

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO EIXO SOROCABA-CAMPINAS E  
O ESTUDO DE CASO: GRUPO CCR - USO CORPORATIVO DO  
TERRITÓRIO**

**WILSON CAMPOS TEIXEIRA MONTEIRO FILHO**

**SÃO PAULO**

**2018**

**WILSON CAMPOS TEIXEIRA MONTEIRO FILHO**

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO EIXO SOROCABA-CAMPINAS E  
O ESTUDO DE CASO: GRUPO CCR - USO CORPORATIVO DO  
TERRITÓRIO**

Trabalho de graduação apresentado à  
disciplina Trabalho de Graduação  
Individual II (TGI II) do curso de  
Geografia da Universidade de São  
Paulo, para obtenção do título de  
Geógrafo.

Orientador: Profº Drº Ricardo Mendes  
Antas Jr.

**SÃO PAULO  
2018**

## **Agradecimentos**

Aos amigos e amores, cada um destes sabe o quanto foram importante para mim nesta jornada que escolhi. Pelas conversas e reflexões incríveis que dividiram comigo e por aguentarem todas as minhas ausências.

Ao professor e amigo Ricardo Mendes que teve paciência em aguardar meu tempo (que não foi rápido) isso sem deixar de me estimular a seguir em frente. Por seu apoio e orientação sempre que precisei.

Ao professor Anselmo Alfredo pela orientação inicial deste trabalho.

## **Resumo**

MONTEIRO, Wilson Campos T. **A produção do espaço no eixo Sorocaba-Campinas e o estudo de caso: Grupo CCR – uso corporativo do território.** 2018. 82 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

Quando as corporações passam a intensificar seus processos de acumulação e a se apropriar do que antes era de domínio público, ao cotidiano dos indivíduos cabe as resultantes dessa submissão à lógica corporativa que primordialmente tem objetivo de enriquecimento. A exemplo disso analisaremos um recorte espacial: o Eixo Sorocaba-Campinas; também analisaremos uma corporação atuante na área: O Grupo CCR.

## **Abstract**

When corporations begin to intensify their processes of accumulation and to take ownership of what was once public domain, for the daily of individual, will happen the results of this submission to corporative logic, which primarily aims at enrichment. As an example of the latter, a special cut-off will be analyzed: the Sorocaba-Campinas Hub; an active corporation in the area will be analyzed as well: The CCR Group.

**Palavras-Chave:** Urbanização. Corporações. Concessão. Parceria Público-Privado. Privatização. Poder. Cotidiano.

## SUMÁRIO

<b>Lista de Ilustrações</b> .....	05
<b>Introdução</b> .....	06
<b>Capítulo 1: Situação Geográfica e Periodização das Concessões de Rodovias do Eixo Sorocaba-Campinas</b> .....	07
1.1 – Caracterização Geográfica .....	09
1.2 – São Paulo até o café .....	16
1.3 – São Paulo e o café .....	18
1.4 – Ferrovias e o café .....	20
1.5 – São Paulo e as Indústrias I – centralização na capital .....	22
1.6 – Hegemonia do modelo Rodoviário de transportes .....	24
1.7 – São Paulo e as Indústrias II – descentralização industrial paulistana .....	28
<b>Capítulo 2: A transferência do controle público das rodovias para o setor privado no Eixo Sorocaba-Campinas</b> .....	39
2.1 – Consenso de Washington – cartilha de conduta neoliberal a ser adotada pelos países em desenvolvimento .....	42
2.2 – Leis de Concessão & Parcerias Público-Privado (PPP) .....	48
2.3 – Os caminhos da lucratividade: a condição espacial .....	52
<b>Capítulo 3: O grupo CCR e a transferência do controle público das rodovias para o setor privado</b> .....	58
3.1 – São Paulo sitiada – rodovias de acesso à RMSP sob concessão da CCR .....	63
3.2 – São Paulo privatizada – corporações regendo a vida Social .....	69
<b>Considerações finais</b> .....	73
<b>Referências Bibliográficas</b> .....	74
<b>Anexos</b> .....	79

## Lista de Ilustrações

### Mapas

<b>Mapa 1:</b> Lotes do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de SP na área de estudo ..	08
<b>Mapa 2:</b> Área de Estudo: principais municípios e rodovias .....	10
<b>Mapa 3:</b> USO DO SOLO .....	11
<b>Mapa 4:</b> SOLO (ANEXO A) .....	79
<b>Mapa 5:</b> GEOMORFOLOGIA (ANEXO B) .....	80
<b>Mapa 6:</b> DENSIDADE DEMOGRÁFICA – 1940 .....	13
<b>Mapa 7:</b> DENSIDADE DEMOGRÁFICA – 2015 .....	14
<b>Mapa 8:</b> COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA E SÃO PAULO RAILWAY COMP. ....	22
<b>Mapa 9:</b> EXPANSÃO DA INDÚSTRIA NO TERRITÓRIO PAULISTA: 1975/1986 .....	31

### Figuras

<b>Figura 1:</b> Evolução da População Absoluta: Eixo Sorocaba-Campinas .....	15
<b>Figura 2:</b> Evolução da População Absoluta: São Paulo .....	15
<b>Figura 3:</b> Evolução da População Absoluta: Estado de São Paulo, Capital e Regiões Metropolitanas .....	15
<b>Figura 4:</b> Evolução da População Absoluta: Brasil .....	15
<b>Figura 5:</b> Taxa de Crescimento da População de 1970-2010 (%) .....	15
<b>Figura 6:</b> Composição Acionária do Grupo CCR .....	58
<b>Figura 7:</b> Composição das três empresas do Grupo CCR .....	62
<b>Figura 8:</b> Concessionária Rodoanel Mário Covas .....	64
<b>Figura 9:</b> Concessionária AutoBAn .....	65
<b>Figura 10:</b> Concessionária ViaOeste .....	66
<b>Figura 11:</b> Concessionária NovaDutra .....	68
<b>Figura 12:</b> Composição das empresas subsidiárias do Grupo CCR .....	69
<b>Figura 13:</b> Área de abrangência das fibras ópticas da SAMM .....	71

### Tabelas

<b>Tabela 1:</b> PARTICIPAÇÃO DAS REGIÕES DO ESTADO NO VALOR ADICIONADO INDUSTRIAL ESTADUAL: 1975/1986 .....	29
<b>Tabela 2:</b> ÍNDICES DE PRODUTIVIDADE DA MÃO DE OBRA, SALÁRIOS E RENTABILIDADE EM ALGUMAS REGIÕES DO ESTADO DE SÃO PAULO: 1980 .....	30
<b>Tabela 3:</b> Expansão Internacional das atividades das principais empresas que compõe a CCR (ANEXO C) .....	81
<b>Tabela 4:</b> RODOVIAS SOB REGIME DE CONCESSÃO ADMINISTRADAS PELO GRUPO CCR .....	63

## Introdução

O Trabalho de Graduação Individual (TGI), etapa obrigatória para a conclusão do curso de Graduação em Geografia, é um momento extremamente difícil, envolve toda a pressão do cotidiano, que inclusive estudamos durante todo o curso, e também tantas outras pressões psicológicas que abarcam a constituição de um ser. Sem dúvidas, aqueles que conseguem concluir adquirem habilidades e técnicas extraordinárias. Mas também gostaria de registrar o horror do Darwinismo Social que promove.

O tema escolhido para este trabalho remete ao controle do cotidiano do indivíduo exercido pelas corporações privadas. Inicialmente foi escolhido um estudo de caso, o do Grupo de Concessão de Rodovias – Grupo CCR e a proposta seria fazer uma análise de como que ela estava monopolizando e explorando uma área que delimitamos como Eixo Sorocaba-Campinas. Posteriormente em conversa com o orientador Ricardo, ele me instigou a estudar os processos que envolvem essa forma exploratória ao invés de meramente focar na denúncia de uma corporação como exploradora. Com isso surgiu a necessidade de estudar como que essas corporações vem ganhando historicamente maior participação social e política e também analisar a complexidade das estruturas corporativas em diversas escalas.

Vivemos um momento da nossa história em que intensamente o setor privado domina as políticas públicas. Quando pensamos nelas tomamos como fator norteador primordialmente as políticas econômicas, pois atualmente são estas as prioridades impostas e que impulsionam a organização espacial de uma determinada sociedade.

Quando se tem o setor privado submetendo essas políticas e instituições públicas, a macroeconomia globalizada irá ditar quais serão as configurações espaciais específicas que serão legalizadas, essas instituições tem vital importância na nossa estrutura social devido ao seu papel legitimador em um Estado que se diz democrático.

Com estas premissas iniciamos o capítulo 1 fazendo uma caracterização histórica e geográfica da área que delimitamos. No capítulo 2, a evolução progressiva das transferências das funções e objetos públicos para as mãos privadas. Por último, o capítulo 3, utilizamos o Grupo CCR como estudo de caso e exemplo da tendência atual.

## **Capítulo 1: Situação geográfica e periodização das concessões de rodovias do Eixo Sorocaba-Campinas**

Nesse capítulo analisaremos um recorte de espaço em que a apropriação das atividades do setor público para o setor privado estão se intensificando progressivamente. O recorte é o Eixo Sorocaba-Campinas.

Situado no Estado de São Paulo, o Eixo Sorocaba-Campinas é composto pela Região Metropolitana de Sorocaba em uma extremidade e a Região Metropolitana de Campinas na outra. Junto com a Região Metropolitana de São Paulo formam uma forma poligonal de aspecto triangular. No caso, se as Regiões Metropolitanas são os vértices deste polígono, as arestas seriam as vias de comunicação entre esses vértices: as via de transporte de pessoas, de mercadoria e as vias informacionais. Nesta investigação focaremos as vias de transporte, as rodovias.

Quem detém o controle desses fluxos de comunicação adquire a possibilidade de explorar economicamente a mobilidade de três Regiões Metropolitanas compreendidas nesse eixo: Campinas, São Paulo e Sorocaba. Sendo os aspectos sociais e ambientais colocados em segundo plano, as consequências inevitáveis serão o acirramento dos atritos nessas esferas.

O “Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo” – dando continuidade ao que já vinha acontecendo na esfera Federal com o “Programa de Concessões de Rodovias Federais” – foi um programa instituído a partir de 1998 pelo Governo do Estado de São Paulo, com a finalidade de ceder às empresas privadas concessões sobre as rodovias do Estado. O programa foi realizado, até o presente momento, em duas etapas. Estas duas etapas fragmentaram a malha rodoviária do Estado de São Paulo em 19 lotes sob administração privada de grupos empresariais.

A área que configura o Eixo Sorocaba-Campinas e sua conexão com a Região Metropolitana de São Paulo é composta pelos lotes (**Mapa 1**):

Lote 01: Concessionária Autoban (Rodovias Anhanguera e Bandeirantes);

Lote 12: Concessionária ViaOeste (Rodovias Castelo Branco, Raposo Tavares e trecho da Rodovia SP-075 que liga Sorocaba a Campinas);

Lote 24: Concessionária Rodoanel Oeste;

Lote 13: Concessionária AB Colinas (trecho da Rodovia SP-075 que liga Sorocaba a Campinas);

**Mapa 1:** Lotes do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de SP na área de estudo



Fonte: ARTESP. Org.: Wilson Monteiro Filho.

As concessionárias: Autoban, ViaOeste e Rodoanel Oeste; fazem parte do Grupo CCR – conglomerado empresarial composto por três outros conglomerados empresariais: Grupo Camargo Correa, Grupo Andrade Gutierrez e Grupo Soares Penido (apêndice empresarial do Grupo Serveng). A concessionária AB Colinas faz parte do conglomerado Grupo AB Concessões – um grupo que faz parte de um outro conglomerado, multinacional de origem italiana, o Grupo Atlantia.

As atenções neste estudo serão no Grupo CCR, porém os mesmos mecanismos de apropriação privada de elementos públicos ocorrem tanto no Grupo AB Colinas quanto nos outros fragmentos dos lotes da malha Rodoviária que foram instaurados no “Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo”.

Tudo isso teve uma evolução histórica e uma ordem cronológica de instauração que possibilitaram as atuais configurações e que analisaremos a seguir.

### **1.1 – Caracterização Geográfica**

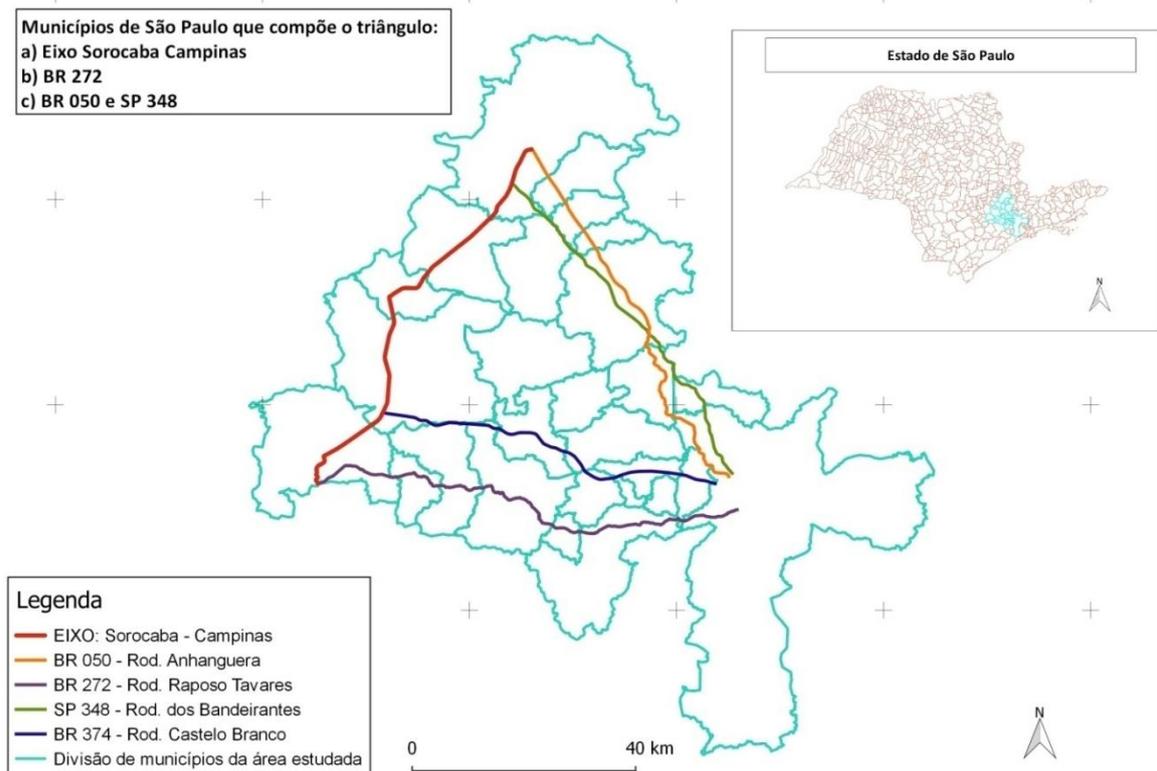
A partir de alguns mapas e gráficos procuramos ilustrar, caracterizar e situar a área de estudo a maneira de contextualizar o leitor e que este último possa acompanhar a linha de raciocínio que será exposta em seguida, aproveitando também para articular com o teórico e o abstrato, tornando assim o trabalho mais palpável.

No **Mapa 2**, situamos a localização do Eixo Sorocaba-Campinas no Estado de São Paulo, assim como as 4 principais rodovias que articulam o eixo com a capital paulistana e que estão sob administração privada – por regime de concessão – do Grupo CCR, pelo menos nestes trechos. São as rodovias: Raposo Tavares (BR-272), Castelo Branco (BR-374), Bandeirantes (SP-348) e Anhanguera (BR-050).

A linha que compõe o Eixo Sorocaba-Campinas, acompanha o trajeto da Rodovia SP-075 (que adota vários nomes em seu decorrer). Percorrendo o sentido Sul-Norte, os municípios que compõem o Eixo em ordem sequencial são: Sorocaba, Itu, Salto, Indaiatuba e Campinas.

Apesar de definido o Eixo Sorocaba-Campinas, a dinâmica tratada na pesquisa não de limita à nossa área de estudo.

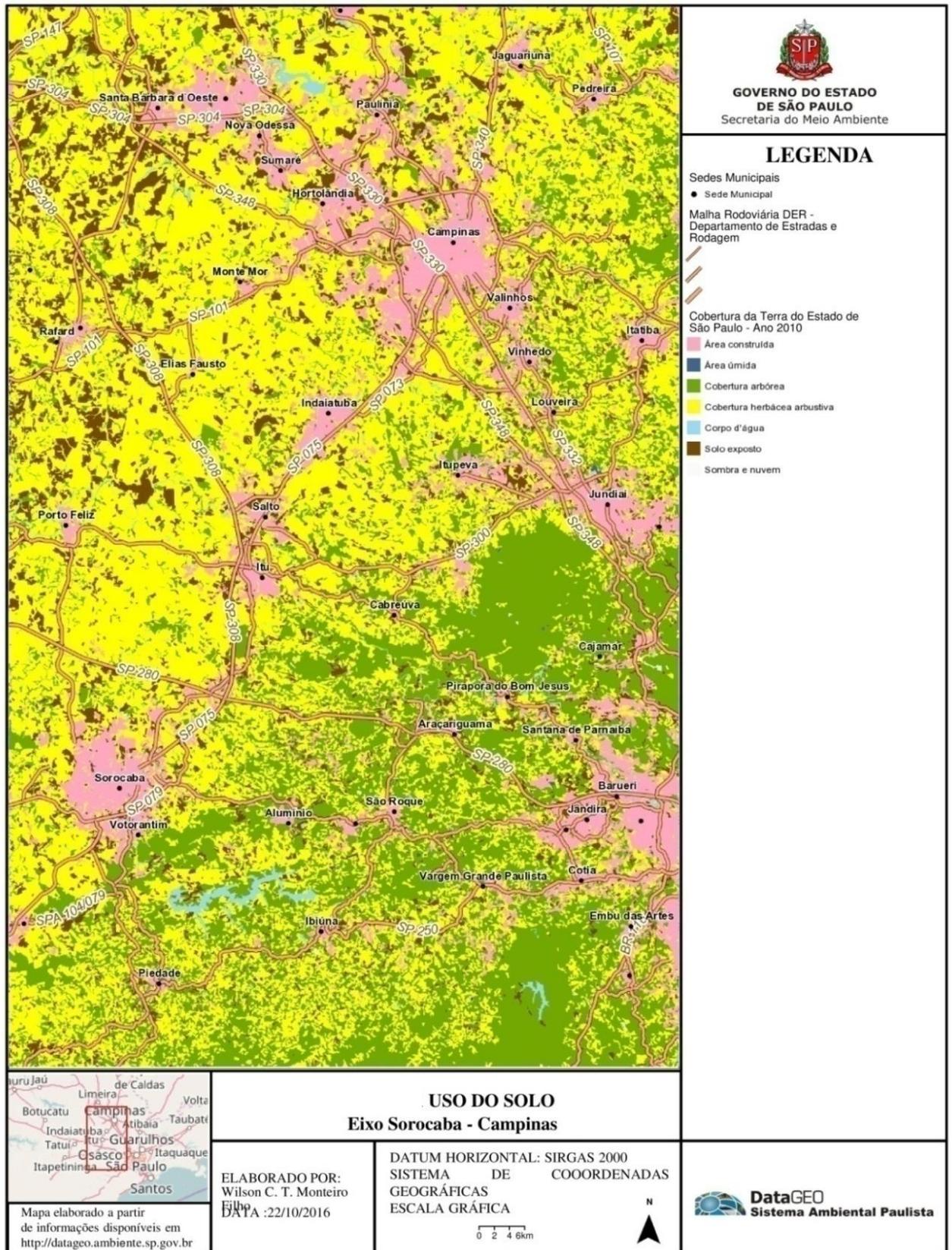
**Mapa 2:** Área de Estudo: principais municípios e rodovias.



Fonte: Google Earth. Org.: Wilson Monteiro Filho.

No **Mapa 3** - USO DO SOLO é possível notar a predominância da cobertura arbórea e da cobertura herbácea arbustiva que pouco se caracteriza com o tipo de vegetação original (principalmente constituída pela Mata Atlântica). Além disso, o que é bastante expressivo neste mapa é a presença de dois eixos de áreas construídas bastante significativos que se cruzam: o Eixo Sorocaba-Campinas e o segundo, o Eixo Jundiá-Santa Bárbara D'Oeste. Os eixos de "áreas construídas", não por acaso, se sobrepõem ao triângulo exposto no Mapa 2.

**Mapa 3: USO DO SOLO**



O **Mapa 4:** SOLO [Tipos] (ver ANEXO A), junto com o **Mapa 5:** GEOMORFOLOGIA (ver ANEXO B) ajudam a justificar os processos históricos de ocupação do interior de São Paulo.

A presença do predomínio de Argissolos na região é um indicativo pedológico de fertilidade do solo motivo pelo qual no passado condicionou a implementação inicial das monoculturas que viriam a ser instaladas por todo o território paulista e que hoje se desenvolveram em um complexo sistema econômico fortemente modernizado. Nota-se que grande porção do Eixo estudado localiza-se na beira da transição entre a Depressão Médio Tietê e o Planalto de Jundiaí – um local com terras mais planas.

Sobre esse tipo de solo, o especialista Igo F. Lepsch afirma que “(...) a maior parte dos Argissolos presta-se relativamente bem para a agricultura, desde que não estejam situados em áreas montanhosas, com fortes declives (...)” (LEPSCH, 2010, p. 103).

O **Mapa 6:** DENSIDADE DEMOGRÁFICA - 1940 e o **Mapa 7:** DENSIDADE DEMOGRÁFICA - 2015 a seguir, expõem a explosão demográfica que ocorreu na região em um período de apenas 75 anos (entre 1940 e 2015).

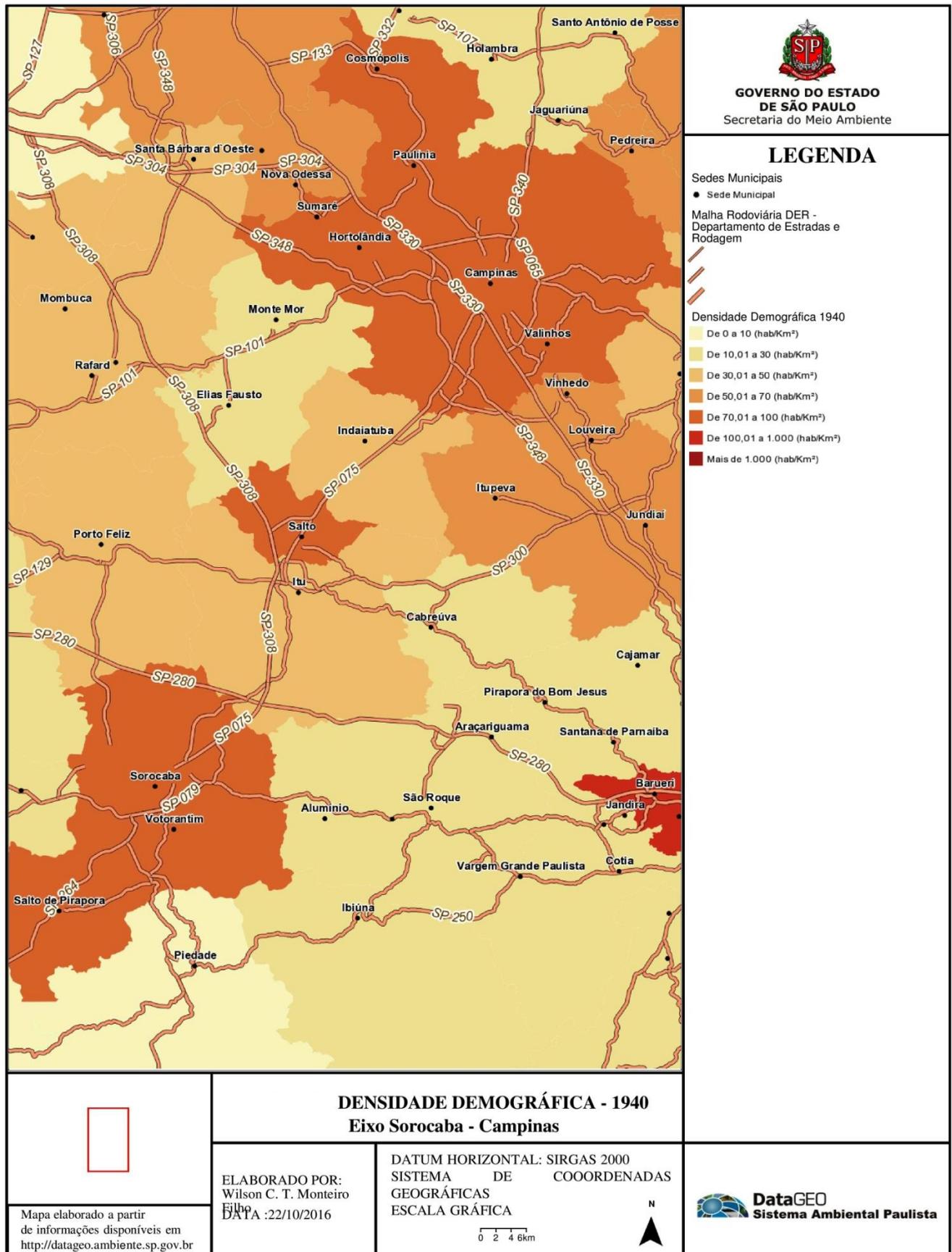
Comparando os dois momentos: Sorocaba e Campinas com uma taxa de densidade demográfica variando entre 70.01 e 100 habitantes/km<sup>2</sup> em 1940, ambos os municípios passam a apresentar taxas acima de 1000 habitantes/km<sup>2</sup> em 2015.

Sobre este rápido crescimento demográfico da área estudada, Gonçalves (1993) expõe alguns dados em seus estudos de bases censitárias:

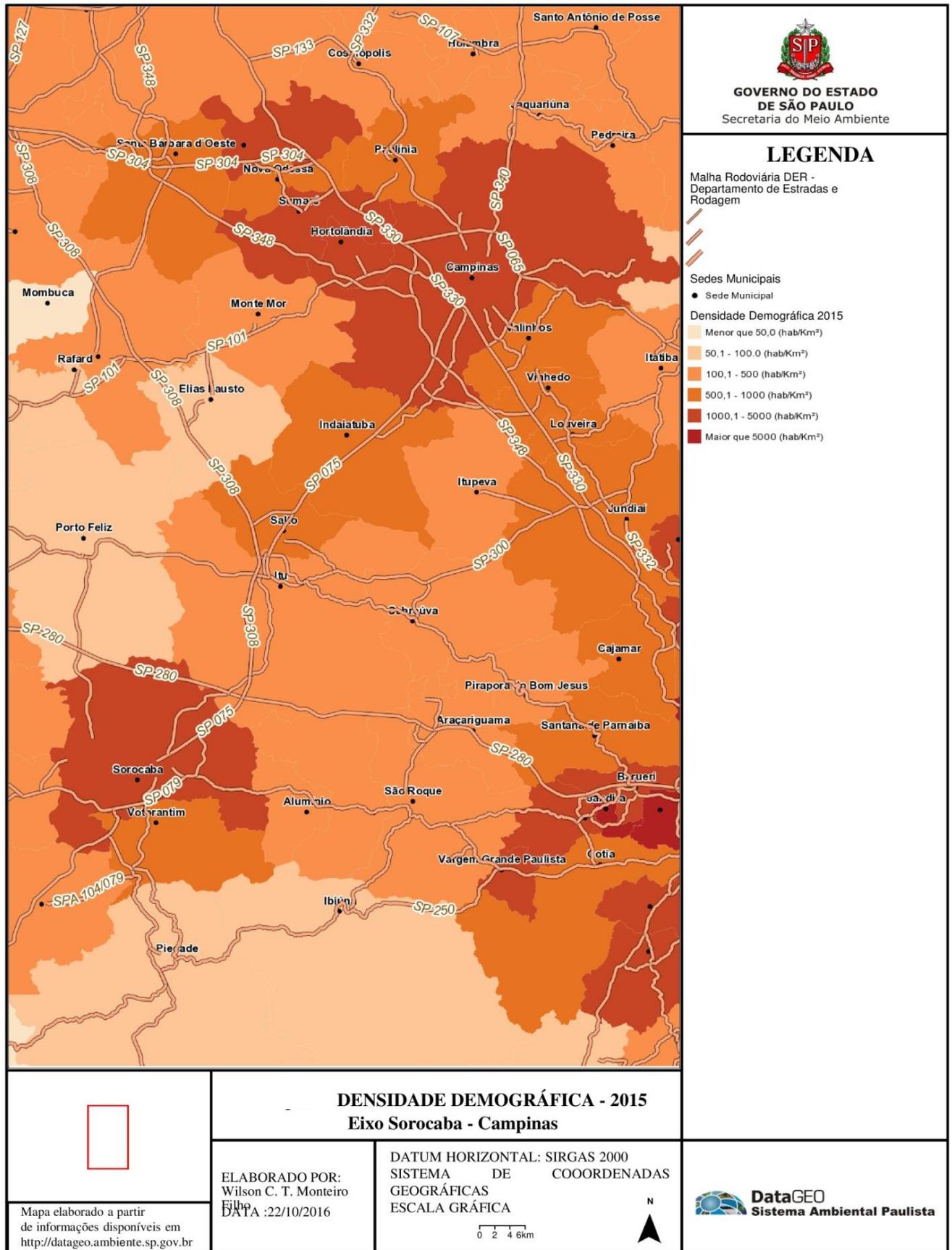
Na década de 70 quatro Regiões Administrativas do estado apresentaram crescimento em ritmo superior à taxa média do Interior (2,6%): Campinas (com taxa de 4,4%, semelhante à da Região Metropolitana), Santos (3,9%), São José dos Campos (3,9%) e Sorocaba (2,8%).

Na década de 80, também quatro Regiões ultrapassaram a taxa média de crescimento do Interior (2,3%) que, desta vez, foi superior à da MetrÓpole: Campinas (2,9%), São José dos Campos (2,7%), Sorocaba (2,6%) e Ribeirão Preto (2,6%)(...)” (GONÇALVES, 1993, p. 627).

Mapa 6: DENSIDADE DEMOGRÁFICA - 1940

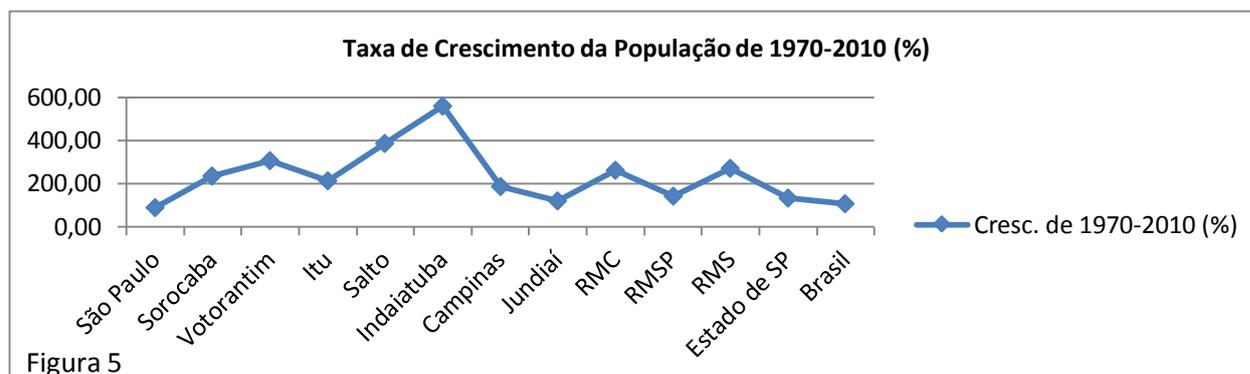
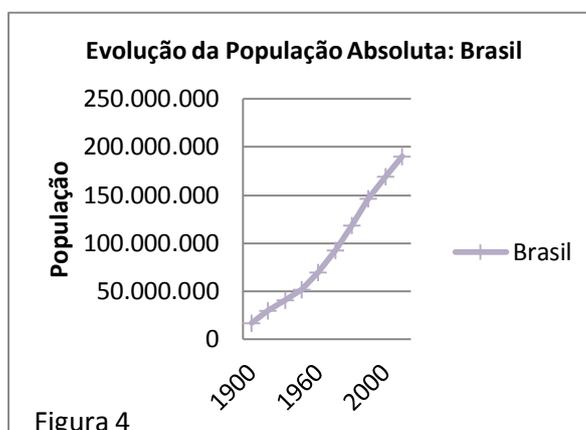
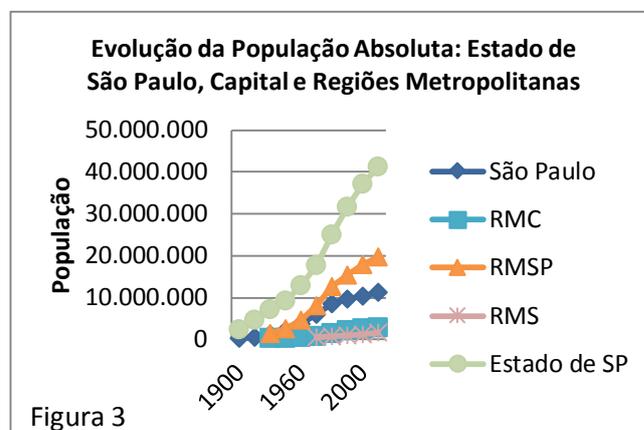
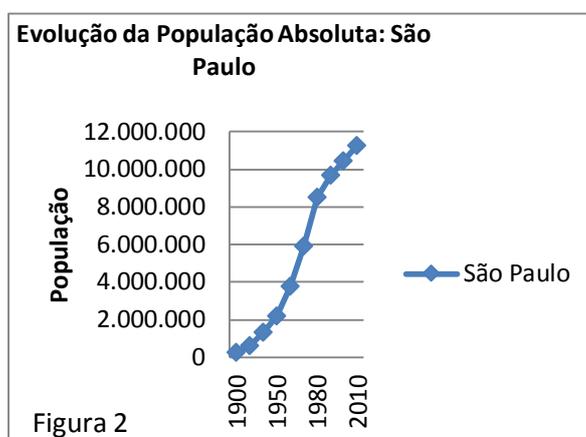
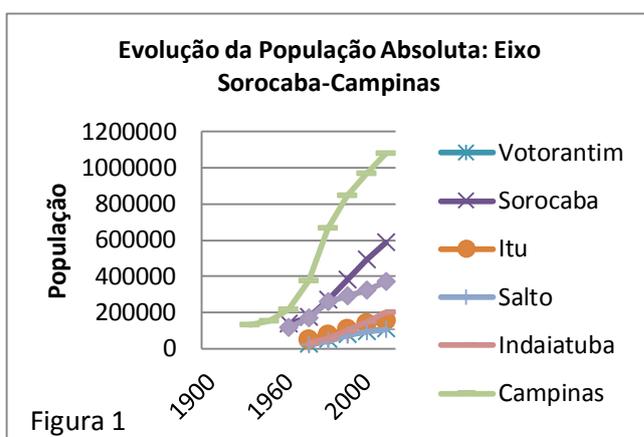


Mapa 7: DENSIDADE DEMOGRÁFICA – 2015



Assim como os **Mapas 6 e 7** as **Figuras - 1 a 5**, a seguir, também apresentam dados que expõem o intenso processo de urbanização que ocorreu nas cidades escolhidas para análise nessa investigação.

A partir da década de 1970 temos uma taxa de crescimento populacional das cidades envolvidas todas com percentual acima de 100% para comparações em número absoluto com o ano de 2010 (com exceção da cidade de São Paulo que obteve apenas 89,94% de crescimento, mas que em números absolutos atinge o impressionante número de 11.253.503 habitantes).



Fonte: Bases censitárias do IBGE, sitio do NEPO e sítios das prefeituras envolvidas. Org.: Wilson Monteiro Filho.

A partir da leitura de Paul Singer (1968), de Milton Santos (1994) e de textos do Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ENANPUR), é feito um paralelo entre a evolução histórica e econômica de São Paulo e a produção do espaço geográfico em que está inserida a área de estudo do trabalho aqui proposta.

Neste capítulo utiliza-se uma divisão histórica similar a da empregada por Singer – a da economia política da urbanização – porque considera o processo histórico, tal qual é nosso proposto aqui e por tornar simples e didática a explicação dos processos ocorridos; porém, cabe apontar que o fim de uma forma econômica hegemônica não significa o fim dos processos da forma anterior e com isso os mecanismos de produção do espaço não se dão de forma linear e sim dialética.

## **1.2 – São Paulo até o café**

Até 1872, São Paulo, com seus 31.385 habitantes (pelo censo de 1872), tinha a principal função econômica de entreposto comercial. Atuava como “nó” de toda a produção do território nacional articulando principalmente as produções do Sul, do Nordeste e do Interior do País.

O auge da era do ouro de Minas Gerais e também o fato da capital nacional (centro político de decisões) estar localizada próximo, na cidade do Rio de Janeiro, impulsionaram o desenvolvimento da hinterlândia de São Paulo e também da capital paulista, e fizeram delas fornecedoras de produtos e força de trabalho humana para o Rio e Minas.

Por hinterlândia pensemos em uma área sertaneja, ou seja: interiorana, pouco ocupada e com nível de urbanização inferior ao da cidade porém crescente devido sua importância econômica que será catalizadora desse crescimento.

Além disso, SINGER utiliza o termo hinterlândia para denominar:

(...) todas as áreas agrícolas que cedem à cidade (sob a forma de venda de mercadorias, pagamento de impostos, oferenda religiosas, etc.)

parte de seu excedente e consomem, em alguma medida, bens ou serviços da cidade. (SINGER, 1968, p. 07).

O grande potencial espacial de área fértil e cultivável em todo território paulista também foi fator para que se desenvolvesse historicamente: primeiro essa hinterlândia de São Paulo (com alguns núcleos urbanos pouco desenvolvidos); seguido do desenvolvimento de cidades no interior que atuaram como entrepostos comerciais; e depois das agriculturas de exportação inseridas no Mercado Global.

Na medida em que São Paulo adquire função gradativamente ascendente na economia nacional; a capital e as cidades tanto do interior quanto do litoral vão se desenvolvendo, crescendo e se modernizando; adquirindo novas estruturas urbanas em uma produção de objetos que jamais parou de se expandir.

A capital paulista enquanto no período colonial caracterizava-se como uma vila pobre em que as principais atividades eram a agricultura de subsistência, as missões jesuíticas e contavam com ajuda dos bandeirantes na captura e aprisionamento de índios e na expansão da percepção do espaço que viria a ser ocupado e explorado; após a independência do Brasil (1822), adquire título de capital da província e começa a atrair e abrigar membros públicos o que acelera os processos de crescimento urbano já que os investimentos públicos se acirraram atrelados a uma iniciativa privada ascendente. A importância econômica da capital se intensifica gradativamente e a partir do período do café tornar-se-ia o polo econômico mais importante do país atraindo investimentos, pessoas e modernidades.

No Litoral, em Santos, são gradativamente desenvolvidos os sistemas nacionais de transporte (Cabotagem) e também os sistemas globais de transporte: “Santos torna-se porto de importação de manufaturas e escravos para as Minas Gerais (...)” (SINGER, 1968, p. 23).

No interior:

Porto Feliz (cidade próxima das cidades de Itu e Sorocaba) atuava como entreposto do Ouro que vinha de Cuiabá (via Fluvial) e os cereais, couro, tecido, toucinho, armas e munições que São Paulo enviava ao Mato Grosso.

Em Sorocaba acontecia a parada de tropeiros na famosa Feira de Mueres – Importante entreposto de gados entre o Sul e o Nordeste do país. Neste entreposto é desenvolvido a indústria caseira e o comércio de itens artesanais: facas, facões, redes de pesca, doces e objetos de couro. Por volta de 1852 ocorrem as primeiras tentativas fabris de tecido, porém o comércio do algodão cru era mais lucrativo aos sorocabanos.

Na região de Itu, em 1776, ocorre o crescimento das lavouras de cana-de-açúcar e do algodão. A partir de 1873, o açúcar da região de Itu é gradativamente substituído pelo café (devido à crise do açúcar da década de 1860).

Principalmente em São Sebastião, Ubatuba, Campinas e Itu: “Finalmente, a partir dos fins do séc. XVIII e começo do séc. XIX, a agricultura do interior paulista perde seu caráter de subsistência adquirindo um modesto setor de exportação.” (SINGER, 1968, p. 25). “Trata-se da exportação de açúcar.” (ibidem). Essa foi impulsionada pela queda da exploração dos metais e favorecida pelas suas estruturas e logísticas criadas em seu período “áureo”. – Nesta relação, São Paulo volta a ter relação direta e contínua com o exterior.

A tudo isso, nestas cidades envolvidas, percebe-se o aumento gradativo da produção de objetos urbanos e estruturas. A rede de transportes que liga estas cidades também vai se desenvolvendo e modernizando para proporcionar maior fluidez na circulação de pessoas e produtos.

Esses objetos produzidos são alicerce para a entrada definitiva de São Paulo no circuito do Mercado Global que vai se intensificar primeiro com a substituição da cana-de-açúcar pelo café (mais lucrativo); depois com as indústrias instaladas num primeiro momento na capital; e em seguida, quando a produção industrial se modernizou ao ponto de ser mais lucrativa a transferência da localização das plantas produtivas, elas se descentralizam (da capital) para o interior Paulista.

### **1.3 – São Paulo e o café**

A história do café no Brasil se iniciou no Rio de Janeiro como produto de subsistência, avançando pelo Vale do Paraíba (região que conecta Rio de Janeiro a São Paulo) e

alcançando seu auge ao se expandir para o interior paulista. Só a partir do século XIX que se torna um produto de exportação com importância no Mercado Global.

A partir de 1865, parte do escoamento do café que era até então todo pelo porto do Rio de Janeiro passa a fluir por São Paulo também e a ser exportado pelo porto de Santos.

Ainda nos anos de 1860 ocorre a implantação da linha férrea que ligava São Paulo a Santos, aumentando a velocidade do fluxo da circulação das mercadorias que antes eram feitas principalmente via mulas.

O surto do café em São Paulo culmina na concentração econômica e política na capital e nas cidades paulistas envolvendo um aumento populacional proveniente de êxodo rural e de movimentos migratórios que acirraram os processos de urbanização modernizantes.

A intensificação da acumulação de capitais derivados do café ocorre na articulação entre os fazendeiros e os bancos, a maioria concentrados na capital, os quais ofereciam créditos promovendo a expansão das áreas agrícolas e das instalações de um complexo sistema técnico de estruturas de “fluxos e fixos”, nos termos de Milton Santos. Segundo ele,

o espaço deve ser considerado com um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, seja a sociedade em movimento. (SANTOS, 1988, p. 10).

Por estruturas de fluxo pensemos em objetos criados para atender a demanda de fluxos, tanto de pessoas quanto de produtos, energia e comunicação: neste período principalmente estradas férreas (mas também as estradas não férreas), complexo sistema de cabotagem no litoral, pontos de paradas de tropeiros, etc.

Por estruturas de fixo pensemos em uma variedade de objetos sem limites que se promovem dialeticamente estimulando e estimulado pelas estruturas de fluxos: são os loteamentos e edificações públicas e privadas, construções civis, promovidas pelo homem e que estão fixados no solo.

Como o aumento da população e do comércio significa aumento da arrecadação tributária, ocorre intensificação, por este motivo, na produção dos objetos e estruturas

financiadas pelo setor público (bondes, sistema de água e esgoto, iluminação, calçamento, etc.), a expansão contínua do urbano, do moderno.

#### 1.4 – Ferrovias e o café

(...) Rebouças observou com amargura: “o caminho de ferro, por si só, não resolve a momentosa questão da terra. A despeito da locomotiva, a terra inculta, o baldio, o latifúndio, continua sua obra atroz de esterilização, de barbaria, de deserto e de miséria”, e concluía: “os grandes senhores territoriais – os *landlords* – são fatalmente inícios dos caminhos de ferro”. (Antônio Rebouças, 1938. In: GALVÃO, 1995, p. 365).

Com o capital acumulado do café (as lavouras em processo de expansão territorial), a facilidade de créditos bancários e a alta na demanda do Mercado Global pelo produto, há a necessidade da otimização e modernização da rede de transportes para aumentar a velocidade da circulação dos produtos e não culminar em uma crise de superprodução estagnada.

Como o Estado não consegue dar conta dessa modernização da rede de transportes – devido a motivos que serão expostos mais para frente (no capítulo 2) – ele se associa à iniciativa privada para esta empreitada. E assim surge mais um agente para absorver o excedente de lucro do café que são as empresas ferroviárias.

O histórico de implantação destas ferrovias no Brasil, desde seu princípio, foi o de associações entre as elites latifundiárias e o capital externo proveniente principalmente da Inglaterra que promovia a instalação delas com garantias do governo nacional de receber taxas de lucro de capital investido de “até um limite de 5% de juros” (GUNN, 1989, p. 235), além de estabelecer uma “zona de concessão para 5 léguas, em cada lado da estrada” (Idem) para ser explorado e também um amplo esquema de isenção de impostos; foi o caso da estrada de ferro implantada pelo Barão de Mauá em 1854, a estrada de ferro Dom Pedro II e a São Paulo Railway (que ligava Santos à Jundiaí beneficiando primeiro os latifundiários de cana-de-açúcar, em seguida os produtores de

algodão e principalmente os fazendeiros do café). Todas elas seguindo o procedimento de regime de concessões regulado pelas instâncias públicas vigentes que garantiam primordialmente os lucros das elites latifundiárias e das empresas ferroviárias.

Nos anos que sucederam à implantação da São Paulo Railway a rentabilidade obtida pelas concessionárias das ferrovias foi enorme, sobre isso Philip Gunn expõe alguns dados:

Depois de quatro meses de funcionamento a receita foi 405% a mais da despesa operacional. (GUNN, 1989, p. 236).

O presidente da província de São Paulo, em 1855 tinha previsto uma redução do preço do transporte até Santos em dois terços. Além da redução dos fretes (...). (ibidem).

Frente às condições de rentabilidade descritas, foi quase inevitável uma transferência dos excedentes da economia cafeeira para a própria expansão das ferrovias. (ibidem).

E ainda:

Em 1869 o Governo Central devolvia “ao governo provincial o “direito” de celebrar contratos garantindo os 7% de juros sobre o capital aplicado, um procedimento válido para todas as demais estradas de ferro implantadas a seguir. Tratava-se da garantia de juros sobre 5 mil contos de reis para a ligação Jundiaí//Campinas, (...) 2,5 mil na ligação Jundiaí//Itu, 1,5 na ligação Itu//Sorocaba, (...) todos para o período de 1869-1873.” (Idem, p. 237).

Começa-se a traçar os tipos de investimentos em estruturas de fluxo que foi instaurado para o interior de São Paulo; incentivados e facilitados burocraticamente por instâncias públicas e favorecendo a iniciativa privada. Dialeticamente desenvolvem-se também as estruturas de fixos.

Na área de estudos desta investigação a rede de transporte ferroviário (**Mapa 8**) instaurada nestes moldes para atender a demanda da circulação se deu da seguinte forma cronológica das instalações:

1860-1868 – São Paulo Railway, que ligava Santos à Jundiaí;

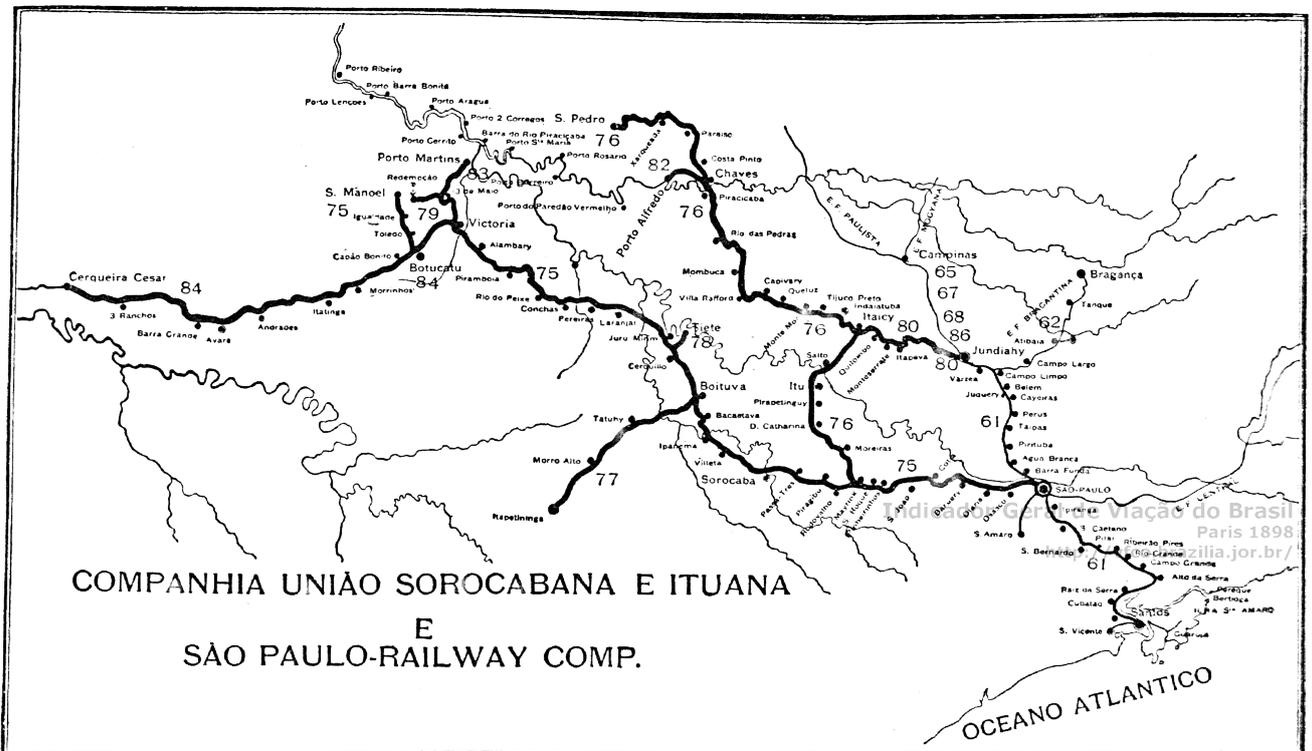
1872 – A estrada de Ferro Dom Pedro II, que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro;

1872 – A estrada de Ferro ligando Jundiaí à Campinas;

1873 – A estrada de Ferro Ituana, que ligava Jundiaí à Itu;

1875 – A estrada de Ferro Sorocabana, ligando São Paulo à Sorocaba;

**Mapa 8:** COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA E SÃO PAULO RAILWAY COMP.



Fonte: Sítio da Viação Ferrea Centro Oeste - VFCO. Org.: Wilson Monteiro Filho.

### 1.5 – São Paulo e as indústrias I – centralização na capital

*Os efeitos indiretos do “boom” cafeeiro sobre o desenvolvimento de São Paulo foram marcantes, pois suscitaram uma grande parte das condições que permitiram o surto industrial na cidade, que iria provocar o seu crescimento explosivo a partir dos últimos anos do século XIX. (SINGER, 1968, p. 31).*

As cidades crescem em função da economia de exportação. Emerge um novo setor, de forma intensa, que antes estava em processo lento de evolução, o mercado interno (antes o principal eram as atividades de subsistência e o setor do mercado externo). Um setor que em um primeiro momento, é abastecido principalmente por produtos importados.

No final do século XIX, com a abolição, ocorre a transferência do trabalhador escravo para trabalhador livre, fator que promove a ampliação do mercado consumidor. O trabalho assalariado propiciou uma maior procura por produtos ao mesmo tempo em que o produto importado foi se encarecendo.

Quando a 1ª Guerra Mundial dificulta a importação, a indústria nacional está pronta para intensificar o processo de substituição. O mesmo ocorre quando da crise do café nos anos trinta e durante a 2ª Guerra Mundial. (SINGER, 1968, p. 47).

Outro fator que contribuiu para o surto industrial em São Paulo foi a descentralização política:

Com a república os Estados adquirem muito maior autonomia. (...) O grosso da Receita Estadual provém de impostos sobre exportação. (Idem, p. 55).

O crescimento na exportação do café propicia ao Estado investir em medidas que direta ou indiretamente viriam beneficiar a industrialização: desde subvenções à imigração (que primeiro ocuparam o trabalho assalariado que surgiu com a abolição dos escravos – que praticamente não foram inseridos nesse mercado de trabalho nascente – e depois tornaram operários nas indústrias) e construção das estradas de ferro até a produção de energia elétrica.

Além disso, o Estado para estimular a produção interna adota medidas protecionistas nos primeiros anos da república permitindo a indústria nacional competir com a internacional.

Com isso temos a ampliação de um mercado consumidor interno somado às condições propícias para uma produção interna estimulando os primeiros surtos industriais nacionais, concentrados principalmente na capital paulista.

Cada parque industrial instalado em São Paulo foi impulsionando os outros – foi possível devido aos sistemas de objetos técnicos que formavam verdadeiras estruturas que essas indústrias promoveram ao se fixarem. O espaço urbano vai se expandindo e tornando atrativo para estes impulsos em cadeia.

Na capital paulista, que já havia chegado à posição de principal centro econômico do país, ocorre a intensificação das forças produtivas agora na forma industrial; os

movimentos migratórios para a capital se intensificam assim como para as outras cidades paulistas do interior que também estão neste processo de industrialização.

No interior, na primeira metade do século XX, os processos de industrialização também ocorrem, porém de forma mais lenta; e só vão se intensificar só a partir da segunda metade do século XX e principalmente após a crise da década de 1970. Vejamos:

As atividades Fabris de Campinas, Indaiatuba, Salto, Itu e Sorocaba nesta primeira metade do século XX eram basicamente indústrias de tecelagem, de beneficiamento de café, de madeira e de velas. Na região de Sorocaba, neste período, também se instala a Votorantim que serviu como indústria de base para as outras indústrias que viriam ao longo dos próximos anos.

#### **1.6 – Hegemonia do modelo rodoviário de transportes**

Seguimos com os motivos da transferência do domínio do sistema ferroviário para o rodoviário em todo território nacional, porém de forma ainda mais intensa em São Paulo.

A falta de lucratividade do modelo ferroviário para as empresas privadas somado a falta de recursos públicos para a sua implantação inicia o processo de declínio dos investimentos deste modelo de transporte.

Sobre isso, Olímpio J. de Arroxelas Galvão (1995) expõe:

(...) a rentabilidade econômica das ferrovias constituía matéria de crescente preocupação por parte de seus promotores. A pobreza do mercado interno e o estado geral de subdesenvolvimento do país, de um lado, e, de outro, a enorme dificuldade de o Tesouro Nacional gerar receitas fiscais numa economia politicamente dominada por uma elite agrária que resistia fortemente ao pagamento de tributos, começavam a ser vistos como os fatores limitativos principais, tanto em termos da capacidade de investimento do Governo quanto em termos da própria saúde financeira dos sistemas de transportes já em operação. (GALVÃO, 1995, p. 363).

A desilusão com o modelo ferroviário além da questão econômica foi uma desilusão social também, pois havia a falácia que o modelo podia beneficiar tanto os produtores

(latifundiários ou industriais) quanto as outras camadas mais baixas da população com acesso a terra ou com ampla mobilidade destes trabalhadores. O que de fato não ocorreu nas mesmas proporções.

A transferência da capital brasileira, do Rio de Janeiro para Brasília, na década de 1950 é outro capítulo importante dos processos de integração do país e do desenvolvimento dos transportes, pois marca o princípio dos grandes investimentos no modelo de transporte rodoviário que viria a substituir a hegemonia do modelo ferroviário; e a partir daí um crescente investimento na indústria automobilística e seus derivados (indústria de peças, de combustível, etc.).

Antes disso, os projetos rodoviários eram vistos como projetos complementares às ferrovias e o Governo não permitia que oferecessem riscos concorrenciais a ela.

O Plano Nacional de Viação de 1951 veio, portanto, colocar um ponto final nas controvérsias sobre as prioridades de modalidades de transporte no Brasil. O texto do plano claramente especificava que as rodovias, a partir de então, passariam a assumir a *“função pioneira, outrora exclusiva das estradas de ferro”*, e que *“o desenvolvimento da rede ferroviária (seria), em grande parte, substituído por estradas de rodagem.*

A evolução do transporte rodoviário, a partir dos anos 50, ocorreu a ritmo extraordinariamente rápido no Brasil. Entre 1945 e 1952, o número de caminhões e ônibus em circulação no país saltou de 103 mil para 265 mil, um crescimento de mais de 157% em apenas 7 anos (...). Na década de 60, a movimentação de cargas foi largamente transferida das ferrovias e da cabotagem para as rodovias: enquanto, em 1946, o volume de cargas transportadas por todas as modalidades não rodoviárias de transporte representava 92,4% (Wythe, 1968, p.186), no ano de 1970 as estradas de rodagem já eram responsáveis por cerca de 73% de todo o movimento de cargas do país (Barat, 1978. In: Idem, p.367).

Galvão (1995) ainda expõe alguns motivos desta mudança de modelo de transporte do ferroviário para o rodoviário e de o porquê que não optaram pela modernização do ferroviário:

Na verdade, tanto o melhoramento quanto a expansão física das ferrovias (e, de igual modo, da cabotagem) deixaram de ocorrer, simplesmente por que não havia qualquer justificativa econômica para a sua melhoria e expansão, dadas as condições sociais, políticas e econômicas do país (...). Vale lembrar que em países que alcançaram avançado estágio de desenvolvimento dos transportes por ferrovia ou

por vias aquáticas, foi sempre o mercado interno que deu o suporte econômico para a viabilidade das companhias ferroviárias ou de navegação. (ibidem).

No início dos anos 1950, o sistema de transporte marítimo intercontinental e o de cabotagem estavam desorganizados e sucateados, e não promoviam a circulação de mercadorias de forma satisfatória. Nesta mesma situação também estava o sistema ferroviário.

Em um período crescente de acumulação fordista a mercadoria não podia ficar parada, tinham que encontrar alguma solução para desobstruir o fluxo.

Com essa “pobreza” do mercado interno brasileiro, a elite nacional não encontrou justificativas para investir em melhorias nos sistemas de transportes vigentes (ferroviário e marítimo), também não havia capitais para investir em estudos e pesquisas para essas melhorias. O meio mais fácil de rentabilidade foi articular-se com o setor industrial automobilístico, principalmente dos Estado Unidos; juntos identificaram maiores possibilidades de rentabilidade na implantação do modelo rodoviário de transportes; ao mesmo tempo era um período em que essa indústria norte americana necessitava suprir a demanda de sua superprodução de produtos expandindo sua área de comercialização.

Kleiman (2001) propõe outras reflexões entre a implantação das estruturas viárias a partir da ótica do cotidiano e que somam às razões da opção por este modal:

[o modo rodoviário] Tem alto grau de conexão, ou seja, liga todos os pontos do espaço urbano (...) mas também tem por consequência alto grau de conectividade – caminhos alternativos – o que faz com que sendo meio de circulação principalmente de automóveis individuais (no Rio são 1.700.000 e em São Paulo 3.500.000) as decisões tornam-se individualizadas (...) (KLEIMAN, 2001, p. 1596).

Os caminhos de desenvolvimento da rede viária são seletivos e a modernização delas segue quase sempre o caminho do mais rentável. A resultante disso é o acirramento das desigualdades sociais, colocadas mais uma vez em segundo plano, agora no âmbito estrutural e espacial. Abrindo margem para a especulação imobiliária.

A opção rodoviária brasileira tem como origem o menor custo de implantação e manutenção do viário para o Estado que aquele da via ferroviária, além do que transfere, assim sendo, o custo do material

rodante para os indivíduos (capitais particulares). Daí decorre que a expressiva mobilidade e flexibilidade dos veículos automotores – carros particulares, caminhões e ônibus (...) permite aumentar a velocidade da circulação de bens, serviços e força de trabalho entre os elementos do espaço reduzindo-se a correlação temporal das viagens. Não estando restritos as rotas fixas (como no caso dos trens, bonde e metrô), simultaneamente induz e contribui para um “espalhamento” e descentralização das cidades brasileiras.” (Idem, p. 1602).

A evolução da modernidade capitalista tende ao individualismo, talvez essa seja a forma que conseguiu para superar uma de suas crises aqui no Brasil; a rentabilidade individual passa a ser maior do que a rentabilidade coletiva. A exemplo disso esta transição do modelo nacional de transportes, do coletivo ferroviário para o individual rodoviário.

A intensificação do sistema rodoviário de transportes, com número crescente de usuários propiciou um intenso surto industrial: desde as indústrias automobilísticas até as indústrias sucro-alcólicas associadas às elites latifundiárias de cana-de-açúcar que dominaram grande porção do território no interior paulista; além disso, emergiu uma constelação de serviços derivados da emergência deste modelo de transportes (postos de gasolina, oficinas mecânicas, lojas de artigos para automóveis, etc.).

Com esses argumentos, começamos a identificar quais os fatores que condicionaram a priorização do transporte rodoviário ao invés da modernização do sistema ferroviário.

Na área de estudos deste trabalho a rede de transporte rodoviário (**Mapa 2**) instaurada nestes moldes para atender a demanda da circulação se deu da seguinte forma cronológica das instalações:

1937 – Foi inaugurada a Rodovia Raposo Tavares (BR-272 ou SP-270) (só em 1954 recebe a atual denominação);

1940 – Início da Construção da Rodovia Anhanguera (BR-050 ou SP-330) (em 1774, era uma estrada de terra entre São Paulo, Jundiá e Campinas);

1951 – A Rodovia Dutra (BR-116 ou SP-60) substituiu a antiga estrada Rio-São Paulo, construída em 1928;

1963 – Início da construção da Rodovia Castelo Branco (BR-374 ou SP-280);

1978 – Foi inaugurada a Rodovia dos Bandeirantes (SP-348);

1985 – Foi inaugurada o trecho Campinas-Viracopos da SP-075 (Rodovia Santos Dumont);

1989 – Foi inaugurada o trecho Viracopos-Sorocaba da SP-075 – de Viracopos até o município de Salto recebe o nome de Rodovia Engenheiro Ermênio de Oliveira Penteado; entre os trevos de acesso às rodovias SP-79 e a Rodovia do Açúcar, ambas no município de Salto, a rodovia é denominada Rodovia Prefeito Hélio Steffen; entre o acesso à Rodovia do Açúcar e o acesso da Rodovia Castelo Branco, já na cidade de Itu, recebe o nome de Rodovia Deputado Archimedes Lammoglia; Entre o acesso da Rodovia Castelo Branco e o município de Sorocaba sua denominação é Rodovia Senador José Ermírio de Moraes (este trecho também é apelidado de "Castelinho" e administrado pelo Grupo CCR);

2002 – Foi inaugurado o trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas (SP-21) (trecho administrado pelo Grupo CCR);

### **1.7 – São Paulo e as indústrias II – descentralização industrial paulistana**

Muitos fatores contribuíram para a descentralização da indústria paulista da capital para o interior. Selecionamos alguns autores que estudaram esse processo sob diferentes perspectivas sintetizando algumas reflexões que ajudam a entender como que essa nova configuração espacial se sistematizou. Por fim apresentamos um breve panorama dos tipos de indústrias que se instalaram no Eixo Sorocaba-Campinas a partir da década de 1970.

AZZONI, C. R. (1989) - expando a maior lucratividade junto com menor custo de produção do interior - procura entender e ilustrar os motivos que estão influenciando a transferência da produção industrial da capital para o interior do Estado.

“O deslocamento progressivo da indústria paulista para o Interior tem despertado o interesse para as possíveis causas e fatores envolvidos no processo. Quaisquer que sejam esses, todavia, o crescimento mais acentuado do Interior necessariamente deve estar acompanhado pela observação de maior lucratividade dos estabelecimentos industriais nessa do que em outras áreas do Estado e do País.” (AZZONI, 1989, p. 103).

As **Tabelas 1 e 2** identificam o aumento da participação das indústrias nas regiões de Campinas e Sorocaba relacionando este aumento com maior possibilidade de rentabilidade nestas regiões.

Na tabela 1, destacamos as altas taxas de crescimento, positiva, principalmente de Sorocaba, Campinas e também de Ribeirão Preto (lembrando sempre que no interior está ocorrendo um processo de urbanização do campo que é acompanhado de uma industrialização) para participação industrial em São Paulo no período de 1975-1986; enquanto que a capital possui crescimento negativo.

Na tabela 2 é possível notar que estes três municípios, ao compararmos com a Capital, possui: ou maiores “Produtividade da Mão de Obra”, ou menores “Salários”, ou maiores “Rentabilidades”; ou a combinação de algum desses elementos.

**Tabela 1:** PARTICIPAÇÃO DAS REGIÕES DO ESTADO NO VALOR ADICIONADO INDUSTRIAL ESTADUAL: 1975/1986

REGIÃO	PARTICIPAÇÃO		CRESCIMENTO NA PARTICIPAÇÃO	
	1975	1986	TOTAL	%
Grande São Paulo	70,48	59,65	-10,83	-15,4
Santos	4,75	3,36	-1,39	-29,3
Vale do Ribeira	0,08	0,19	0,11	137,5
Vale do Paraíba	5,76	6,12	0,36	6,25
Sorocaba	2,32	4,75	2,43	104,7
Campinas	11,49	16,67	5,18	45,1
Ribeirão Preto	2,52	5,17	2,65	105,2
Bauru	0,81	1,26	0,45	55,5
São José do Rio Preto	0,39	0,93	0,54	138,5
Araçatuba	0,30	0,49	0,19	63,3
Presidente Prudente	0,36	0,41	0,05	13,9
Marília	0,47	0,74	0,27	57,4

FONTE: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.

Fonte: AZZONI, 1989, p. 104. Org.: Wilson Monteiro Filho.

**Tabela 2:** ÍNDICES DE PRODUTIVIDADE DA MÃO DE OBRA, SALÁRIOS E RENTABILIDADE EM ALGUMAS REGIÕES DO ESTADO DE SÃO PAULO: 1980

REGIÕES (1)	PRODUTIVIDADE DA MÃO-DE-OBRA (2) (Valor Adicionado por Empregado)	SALÁRIO(2)	RENTABILIDADE(2) (Valor Adicionado menos Gastos com Mão-de-Obra)
GRANDE SÃO PAULO			
I - Municípios mais industrializados	1,40	1,30	1,42
II - Demais Municípios	1,37	1,21	1,41
CAMPINAS (mais JUNDIAÍ, LIMEIRA, PIRACICABA e RIO CLARO)	1,69	1,31	1,79
VALE DO PARAÍBA			
I - SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E TAUBATE	1,47	1,45	1,47
II - GUARATINGUETÁ e CRUZEIRO	1,09	1,05	1,10
SOROCABA			
I - SOROCABA	1,36	1,16	1,41
II - ITAPETININGA e BOTUCATU	1,48	1,08	1,57
RIBEIRÃO PRETO (mais ARARAQUARA e SÃO CARLOS)	1,39	1,02	1,49
BAURU	1,50	1,12	1,59
MARÍLIA	1,26	0,94	1,34

Fonte: AZZONI, 1989, p. 104. Org.: Wilson Monteiro Filho.

No **Mapa 9**, também retirado do trabalho de AZZONI (1989), a mancha mais escura identifica a expansão da indústria no interior paulista até o ano de 1975 e a mancha mais clara identifica a expansão da indústria paulista até o ano de 1986. Neste mapa percebemos dois Eixos principais de expansão no primeiro momento (até 1975): Eixo do Vale do Paraíba e o Eixo que conecta Santos-São Paulo-Campinas-Americana, Araras e Piracicaba. Sorocaba também já está em fase avançada de industrialização neste período. No segundo momento (1986) a expansão das indústrias já está mais consolidada e conectada, além do surgimento de novos pontos industrializados no território Paulista.



problemas de distância quando se desenvolveram as Novas Tecnologias de Comunicação e Informação (NTCI).

Soma-se a isso que o grau de influência de aglomerados urbanos se expande na medida em que a evolução tecnológica também avança. A construção de um sistema de objetos cada vez mais modernizado ajuda na fluidez e mobilidade do transporte de bens, pessoas e ideias.

Os altos custos locacionais e de mão-de-obra crescente nos centros urbanos em expansão é outro fator que complementa a amálgama das decisões em transferir as indústrias da Grande Metrópole para o Interior Paulista. A medida que aumenta a distância do Centro diminui esses custos.

O quadro que se forma, portanto, é o de uma ampliação da “mancha industrial”, em termos geográficos, sem, contudo, que se criem “polos” independentes, capazes de ganhar vida autônoma a partir do atingimento de uma “massa crítica” mínima. É o “centro” industrial nacional que tem o seu “núcleo” ampliado, territorialmente, exercendo a mesma força centrípeta em relação a novos investimentos industriais, os quais procuram os “espaços vazios” em que podem fugir das desvantagens locacionais do grande conglomerado urbano paulista, sem necessitar abrir mão das vantagens aglomerativas, essas atualmente quase uma ubiquidade na área considerada. (Idem, p. 110).

Principalmente sobre o “transporte de ideias”, citado por AZZONI, BENAKOUCHE (1991) expõe sobre o desenvolvimento das “Novas Tecnologias de Comunicação” (NTCs), intensificado no Brasil após a década de 1970, que integraram toda a cadeia produtiva permitindo que se alterasse a localização da produção tendo em vista que a distância não seria mais empecilho para a fluidez das mercadorias e das informações.

Atualmente lidamos não só com NTCs, mas com NTCIs (Novas Tecnologias de Comunicação e Informação), pois a esfera da “informação”, em seu amplo significado, passa a ser fundamental para o reordenamento espacial dessas indústrias.

O desenvolvimento dessas NTCIs foi um elemento que permitiu a desconcentração da Indústria e Serviços na Região Metropolitana de São Paulo e possibilitou que procurassem outras regiões mais lucrativas no interior do Estado.

No que diz respeito aos impactos espaciais, uma das questões privilegiadas refere-se às possibilidades, sendo especialmente capaz de superar alguns dos obstáculos de ordem espacial no processo de localização de atividades econômicas, habitação e equipamentos. Na origem das expectativas de planejadores e urbanistas se encontram os enormes progressos feitos nas técnicas de transmissão à distância – especialmente em termos de velocidade e volume de informações transmitidas – graças sobre tudo aos aportes crescentes da informática aos meios de comunicação tradicionais. [com intensidade crescente até os dias de hoje].

Os pressupostos de base nas argumentações desenvolvidas (...) é o de que na origem das aglomerações está a necessidade do homem de trocar informações, em outras palavras, se comunicar. Ora, na medida em que, com a emergência e o desenvolvimento das NTC, a proximidade física não será mais uma condição necessária para satisfazer esta necessidade, a hipótese de uma fragmentação ou mesmo dissolução das cidades passou a ser considerada. (BENAKOUCHE, 1991, p. 229).

Com as NTCs os problemas causados pelas distâncias gradativamente tendem a diminuir. A aliança entre: Elite Nacional, Capitalismo Internacional e o Estado, possibilitam selecionar e planejar um novo local para intensificar os projetos da Nova Indústria Paulista articulando várias esferas entre o público e o privado utilizando o discurso das demandas públicas e garantindo principalmente os lucros privados.

SCHIFFER (1991) nos apresenta que historicamente a elite capitalista nacional se articula com o capitalismo global procurando formas mais lucrativas de produção promovendo um desenvolvimento dos sistemas de objetos controlado no interior de São Paulo que propiciaram a descentralização industrial na capital e o surgimento de outra forma de industrialização que é a modernização da agricultura; e que tudo isso não poderia ser feito sem a articulação desses agentes com o Estado.

Para SCHIFFER (1991), a forma que o capitalismo é desenvolvido no Brasil desde o período colonial “levou a formação de uma “elite dominante”” (p. 311). Um capitalismo em que a relação de “dependência e aliança entre a classe dominante nacional e o capitalismo internacional” (idem) garante a manutenção da posição social desta “elite econômica” assim como a exploração do país por parte do capitalismo internacional.

O mecanismo de expansão do mercado capitalista é garantido nesta relação, e sobre isso:

O alargamento do mercado interno requer a implementação das condições de homogeneização do espaço, ou seja, a implantação de infra-estrutura física e administrativa que possibilite um fluxo desimpedido da produção ao consumo de mercadorias. (SCHIFFER, 1991, p. 312).

E

A elite nacional se utiliza do Estado para viabilizar o modelo expatriador de recursos e implantar projetos específicos relacionados a controlar e direcionar o crescimento do mercado interno segundo suas necessidades de dominação. E o Estado, ao implantar os projetos públicos da classe dominante, é um dos elementos determinante destas transformações. (ibidem).

É a partir 1970, quando intensifica a Urbanização e Modernização Capitalista para o interior do Estado de São Paulo, que esses processos atingem o setor primário: na expansão Latifundiária, na expropriação do trabalhador rural de suas terras bem como o seu assalariamento que pode ser absorvido por essas indústrias emergentes do interior Paulista.

Ao se difundirem as relações capitalistas no setor primário impondo o assalariamento ao trabalhador rural e com isto unificando os mercados de trabalho urbano e rural, geram-se as condições para incrementar-se a industrialização do interior paulista. (Ibidem, p. 313).

E

A modernização da agricultura paulista iniciada em fins da década de 60, denominada de “modernização conservadora” por se assentar na grande propriedade rural consumidora de insumos modernos e voltada ao plantio de produtos industrializáveis ou matérias-primas de exportação, induziu um avanço tecnológico nas agroindústrias e nas indústrias produtoras de bens de produção destinados ao setor agrário.

Tanto o processo de capitalização do campo como o desenvolvimento da industrialização do interior paulista ocorreram espacialmente delimitados. A região de Ribeirão Preto foi a que apresentou maior modernização agrária e as regiões de Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba e Litoral foram as responsáveis pelo maior crescimento industrial. (Idem, p. 314).

A industrialização do campo (“modernização conservadora” apontada por SCHIFFER) propiciou outro elemento para o desenvolvimento das indústrias do Eixo Sorocaba-Campinas; promoveu o êxodo rural e a formação de um “exército de mão-de-obra” mais barato (que o da capital Paulista) para a nova indústria absorver. Sobre isso temos

algumas reflexões feitas por BÓGUS L. M. M. e BAENINGER pelo viés dos movimentos migratórios populacionais.

O que as autoras tratam, é sobre a questão das migrações rurais para esses “pólos” emergentes; e também para a aglutinação populacional nessas cidades que já tinham sido urbanizadas e já havia sido criado um sistema de objetos modernos, antes da década de 1970 (principalmente no período do café), que propiciasse ainda maior aglutinação. Entendem-se, neste caso, por sistema de objetos, todas as estruturas necessárias para a manutenção e evolução de um sistema urbano: escolas; hospitais; estruturas de administração pública; loteamentos; sistema de transportes; estruturas de manipulação de água, de energia, de lixo e esgoto; entre tantas outras.

“De fato, oscilando entre o mercado de trabalho agrícola e o mercado de trabalho urbano pouco qualificado, os trabalhadores rurais – em geral migrantes e bóias-frias – tendem a se estabelecer nas periferias como forma de sobrevivência. (...) Como o mercado urbano nessas pequenas localidades, é incapaz de absorver mão-de-obra pouco qualificada, estas acabam, muitas vezes, por se constituírem a primeira de sucessivas etapas migratórias: das periferias das pequenas cidades para a periferia de cidades cada vez maiores, onde vão buscar condições de vida menos precárias, o que em geral não ocorre.” (BÓGUS e BAENINGER, 1991, p. 343).

Associado a esta Modernização dos fixos, no interior paulista (seja do agrário ou do industrial), foi-se necessário também a Modernização das estruturas promotoras dos fluxos, das redes de conexão entre estes pólos em desenvolvimento (seja fluxos de mercadoria, pessoas ou informação). Na época do café foram as ferrovias, seguido das rodovias e das telecomunicações.

Além disso, outra estratégia que a localização destas Novas Indústrias promoveram é a de afastar as linhas de produção do centro administrativo das resistências à exploração; no caso as instituições sindicais ou outras formas de organização popular. Diluindo esta força de resistência em uma área mais ampla de produção.

A manutenção da liderança econômica pelo capital paulista requeria, já em meados da década de 70, quando o “milagre econômico” encontrava-se no seu crepúsculo e aumentava a força dos sindicatos nas áreas industriais da região metropolitana, que se descentralizasse parte de seu parque industrial. Para tal necessitou-se estender as condições de homogeneização do espaço e o papel do Estado foi fundamental, implementando a estrutura físico-regional para

viabilizar o projeto então proposto pela elite nacional. (SCHIFFER, 1991, p. 319).

Com todos estes elementos reunidos, cremos ter algumas bases para argumentar como se desenrolaram os processos de desconcentração industrial que ocorreu em São Paulo principalmente com maior intensidade após a década de 1970.

No Eixo Sorocaba-Campinas, listamos as principais indústrias que se instalaram nos municípios estudados a partir da década de 1970:

Sorocaba diversifica seu parque industrial de pequeno, médio e grande porte nos setores:

- indústria de máquinas;
- siderurgia e metalurgia pesada;
- indústria automobilística e de autopeças;
- indústrias têxteis;
- indústrias de equipamentos agrícolas;
- indústrias químicas, petroquímicas e farmacêuticas;
- indústrias de papel e celulose;
- indústria de cimento;
- indústria de energia eólica;
- indústria de eletrônica e de telecomunicações;

O município de Itu começa a se desenvolver como centro turístico histórico (recebe título de estância turística) e como centro comercial. Destacando as principais indústrias:

- indústrias de cerâmica;
- Brasil Kirin / Schincariol;
- Sapa Aluminium;

- Starret;
- Hewlett Packard (HP);
- Lenovo do Brasil / CCE;
- indústrias japonesas que produzem peças para a Toyota: Sumitomo Corp. do Brasil; Aisin Seiki; Nissin Break; Vuteq; Kanaflex;

Em Salto, desde 1990 o setor industrial vem perdendo espaço para os setores comerciais e de serviço, más ainda podemos apontar algumas indústrias:

- Grupo Eucatex (do ex-prefeito Paulo Maluf) – Eucatex Madeira; Eucatex Tintas; Eucatex Têxtil (falida);
- Arjo-Wiggins – indústria de papel e celulose, multinacional de origem belga (indústria que produz as Cédulas da Moeda Nacional);
- Indústria multinacional austríaca de processamento de alumínio;

Indaiatuba adquire grande importância industrial com as indústrias que migraram de Campinas. Há uma das maiores taxas de explosão demográfica da região, aumentando o número de loteamentos habitacionais em áreas periféricas do município, tornando sua área central em uma área principalmente comercial. Das indústrias podemos destacar:

- Empresas do setor automobilístico: Toyota Motors do Brasil; Campo de testes da General Motors e da Honda;
- John Deere – Equipamentos Agrícolas;
- Unilever (multinacional anglo-holandesa de bens de consumo);
- Mann + Hummel (filtros);
- Yanmar do Brasil;
- Agritech Lavrate;
- TDM Friction / COBREQ;

- BASF;

- Plasked do Brasil;

Entre dezenas de outras menores: em 1970 haviam 37 indústrias no município; em 1975, 75 indústrias e em 1980 já haviam 422 indústrias.

Em 1973 ocorre a criação do Distrito Industrial de Indaiatuba – com leis de incentivo À indústria que se instalassem no município. Na década de 1970 ainda ocorrem parcerias público-privado de projetos habitacionais como o CECAP, por exemplo.

Campinas à partir de 1998 se reorganiza no setor industrial com a migração de algumas indústrias para cidades vizinhas e com a crescente implantação das sedes administrativas desses complexos industriais da região. Ganha destaque o setor serviços (comércio, pesquisa, alta tecnologia, logística, etc.).

Nota-se que há uma participação ascendente da apropriação privada, com fins lucrativos, do território e do cotidiano. Simultaneamente há um declínio dos domínios públicos, sem fins lucrativos. No capítulo a seguir vamos analisar como que se consolida esses mecanismos de transferência do público para o privado, como que se enraízam profundamente essas ideologias, e como se legitimam todas as ações que convergem para este ideal.

## Capítulo 2: A transferência do controle público das rodovias para o setor privado no Eixo Sorocaba-Campinas

De Brasília emanam ordens para “pensarmos moderno” pois, afinal, para se entrar no Primeiro Mundo é preciso imitá-lo e nada mais atual do que a convicção de que em mãos privadas a economia funciona melhor.” (PIQUET, 1991, p. 589)

PIQUET (1991) no fragmento acima elucida esta forte tendência de transferência do controle público para o privado e nos alerta também da ausência de estudos dos impactos socio-espaciais destas medidas e de como esta ausência nestes estudos é preenchida exaustivamente apenas pelas discussões sobre suas resultantes econômicas.

Tentaremos aqui expor as ideologias adotadas para se justificar a transferência de atribuições do Estado para a iniciativa privada e como que vem se intensificando esses mecanismos a partir das décadas de 1970-80.

O plano inicial é a crise econômica do Estado somado à ineficiência deste em gerir e em modernizar as funções e os objetos públicos.

“(…) assiste-se mais uma vez a um redirecionamento da economia política (...). O caráter político dessa reorientação, com ênfase na política de limitar gastos públicos, abre espaço para apelos ideológicos neoliberais, no sentido da privatização das atividades estatais. Esta privatização é particularmente proposta para setores ou parcelas desses como o transporte ferroviário, onde o Estado pelas condições de restrição de gastos públicos, encontra dificuldades para reprodução, modificação ou extensão dessas atividades.” (GUNN, 1989, p. 233).

Em período agudo de crise econômica (neste caso, principalmente, a crise dos anos 1970-80) somado a dívida externa brasileira acumulada, cabe aos cobradores da dívida uma rigidez na cobrança. Para completar o quadro, a emissão demasiada de papel moeda no Brasil para tentar contornar a crise acarretou em mais uma onda inflacionária pungente.

O Estado, composto e articulado pelos interesses e associações capitalistas, a partir das premissas expostas acima promove atrativos para a transferência de suas funções ao privado, como:

(...) extensa gama de estímulos fiscais e financeiros concedidos a empresas privadas, assim como por uma política de preços e tarifas públicas subsidiadas.

Os setores industriais foram assim instalados sob o amparo de fortes mecanismos de estímulo, que visavam desde reduzir o custo do investimento até bancar a taxa de rentabilidade, passando por proteções de todo o tipo. (PIQUET, 1991, p. 591). [além das indústrias, o agronegócio e as vias de conexão (rodovias) também são destaque nesta lógica neoliberal de associação público/privado].

Para PIQUET (1991) até meados da década de 1970 as empresas Estatais, com a economia brasileira em expansão, adotam medidas tipicamente empresariais chegando inclusive a acumular capital e gerar lucro (o que por si só já é contraditório, já que a população é colocada em um segundo plano). A partir da década de 1980 as ideologias neoliberais corroboram para o primeiro argumento exposto: a ineficiência do Estado na gestão e modernização de projetos públicos.

Segundo a autora, os principais elementos que influenciaram esta situação foram: “Contenção dos investimentos”, “Endividamento externo” e “Contenção da receita operacional”.

A primeira significou que mesmo seguindo a lógica de mercado internacional, para a empresa Estatal (devido às características paradoxais da administração pública em não se permitir enriquecer como uma empresa privada) não são fornecidos os mesmos créditos que são fornecidos à empresa privada ficando ela em desvantagem no mercado competitivo capitalista. Ou seja, aos Estados que praticam estratégias neoliberais principalmente de privatizações, a eles resulta uma vantagem competitiva no mercado internacional.

A segunda, que para a modernização do Estado brasileiro foi-se contraindo, até meados da década de 1970, empréstimos bilionários às agências internacionais. Empréstimos esses que seriam cobrados rigidamente na década seguinte de crise econômica mundial aguda.

E o terceiro que, ilusoriamente para conter a inflação, o Estado adotou política de redução dos preços e tarifas que resultou em uma receita abaixo dos custos de manutenção para continuar concorrendo com as empresas privadas.

Esses fatores fizeram o Estado cada vez mais procurar o privado para superação de suas crises e a ele submeter-se às suas exigências. O reflexo disso remete à organizações espaciais regidas pelo interesse do capital, novamente colocando o interesse social num segundo plano.

Esse comprometimento crescente do setor público com gastos e investimentos complementares e subordinados às exigências do setor produtivo privado se fez acompanhar de uma urbanização descapitalizada e da ampliação do fosso social intra e inter-regional. A ocupação do território, o sistema urbano e a própria cidade tornam-se meros subprodutos do avanço industrial e das articulações dos interesses hegemônicos. (Idem, p. 593).

Além dos três elementos que Piquet elucida sobre a ineficiência do Estado podemos incluir também a burocracia como agravante. No mundo moderno e competitivo a velocidade é elemento crucial para prosperar. A burocracia do Estado é muito mais lenta e ineficiente do que a burocracia da empresa privada (as terceirizações surgem inclusive para diminuir esse tempo). Tirando das mãos do Estado e transferindo para o privado, outra vantagem, no quesito da velocidade, é a de ter que se preocupar cada vez menos com os impactos ambientais e sociais (que também demandam muito tempo).

Em seguida desenvolvemos os principais delineamentos de como as imposições de políticas econômicas mundiais consolidadas no Consenso de Washington implicaram em uma série de políticas econômicas nacionais consolidadas nas Leis de Concessão, nas Parcerias Público-Privado e nas Privatizações.

## 2.1 – Consenso de Washington – cartilha de conduta neoliberal a ser adotada pelos países em desenvolvimento

(...) Mas os ricos e poderosos não querem um sistema capitalista. Eles querem poder correr para o Estado paternalista ao terem problemas e serem socorridos pelos contribuintes. Chama-se “Grande Demais para Quebrar”.

Enquanto isso, para os pobres, deixem os princípios de mercado prevalecerem. Não espere ajuda do governo. “O governo é problema, não a solução” [vozes gerais]. Isso é essencialmente neoliberalismo. Tem um caráter dualista que remonta a história econômica. Um conjunto de regras para os ricos, regras contrárias para pobres. (CHOMSKY, Noam. In: Requiem for the American Dream. 2015. 41’40”).

Embora uma abordagem que caracteriza uma discussão, sobre Neoliberalismo, da década de 1990 (ou seja, quase 30 anos atrás) o Consenso de Washington é pertinente neste trabalho na medida em que enfoca uma síntese dos primórdios do que seria a linha de pensamento político e econômico que viria a ser sistematicamente imposta mundialmente pelos países economicamente hegemônicos, mimetizado pelo Brasil (mais especificamente nas políticas paulistas) e que seria incorporado na produção do espaço do interior de São Paulo, tanto na industrialização do Eixo Sorocaba-Campinas quanto na modernização do campo, com medidas ativas que viriam a beneficiar primordialmente as elites Industriais e Agrárias sob um custo do aumento das disparidades sócio-espaciais e também na intensificação dos processos de agressão ao meio-ambiente. Tudo isso com um discurso afiado de progresso e modernização.

Foi também a justificativa teórica para se intensificar a apropriação privada dos recursos públicos, naturais e de toda cadeia produtiva, beneficiando principalmente a pequena parcela da população composta pela elite econômica.

O Consenso de Washington foi uma reunião ocorrida em novembro de 1989 na capital dos Estados Unidos. Convocada por instituições econômicas como FMI, Banco Mundial

e o Departamento do Tesouro dos EUA, formularam uma Cartilha de Conduta Neoliberal para os países em desenvolvimento (em especial os Latino Americanos) adotarem.

Antes de tudo, recordemos que no panorama mundial, em novembro de 1989 também ocorre a queda do Muro de Berlin. O que significa em “vozes gerais” simbolicamente “a vitória da economia de mercado sobre o socialismo” (SCHWARZ, 1992. In: O Colapso da Modernização, KURZ, 1993); “a refutação do prognóstico histórico de Marx” (Ibidem); e “a derrota do estatismo pela sociedade de mercado” (Ibidem). (Mas que para Robert Kurz segundo Schwarz, significa “nada menos e pelo contrário, o início da crise do próprio sistema Capitalista, bem como o argumento básico de O Capital”. (Ibidem)).

Esta Ata da reunião (Consenso de Washington), transformada em Cartilha, se resume em 10 principais pontos a serem adotados:

- 1) Disciplina fiscal;
- 2) Redução dos gastos públicos;
- 3) Reforma tributária, na qual o governo deve reformular seus sistemas de arrecadação de impostos e ampliar a base sobre a qual incide a carga tributária, com maior peso nos impostos indiretos - no sentido de diminuir os tributos para as grandes empresas para que elas aumentassem seus lucros e o seu grau de competitividade;
- 4) Juros de mercado: os mercados financeiros domésticos devem determinar as taxas de juros de um país;
- 5) Taxa de câmbio de mercado competitivo;
- 6) Liberalização do comércio exterior (laissez-faire), a fim de reduzir o protecionismo e proporcionar um maior investimento estrangeiro - através da redução das tarifas alfandegárias;
- 7) Investimento estrangeiro direto, eliminando as restrições;
- 8) Política de Privatizações - reduzir ao máximo a participação do Estado na economia, no sentido de transferir as empresas estatais, a todo custo, para a iniciativa privada;

9) Desregulamentação, com o afrouxamento das leis de controle do processo econômico e das relações trabalhistas, terceirizando o maior número possível de serviços;

10) Direito e proteção às propriedades (em especial, a propriedade intelectual);

Sobre isso o economista e professor Ha-Joon Chang (2003) expõe em sua obra “Chutando a escada” quais foram os mecanismos políticos e econômicos históricos adotados pelos PADs (Países Desenvolvidos) para alcançar seu atual nível de desenvolvimento e faz um paralelo às exigências que estes mesmos países fazem agora aos “países em desenvolvimento” instituídas de forma sistemática principalmente após o Consenso de Washington.

Atualmente, os países em desenvolvimento estão sofrendo uma enorme pressão, por parte das nações desenvolvidas e das políticas internacionais de desenvolvimento controladas pelo establishment, para adotar uma série de “boas políticas” e “boas instituições” destinadas a promover o desenvolvimento econômico. Segundo essa agenda, “boas” são as políticas prescritas pelo chamado Consenso de Washington em geral. Entre elas figuram políticas macroeconômicas restritivas, a liberalização do comércio internacional e dos investimentos, a privatização e a desregulamentação. “Instituições boas” são, essencialmente, as existentes nos países desenvolvidos, sobretudo nos anglosaxônicos. Entre as instituições-chave, incluem-se a democracia, a burocracia “boa”, o Judiciário independente, a forte proteção aos direitos de propriedade privada (inclusive intelectual) e uma governança empresarial, transparente e orientada para o mercado, assim como instituições financeiras (inclusive um banco central politicamente independente). (CHANG, 2003, p. 11).

Historicamente estes mesmos PADs, que ditam as condutas que os países “em desenvolvimento” devem tomar, para alcançar tais níveis de desenvolvimento econômico não adotaram no passado as mesmas condutas que agora estão pregando; sobre isso Chang expõe:

Um aspecto importante (...) é o fato de os PADs terem mudado de postura, em suas políticas, de acordo com a posição relativa que passaram a ocupar na luta competitiva internacional. Em parte, isso significa “chutar a escada” deliberadamente, mas também parece decorrer da natural tendência humana a reinterpretar o passado pelo ponto de vista do presente.

Quando estavam em situação de catching-up, os PADs protegiam a indústria nascente, cooptavam mão-de-obra especializada e contrabandeavam máquinas dos países mais desenvolvidos,

envolviam em espionagem industrial e violavam obstinadamente as patentes e marcas. Entretanto, mal ingressaram no clube dos mais desenvolvidos, puseram-se a advogar o livre-comércio e a proibir a circulação de trabalhadores qualificados e de tecnologia; também se tornaram grandes protetores das patentes e marcas registradas. Assim, parece que as raposas têm se transformado em guardiãs do galinheiro com perturbadora regularidade. (Idem, p. 114).

E

Portanto, os que pregam virtudes do livre-comércio e das políticas ICT do laissez-faire para os países atualmente em desenvolvimento precisam explicar por que acreditam que esse padrão histórico deixou de ser relevante. (Ibidem).

Além das políticas econômicas de livre-comércio, de Estado mínimo e de estímulo às privatizações, os PADs impõem aos países em desenvolvimento a implementação de uma série de instituições para alcançar administrativamente um estágio que eles chamam de “boas governanças” e de desenvolvimento. Instituições com alto nível de exigências para implantação e para manutenção.

Ao exigir dos países em desenvolvimento padrões institucionais que eles mesmos não tinham quando estavam em estágios comparáveis de desenvolvimento, os PADs estão usando, efetivamente, dois pesos e duas medidas e lesando-os com imposição de muitas instituições de que eles não precisam e as quais não podem sustentar. (Idem, p. 223).

Não se trata de criticar obstinadamente essas instituições que, inclusive se fossem implantadas de forma imparcial em uma sociedade comprometida em equalizar as disparidades sociais (o que não tem demonstrado ser o objetivo), seriam efetivamente ferramentas muito úteis.

Além do mais estas instituições impostas que comandam as políticas econômicas (assim como a produção do espaço e também do cotidiano da população), que em princípio seriam para atuar em prol da sociedade, são constantemente apropriadas e manipuladas pela elite econômica (local que está associada com o capitalismo global) com a finalidade de legitimar suas atitudes egoístas.

Para exemplificar, o lingüista Noam Chomsky nos alerta sobre como ocorre o controle da opinião pública pelas elites econômicas, principalmente pela mídia de massa, pelo controle das ideologias e pela alienação; e quais as conseqüências disso em uma sociedade “democrática” em que essa opinião pública controlada elege governantes,

legisladores e juristas. Não se trata de uma democracia pura, portanto e sim de uma democracia controlada.

Nos EUA, há valores professados, como a democracia.

Na democracia, a opinião pública tem alguma influência na política. Depois o governo toma as ações determinadas pela população. É o que significa uma democracia.

É importante saber que os setores privilegiados e poderosos nunca gostaram da democracia por vários motivos: A democracia coloca o poder nas mãos do povo e tira deles.

É um princípio da concentração da riqueza e poder. (CHOMSKY, Noam. In: Requiem for the American Dream. 2015. 3'49").

E

A concentração de riqueza gera a de poder, particularmente ao custo das disparadas nas eleições que forçam os grandes partidos a serem controlados por grandes corporações. E esse poder político logo se estende à legislação que aumenta a concentração de riqueza.

(...) Então temos um círculo vicioso em progresso. (Idem. 5'00").

E não só isso, Chomsky expõe que a instituição “Democracia” pregada pelos PADs não tem nada a ver com a democracia clássica (que se torna utópica). Já que as escolhas são manipuladas por um interesse particular, individualizado (ao invés de coletivo); para o autor, trate-se de um Estado, não Democrático (do grego demos: povo; kratos: poder), mas, Plutocrático (do grego ploutos: riqueza; kratos: poder).

Quando se passa para uma “plutonomia” internacional, como os bancos gostam de chamar a pequena porcentagem da população mundial que reúne uma crescente riqueza, o que acontece com os consumidores americanos não é uma preocupação, porque a maioria não vai mesmo consumir seus produtos, pelo menos não com frequência. Seu objetivo é ter lucro no próximo trimestre, mesmo se for com base em manipulações financeiras, altos salários e bônus, produzir no exterior se necessário e produzir para as classes ricas daqui e seus homólogos no exterior. (Idem. 29'00").

E esta lógica de manipulação se expande também para as outras instituições: burocracia, judiciário, direitos a propriedade privada e as instituições financeiras.

Essas são as políticas econômicas norteadoras que estão em processo de desenvolvimento contínuo. Claro que, depois de 30 anos, com novos significativos elementos e com novas e significativas interpretações. Como por exemplo, a emersão

de novas tecnologias e também com os processos de intensificação da financeirização da economia (desdobradas em bolsas de valores e sistemas bancários complexos em uma dimensão virtual com aparência infinita mas que contraditoriamente implica ações em nosso mundo real e finito).

Mas e se os países em desenvolvimento não seguissem a risca as orientações do Consenso de Washington?

(...) os países em desenvolvimento, queiram ou não, têm de adotar as políticas e instituições recomendadas pelos desenvolvidos, porque o mundo é assim mesmo: os fortes mandam e os fracos obedecem. (CHANG, 2003, p. 224).

E

A segunda possível objeção consiste em alegar que as políticas e instituições recomendadas pelo EIPD [Establishment Internacional da Política de Desenvolvimento] aos países em desenvolvimento têm de ser adotadas porque é essa a vontade dos investidores internacionais (...) na era da globalização, quem dá as cartas são os investidores internacionais. E os países que não adotarem as políticas e as instituições que eles querem serão marginalizados e amargarão as conseqüências. (Ibidem).

Também vale lembrar que foram determinações impostas por instituições financeiras como FMI e o Banco Mundial; ou seja, para prosperar os países necessitam de dinheiro e para emprestar, essas instituições financeiras vão exigir (como condição de empréstimo) a aplicação das condutas por elas impostas no Consenso de Washington.

O paradoxo é que qualquer país capaz de alcançar exigências tão rigorosas já se encontra entre os países desenvolvidos. As medidas prescritas para alcançar este estado utópico são em si mesmas objetivos utópicos. (NAÍM, 2000, p. 6).

Assim, seguir a cartilha de conduta formulada a partir do Consenso de Washington, à partir de 1990, tornou-se mais do que uma escolha mas uma determinação. Veremos a seguir como que a adoção destas medidas evoluíram juridicamente no Brasil, primeiro com um esboço na Constituição de 1988 – que embora tenha sido formulada antes do Consenso de Washington, já representava as tendências que viriam se impor – seguido por uma série de leis derivadas beneficiando as políticas de mercado e que culminaram no acirramento das apropriações privada dos objetos que outrora eram públicos; ou seja, o que antes era objeto de uso coletivo, torna-se uma propriedade privada. Os

reflexos disso culminaram no que veremos depois em estudo de caso do Grupo CCR que adquiriu o direito de concessão das rodovias pelo viés desses mecanismos.

## **2.2 – Leis de Concessão & Parcerias Público-Privado (PPP)**

A transferência das atividades do setor público para o privado no Brasil não é um fato apenas da história recente do país. Mas a intensificação desses processos de transferência vem aumentando gradativamente.

Os mecanismos de regulação foram inúmeros, dependendo da forma de governo que estava vigente. Vejamos como se dá essa regulação no período atual.

Recordemos que em 1985 ocorre a queda do Regime Militar no Brasil (que dentre inúmeras abordagens pode ser visto como o avanço da hegemonia das políticas de mercado sobre as políticas estatais); em 1989, com a queda do muro de Berlin, como já citado, ocorre o declínio dos “países socialistas” no embate entre capitalismo e socialismo e também, neste mesmo ano, a instauração das políticas Neoliberais consolidadas no Consenso de Washington; o Brasil em todos estes eventos esteve mais próximo dos “vitoriosos” e capitalistas, os EUA, e essa foi a atmosfera que condicionou a nossa Constituição de 1988 com fortes tendências de fortalecimento das políticas de mercado.

Nos moldes atuais, a Constituição brasileira é elemento “sine qua non” para manutenção da nossa Democracia como instituição; ambos atuam como dogma em nossa atual sociedade.

Em relação as Leis de Concessão, já na Constituição de 1988 temos o princípio de sua consolidação regulamentada:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua

prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

(CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. 1988)

Em 13 de fevereiro 1995 é decretada e sancionada a Lei de Concessões, nº 8.987.

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. (LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995).

Uma lei que possibilita amplamente as transferências das atividades públicas para o setor privado por um tempo determinado. Com isso, não se trata mais de uma atividade singular que vinha atuar de forma esporádica e sim uma Lei regulamentada, que estimula essas atividades e que determina a nova forma que as políticas econômicas devem seguir e evoluir.

A partir dessa Lei há uma evolução jurídica de criação de uma série de novas Leis que alterariam o texto desta, ampliando a aplicabilidade da apropriação privada cada vez mais e por maior período de tempo de concessão para a atividade das concessionárias, como por exemplo: a Lei nº 9.074 (julho de 1995) a Lei nº 11.445 (janeiro de 2007) e a Lei nº 13.097 (de 2015).

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

(...)

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

(...)

IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

(...)

§ 2º O prazo das concessões e permissões de que trata o inciso VI deste artigo será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por dez anos.

(LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995).

Também essas alterações visam adequar os regimes de concessões às novas realidades de um mercado financeiro complexo onde a especulação acionária (financeirização) é parte da composição dessas empresas que estão se apropriando das atividades privatizadas.

Além das Concessões outro formato de regulamentação que emerge, acentuando a transferência das atividades e dos recursos públicos para a iniciativa privada, que emerge é o contrato da Parceria Público-Privado (PPP), instituída pela Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004. Que dentre as principais alterações, em relação às Leis de Concessão, acrescenta a elas a transferência de verbas diretas do governo para as empresas. Esta lei demarca um novo estágio deste caminho Plutocrático que estamos mergulhando.

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

(LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004).

E

A Parceria Público-Privada (PPP) é um contrato de prestação de obras ou serviços não inferior a R\$ 20 milhões, com duração mínima de 5 e no máximo 35 anos, firmado entre empresa privada e o governo federal, estadual ou municipal.

Difere ainda da lei de concessão comum pela forma de remuneração do parceiro privado. Na concessão comum, o pagamento é realizado com base nas tarifas cobradas dos usuários dos serviços concedidos. Já nas PPPs, o agente privado é remunerado exclusivamente pelo governo ou numa combinação de tarifas cobradas dos usuários dos serviços mais recursos públicos.

(retirado no sitio “Portal Brasil”, do Governo Federal).

No caso do Estado de São Paulo, a evolução da regulamentação da transferência do público para o privado não foi diferente (e em alguns casos esteve até na frente do plano federal). Temos por exemplo a Lei nº 7.835, de 08 de maio de 1992 (Atualizada até a Lei nº 9.056, de 29 de dezembro de 1994). Em 05 de julho de 1996 é criada a Lei nº 9.631 – “do Programa Estadual de Desestatização” até chegarmos em 1997, no “Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo” (que foca o tema no objeto de estudos do presente trabalho – “Vias de Transporte”).

Dispõe sobre o regime de concessão de obras públicas, de concessão e permissão de serviços públicos e dá providências correlatas. [Para o Estado de São Paulo]. (LEI Nº 7.835, DE 08 DE MAIO DE 1992).

No sítio da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) contraditoriamente é exposto que o “Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo foi instituído em março de 1998” e logo em seguida que a primeira etapa foi iniciada em 1997 (o que denuncia a falta de, com o termo bastante usual, transparência):

Na primeira etapa do Programa, iniciada em 1997, o regime escolhido foi o de concessão por prazo certo (20 anos), ao final do qual a malha rodoviária concedida retornará ao poder do Estado com todos os investimentos feitos pelo particular. Durante esse período, as concessionárias se responsabilizam, por sua conta e risco, pela totalidade dos investimentos e recursos necessários ao cumprimento dos contratos, remunerando-se através da cobrança de pedágios.

A malha rodoviária estadual concedida nessa primeira etapa foi dividida em 12 lotes, totalizando 3.600 quilômetros, envolvendo 170 municípios e uma população de aproximadamente 20 milhões de pessoas (54% da população do Estado).

(retirado no sítio da ARTESP - Agência de Transportes do Estado de São Paulo).

Atentemos para o fato de estarmos em via de finalização do prazo estipulado para o término dessas concessões da primeira etapa do Programa; os próximos passos só poderemos analisar no futuro.

Aprendendo que na modernidade o tempo passa muito rapidamente, para a segunda etapa do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo este prazo de concessão foi estipulado não para 20, mas para 30 anos:

A 2ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias teve início em 2008 com as publicações dos editais de concessão do Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas e de mais cinco lotes rodoviários: Corredores D. Pedro I, Raposo Tavares, Rondon Oeste, Rondon Leste e Ayrton Senna/Carvalho Pinto.

O critério de escolha das concessionárias foi o menor valor de tarifa básica de pedágio ofertada, o que resultou em deságios de até 61% sobre os valores tetos estipulados. Essa medida garantiu aos usuários das rodovias o menor valor de pedágio compatível com os investimentos a serem realizados. O modelo adotado foi o de concessão onerosa pelo prazo de 30 anos. (Ibidem).

Os termos: Concessão, Parceria Público-Privado e Privatização são constantemente e propositalmente confundidos. A privatização em seu estágio mais avançado se configura na venda, não só o regime de concessão e PPP por tempo determinado, mas a transferência do direito de propriedade para iniciativa privada. E o atual discurso político já está se modificando para instauração das privatizações de fato.

Isso revela a velocidade e as energias que foram disponibilizadas para essa empreitada considerando apenas o Programa de Concessões de Rodovias pois São Paulo torna-se um “vortex” de investimentos que estão se reorganizando espacialmente pelo território, regidas pelo capital global associada as elites locais e regulamentada pelo Estado Neoliberal. Os resultados disso como todos já sabem, é o acirramento das disparidades sociais (causadas pelo encarecimento do custo de vida e o aumento do índice de desemprego – que é maquiado pelo aumento do número de subempregos, como consequência dessas políticas) sem falar nos danos ambientais.

### **2.3 – Os caminhos da lucratividade: a condição espacial**

Neste item buscaremos tratar mais frontalmente da questão espacial ao debate deste capítulo. Para tanto, vamos nos debruçar nas formas em que o espaço se organiza derivado das inter-relações entre as formas de produção, as frentes de valorização (imobiliárias e produtivas) e as influências globais. Regido e regulado pelo Estado e pelas Instituições citadas anteriormente. E que resultam em uma espacialidade singular.

Como já foi dito, o plano de fundo é a transferência dos atributos públicos para a iniciativa privada; veremos como que essa iniciativa privada passa a se organizar espacialmente, mais acentuadamente após a década de 1970, em suas frentes de valorização e apropriação de território. Território minuciosamente escolhido, portanto, levando em consideração o posicionamento estratégico que o capital global unido às elites locais escolheram para obter o maior lucro (aqui pensemos principalmente em maiores vantagens competitivas, menores custos e maior possibilidade de acúmulo de capital).

No caso do Estado de São Paulo já verificamos que, da Capital as indústrias se descentralizam para o interior (seja principalmente nas fentes: do Vale do Paraíba, da baixada Santista ou, no caso deste estudo, para o Eixo Sorocaba-Campinas). Simultaneamente ocorre a urbanização e industrialização do campo (principalmente para o Centro, o Norte e o Oeste Paulista).

Uma descentralização sistemática em que a produção industrial, estrategicamente próximo às frentes de exploração latifundiária (modernizada), a especulação imobiliária e o monopólio das conexões entre todos estes elementos (seja físico: rodovias, rede de transportes e suas constelações de serviços derivados – postos de gasolina, oficinas mecânicas, lojas de artigos; seja virtual: conexões financeiras, informacionais e escritórios administrativos) formaram uma rede urbana, intensa, geradora de capitais.

No âmbito econômico, outra abordagem é que a crise econômica da década de 1970-80 caracteriza a mudança de paradigma produtivo; o declínio da hegemonia do modo de produção e acumulação fordista.

BENKO (1996) elucida as principais novas perspectivas de analisar como que se organizaram espacialmente e quais as formas de produção após o declínio da forma fordista; a forma *acumulação flexível* tende a ser o principal formato a ser classificado pelos estudiosos, o problema é que o termo *acumulação flexível* tem sido utilizado para inúmeros caminhos diferentes que ainda não foram totalmente consolidados, é a dificuldade de se analisar o contemporâneo, o vigente.

(...) à produção de massa fordista, rigidamente estruturada, iria suceder um regime fundado na especialização flexível cuja forma espacial seria o distrito, como o circuito de ramos era uma forma espacial de desdobramento do fordismo. Essa nova bifurcação industrial confiava todo o seu espaço, com efeito, à profissionalização da mão-de-obra, por um lado, e à inovação descentralizada e à coordenação (pelo mercado e a reciprocidade) entre firmas, por outro: duas características já invocadas da atmosfera social do distrito industrial. (BENKO. 1996, p. 57).

E

(...) o novo paradigma tecnológico da “especialização flexível” imporia não apenas o retorno das fábricas e escritórios para as zonas urbanas, como também a retomada do crescimento quantitativo das metrópoles: forma espacial, enfim encontrada, da saída da crise do

fordismo. A futura hierarquia das cidades e regiões urbanas mundiais resultaria da estratégia interna desses distritos (ou grupo de distritos): que vençam os melhores! (Idem, p. 58).

Apesar das inúmeras abordagens para a forma Flexível, o que prevalece em todas elas é que a regulação Fordista, com Regime de Acumulação Intenso: tanto na intensidade da produção, na concentração espacial quanto nas relações trabalhistas rigidamente reguladas pelo Estado; passa para uma fase em que a flexibilidade é a principal característica: flexibilidade espacial da produção, flexibilidade de relações trabalhistas, flexibilidade das formas de acumulação (seja com alto nível de tecnologia ou artesanal; seja virtual ou real; seja como for, pois junto com flexibilidade pensemos em maleabilidade e até em improvisos). É a forma rígida tornando-se a forma flexível.

Quando falamos em formas de regulação e acumulação: no modo fordista ou no modo flexível; estamos falando em blocos que caracterizam um sistema de produção com certas especificidades. Essas especificidades se alteram de acordo com o nível tecnológico que uma sociedade atinge, envolve também a divisão social do trabalho, a divisão territorial do trabalho e as instituições que as regulam.

BENKO (1996) ao analisar as diversas abordagens pós-fordistas enfatiza duas correntes principais ocorrendo dentro do novo paradigma da acumulação flexível e que diz respeito a condição espacial: “(...) o debate se trava entre a abordagem expressa em divisão inter-regional (ou internacional) do trabalho e uma outra que fala de desenvolvimento endógeno, de forma característica, ou seja, o distrito industrial.” (BENKO, 1996, p. 50).

Não cabe aqui fazer a discussão deste embate, mas sim refletir que as duas abordagens podem ser observadas simultaneamente na configuração da produção de espaço do Eixo Sorocaba-Campinas. A divisão inter-regional e internacional do trabalho (forças globais) está dialeticamente associada à formação de um distrito industrial (forças endógenas) na região. A Divisão do Trabalho como forma do Capital organizar o espaço e o Distrito Industrial como forma de organização do espaço por parte do Estado. São essas duas formas sobrepostas que compõe o espaço do Eixo Sorocaba-Campinas.

Por Distrito Industrial pensemos em “aglomeração de empresas” com estímulos fiscais e incentivos organizacionais por parte do Estado, ou seja: criação de zonas industriais;

bairros habitacionais para moradia desses trabalhadores; estímulo a conectar essas áreas via rodovias, ferrovias ou telecomunicações; flexibilidade e agilidade em licenças ambientais (para captação de água, tratamento de esgoto, desmatamentos, exploração mineral, etc.). Tudo permeado pela ideologia neoliberal de transição dessas atribuições ao privado que está focado na lucratividade.

Na formação desses Distritos Industriais estimulados pela Divisão do Trabalho, aglomeração e urbanização tem sido o sentido que as cidades que compõem o Eixo tem se orientado. Êxodo rural devido à modernização do campo e “injeção de capital internacional” nessas áreas promoveram e ainda promovem um processo de intensificação da aglomeração urbana que para se ter noção, por exemplo, o município de Indaiatuba teve um crescimento demográfico de cerca de 560% entre 1970 e 2010, são números impressionantes.

(...) Assim como, no século XIX, a “cooperação simples”, o reagrupamento de artesãos sob o teto da mesma oficina foi a primeira etapa da hierarquia capitalista, assim também a aglomeração, com seu cortejo de oportunidades potenciais, atualizáveis a baixo custo, foi e continua sendo a primeira condição do mercado capitalista. (Idem, p. 59).

E

É, pois natural que quando a crise abala o domínio macroeconômico dos Estados nacionais, quando a emergência de novas tecnologias e a instabilidade dos mercados desestabiliza os modos de gestão consolidados das grandes empresas, quando, numa palavra, a “hierarquia” recua, então volta com toda a força a aglomeração, essa antecâmara do mercado, essa arena para o mercado. No presente e no futuro próximo, a urbanização se mostra vencedora. (Idem, p. 60).

Essa reorganização pós-fordista em acumulação na forma flexível, não por acidente, converge com os ideais Neoliberais expostos no Consenso de Washington (item 2.1). Benko expõe essa convergência ao citar o discurso de um dos teóricos da Acumulação Flexível: “Allen Scott afirma sem rodeios o acesso à hegemonia do novo modelo de desenvolvimento, a acumulação flexível, do qual esboça os contornos: polarização do trabalho, polarização social, triunfo do mercado, retirada do Estado, flexibilidade das técnicas e da mão-de-obra.” (Idem, p. 61).

O Eixo Sorocaba-Campinas passa a se comportar como “Uma zona de atividade industrial flanqueada por grandes conjuntos de casas de aluguel baratas e bairros.” (Idem, p. 62).

Além disso, trata-se não de um único Distrito Industrial, mas um arquipélago de Distritos Industriais, intercalados entre zonas habitacionais e cidades com núcleos comerciais e de serviços, conectadas por vias de comunicação físicas e virtuais como citado anteriormente:

(...) boa rede de transportes e de comunicação pode compensar a perda de certas vantagens de aglomeração. Para além do distrito (que é uma rede, ainda não mais que um “halo”), desenha-se a “rede de distritos”, evocada quando se fala de indústrias que vivem “a cavalo sobre duas cidades”. (Idem, p. 63).

Neste contexto, quanto às frentes de valorização da especulação imobiliária há o que se considerar. Na procura de lugares mais rentáveis, as empresas são conduzidas a se organizarem em localizações mais baratas que é possibilitada com o desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte e logística.

As empresas, ainda na procura desta maior rentabilidade, procuram regiões em que possa reduzir o custo de seus empregados, a subcontratação em trabalhadores temporários ou em locais em que possam pagar salários mais baixos, longe dos grandes centros urbanos tradicionais são exemplos destas estratégias. Fugir destes grandes centros urbanos é também uma forma de fugir dos grandes movimentos sociais de protesto como os sindicatos e as organizações de operários.

Agindo mutuamente ao setor industrial temos o setor imobiliário. Os investimentos do capitalista incidem sobre uma determinada área com a finalidade de gerar valor e lucro. O capitalista decide modificar uma área que tem um uso determinado baseado em prognósticos de um futuro lucrativo.

Como a decisão de investimento é tomada em determinado tempo histórico e a conclusão da obra ocorre em outro tempo futuro, neste hiato de tempo podem ocorrer infinitas possibilidades de mudanças (estruturais, políticas, sociais, etc.) que alterariam os prognósticos de lucro calculados.

Se para CAMPOS “(...) no mercado imobiliário, a imprevisibilidade nos remete à transitoriedade da estrutura urbana.” (CAMPOS, 1989, p. 132); no caso do eixo Sorocaba-Campinas, a tentativa da superação da imprevisibilidade ocorre na articulação entre os atores capitalistas que influenciam a produção de valor da área; ou seja, o lucro do setor imobiliário é garantido dialeticamente pelo lucro das indústrias instaladas por todo o eixo que é garantido pelos agentes de conexão entre todos esses “fixos” (concessionárias das rodovias, empresas de transporte e logística, etc.). E paralelo a isso temos um Estado com fortes interesses capitalistas concentrando todos os seus recursos primordialmente para garantir os prognósticos de lucro calculados.

Portanto, a “transitoriedade da estrutura urbana” é condicionada para o sucesso dos prognósticos capitalistas.

Más a concentração espacial da atuação dos capitais imobiliários não elimina a incerteza do horizonte do cálculo dos capitalistas (...). Em síntese, o quadro de incerteza é um dos fatores que leva os capitais a concentrarem espacialmente seus investimentos, configurando frentes de valorização e operando transições nos padrões de ocupação das áreas da cidade [no nosso caso, em uma escala maior, do eixo]. Essa característica faz com que as mudanças na estrutura urbana não se processem de forma homogênea ao longo de toda a malha urbanizada, más sim através de movimentos tentaculares e/ou localizados. (Idem, p. 133).

Outro segmento que se apropria desta condição espacial analisada é o setor das comunicações. Analisaremos no próximo capítulo um estudo de caso de uma empresa que atua no ramo rodoviário, que não por acaso é um grupo misto de empresas imobiliárias, construtoras e incorporadoras e que é claro, também possuem capital aberto ao mercado de ações para, além de ganhos no mercado espacial real também obterem ganhos no mercado espacial virtual, trata-se do Grupo CCR - antiga Companhia de Concessões Rodoviárias.

### Capítulo 3: O grupo CCR e a transferência do controle público das rodovias para o setor privado

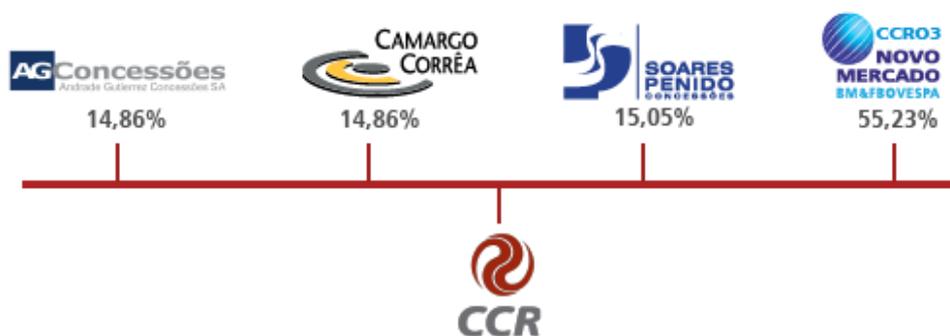
Como vimos a ordem da vez é a transferência, a todo custo, das atividades, tanto produtivas quanto administrativas, para as mãos privadas.

Analisaremos o caso do Grupo CCR, que começa a atuar no mercado em 1995, mas que se consolida como Holding em 1999. Por Holding, pensemos em uma:

empresa que mantém o controle sobre outras empresas mediante a posse majoritária de ações destas. Em geral, a holding não produz nenhuma mercadoria ou serviço específicos, destinando-se apenas a centralizar e realizar o trabalho de controle sobre um complexo de empresas. (SANDRONI, 1985, p. 197-198).

Conforme afirmamos anteriormente, o Grupo CCR é um conglomerado de empresas fundado por outros três conglomerados de empresas associados: Grupo Andrade Gutierrez – fundado como construtora em 1948; Grupo Camargo Corrêa – fundado como construtora em 1946; e o Grupo Serveng (Soares Penido) – fundado como construtora em 1958. Eles detêm hoje respectivamente: 14,86%; 14,86%; e 15,05% de ações do Grupo CCR. Os outros 55,23% estão no Novo Mercado BM&FBovespa com o título de CCRO3 (Figura 6).

**Figura 6:** Composição Acionária do Grupo CCR



Fonte: CCR – Relações com Investidores: Composição Acionária. Org.: Wilson Monteiro Filho.

Em uma rápida mirada no histórico de cada uma das empresas que compõe o Grupo CCR, nota-se um padrão recorrente: no período pré-crise de 1970-80 essas empresas se comportavam de modo singular atuando em um ou poucos ramos de atividade. Após a década de 1980 o padrão se altera para empresas conglomeradas, atuantes em diversos

ramos de atividades. Essa expansão em tipos de atividades acompanha a expansão espacial atuante dessas mesmas empresas (até atingir a economia Global).

Exemplificando, conforme a **Tabela 3** (ver ANEXO C), é possível notar esta expansão global da área de atuação das empresas que compõe o Grupo CCR. Em especial o Grupo Andrade Gutierrez e o Grupo Camargo Correa: iniciam sua empreitada internacional pontualmente em 1984 e 1978 respectivamente; em 2015 já estavam atuantes em três continentes (America, África e Europa).

As formas de acumulação se intensificaram em todas as dimensões. E o poder supranacional de influência política dessas corporações atingiu um grau muito alto, independente de fronteiras e até submetendo o poder político que regula o interior dessas fronteiras.

Até o início da década de 1990, as três empresas que compõe o Grupo CCR atuavam majoritariamente no setor de construção civil, incorporando obras desde construção de rodovias até construção de barragens, portos e aeroportos. Estudando o histórico destas empresas percebe-se que não eventualmente a forma que era celebrada estas obras era por meio de contratos de prestação de serviço com órgãos públicos.

Além do ramo da construção civil estas empresas também atuavam, de forma minoritária, adquirindo progressivamente outras empresas de outros setores com outras atividades: mineradoras, transporte de passageiros e indústrias de produção de bens - num primeiro momento bens intermediários (produção e comercialização de concreto) em seguida produção de bens de consumo (produção e comercialização de roupas e acessórios).

Outro setor que foi incorporado às três empresas e adquirindo intensidade de participação progressivamente foi a do setor imobiliário. Hoje as três detêm cada uma delas, uma classe de empresa intitulada de “desenvolvimento imobiliário”. Este setor atua em paralelo às outras atividades dessas empresas, aproveitando as ondas de valorização do território. Trata-se de movimentos especulativos em que o lucro de uma atividade da empresa garante o lucro das outras atividades da mesma. Podemos pensar, por exemplo, que o lucro da CCR é garantido quando esses “desenvolvimentos

imobiliários” garantem uma crescente fixação de pessoas e produtos prontos para circular por essas rodovias pedagiadas e ao mesmo tempo – da melhoria das rodovias no sentido de intensificação dos fluxos – temos os estímulos necessários para a população consumir esses imóveis que em parte também foram construídos pelas empresas que compõe o Grupo CCR. A Camargo Correa com sua subsidiária do setor imobiliário HM Engenharia, por exemplo, possui uma série de projetos na Região Metropolitana de Campinas (em Campinas, Hortolândia, Americana, Cosmópolis).

A partir de meados de 1990 – recordando sempre que é no período de avanço das políticas neoliberais (após a Constituição de 1988 que oficializa as concessões e também ao Consenso de Washington que teoriza e estimula estas políticas econômicas e incentiva o avanço da supremacia das políticas de mercado) – essa progressão em diversificação das áreas de atuação destas empresas se intensifica; com o estímulo público às concessões, a CCR estréia suas primeiras empreitadas, mais especificamente em 1995 na Administração da Ponte Presidente Costa e Silva, a popularmente conhecida Ponte Rio-Niterói.

A forma “concessão” é atuante principalmente em atividades ligadas a administração e manutenção do objeto produto da concessão. E seguindo a tendência às concessões, as três empresas que compõem a CCR, em paralelo às atividades desta, independentemente iniciam empreitadas em outros ramos de atividades passíveis desse formato de apropriação das atividades públicas. Destaquemos algumas, principalmente nos setores de energia, de transporte e logística:

- 1997 é fundada a Camargo Corrêa Transportes, que passa a responder pelas concessões no segmento;
- 1998 o Grupo Andrade Gutierrez vence o leilão de privatização do Sistema Telebrás e integra a operação da Telemar. Enquanto que o Grupo Serveng adquire a concessão de um lote de rodovias no pólo de Santa Cruz do Sul, criando a empresa Santa Cruz Rodovias S.A.;

- 2000 o Grupo Serveng instala e inicia as operações da UHE Corumbá IV (127 MW de potência), pela Corumbá Concessões S.A., empresa que inaugurou as atividades do Grupo em geração de energia;

Além das concessões, os formatos antigos de contratação pública destas empresas para empreendimentos de construção cívil continuaram, ao mesmo tempo que os processos de internacionalização da economia permitiram que elas procurassem outros países, expandindo especialmente sua área de atuação. Citando alguns exemplos:

- 1992 a Andrade Gutierrez inicia em Portugal projetos de ampliação do Metrô de Lisboa. E também a construção de autoestrada e oleoduto na Região Amazônica, no Equador;

- 1993 a Andrade Gutierrez constrói na Bolívia a rodovia Tambo Quemado-Rio Desaguadero;

- 2000 o Grupo Serveng participa da construção do trecho oeste do rodanel de São Paulo;

- 2004 a Andrade Gutierrez promove a construção e operação do Aeroporto Internacional de Quito. Enquanto a Camargo Correa patrocina a restauração do Palácio da Alvorada, em Brasília;

- 2008 a Camargo Correa concluiu as atividades de terraplenagem na barragem da represa de El Guapo, na Venezuela. E também inicia a implantação de uma fábrica de cimento em Angola, com investimentos previstos de 130 milhões de euros;

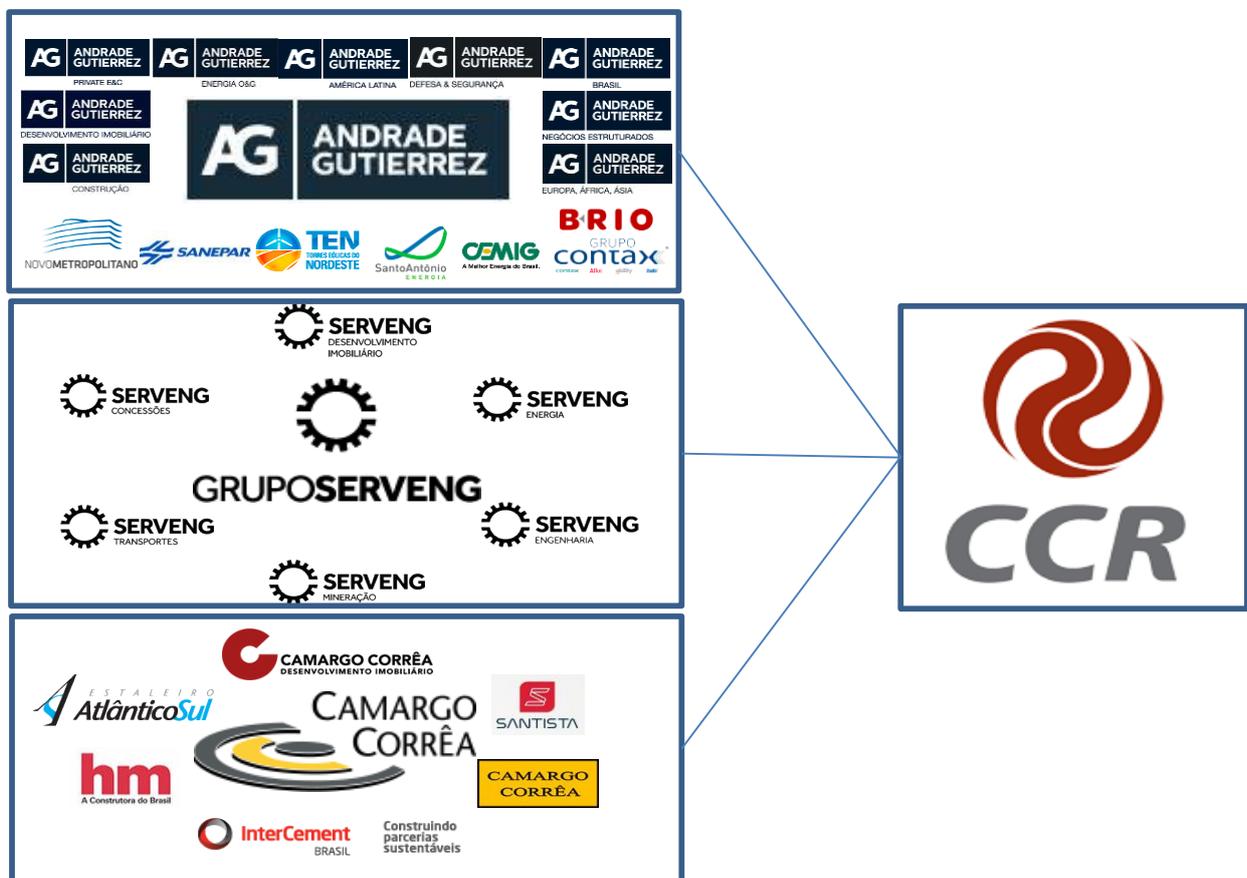
- 2012 a Camargo Correa anuncia contrato das obras da UHE Ituango, na Colômbia, no valor de US\$ 1,071 bilhão. E também a Andrade Gutierrez em Portugal conclui obras da UHE do Alqueva, do metrô de Lisboa e das autoestradas Douro Litoral;

- 2015 a Andrade Gutierrez adquiri parte da Dennis Group, empresa americana de engenharia especializada em plantas industriais do setor de comidas e bebidas;

Na **Figura 7**, a seguir, é exposto a composição empresaria dos três grupos que configura a CCR. Os ramos de atuação dessas empresas se diversificaram tanto que fica difícil mensurar os impactos que elas causam em nossa sociedade. Fatores como influência

política, econômica local, econômica global e econômica virtual (via mercado de ações e operações bancárias principalmente nas compras e vendas de títulos) já estão submetidos aos interesses desses grupos pluralizados. Vale apontar que além destas empresas elas também possuem porcentagens acionárias em uma série de outras empresas no Brasil e em outros países – não atuam diretamente nas operações, porém participam indiretamente no caráter especulativo e também na obtenção dos lucros quando comercializam estas mesmas ações.

**Figura 7:** Composição das três empresas do Grupo CCR



Fonte: Sítios da CCR, Camargo Correa, Andrade Gutierrez e Grupo Serveng. Org.: Wilson Monteiro Filho.

E São Paulo que já é um dos maiores centros econômico de âmbito mundial, com esta forte tendência de transferência de atividades e de objetos públicos para a iniciativa privada, fica cada vez mais sujeita às vontades destes oligopólios. Veremos a seguir como que isso está se configurando especialmente.

### 3.1 – São Paulo sitiada – rodovias de acesso à RMSP sob concessão da CCR.

Retomando ao recorte exposto no Capítulo 1, o Eixo Sorocaba-Campinas, nota-se que o Grupo CCR detém a Concessão das principais rodovias que ligam o Eixo à Região Metropolitana de São Paulo. Vejamos a **Tabela 4**, extraída do próprio sitio da CCR, em sua página “Relações com Investidores”:

**Tabela 4:** RODOVIAS SOB REGIME DE CONCESSÃO ADMINISTRADAS PELO GRUPO CCR

Concessão	Extensão (Km)	Veículos Equivalentes em 2016 (1)	Data de Término do Contrato de Concessão	Participação
NovaDutra - Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S.A. - BR-116, ligando Rio de Janeiro e São Paulo	402,0	128.491.170	Fevereiro de 2021	100%
AutoBAn - Concessionária do Sistema Anhangüera Bandeirantes S.A. - três rodovias ligando São Paulo, Campinas e Limeira	319,8	262.623.153	Abril de 2027	100%
RodoNorte - Concessionária de Rodovias Integradas S.A., ou RodoNorte - quatro rodovias ligando Curitiba, Apucarana, Ponta Grossa e Jaguariaíva	567,8(2)	85.072.361	Novembro de 2021	86%
ViaLagos - Concessionária da Rodovia dos Lagos S.A. - três rodovias atendendo a Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro	57	7.669.158	Janeiro de 2047	100%
ViaOeste - Concessionária do sistema rodoviário Castello Branco-Raposo Tavares, localizado no Estado de São Paulo	169,3	120.455.743	Dezembro de 2022	100%
Rodoanel Mário Covas -Administração do Trecho Oeste	29,3	133.928.448	Junho de 2038	98,9%
Renovias - Concessionária do Sistema Renovias Concessionária S/A - rodovia ligando Campinas ao sul de Minas Gerais	345,7	22.401.707(3)	Junho de 2022	40%
SPVias - Concessionária de Rodovias Integradas do Oeste S.A. - seis rodovias ligando na região de Sorocaba, Tatuí, Avaré e Itapeva	516	63.473.597	Setembro de 2028	100%
ViaRio - Concessionária da Ligação ViaRio	13	1.448.282	Abril de 2047	66,66%
MSVia - Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.	845,4	47.164.660(4)	Abril de 2044	100%

Fonte: CCR – Relações com Investidores: Perfil Corporativo e Histórico. Org.: Wilson Monteiro Filho.

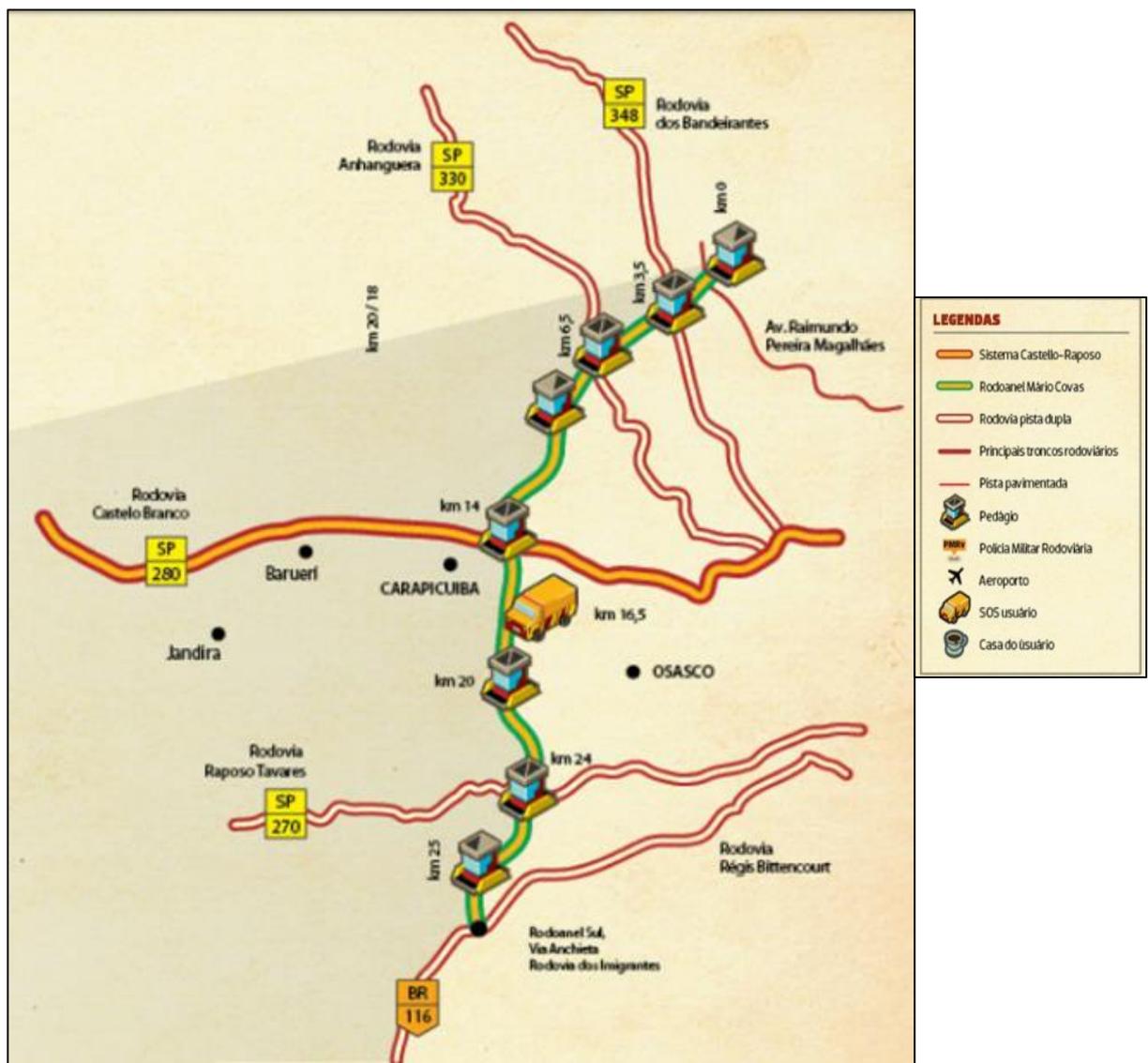
Analisando a tabela, destaquemos as concessionárias subsidiárias da CCR:

- Rodoanel Mário Covas (**Figura 8**) – Concessão do trecho Oeste do Rodoanel, foi outorgada em 2008 – Liga as Rodovias: Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco, Raposo Tavares e Régis Bittencourt.

- AutoBAn (**Figura 9**) – Concessão do sistema Anhangüera-Bandeirantes, foi outorgada em 1998 – Liga a Capital até a Região Metropolitana de Campinas.

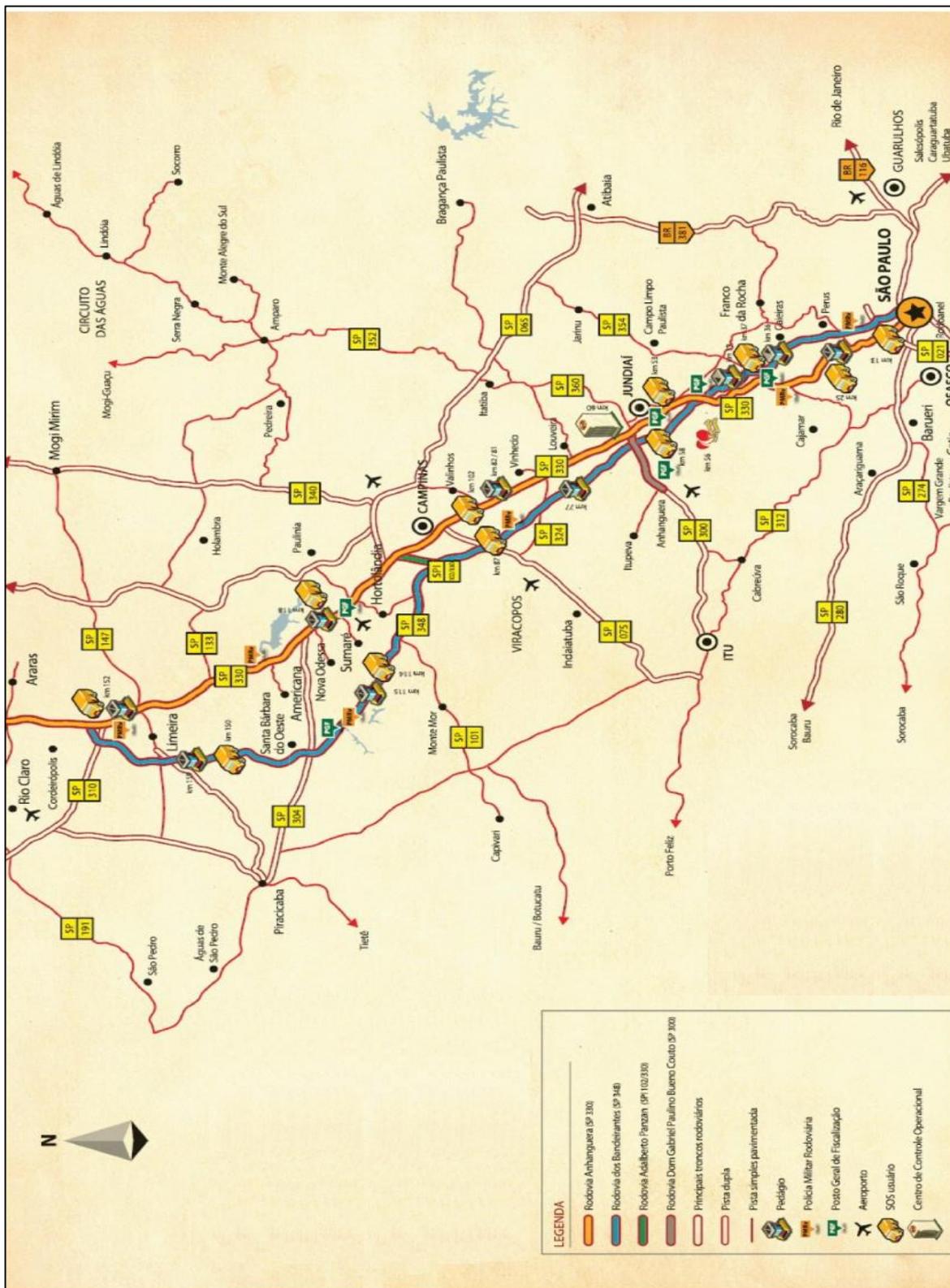
- ViaOeste (**Figura 10**) – Concessão do sistema Castelo Branco- Raposo Tavares, foi outorgada em 1998 – Liga a Capital até a Região Metropolitana de Sorocaba.

**Figura 8:** Concessionária Rodoanel Mário Covas



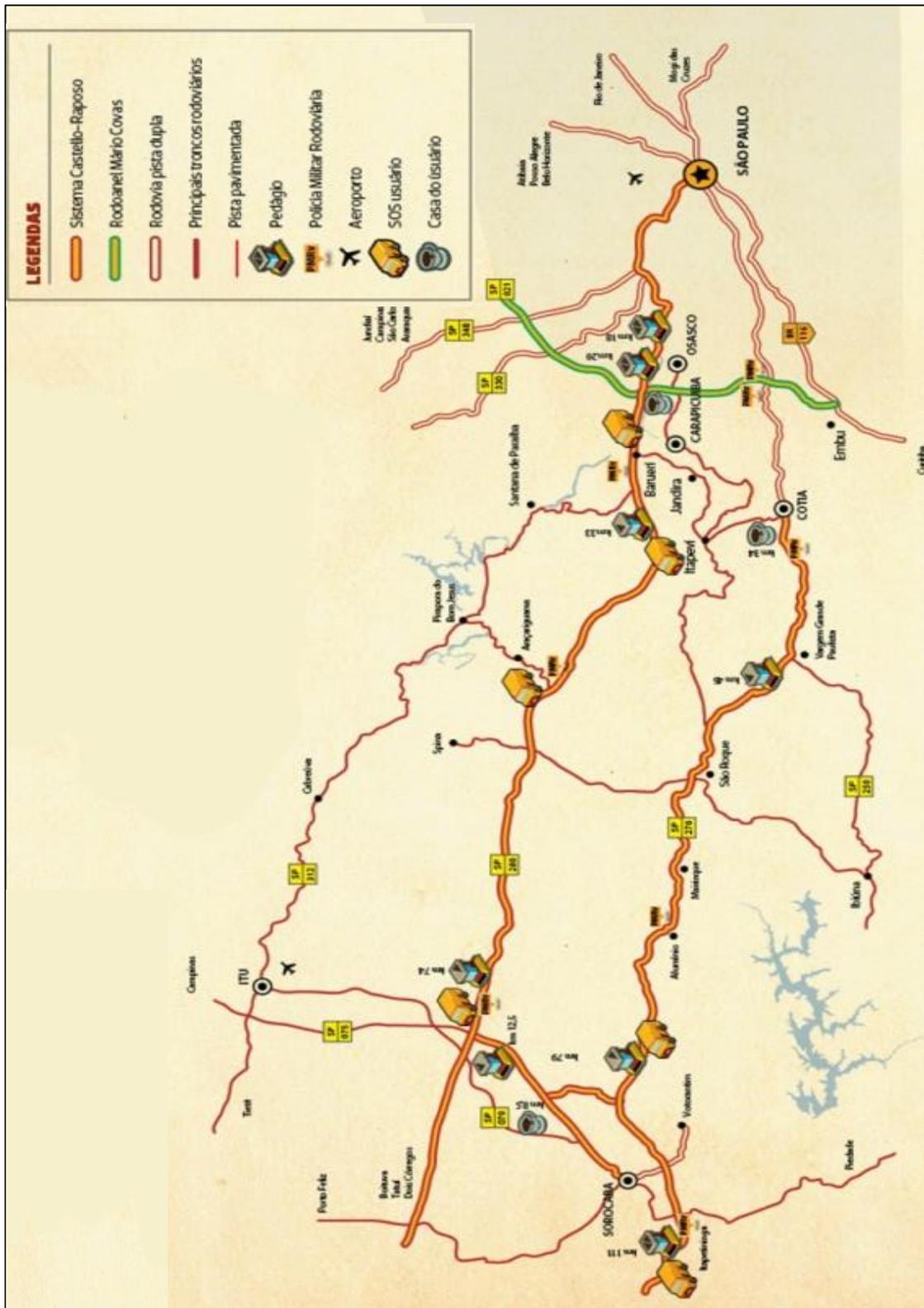
Fonte: Sítio da CCR Rodoanel. Org.: Wilson Monteiro Filho.

Figura 9: Concessionária AutoBAN



Fonte: Sítio da CCR AutoBAN. Org.: Wilson Monteiro Filho.

Figura 10: Concessionária ViaOeste



Fonte: Sítio da CCR ViaOeste. Org.: Wilson Monteiro Filho.

Pelos dados da própria CCR (exposto na **Tabela 4**) no ano de 2016, 517.007.344 “veículos equivalentes” transitaram pelas rodovias das concessionárias: Rodoanel Mário Covas, AutoBAN e ViaOeste.

Veículos equivalentes é a medida calculada adicionando aos veículos leves, os veículos pesados comerciais como caminhões e ônibus multiplicados pelos respectivos números de eixos cobrados. Um veículo leve equivale a um eixo de veículo pesado. (CCR – Relações com Investidores: Perfil Cooperativo e Histórico).

Considerando que após a década de 1970 as Indústrias começam a migrar da capital paulista para a Região Metropolitana de Sorocaba, para a Região Metropolitana de Campinas e para todo esse eixo que liga Sorocaba a Campinas; considerando também que de 1970 para o presente momento as cidades envolvidas neste Eixo tiveram crescimento populacional de mais de 100% (ou seja, mais que dobraram a população – e como já foi exposto no capítulo 1 o caso de Indaiatuba, com crescimento de mais de 500%); e considerando também que na era da acumulação flexível e da globalização: mobilidade, conexão e fluidez são obrigatórios para uma economia próspera; fica inevitável não se alarmar que o controle de fluxo de uma região tão importante: primeiro que esteja em mãos privadas comprometidas primordialmente na obtenção de maiores índices de lucro no trimestre para saciar os investidores; e segundo que além de estar em mãos privadas, está concentrada nas mãos de uma única empresa.

Parece exagero, mas vamos agora observar a outra frente migratória das indústrias paulistas após a década de 1970: o Eixo São Paulo-Rio de Janeiro, o Vale do Paraíba:

Guarulhos (com 784.971 hab.), Região Metropolitana do Vale do Paraíba – destacando as cidades de São José dos Campos (com 663.632 hab.) e de Taubaté (com 290.634 hab.) – e Volta Redonda (considerada a “Cidade do Aço” e com 257.686 hab.) são só alguns exemplos de municípios com altos índices de crescimento populacional e com acentuado nível de industrialização que após 1970 caracterizam esse outro pólo migratório da produção.

Além dessas migrações, outro fator em comum com o Eixo Sorocaba-Campinas é que a Rodovia que conecta esses municípios a Região Metropolitana de São Paulo em uma ponta e a Região Metropolitana do Rio de Janeiro na outra é uma rodovia que está sob

concessão do Grupo CCR. Trata-se da Rodovia Presidente Dutra, administrada pela empresa CCR NovaDutra (**Figura 11**) – nela transitaram em 2016, 128.491.170 “veículos equivalentes”.

**Figura 11:** Concessionária NovaDutra



Fonte: Sítio da CCR NovaDutra. Org.: Wilson Monteiro Filho

Temos, portanto, especialmente: 5 Regiões Metropolitanas do Brasil, 2 Eixos Industriais e a vida de milhões de pessoas submetidas a jogos especulativos e ao controle de fluxos de uma única empresa, a CCR. Vejamos a seguir como que essa empresa ao adquirir o direito de explorar financeiramente estas importantes áreas de fluxos, submete a vida de milhões de pessoas aos seus interesses.

### 3.2 – São Paulo privatizada – corporações regendo a vida social

A holding CCR administra atualmente 23 outras empresas subsidiárias (**Figura 12**). Portanto além dos interesses econômicos de cada uma das três empresas citadas anteriormente e de suas subsidiárias, temos os interesses das próprias empresas subsidiárias da CCR atuando no espaço administrado por elas. E como já vimos os interesses delas se convergem e se auxiliam, consolidando uma rede de empresas se protegendo mutuamente.

**Figura 12:** Composição das empresas subsidiárias do Grupo CCR



Fonte: Sítios da CCR. Org.: Wilson Monteiro Filho.

Sistemas empresariais complexos são a ordem vigente. Se outrora eram submissos às políticas do Estado, hoje as submetem. Neste jogo de poderes a vida social e ambiental será colocada em segundo plano.

Se temos as vias de fluxo de 5 Regiões Metropolitanas sob concessão da CCR, temos por outro lado as empresas secundárias vinculadas à CCR, do ramo de “desenvolvimento imobiliário” atuando na construção e especulação dos empreendimentos fixos de loteamentos. O controle dos fluxos e dos fixos já estão submetidos.

Se a vida social de um indivíduo é regida pelo seu habitat e seu deslocamento – seja para seu trabalho ou para seu lazer – estas duas esferas já estão nas mãos privadas. Quanto ao cotidiano, essas empresas estão abrangendo a sua atuação para os ramos de empreendimento relacionado a serviços e a produção de bens: bens de consumo e bens intermediários.

A vida social, em suas várias esferas deixa de ser um fator de ordem pública e passa a ser um valor potencial às empresas. E o Estado que deveria zelar pelo bem-estar social, transfere suas atribuições às iniciativas privadas.

Como exemplo de outros segmentos do Grupo CCR e que atua no cotidiano podemos citar a CCR ViaQuatro.

A ViaQuatro é a concessionária responsável pela operação e manutenção da Linha 4-Amarela de metrô de São Paulo, o primeiro contrato de Parceria Público-Privada [PPP] assinado no país. (Sitio da CCR).

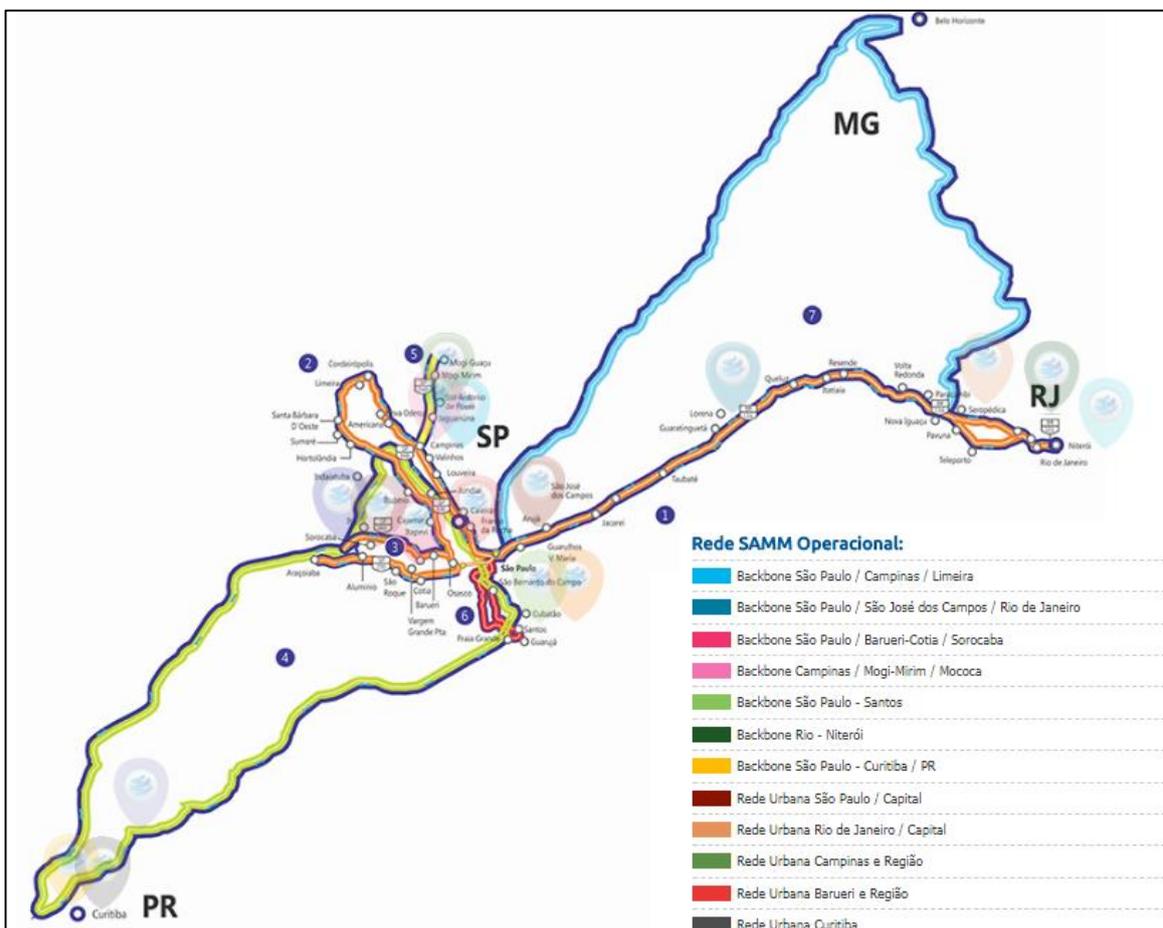
A linha 4 - amarela é considerada uma linha de conexão do metrô de São Paulo, conecta as linhas: 1 – azul, 2 - verde e 3 - vermelha do Metrô; e as linhas: 7 – rubi, 9 – esmeralda e 11 – coral da CPTM. Ou seja, uma linha com intenso fluxo de passageiros. Por se tratar de uma PPP, além dos ganhos com as passagens temos recursos públicos diretos pagos à ViaQuatro (como exposto no item 2.2).

Além da ViaQuatro podemos citar a SAMM, também empresa do Grupo CCR:

(...) prestadora de serviços de Comunicação Multimídia, autorizatória SCM, e que tem como negócio prestar serviços de transmissão de dados em alta capacidade. (...)ela estará presente em 142 municípios dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná (...). Sua rede backbone abrange mais de 4.755 quilômetros de fibras ópticas subterrâneas (...)possui ainda mais de 2.021 quilômetros de acesso óptico em rede urbana. (Sitio da SAMM).

Em nosso atual mundo, tecno-científico-informacional globalizado, ter uma empresa de controle de fluxos virtuais é expandir para outras dimensões suas possibilidades de investimento e ao mesmo tempo fazer a sociedade que vive nesta área criar uma dependência desta tecnologia de ponta, pois às pessoas e empresas que se instalarem nesta área e utilizarem esta tecnologia, adquirem automaticamente uma vantagem no mercado competitivo capitalista. Vantagem principalmente no quesito velocidade. Não sendo mais possível retroceder para outras vias de fluxo mais lentas e simultaneamente ficando dependente da SMM.

**Figura 13:** Área de abrangência das fibras ópticas da SMM



Fonte: Sítios da SMM. Org.: Wilson Monteiro Filho.

A influência dessas empresas no cotidiano das pessoas não para por aí: a CCR tinha em 2010 – ano em que foi imposta a inspeção veicular pelo prefeito Gilberto Kassab – 45% dos capitais da empresa Controlar (empresa encarregada, via licitação, de efetuar essa inspeção). Anuncia em 2014 – ano em que o prefeito Fernando Haddad suspende o

contrato com a Controlar alegando monopólio – o fim de suas atividades em inspeção veicular. Foram quatro anos lucrando com o cotidiano em um projeto que desde seu princípio foi criticado inclusive pela comunidade científica.

Em 2016 vende sua participação de 34,24% que tinha na empresa STP – Sociedade de Tecnologia e Pagamento S.A., dona da empresa SemParar de sistema de identificação automática de veículos. Vende não antes de viabiliza-la em todas as suas rodovias concessionárias, acarretando no aumento do valor de suas ações.

O acúmulo de riquezas gerado pela pluralidade dos ramos de atividades dessas empresas e pelos seus processos de auto-valorização atingem altos níveis; a CCR em seus relatórios anuais demonstra valores de bilionários de lucro líquido – sem considerarmos os lucros das outras empresas que compõe a CCR. E novamente temos o círculo vicioso já apontado por CHOMSKY no capítulo 2.1:

A concentração de riqueza gera a de poder, particularmente ao custo das disparadas nas eleições que forçam os grandes partidos a serem controlados por grandes corporações. E esse poder político logo se estende à legislação que aumenta a concentração de riqueza.

(...) então temos um círculo vicioso em progresso. (CHOMSKY, Noam. In: Requiem for the American Dream. 2015. 5'00").

Se para empresas e corporações os principais objetivos é a obtenção dos melhores resultados financeiros para seus acionistas, sem fazer distinção do que é moral e do que é imoral; para a população e os indivíduos ficam as resultantes de suas ações no âmbito espacial e do cotidiano. E as instituições públicas que deveriam agir como fiscais e mediadores desta relação, se submetem e transferem gradativamente o seu controle para as iniciativas privadas.

## Considerações Finais

Primeiro cabe considerar os processos históricos e sociais agindo simultaneamente com a sobreposição de espaços geográficos e de urbanidades. A produção do espaço geográfico no Eixo Sorocaba-Campinas é uma resultante dessas dimensões e por isso a dificuldade em analisar uma área que possui uma velocidade de transformação tão rápida.

A segunda dificuldade, exposta logo de início no capítulo 2 (quando passamos a analisar os mecanismos de transferência do público para o privado), trata da questão da ausência de estudos dos impactos socio-espaciais destas medidas e de como esta carência destes estudos é preenchida exaustivamente apenas pelas discussões sobre suas resultantes econômicas. É muito mais difícil refletir sobre um assunto que é ignorado pela comunidade.

O terceiro aspecto que cabe ressaltar e que foi exposto no capítulo 3 é como as estruturas corporativas estão complexas atualmente o que dificulta muito o entendimento de como elas exercem sua exploração e suas resultantes. São estruturas que se pulverizaram e se projetaram para todas as escalas e dimensões. A exemplo disso o caráter global dessas empresas que atuam em diversos países simultaneamente articulando com inúmeras outras corporações – é uma mistura escalar em todas as esferas. Essas empresas se expandiram também para o complexo mercado virtual das ações e com isso elas se tornam um bem especulativo e altamente fragmentado. Nenhuma regulação jurídica é capaz de fiscalizar tamanha complexidade – é como um cachorro que corre atrás do próprio rabo.

O Eixo Sorocaba-Campinas e sua triangulação com a capital tratado nesta pesquisa é só um exemplo das forças atuantes pois fica claro que é um movimento em expansão e com estratégias de automodificação, readaptação e também altamente capaz de se remodelar.

Por fim, fica registrado que as estratégias imorais de acumulações capitalistas continuam se perpetuando e se inovando. Como pesquisador e futuro geógrafo entendemos que nos cabe, ao menos, instigar a reflexão desta problemática que tende a ser ignorada.

## Referências Bibliográficas

AZZON, Carlos. **O Novo Endereço da Indústria Paulista**. Águas de São Pedro. 1989. III Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:

<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1430/1407>>

Último acesso em: 12 jun. 2016.

BENAKOUCHE, Tamara. **Novas Tecnologias de Comunicação, Velhas Desigualdades Regionais**. Salvador. 1991. IV Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:

<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1875/1842>>

Último acesso em: 12 jun. 2016.

BENKO, Georges. **Economia, Espaço e Globalização na aurora do século XXI**. Ed. HUCITEC 1996.

BOGUS, Lucia Machado & BAENINGER, Rosana. **Urbanização e Migração: Configuração e Características da Rede Urbana no Estado de São Paulo**. Salvador. 1991. IV Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:

<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1884/1851>>

Último acesso em: 12 jun. 2016.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília. Ed. Câmara. 1988.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8987compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm)>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995**. Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9074cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9074cons.htm)>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004**. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm)>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.445, de 05 de janeiro de 2007**. Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico; altera as Leis nos 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.036, de 11 de maio de 1990, 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; revoga a Lei no 6.528, de 11 de maio de 1978; e dá outras providências. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11445.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11445.htm)>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015**.

Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13097.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13097.htm)>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. Portal Brasil. **Parceria Público-Privada (PPP)**.

Disponível em:

<<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/04/parceria-publico-privada-ppp>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

CAMPOS, Pedro A. **A Incerteza e a Inovação na Estruturação Urbana: Elementos da Dinâmica Imobiliária**. Águas de São Pedro. 1989. III Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:

<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1433/1410>>

Último acesso em: 12 jun. 2016.

CCR, Grupo. **Concessão de Rodovias**. 2017. Disponível em:

<<http://www.ccr.com.br/negocios/concessao-de-rodovias>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_, Grupo. **Informações Corporativas: Composição Acionária**. 2017. Disponível em:

<<http://ri.ccr.com.br/pt-br/informacoes-corporativas/composicao-acionaria/>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_, Grupo. **Informações Corporativas: Perfil Corporativo e Histórico**. 2017. Disponível em:

<<http://ri.ccr.com.br/pt-br/informacoes-corporativas/perfil-corporativo-e-historico/>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_, Grupo. **Sítio da CCR AutoBAn**. 2017. Disponível em:

<<http://www.autoban.com.br/institucional/nossos-numeros>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_, Grupo. **Sítio da CCR NovaDutra**. 2017. Disponível em:

<<http://www.novadutra.com.br/institucional/>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_, Grupo. **Sítio da CCR RodoAnel**. 2017. Disponível em:

<<http://www.rodoaneloeste.com.br/institucional/>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_, Grupo. **Sítio da CCR ViaOeste**. 2017. Disponível em:

<<http://www.viaoeste.com.br/institucional/>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_, Grupo. **Sítio da SAMM**. 2017. Disponível em:

<<http://www.sammnet.com.br/>>

Último acesso em: 21 jan. 2018.

CHANG, Ha-Joon. **Chutando a escada**. Ed. UNESP. 2003.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. **Desenvolvimento dos Transportes, Integração Econômica e Crescimento Regional**. Brasília. 1995. VI Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:

<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1612>>

Último acesso em: 12 jun. 2016.

GONÇALVES, Maria Flora & SHEMEGUINI, Ulysses Cidade. **O Terciário na Urbanização Paulista: Notas Preliminares para Discussão**. Águas de São Pedro. 1989. III Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:  
<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1469/1446>>  
Último acesso em: 12 jun. 2016.

GONÇALVES, Maria Flora. **Dinâmica Recente da Urbanização Paulista**. Belo Horizonte. 1993. V Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:  
<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1525/1502>>  
Último acesso em: 12 jun. 2016.

GUNN, Phillip. **A São Paulo Railway – As Formas de Concessão e Encampação**. Águas de São Pedro. 1989. III Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:  
<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1441/1418>>  
Último acesso em: 12 jun. 2016.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em:  
<<https://downloads.ibge.gov.br/>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

ITU (Município). **Sítio da Câmara de Vereadores da Estância Turística de Itu**. Disponível em:  
<<http://www.camaraitu.sp.gov.br/Pagina/Listar/5>>  
Último acesso em: 16 out. 2016.

KLEIMAN, Mauro. **A Prioridade dos Investimentos na Rede Viária e seu Papel na Configuração das Cidades: O Rio de Janeiro Sobre Rodas**. Rio de Janeiro. 2001. IX Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:  
<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2300>>  
Último acesso em: 12 jun. 2016.

KURZ, Robert. **O Colapso da Modernização**. Ed. Paz e Terra, 2ª Ed. 1993.

LEPSCH, Igo F. **Formação e Conservação dos Solos**. São Paulo. Ed. Oficina de Textos. 2010.

NAÍM, Moisés. **“o Consenso de Washington ou a Confusão de Washington?”**. Revista Brasileira de Comércio Exterior. Disponível em:  
<<http://www.funccex.org.br/publicacoes/rbce/material/rbce/64-Consenso%20de%20Wash-MN.PDF>>  
Último acesso em: 12 jun. 2016.

Núcleo de Estudos da População (NEPO). Disponível em:  
<<http://www.nepo.unicamp.br/>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

PENA, Rodolfo F. Alves. **"Consenso de Washington"**. Brasil Escola. Disponível em:  
<<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/consenso-washington.htm>>.  
Último acesso em: 13 jun. 2017.

PIQUET, Roselia. **Modernização a Qualquer Preço**. Salvador. 1991. IV Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:  
<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2331/2297>  
Último acesso em: 12 jun. 2016.

\_\_\_\_\_, Roselia. **Competitividade e Novos Espaços Industriais**. Belo Horizonte. 1993. V Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:  
<http://unuhostedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1538>  
Último acesso em: 12 jun. 2016.

PORTO FELIZ (Município). **Sítio da Câmara Municipal de Porto Feliz**. Disponível em:  
<<http://www.camaraportofeliz.com.br/porto-feliz/as-origens-de-porto-feliz>>  
Último acesso em: 16 out. 2016.

**REQUIEM FOR THE AMERICAN DREAM**. Produção: PF Pictures. Direção: Kelly Nyks, Peter D. Hutchison, Jared P. Scott. EUA. 2015, 73'. 1 Filme em Streaming. Disponível em Netflix (2017).

SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo. Ed. Nacional. 1968.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do Espaço Habitado**. São Paulo. Ed. Hucitec. 1988.

\_\_\_\_\_, Milton. **Por uma Economia política da cidade**. São Paulo. Ed. Hucitec. 1994.

SÃO PAULO (Estado). **Lei nº 7.835, de 08 de maio de 1992**. Dispõe sobre o regime de concessão de obras públicas, de concessão e permissão de serviços públicos e dá providências correlatas. Disponível em:  
<<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1992/alteracao-lei-7835-08.05.1992.html>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.056, de 29 de dezembro de 1994**. Altera a Lei n. 7.835, de 8 de maio de 1992. Disponível em:  
<<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1994/lei-9056-29.12.1994.html>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.361, de 05 de julho de 1996**. Cria o Programa Estadual de Desestatização – PED. Disponível em:  
<<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1996/lei-9361-05.07.1996.html>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo. **Programa de Concessões Rodoviárias**. Disponível em:  
<<http://www.artesp.sp.gov.br/rodovias-programa-de-concessoes-rodoviarias.html>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo. **1ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias**. Disponível em:  
<<http://www.artesp.sp.gov.br/rodovias-informacoes-gerais-concessoes-primeira-etapa-do-programa.html>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

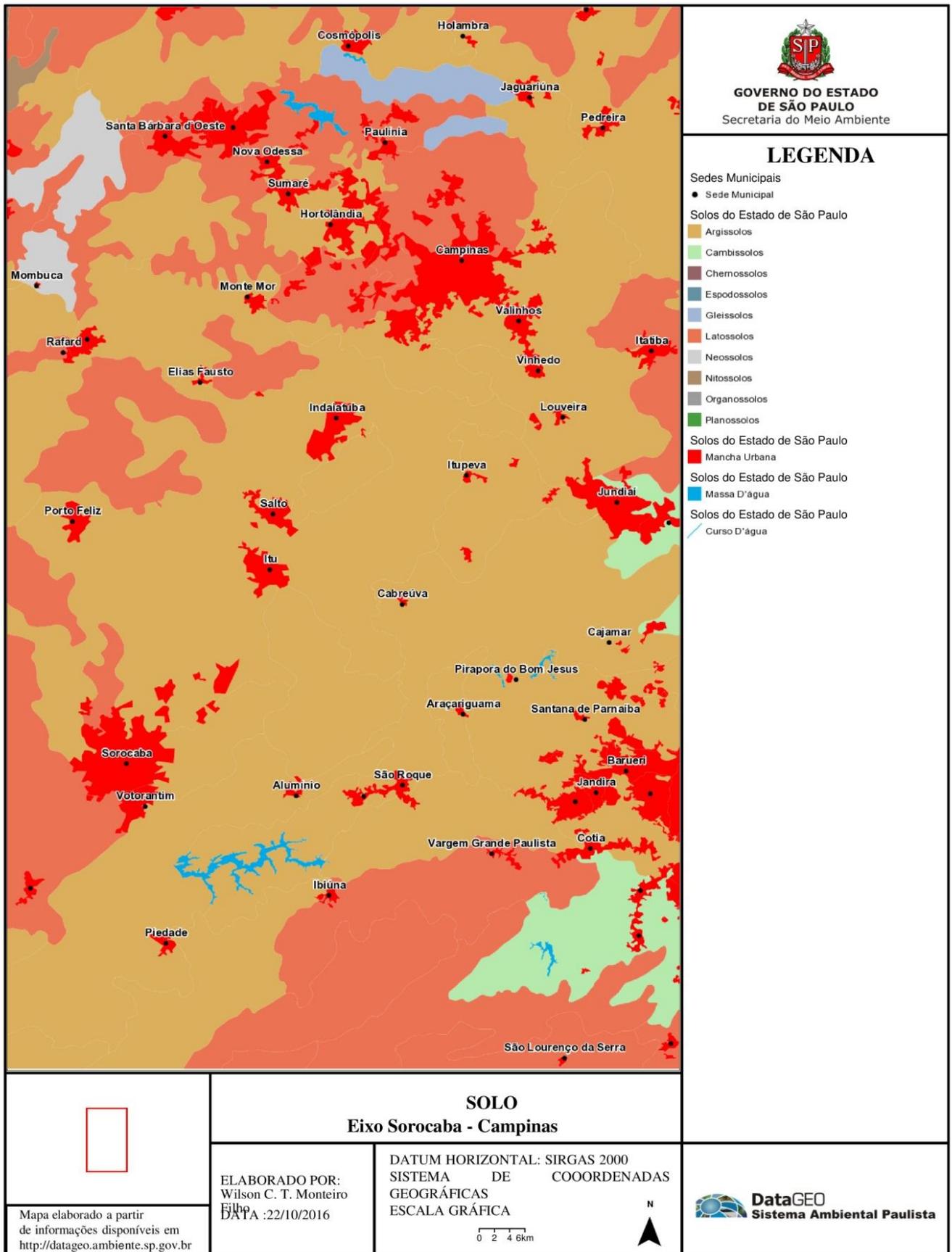
\_\_\_\_\_. ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo. **2ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias**. Disponível em:  
<<http://www.artesp.sp.gov.br/rodovias-informacoes-gerais-concessoes-segunda-etapa-do-programa.html>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

SCHIFFER, Sueli Ramos. **Impacto da Descentralização Econômica da Região Metropolitana de São Paulo na Estruturação do Espaço Regional**. Salvador. 1991. IV Encontro Nacional ANPUR. Disponível em:  
<<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1882/1850>>  
Último acesso em: 12 jun. 2016.

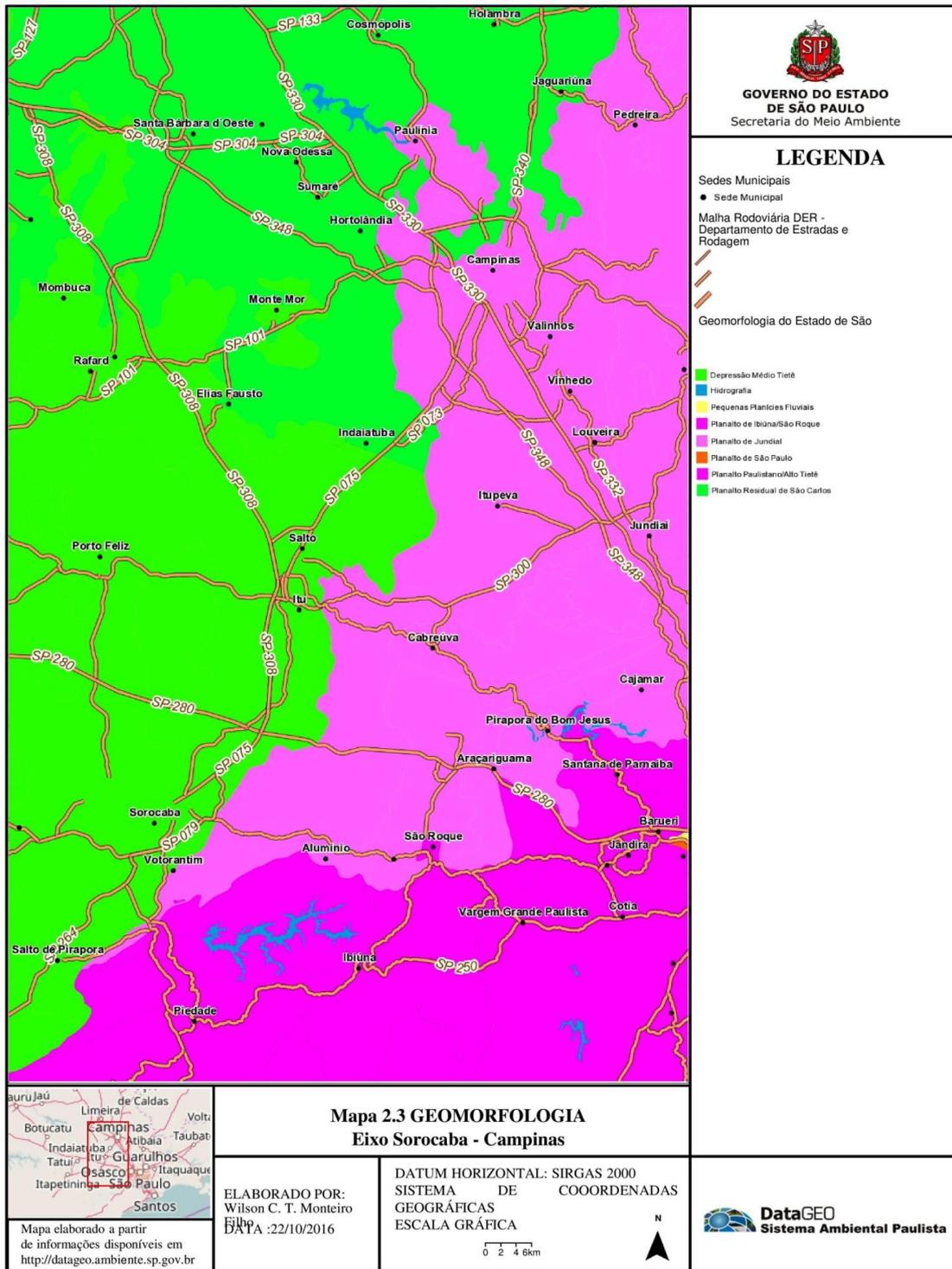
SOROCABA (Município). **Sítio da Câmara Municipal de Sorocaba**. Disponível em:  
<<http://www.camarasorocaba.sp.gov.br/sitecamara/historiasorocaba.html>>  
Último acesso em: 16 out. 2016.

Viação Ferrea Centro Oeste (VFCO). **Companhia União Sorocabana e Ituana; São Paulo Railway Comp**. Disponível em:  
<<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898usiSPR.shtml>>  
Último acesso em: 21 jan. 2018.

ANEXO A: Mapa 4: SOLO [Tipos]



**ANEXO B: Mapa 5: GEOMORFOLOGIA**



**ANEXO C: Tabela 3:** Expansão Internacional das atividades das principais empresas que compõe a CCR

	<b>GRUPO SOARES PENIDO (SERVENG)</b>	<b>GRUPO ANDRADE GUTIERREZ</b>	<b>GRUPO CAMARGO CORREA</b>
<b>1939</b>			• Fundação da Camargo, Corrêa & Cia. Ltda.
<b>1948</b>		• Fundação da Andrade Gutierrez	
<b>1958</b>	• Fundada a Serveng Serviços de Engenharia Ltda.		
<b>1978</b>			• Construção de UHE na Venezuela. Primeiro contrato internacional.
<b>1984</b>		• Construção de Rodovia no Congo. Primeiro contrato internacional.	
<b>1990</b>		• Construção de Aeroporto nas Bahamas.	
<b>1992</b>		• Ampliação do Metrô de Lisboa, Portugal • Construção de estrada e oleoduto no Equador.	
<b>1993</b>		• Constrói Rodovia na Bolívia	
<b>1995</b>			
<b>2004</b>		• Construção e operação de Aeroporto no Equador.	
<b>2005</b>			• Criada a Camargo Corrêa Suriname N.V. • Produção das estruturas metálicas para ponte na Venezuela. Adquire o controle da Loma Negra, produtora de cimento da Argentina.

<b>2006</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assina contratos com o governo de Angola, no valor total de US\$ 72 milhões. Santista Têxtil no Brasil passa a operar com três subsidiárias: Santista Têxtil Brasil S.A., Santista Têxtil Argentina S.A. e Santista Têxtil Chile S.A.</li> </ul>
<b>2007</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção da UHE Porce III, na Colômbia.</li> <li>• Instalação de fábrica de cimento no Uruguai.</li> <li>• Início das atividades da Alpargatas em Nova York (EUA).</li> </ul>
<b>2008</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção de UHE na Venezuela.</li> <li>• Implantação de fábrica de cimento em Angola.</li> </ul>
<b>2009</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lança marca de cimento em Angola.</li> <li>• Compra de 51% da empresa que detém a concessão do aeroporto de Curaçao.</li> </ul>
<b>2010</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção de fábrica de Cimentos no Paraguai.</li> </ul>
<b>2011</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conclusão do prolongamento da linha azul do Metrô de Lisboa.</li> </ul>	
<b>2012</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Em Portugal: concluídas obras da UHE do Alqueva, do metrô de Lisboa e das autoestradas Douro Litoral.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrato das obras de UHE na Colômbia</li> </ul>
<b>2013</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entregue o Aeroporto Internacional de Quito.</li> </ul>	
<b>2015</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Dennis Group, empresa americana de engenharia especializada em plantas industriais do setor de comidas e bebidas, passa a fazer parte da AG.</li> </ul>	