

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

TERRITORIAL USES, STATE POWER AND HIGHWAY CONCESSIONS: A STUDY
OF THE ACTIONS OF THE COMPANY ARTERIS S.A IN SÃO PAULO

USOS DEL TERRITORIO, PODER DEL ESTADO Y CONCESIÓN DE
CARRETERAS: UM ESTUDIO DE LA ACCIÓN DE LA EMPRESA ARTERIS S.A EM
SÃO PAULO

João Augusto Pereira do Prado¹

DOI: 10.54899/dcs.v22i83.3502

Recibido: 02/10/2025 | Aceptado: 03/10/2025 | Publicación en línea: 27/10/2025.

RESUMO

Este artigo analisa as transformações no papel do Estado brasileiro a partir da consolidação do neoliberalismo e seus reflexos na produção do espaço geográfico, tomando como estudo de caso o processo de concessão rodoviária do trecho Itaporanga-Franca (SP) à empresa Arteris S.A. O trabalho objetiva compreender a atuação do Estado em articulação com o setor privado e investigar os impactos da concessionária, de capital majoritariamente internacional, na área sob sua gestão. A metodologia fundamenta-se em revisão bibliográfica e na análise de dados oficiais sobre a estrutura acionária do grupo e os repasses do ISSQN aos municípios, obtidos via Sistema Integrado de Informações ao Cidadão (SIC-SP). Os resultados evidenciam uma significativa reconfiguração do Estado para uma função reguladora, onde a concessão se configura como uma atrativa modalidade de uso corporativo do território para capitais superacumulados estrangeiros. Conclui-se que, embora os repasses financeiros representem um expressivo incremento nas receitas municipais, esta lógica pode gerar efeitos negativos de longo prazo, como o desestímulo a atividades produtivas locais devido aos custos do pedágio, culminando numa "guerra dos lugares" e onerando duplamente o cidadão, que financia a infraestrutura via impostos e paga por seu uso.

Palavras-chave: Estado. Território. Neoliberalismo. Concessões. Rodovias.

ABSTRACT

The This article analyzes the transformations in the role of the Brazilian State arising from the consolidation of neoliberalism and its impacts on the production of geographic space, taking as a case study the highway concession process of the Itaporanga-Franca (SP) stretch to the company Arteris S.A. The study aims to understand the State's role in coordination with the private sector and to investigate the impacts of the concessionaire, which has predominantly international

¹ Mestre em Geografia pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - campus de Rio Claro, Salto, São Paulo, Brasil. E-mail: augusto.prado@unesp.br Orcid: <https://orcid.org/0009-0007-9764-9402>

capital, on the area under its management. The methodology is based on a bibliographic review and on the analysis of official data about the group's shareholding structure and the ISSQN transfers to municipalities, obtained via the Integrated Citizen Information System (SIC-SP). The results show a significant reconfiguration of the State towards a regulatory function, where the concession is configured as an attractive corporate mode of territorial use for super-accumulated foreign capital. It is concluded that, although the financial transfers represent a significant increase in municipal revenues, this logic may generate long-term negative effects, such as discouraging local productive activities due to toll costs, culminating in a "war of places" and doubly burdening the citizen, who finances infrastructure through taxes and pays for its use.

Keywords: State. Territory. Neoliberalismo. Highway. Concessions.

RESUMEN

Este artículo analiza las transformaciones en el papel del Estado brasileño a partir de la consolidación del neoliberalismo y sus repercusiones en la producción del espacio geográfico, tomando como estudio de caso el proceso de concesión vial del tramo Itaporanga-Franca (SP) a la empresa Arteris S.A. El trabajo tiene como objetivo comprender la actuación del Estado en articulación con el sector privado e investigar los impactos de la concesionaria, de capital mayoritariamente internacional, en el área bajo su gestión. La metodología se fundamenta en una revisión bibliográfica y en el análisis de datos oficiales sobre la estructura accionaria del grupo y las transferencias del ISSQN a los municipios, obtenidos a través del Sistema Integrado de Información al Ciudadano (SIC-SP). Los resultados evidencian una significativa reconfiguración del Estado hacia una función reguladora, donde la concesión se configura como una modalidad atractiva de uso corporativo del territorio para capitales extranjeros superacumulados. Se concluye que, aunque las transferencias financieras representan un aumento significativo en los ingresos municipales, esta lógica puede generar efectos negativos a largo plazo, como el desincentivo a actividades productivas locales debido a los costos del peaje, culminando en una "guerra de los lugares" y gravando doblemente al ciudadano, que financia la infraestructura mediante impuestos y paga por su uso.

Palabras clave: Estado. Territorio. Neoliberalismo. Concesiones. Viales.



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución- NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

INTRODUÇÃO

Partindo do conceito de território usado (Santos, 2002; Santos, Silveira, 2001) – isto é, o território em uso, compreendido em sua totalidade como um híbrido indissociável entre sistemas de objetos e sistemas de ações –, entende-se o próprio território como um campo de forças, constituído por atores hegemônicos e não hegemônicos, detentores de distintos poderes de transformação.

Nesse contexto, o Estado, enquanto um dos principais agentes hegemônicos, exerce um papel fundamental, uma vez que detém não apenas o monopólio do uso legítimo da violência, mas também o poder de regulação da moeda, do crédito e da legislação. Em tempos de globalização, a influência do Estado na construção do espaço torna-se ainda mais significativa, especialmente quando se considera que, com frequência, esse ator atua como uma ponte entre o local e o global, configurando-se como o principal responsável tanto pela introdução de inovações quanto pela criação das condições necessárias ao êxito dos capitais investidos (Santos, 2012, p. 22).

No Brasil, embora já se verifique a presença de políticas com orientação neoliberal durante os governos de João Figueiredo (1979–1985) e José Sarney (1985–1990), é somente a partir da gestão de Fernando Collor de Mello (1990–1992) que o neoliberalismo se consolida como eixo estruturante das ações estatais em uma escala mais abrangente, processo esse aprofundado e institucionalizado ao longo do governo de Fernando Henrique Cardoso (1995–2003) (Maciel, 2011). Nessa perspectiva, o neoliberalismo é compreendido como um evento (Santos, 2002) deflagrador de múltiplos processos (Santos, 2014), que engendram transformações significativas nas formas de atuação das distintas esferas do Estado brasileiro, impactando de maneira direta a organização e o uso do território.

Dentre os diversos serviços cuja oferta deixou de ser responsabilidade direta do Estado e passou a ser delegada à iniciativa privada, destaca-se, em particular, o processo de concessão das rodovias no Estado de São Paulo. Segundo Oliveira (2016), esse processo pode, atualmente, ser dividido em três etapas distintas. A primeira delas, iniciada em 1998, resultou na concessão de 12 lotes por um período de 20 anos, totalizando mais de 3.500 km de rodovias, por meio de leilões cujo critério de seleção baseava-se no maior valor de outorga, isto é, no pagamento de um ônus fixo aos cofres públicos. A segunda etapa ocorreu entre os anos de 2007 e 2011, e concedeu, por 30 anos, aproximadamente 2.700 km de rodovias a sete novas empresas, cujas propostas vencedoras combinaram o pagamento de outorga ao Estado com o compromisso de manutenção de tarifas reduzidas. A terceira etapa teve início em 2015, a partir de autorização do então governador Geraldo Alckmin, e consistiu na liberação de mais quatro lotes de concessões: Rodovia dos Calçados (Itaporanga–Franca), Rodovia do Centro-Oeste Paulista (Florínea–Igarapava), Rodovia do Litoral Paulista (Miracatu–Ubatuba) e Rodoanel Norte, totalizando mais de 2.226 km.

De acordo com informações disponíveis no site oficial do governo do Estado de São Paulo, no dia 23 de novembro de 2017, o então governador Geraldo Alckmin realizou a vistoria do início do contrato de concessão referente ao lote denominado Rodovia dos Calçados (Itaporanga–Franca), outorgado à concessionária Via Paulista, pertencente ao grupo Arteris. A concessão foi realizada por meio de leilão com concorrência internacional, cujo valor mínimo havia sido fixado em R\$ 237.000.000. A proposta apresentada pela Via Paulista destacou-se por ofertar o maior ágio já registrado no país até então, alcançando um percentual de 438,17% sobre o valor mínimo estipulado, o que resultou em um montante total de R\$ 1.272.290.000.

Atualmente, a Arteris configura-se como uma das principais empresas do setor de concessões rodoviárias no Brasil, sendo responsável pela administração de mais de 3.200 km de rodovias nos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Paraná. A companhia detém 100% do capital das concessionárias Autovias, Centrovias, Intervias e Via Paulista, além de participar da gestão de diversas concessões federais.

Conforme previsto no contrato de concessão, a empresa Via Paulista compromete-se a investir R\$ 5 bilhões em obras de melhoramento ao longo de um trecho que totaliza 720 quilômetros de rodovias, abrangendo 35 municípios do Estado de São Paulo, com uma população estimada em 2,4 milhões de habitantes. Além dos investimentos em infraestrutura, a concessionária deve repassar 5% da receita bruta arrecadada com pedágios aos municípios atendidos, por meio do pagamento do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), configurando-se, assim, uma relevante fonte de receita pública, sobretudo para os municípios com menor dinamismo econômico.

Diante desse cenário, o presente trabalho tem como objetivo principal compreender o papel do Estado, em articulação com o setor privado, na produção e no uso do espaço geográfico a partir do processo de concessão rodoviária do trecho Itaporanga–Franca, atualmente sob gestão da empresa Arteris S.A. Busca-se, também, analisar a estrutura acionária da empresa e investigar os impactos de sua atuação sobre a área concedida, considerando especialmente as dinâmicas territoriais e fiscais envolvidas.

METODOLOGIA

A metodologia adotada neste estudo baseou-se em uma revisão bibliográfica criteriosa, voltada à compreensão das dinâmicas territoriais associadas às concessões rodoviárias no

contexto do neoliberalismo e da atuação do Estado. Essa etapa teórica foi complementada pela análise de dados empíricos relativos aos repasses do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), realizados pela concessionária Arteris S.A. aos municípios localizados ao longo do trecho concedido da rodovia Itaporanga–Franca. Tais informações foram obtidas por meio de solicitações formais ao Sistema Integrado de Informações ao Cidadão do Estado de São Paulo (SIC-SP), assegurando a confiabilidade das fontes utilizadas. A partir dos dados coletados, procedeu-se à sua organização e tabulação, com o intuito de estruturar e fundamentar a análise proposta, evidenciando os efeitos territoriais e fiscais decorrentes da atuação da concessionária na região em questão.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

No presente trabalho, por meio da análise do processo de concessão rodoviária, identifica-se uma transformação significativa no papel do Estado em relação ao mercado, refletida no surgimento de novas modalidades de apropriação e uso do território. Essa mudança evidencia a reconfiguração das práticas estatais diante das dinâmicas econômicas e políticas contemporâneas, sinalizando o predomínio de lógicas neoliberais que redefinem as relações entre o setor público e privado, assim como as formas de regulação e gestão do espaço geográfico.

A partir da década de 1960, observa-se o declínio da social-democracia em âmbito internacional, o que possibilitou a disseminação da ideologia neoliberal. Este fenômeno, impulsionado por instituições globais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial, expandiu-se gradativamente pelo mundo, promovendo profundas transformações econômicas e sociais (Harvey, 2008; Singer, 1992; Spinola, 2005). No contexto brasileiro, embora as ideias neoliberais tenham começado a ganhar espaço durante o governo de Fernando Collor de Mello (1990–1992), foi somente na administração de Fernando Henrique Cardoso (1995–2003) que tais ideias se consolidaram como diretriz central das políticas públicas, orientando de forma mais ampla as ações governamentais (Maciel, 2011).

De acordo com a ideologia neoliberal, conforme destacado por David Harvey (2008), cabe ao Estado garantir um ambiente propício para a realização de negócios, zelando pela estabilidade e qualidade da moeda, pela proteção dos direitos à propriedade privada, pelas estruturas militares e jurídicas, bem como pelo adequado funcionamento dos mercados, sem, contudo, se aventurar além dessas atribuições. Nesse sentido, após a adoção do modelo neoliberal, observa-se o

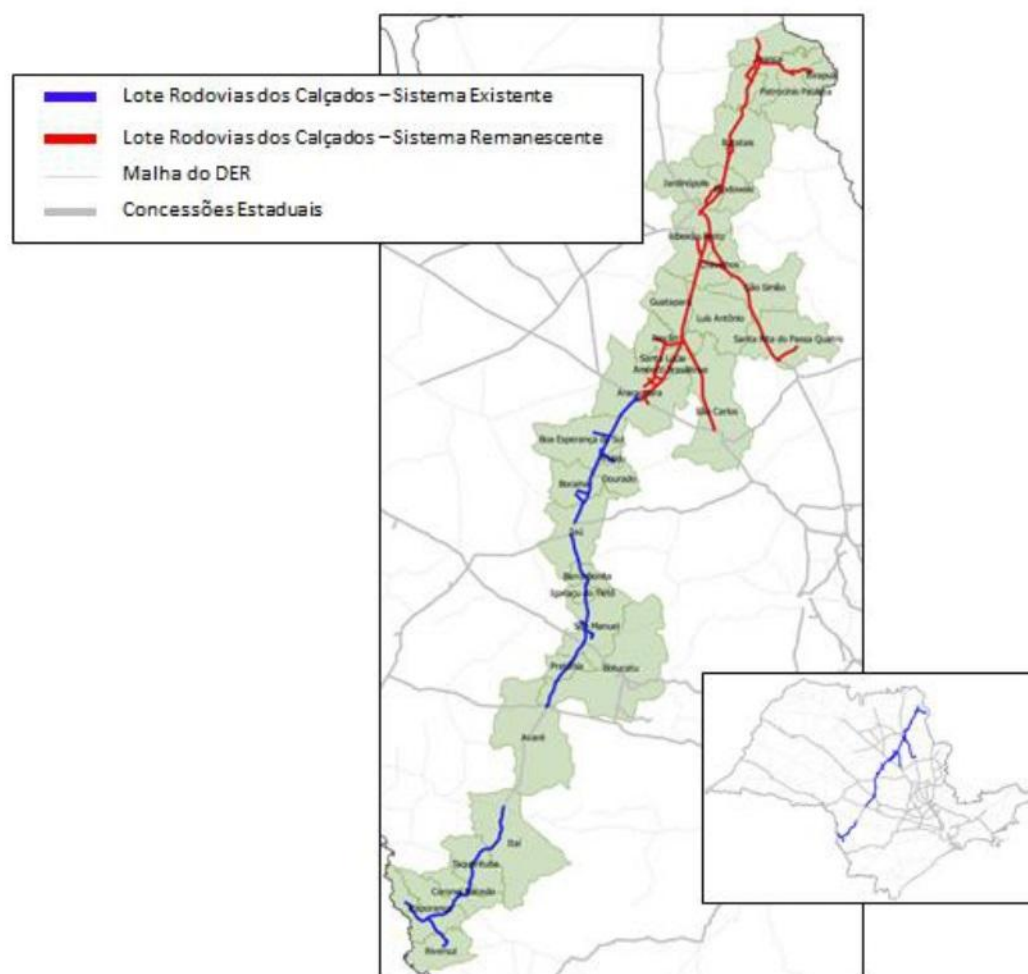
desmantelamento do Estado brasileiro de perfil desenvolvimentista, que gradualmente abandona sua função de provedor direto de serviços para assumir o papel de regulador desses mesmos serviços.

A partir desses pressupostos, emergem no território brasileiro novas modalidades de uso e gestão, entre as quais se destacam a privatização, a parceria público-privada (PPP) e a concessão. Esta última, objeto de análise no presente estudo, caracteriza-se como uma forma intermediária entre a PPP e a privatização propriamente dita. No caso das concessões rodoviárias, a infraestrutura originalmente construída pelo Estado é delegada à iniciativa privada por meio de um contrato temporário, no qual a empresa concessionária assume a responsabilidade pela gestão e operação da estrutura durante o período estabelecido contratualmente. Dessa forma, pode-se considerar a concessão como uma espécie de privatização temporária de determinados ativos públicos.

Segundo Harvey (2008), o neoliberalismo emergiu da necessidade de incrementar as taxas de acumulação dos capitais superacumulados nos países centrais, os quais, em busca de reprodução ampliada, ultrapassam as fronteiras nacionais em busca de novos mercados. A privatização, nesse contexto, é compreendida pelo autor como o “braço armado” do capital internacional, uma vez que apropria-se de ativos públicos produtivos por valores substancialmente inferiores aos seus reais potenciais econômicos.

O movimento do capital superacumulado em busca de novos mercados pode ser claramente observado no leilão do trecho rodoviário Itaporanga–Franca, arrematado pelo grupo Arteris S.A. por meio de sua subsidiária Via Paulista, em uma competição internacional cujo critério de seleção foi o pagamento do maior ágio ao governo do Estado de São Paulo. O referido trecho, conhecido como Rodovia dos Calçados, compreende 720 quilômetros e atravessa 35 municípios paulistas, a saber: Américo Brasiliense, Araraquara, Avaré, Barão de Antonina, Barra Bonita, Batatais, Boa Esperança do Sul, Bocaina, Botucatu, Brodowski, Coronel Macedo, Cravinhos, Dourado, Franca, Guataporá, Igarapu do Tietê, Itaí, Itaporanga, Itirapuã, Jardinópolis, Jaú, Luís Antônio, Patrocínio Paulista, Pratânia, Restinga, Ribeirão Preto, Rincão, Riversul, Santa Lúcia, Santa Rita do Passa Quatro, São Carlos, São Manuel, São Simão, Taquarituba e Trabiju.

Figura 1: Trecho rodoviário Itaporanga-Franca: sistema existente e sistema remanescente.

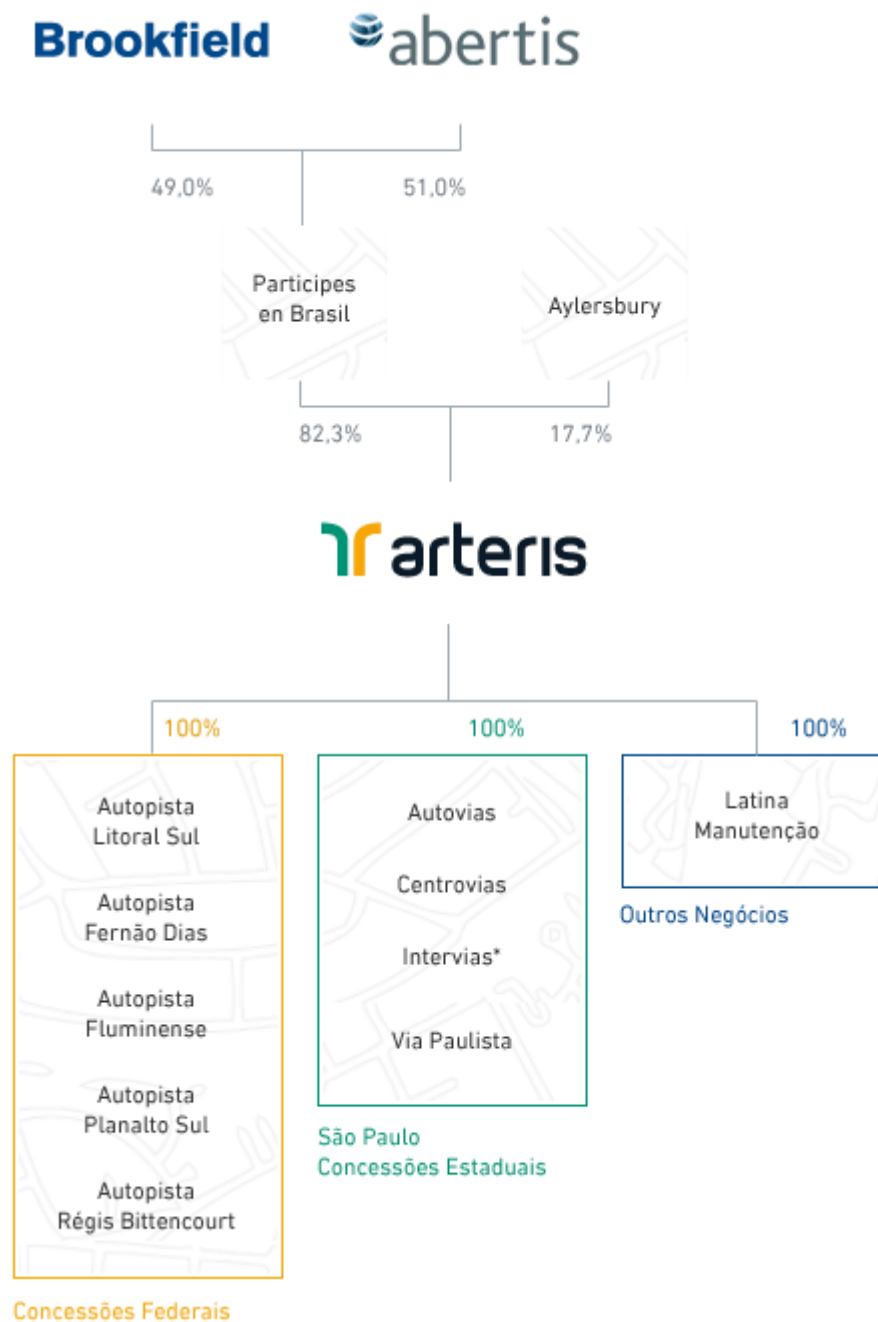


Fonte: ARTESP. Disponível em <http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/transparencia/contratos-de-concessao.aspx> Acesso em 10 de setembro de 2024.

A empresa Arteris, objeto central desta análise, figura atualmente como uma das maiores companhias do setor de concessões rodoviárias no Brasil, administrando aproximadamente 3.400 km de rodovias distribuídas nos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Paraná. Além disso, detém a totalidade do capital das concessionárias Autovias, Centrovias, Intervias e Via Paulista, bem como a participação em diversas concessões federais.

Embora exerça uma atuação robusta no mercado nacional, o capital do grupo Arteris S.A. tem sua origem em grupos internacionais sediados no Canadá (Brookfield Motorways Holdings SRL), em Luxemburgo (Brookfield Aylesbury S.A.R.L.) e na Espanha (Abertis Infraestructuras), esta última com sede em Barcelona.

Figura 2: Estrutura acionária – Arteris S.A.



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

Portanto, a formação socioespacial brasileira (Santos, 1977), ao assimilar a lógica neoliberal de uso do território, passa a permitir que capitais superacumulados estrangeiros – como o grupo Arteris S.A. – organizem e desorganizem o território nacional segundo sua própria lógica de acumulação que concebe o território como um recurso econômico e não como um espaço de vivência ou abrigo. Essas lógicas, frequentemente alheias à realidade cotidiana local, consolidam-

se como verticalidades (Santos, 2002) que rompem com as antigas horizontalidades (Santos, 2002), impondo-lhes novas formas de organização e controle.

De acordo com a legislação brasileira, as empresas concessionárias são obrigadas a repassar 5% do valor bruto de suas receitas provenientes de pedágios aos municípios, por meio do pagamento do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN). Assim, os impactos decorrentes da aquisição e do pedagiamento do trecho Itaporanga–Franca refletem-se na composição orçamentária dos municípios adjacentes, que experimentam alterações significativas em suas receitas.

Tabela 1: Comparação entre receitas totais obtidas pelos municípios em 2017 com os valores repassados pela concessionária Viapaulista em um prazo de 8 meses.

Município	Receitas totais obtidas em 2017	Valores de ISSQN repassados pela concessionária Viapaulista até agosto de 2019	Crescimento relação ao valor acumulado de 2017
Américo Brasiliense	99.791,20	61.495,33	61,62%
Araraquara	813.194,68	219.348,65	26,97%
Avaré	312.718,50	3.332,08	1,07%
Barão de Antonina	16.391,91	11.947,87	72,89%
Barra Bonita	115.636,21	160.059,27	138,42%
Batatais	174.113,86	228.066,19	130,99%
Boa Esperança do Sul	51.604,80	228.719,18	443,21%
Bocaina	37.931,82	150.045,54	395,57%
Botucatu	401.443,76	52.703,24	13,13%
Brodowski	78.111,55	95.815,12	122,66%
Coronel Macedo	22.729,32	141.394,13	622,08%
Cravinhos	131.080,59	319.673,74	243,88%
Dourado	32.243,42	18.511,44	57,41%
Franca	720.800,10	258.680,32	35,89%
Guataporã	32.270,63	73.198,07	226,83%
Igaruçu do Tietê	65.624,76	119.557,34	182,18
Itaí	99.937,16	81.730,39	81,78%
Itaporanga	32.658,74	220.410,62	674,89%
Itirapuã	20.045,66	20.254,53	101,04%
Jardinópolis	129.583,76	86.052,17	66,41%
Jaú	384.451,36	286.399,42	74,50%
Luis Antônio	72.400,55	42.835,53	59,16%
Patrocínio Paulista	60.479,21	158.461,89	262,01%
Pratânia	20.636,82	63.778,89	309,05%
Restinga	27.764,77	92.744,92	334,04%
Ribeirão Preto	2.888.565,29	462.224,57	16%
Rincão	31.872,72	36.648,73	114,98%
Riversul	18.672,10	39.953,49	213,97%
Santa Lucia	21.826,36	47.208,53	216,29%
Santa Rita do Passa Quatro	80.902,27	423.654,16	523,66%

São Manuel	130.714,72	188.913,26	144,52%
São Simão	102.819,49	480.474,16	43,57%
Taquarituba	79.379,35	111.996,47	141,09%
Trabiju	13.199,33	19.827,81	150,22%

Fonte: Elaboração do autor com base em dados fornecidos pela ARTESP (via solicitação pelo SIC) e IBGE Cidades (2019)

Conforme exposto, os municípios tendem a receber um aporte significativo de recursos por meio dos repasses do ISSQN efetuados pelas empresas concessionárias que operam as rodovias em seus territórios. Dessa forma, o aprofundamento do uso corporativo do território favorece determinados setores empresariais, como as concessionárias, e, em um primeiro momento, também gera benefícios aos governos em diferentes níveis federativos.

Os governos municipais são beneficiados pelo incremento de seus orçamentos, o qual ocorre sem a correspondente ampliação dos custos políticos, uma vez que os usuários pagadores de pedágio nem sempre são residentes nos municípios afetados. Por sua vez, os governos estaduais e federal obtêm vantagens por meio da arrecadação de impostos provenientes das concessionárias, além de se desvincularem da responsabilidade direta pela saúde fiscal dos municípios, que passam a apresentar menor dependência dos repasses de recursos oriundos dessas esferas governamentais.

Entretanto, é imprescindível considerar que tais benefícios podem não se manter a longo prazo, especialmente ao se levar em conta o desestímulo gerado pelo pedagiamento às atividades industriais e agrícolas locais. Esses setores tendem a se afastar de regiões cujos custos de transporte se apresentam excessivamente elevados, intensificando a denominada “guerra dos lugares” (Oliveira, 2016). Nesse contexto, observa-se que a fluidez conferida a determinados agentes – no caso, as empresas concessionárias – implica, simultaneamente, rigidez para outros atores, como as indústrias, as empresas de transporte e os agentes vinculados à agricultura (Pereira, 2007).

CONCLUSÃO

A lógica neoliberal de uso do território, consolidada no Brasil a partir do governo de Fernando Collor de Mello, transformou significativamente a atuação do Estado, que deixou de exercer um papel planejador e provedor para assumir uma função predominantemente reguladora. Nesse contexto, emergem novas modalidades de uso do território, entre as quais destaca-se a

concessão, posicionada como uma forma intermediária entre a privatização e a parceria público-privada.

A concessão, assim como a privatização e a parceria público-privada, configura-se como um espaço bastante atrativo para capitais superacumulados estrangeiros, os quais, em busca de possibilidades de reprodução ampliada, ultrapassam suas fronteiras nacionais originais. Tais capitais, ao adquirirem concessões sobre infraestruturas, passam a normatizar o território segundo suas próprias lógicas, impondo significativas transformações nos cotidianos locais e regionais.

No caso das concessões rodoviárias no Estado de São Paulo, os governos municipais são beneficiados pelo aumento de suas receitas, que, em determinados casos – como nos municípios de Boa Esperança do Sul, Bocaina e Itaporanga – podem chegar a triplicar seus orçamentos anuais. Contudo, esse processo pode desencadear desordem na organização territorial nacional, ao promover a espoliação privada e a fragmentação do espaço por meio da denominada “guerra dos lugares”.

Em última análise, no complexo sistema de concessões rodoviárias, o cidadão emerge como o principal prejudicado, pois sofre uma dupla cobrança: inicialmente, financia a infraestrutura pública por meio dos impostos e, posteriormente, é compelido a pagar pelo seu uso. Além disso, a lógica corporativa de apropriação do território impacta negativamente o cidadão ao elevar o custo da circulação de mercadorias, desestimulando a instalação de novas empresas e refletindo-se no aumento geral dos preços, o que corrói ainda mais o poder de compra dos salários.

REFERÊNCIAS

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

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Via Paulista inicia contrato de concessão do lote Rodovia dos Calçados. Disponível em: [<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/via-paulista-inicia-contrato-de-concessao-do-lote-rodovia-dos-calcados>] Disponível em <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/via-paulista-inicia-contrato-de-concessao-do-lote-rodovia-dos-calcados> Acesso em: 18 de junho de 2025

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

julho de 2025

HARVEY, David. **O Neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Loyola, 2008.

MACIEL, David. **O governo Collor e o neoliberalismo no Brasil (1990-1992)**. Ed. Ano XIII nº 1.1 Revista UFG. 2011.

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

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. Boletim Paulista de geografia, n. 54, p. 81_100-81_100, 1977.

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

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

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