade econômica dos empreendimentos.

É assim que “As formas técnicas são indicativas da maior ou menor rentabilidade do capital e do trabalho. Mas, como as formas não trabalham sozinhas, há uma exacerbação da

³ “É o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele objeto da análise social. Trata-se de uma forma impura, um híbrido, uma noção que, por isso mesmo, carece de constante revisão histórica. O que ele tem de permanente é ser nosso quadro de vida. Seu entendimento é, pois, fundamental para afastar o risco de alienação, o risco da perda do sentido da existência individual e coletiva, o risco de renúncia ao futuro” (SANTOS, 2002, p.15).

necessidade de normas" (SANTOS, 2003, p.60). Estamos aqui compreendendo as normas como regras políticas implementadas para uma nova regulação das ações e do trabalho no território.

Estas normas atuam no espaço como verdadeiros híbridos de ação/regulação e de densidade/materialidade. Como bem enfatiza Maria Laura Silveira, "(...) a norma é geneticamente uma ação e morfologicamente uma densidade, uma forma" (SILVEIRA, 1999, p.257), e assim, no caso das concessões rodoviárias no estado de São Paulo, a norma, enquanto ação, discrimina e delega a exploração de trechos rodoviários pela iniciativa privada, e nesse sentido também acaba regulando a fluidez e a qualidade dos fluxos no território, visto que os trechos concedidos à gestores privados notadamente ganham renovação material (apesar do novo custo operacional), dotando os mesmos de nova funcionalidade.

Este dado já revela a natureza híbrida da norma, mas ela também se materializa no território de outras maneiras. Quando o Estado estabelece as licitações, verdadeiros "leilões territoriais", o território acaba por tornar-se também mais fragmentado. Os trechos explorados pelas concessionárias privadas em São Paulo significam mais uma vez renovação técnica/material do território, uma maior fluidez territorial (ainda que potencial) e também novos pontos de cobrança para o uso do sistema rodoviário no estado (pedágios), demonstrando mais uma face do poder organizador e transformador do território pelas normas.

Esta flexibilidade da gestão e organização do território e de seus usos é tida como o único modelo, senão o mais fácil, de viabilização do território para os interesses hegemônicos. Uma análise mais apurada da situação revela que a produção da flexibilidade da gestão para o Estado e da viabilidade territorial para os agentes hegemônicos só ocorre através dessa rigidez dos conteúdos normativos do território, que podem mesmo acarretar a inviabilidade de outros usos que atendem a maior parte da sociedade.

Para o caso das rodovias paulistas, a flexibilidade do território promovida pelo Estado, quando este se torna subserviente e mesmo estimula o repasse do controle das rodovias para empresas privadas, são as normas, ou seja, o conjunto de leis adicionadas ao conteúdo do território, que propiciam a renovação técnica-material do território – nova qualidade das vias de transporte rodoviárias e seus equipamentos (pedágios, sistemas de apoio aos usuários, sistemas de controle de tráfego, etc.). "Em consequência, para o conjunto da sociedade a chamada flexibilidade é uma nova forma de rigidez, uma vez que lhe subtrai poderes e mecanismos de compensação e defesa contra os árbitros do grande capital" (SILVEIRA, 2003, p. 412). Assim, a medida que os serviços melhoram, os preços e a quantidade dos pedágios também aumentam.

USO E FLUIDEZ NA REDE RODOVIÁRIA PAULISTA: QUAIS SÃO E ONDE SE LOCALIZAM OS TRECHOS CONCEDIDOS?

Como a lógica das empresas privadas denuncia, o interesse pela concessão de trechos rodoviários está ligado à existência de um mercado vantajoso, onde a arrecadação com as praças de pedágio possa representar lucro fácil para as concessionárias. Desta forma, o discurso que promete uma renovação da base técnica para o sistema rodoviário, com vistas à melhoria para os usuários, é um discurso pretensioso, travestido numa idéia de política pública que também se mostra falaciosa, visto que a fragmentação e entrega dos trechos rodoviários, valeria dizer, a entrega mesmo do território à gestão privada, se realiza apenas nas porções onde a fluidez, e a demanda por mais fluidez, aparece de forma mais expressiva no território (Figura 1).

Figura 1 – Malha rodoviária concedida à iniciativa privada no estado de São Paulo



Fonte: ARTESP (2006). Organizado pelo autor.

Das rodovias paulistas as concessionárias privadas exploram os trechos mais importantes. Estas empresas administram a ligação da capital ao município de Santos, maior e principal do litoral paulista, as ligações de São Paulo à Região Metropolitana de Campinas e a várias outras regiões onde estão localizadas as maiores e mais importantes cidades do interior. Outros trechos concedidos se estendem da capital até São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Franca, Bauru, Piracicaba, Sorocaba, envolvendo inúmeras outras cidades, abrangendo quase duzentos municípios que juntos abrigam mais da metade da população do Estado. Estas regiões e cidades constituem densas áreas produtivas, tanto industriais como do agronegócio modernos, onde grande parte dos novos investimentos produtivos está sendo instalada.

Na maioria dos casos não há vias alternativas interligando estas cidades, e resta à sociedade tornar-se refém da cobrança de pedágios que, no mais das vezes, também se encontram instalados em pontos estratégicos das rodovias.

O governo estadual ainda administra alguns trechos rodoviários a partir de dois órgãos que atuam diretamente sob sua administração – o Departamento de Estradas e Rodagem (DER), que é responsável pelas rodovias administradas pelo Estado e suas articulações com as rodovias federais e municipais, que atua através de quatorze regionais no território paulista; e uma outra empresa, a Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Dersa), que atua no planejamento e implantação de sistemas de transporte, como a construção de novas rodovias, administração de portos, dutos, navegação hidroviária, etc⁴.

⁴ A Dersa foi responsável pela construção de rodovias como a Anchieta, Imigrantes, Bandeirantes, entre outras. Atualmente finaliza a implantação do anel viário de São Paulo e também implanta o de Campinas (DERSA, 2006).

Destes órgãos, o Departamento de Estradas e Rodagens (DER) é responsável pela maior parte da malha viária do Estado de São Paulo. A empresa Desenvolvimento Rodoviário S.A. (Dersa) atualmente administra rodovias da região de Campinas e a ligação desta até o Vale do Paraíba. No entanto, as concessionárias privadas arrecadam mais com os seus pedágios, visto que atuam nas maiores rodovias do Estado (Tabela 2).

Tabela 2 - Número de veículos pagantes nos pedágios das rodovias paulistas (por órgãos gestores)

Ano	DER	Dersa	Concessionárias Privadas	Totais
2000	6.527.420	22.064.367	188.165.855	216.757.642
2001	7.359.752	21.125.328	246.139.539	274.624.619
2002	7.624.839	24.807.201	262.180.640	294.612.680
2003	7.532.807	23.620.877	256.631.100	287.784.784
2004	7.960.616	23.560.430	285.397.034	316.918.080

Fonte: Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, Boletim Estatístico 2005.

Podemos também observar que, ainda que o valor dos pedágios tenha aumentado nos últimos anos, o movimento de veículos que trafegam nas rodovias em que ocorre a cobrança aumenta de forma significativa entre os anos de 2000 e 2004. Assim, são as concessionárias privadas, responsáveis por rodovias importantes e de grande fluxo, as que mais acumulam com a arrecadação nos pedágios em território paulista.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

O neoliberalismo que se instala com maior força na década de noventa no território brasileiro deve ser encarado, tal como propõe Moraes (2001, p.27), como uma ideologia, uma forma de ver o mundo social e mesmo como uma corrente de pensamento. Com a pretensão de instalar-se como única, a ideologia neoliberal incorpora cada vez mais ao conjunto da sociedade a idéia que o poder público deve ser cada vez menos responsável pela administração dos bens e serviços coletivos (que em grande parte do território brasileiro, por exemplo, já não são públicos), muitos deles essenciais ao cotidiano da sociedade.

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

Nesse sentido poderíamos indagar - como o território, abrigo de múltiplos agentes e múltiplas ações, acaba por resistir ao processo de uso despótico que caracteriza o repasse dos serviços públicos à iniciativa privada, praticado pelo Estado e reforçado pelas grandes empresas que se tornam agora detentoras de verdadeiros monopólios territoriais?

Para o caso das concessões na rede rodoviária paulista, ainda que o discurso do Estado esteja fundamentado nos muitos benefícios, como ele prefere – economia de mais de

14 bilhões de reais em quase dez anos de concessão das rodovias, melhora na infra-estrutura rodoviária que hoje é provavelmente a melhor do país, qualidade dos serviços de atendimento (socorros mecânicos, em acidentes, etc.), arrecadação de ISS para os municípios onde se localizam as rodovias (ARTESP, 2006), faz-se necessária também uma avaliação dos impactos negativos causados às atividades produtivas que utilizam as rodovias concedidas, principalmente àquelas atividades de circulação próxima, fundadas na solidariedade e complementaridade regional, de pequena escala no território, para as quais a cobrança encarecida dos pedágios acaba significando uma verdadeira rigidez territorial e por vezes a sua total inviabilidade.

Assim, 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 os fluxos 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.

Na atualidade, o poder público, através dos representantes políticos (em tese eleitos para administrar e zelar pelos bens públicos), no mais das vezes acaba por entregar os recursos territoriais, e mesmo o próprio território, às lógicas egoístas e oportunistas do mercado. O território ganha assim uma gestão que facilmente pode ser identificada como a gestão de uma grande empresa, de um grande negócio, que até o momento se revela injusto à maior parte da sociedade.

REFERÊNCIAS

- ARTESP. **Agência de Transporte do Estado de São Paulo**. (Sítio na internet). Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br>>. Acessos em 03/2006 e 07/2006.
- CHESNAIS, F. **A mundialização do Capital**. São Paulo: Xamã, 1996.
- DERSA. **Desenvolvimento Rodoviário S.A.** (Sítio na Internet). Disponível em: <<http://www.dersa.sp.gov.br>>. Acesso em 07/2006.
- MORAES, R. **Neoliberalismo**. De onde vem, para onde vai? São Paulo: Editora Senac, 2001.
- SADER, E. A refundação do Estado e da política. In: NOVAES, A. (Org.) **A crise do Estado-Nação**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.305-321.
- SANTOS, M. O retorno do território. in: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. **Território: globalização e fragmentação**. 5ª. ed. São Paulo: Annablume / Hucitec / ANPUR, São Paulo, 2002. p. 15-20.
- SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- SANTOS, M. Região: Globalização e identidade. In: LIMA, L. C. (Org.) **Conhecimento e reconhecimento: Homenagem ao geógrafo cidadão do mundo**. Fortaleza: EDUECE, 2003. p.53-64.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SÃO PAULO (Governo do Estado) **Boletim da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, 2005**. Disponível em: <http://www.artesp.sp.gov.br/boletim/boletim_artesp.asp>. Acesso em 08/2006.

SILVEIRA, M. L. Concretude territorial, regulação e densidade normativa. **Experimental**. n.º 2. São Paulo: Laboplan-USP, 1997. p.35-45.

SILVEIRA, M. L. **Um país, uma região**: fim de século e modernidades na Argentina. São Paulo: FAPESP; Laboplan-USP, 1999.

SILVEIRA, M. L. A região e a invenção da viabilidade do território. In: SOUZA, M. A. A. (Org.) **Território Brasileiro**: usos e abusos. Cap. 24. Campinas: Edições Territorial, 2003. p.408-416.

Recebido em agosto de 2006

Aceito em setembro de 2006