

Reorganização Logística e Uso do Território no Estado de São Paulo: o PDDT e os Centros Logísticos Integrados

Vanderlei Braga¹
Leandro Trevisan²

RESUMO

Buscamos neste trabalho analisar e interpretar o rearranjo da logística no território paulista através do estudo das diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes (PDDT-Vivo 2000/2020) e, especificamente, do projeto de implementação dos Centros Logísticos Integrados no Estado de São Paulo. O PDDT, concebido pela Secretaria de Transportes do Governo do Estado de São Paulo, possui diretrizes que buscam atender a demandas corporativas por maior fluidez do território, através da reorganização dos sistemas de movimento. O projeto dos CLIs, componentes tomados como fundamentais pelo PDDT, são analisados como um híbrido de técnicas e normas que oferecem aos seus usuários (sobretudo aos grandes operadores logísticos) maiores níveis de competitividade. Dessa forma, consideramos o PDDT como um todo e o projeto dos CLIs em particular, sobretudo o CLI Sul, como expressões da busca incessante pela expansão da logística em pontos selecionados do território paulista, intensificando assim um uso corporativo do território.

Palavras-chave: Logística, Centros Logísticos Integrados, Operadores Logísticos, Território Brasileiro.

INTRODUÇÃO

Originária da área militar, a logística se tornou uma variável-chave para o entendimento do período atual. No Brasil, a logística emerge com maior vigor a partir da abertura econômica imposta no início da década de 1990.

A exposição dos circuitos produtivos nacionais frente ao mercado internacional levou tanto empresas quanto o Estado brasileiro (união, estados e

¹ Mestre em Geografia pela UNICAMP. Doutorando em Geografia pelo Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas. vand@unicamp.br

² Mestre em Geografia pela UNICAMP. Doutorando em Geografia pelo Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas. leandro.trevisan@ige.unicamp.br

municípios) a buscar uma modernização do território pautada na busca por maiores níveis de competitividade. Castillo (2008, p.8) aponta que

a competitividade deixa de ser apenas um atributo das empresas e passa também a se expressar em frações do espaço (através de intervenções materiais e densidades normativas), organizadas para produzir de forma obediente aos parâmetros de qualidade e custos estabelecidos pelos mercados internacionais.

A logística, assim, passa a constituir um elemento de grande importância na elaboração de planos (privados e estatais); estrutura-se um setor corporativo da logística ao mesmo tempo em que a elaboração de planejamentos territoriais estatais também se pauta, em grande medida, em elementos da moderna logística. Esse mesmo autor (2007, p.37) define a moderna logística

como o conjunto de competências infraestruturais (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), institucionais (normas, contratos de concessão, parcerias público-privadas, agências reguladoras setoriais, tributação etc.) e estratégicas (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que, reunidas num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos. Trata-se da versão atual da circulação corporativa.

Na esfera federal verificamos a importância que a logística adquire para o planejamento territorial através da análise dos Planos Plurianuais (PPAs) “Brasil em Ação” e “Avança Brasil” do Governo Fernando Henrique Cardoso, além do PPA “Brasil de Todos” do Governo Luiz Inácio Lula da Silva; ainda em âmbito federal foram apresentados recentemente o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Dentre os variados casos de planejamento e investimento em logística nas esferas estaduais, focaremos nossa análise no Estado de São Paulo, uma vez que este é o compartimento do território brasileiro onde os fluxos de matéria e informação são os mais densos, a divisão social e territorial do trabalho mais intensa, além de concentrar os agentes que mais fazem uso da moderna logística. É o espaço da globalização por excelência do território brasileiro (SANTOS, 1994).

A seguir procuraremos apresentar, em linhas gerais, o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes de São Paulo (PDDT-Vivo) dando especial ênfase ao projeto dos Centros Logísticos Integrados (CLIs).

A CONCEPÇÃO DOS CLIs NO ÂMBITO DO PDDT-VIVO

O PDDT-Vivo 2000/2020 (Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes de São Paulo) foi concebido segundo um diagnóstico elaborado pela Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo e pela DERSA (Desenvolvimento

Rodoviário S.A.). As ações planejadas (algumas já executadas) para o PDDT-Vivo 2000/2020 são: 1) implantação do Rodoanel Mário Covas, com 170 km de extensão, ligando 10 rodovias, circundando o *core* urbano da RMSP (trecho oeste já concluído; trecho sul em construção; trechos leste e norte em estudo); 2) implantação do Ferroanel, interligando ferrovias que chegam à RMSP; 3) implantação do trem expresso de carga; 4) incentivo à navegação de cabotagem, com integração com os portos de Santos e São Sebastião; 5) transferência da administração do Porto de Santos do governo federal para os governos estadual e municipal; 6) expansão da capacidade da malha rodoviária e recuperação do pavimento de rodovias existentes; 7) duplicação da Rodovia dos Imigrantes³ e prolongamento da Rodovia dos Bandeirantes⁴ (já concluídos); 8) ampliação do sistema aeroportuário; 9) implantação dos CLIs – Centros Logísticos Integrados.

As estratégias de ação do PDDT, atendendo às demandas corporativas, exigem a implantação de um sistema intermodal no Estado de São Paulo. A concepção dos CLIs vem ao encontro dessas estratégias e a distribuição dos CLIs no Estado nos permite entender melhor seu papel dentro do PDDT, identificando algumas das razões pelas quais os investimentos públicos e privados se dirigem prioritariamente para alguns pontos selecionados no território paulista.

Segundo a Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, os CLIs são definidos como plantas logísticas, envolvendo terminais intermodais de transferência para possibilitar uma nova logística de coleta e distribuição de cargas.

Os CLIs são, além de parte de uma estratégia governamental, um elemento de um complexo de transportes que atende a vários objetivos funcionais: 1) facilitar as transferências caminhão-trem, possibilitando o “intermodalismo”; 2) efetuar despachos alfandegários; 3) realizar enchimento e desova de contêineres; 4) racionalizar a coleta e distribuição de cargas com caminhões menores trafegando a distâncias também menores; 5) oferecer uma gama de serviços logísticos, como espaços de estocagem rápida para otimização de funções de concentração e distribuição para empresas industriais, inclusive veiculação de encomendas, correio etc.

Segundo o PDDT, pode-se distinguir duas funções desses centros: *terminal intermodal*, utilizados para a transferência de carga de um modal a outro (ex.: caminhão para trem) ou entre um mesmo modal (ex: carreta para caminhão baú) e *plataforma logística*, que permite estocagem para centrais de concentração e distribuição, equipamento e suporte para enchimento e desova de contêineres e serviços de apoio, como central de fretes, bancos, oficinas, hotel etc.

Os CLIs são a expressão da busca incessante pela dinamização e expansão da logística que, sobretudo no atual período, se mostra como uma variável ascendente no processo de análise e interpretação do território. Dessa maneira,

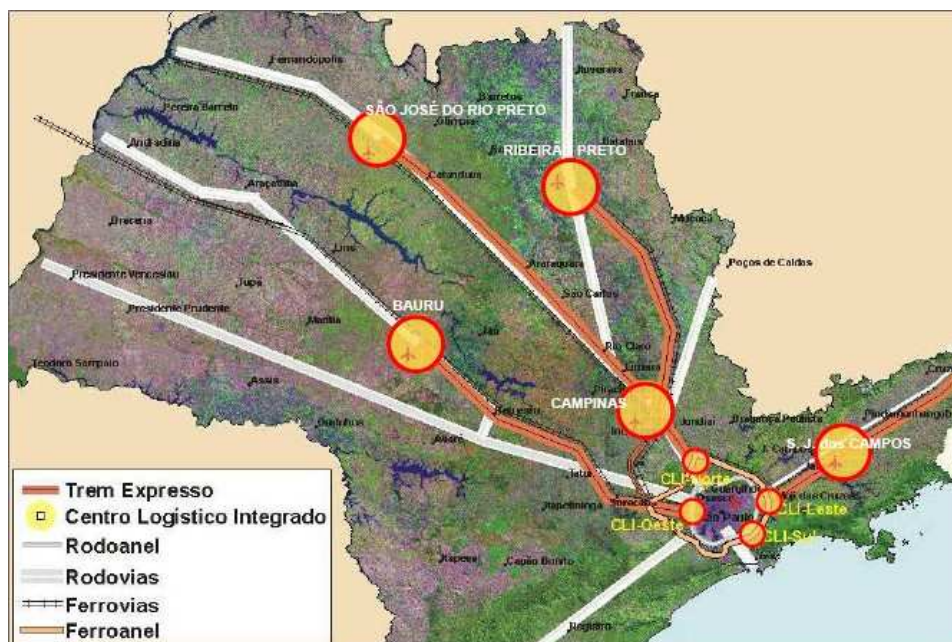
³ “... obra estratégica no contexto logístico do PDDT, já que essa rodovia liga o parque produtivo do Estado ao maior porto da América Latina” (disponível em: www.transportes.sp.gov.br/programas/pddtvivo.htm).

⁴ Segundo o PDDT-Vivo, este prolongamento aumenta “a capacidade do Sistema rodoviário Anhangüera/Bandeirantes, que desempenha papel fundamental na interligação da região desenvolvida do Estado com a RMSP e o Porto de Santos” (*idem*).

torna-se importante analisar os CLIs tanto no seu aspecto material e técnico, quanto no seu aspecto normativo e institucional, para identificarmos com maior precisão a sua importância para as ações de agentes públicos e privados no uso, na organização e na regulação do território.

POSSÍVEIS LOCALIZAÇÕES DOS CLIs NO ESTADO DE SÃO PAULO

Segundo o Superintendente da DERSA, Milton Xavier⁵, os CLIs a serem implantados no Estado de São Paulo não serão padronizados, ou seja, cada um assumirá uma característica que será definida de acordo com a “vocação produtiva” da região onde será instalado. Dessa forma, os estudos de viabilização e de implantação serão diferenciados para cada um deles, levando em conta todo o encadeamento produtivo característico de cada região, além das infraestruturas de transportes já instaladas. Por exemplo, o CLI de Bauru teria, *a priori*, vocação para abrigar os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário (ligação com a hidrovía Tietê-Paraná). Já o Vale do Paraíba teria um CLI como retroalimentação para o Porto de São Sebastião (principalmente com a implantação do novo corredor de exportação⁶). No mapa a seguir foram identificadas algumas localidades onde deverão ser instalados os CLIs, juntamente com as redes de transportes. Podemos notar que todos esses pontos estão em importantes entroncamentos aerorrodoferroviários, essenciais para a operacionalização dos CLIs.



Mapa 1 – Proposta de localização dos CLIs no Estado de São Paulo

Fonte: Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo (www.transportes.sp.gov.br).

⁵ Entrevista realizada em 24/08/2005 na Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo / DERSA.

⁶ O projeto do novo corredor de exportação paulista inclui a Rodovia Dom Pedro I, Rodovia dos Imigrantes e Rodovia Rio-Santos, ligando o interior e o Vale do Paraíba ao porto de São Sebastião.

Outras cidades além das indicadas no mapa anterior também poderão comportar outros CLIs. Já existe um grande interesse de algumas prefeituras do interior paulista, para que seja instalado um CLI objetivando atrair novas empresas para seus municípios, colaborando ainda mais com a chamada *guerra dos lugares*. Um exemplo é o interesse da prefeitura de Jundiaí para a instalação de um CLI, argumentando que a cidade está a apenas 60 km da capital, próxima a Campinas e Itu e às rodovias Anhangüera, Bandeirantes, Castelo Branco e D. Pedro I, além de já possuir uma EADI, aeroporto, área para empresas de logística, IPTU em torno de 50% do cobrado em cidades do mesmo porte e uma lei de compensação financeira para empresas com faturamento acima de R\$ 500 milhões anuais (Revista Tecnológica – julho/2003).

Observamos também que as cidades onde serão instalados os CLIs possuem uma estrutura logística considerável, por já serem o espaço privilegiado da logística das grandes empresas, com sua infraestrutura de grande porte para grandes operações, além de serem os centros de decisão da sua região. Por outro lado, as cidades excluídas e que não são interessantes para a instalação de CLIs também estão à margem do planejamento dos transportes do Governo do Estado de São Paulo, o qual deveria entender e analisar o território paulista (e brasileiro) como uma totalidade; estas cidades podemos chamá-las de espaços opacos, pois são “os subespaços onde tais características (densidades técnicas e informacionais) estão ausentes” (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p.264).

PARTICIPAÇÃO PRIVADA NO PLANEJAMENTO TERRITORIAL E USO DO CLI SUL

O CLI Sul, que será localizado junto ao trecho sul do Rodoanel e do Ferroanel, tem prioridade na sua instalação em relação aos outros CLIs previstos no PDDT. Essa primazia é dada, sobretudo, à sua localização estratégica em relação à Região Metropolitana de São Paulo e ao Porto de Santos, além da sua funcionalidade como elo entre bitolas ferroviárias de diferentes tamanhos, solucionando uma descontinuidade histórica da rede ferroviária paulista.

Quanto aos elementos do projeto da plataforma logística do CLI Sul, seu alcance e conteúdos deverão ser definidos pelo setor público e pelo setor privado conjuntamente, mas as responsabilidades deverão ser divididas. O setor privado será responsável pelos investimentos na plataforma propriamente dita, pois esse agente é quem irá explorar seus recursos; ao setor público cabe viabilizar (em associação com os concessionários ferroviários) o terminal inter e intramodal próximo, o tramo sul do Ferroanel, facilitar os acessos, além de efetuar as providências formais e aprovações no âmbito político e governamental. A operação dos CLIs e, especificamente, do CLI Sul será estritamente do setor privado.

Segundo a Secretaria dos Transportes, a atratividade do CLI Sul como negócio e a sua atuação eficaz para ser um fator de competitividade dependem diretamente, entre outros fatores, de um bom funcionamento de todo o sistema

ferroviário, que é um dos sistemas de movimento mais importantes de toda a cadeia intermodal. Com isso, um dos objetivos do PDDT é criar condições propícias para o fortalecimento empresarial das concessionárias ferroviárias e uma das funções fundamentais do governo é o de proteger essas empresas de riscos inerentes à exploração desse mercado ferroviário.

A concepção dos sistemas de engenharia e de várias ações previstas no PDDT, sobretudo os CLIs, serão efetuadas através da lei estadual nº 11.688, que instituiu o programa de Parcerias Público-Privadas (PPP) em 19 de maio de 2004. Segundo o PPA (Plano Plurianual) estadual 2004-2007, as PPPs “são contratos entre os setores público e privado com o objetivo de entregar um projeto ou um serviço tradicionalmente provido apenas pelo setor público” (PPA 2004-2007, p. 125). Em uma perspectiva geral, o Governo de São Paulo toma as PPPs segundo um enfoque regional, uma ótica setorial e como fomento à integração com o investimento privado. Dentre as obras que preveem as parcerias, além dos CLIs, está o trecho sul do Rodoanel; o Ferroanel; o “expresso aeroporto”, que ligará o centro da cidade de São Paulo ao aeroporto de Cumbica; o corredor de exportação Campinas – Vale do Paraíba – Porto de São Sebastião; os corredores metropolitanos Noroeste (Região Metropolitana de Campinas) e Guarulhos – Tucuruvi (RMSP)⁷. A expectativa de investimentos privados é estimada em R\$ 7,5 bilhões, representando um quarto do total de investimentos previstos no PPA (R\$ 30,1 bilhões). A lei também cria a Companhia Paulista de Parcerias S.A. (CPP) para fornecer garantias ao setor privado de que haverá o retorno do capital aplicado. Segundo a Secretaria de Economia e Planejamento, a CPP, além de ser o diferencial em relação à lei federal de PPP nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004, será independente dos recursos do Tesouro do Estado e terá capacidade operacional mais flexível por permitir a utilização de instrumentos de garantia, como debêntures (títulos de crédito emitidos por sociedade anônima).

Mas as PPPs também têm suas limitações e intenções um tanto duvidosas, sobretudo quanto ao orçamento público. Na prática, o governo será o avalista de empréstimos tomados pelos parceiros privados. Não há possibilidade de lucro aquém do esperado pelas empresas; caso isso ocorra, a empresa será ressarcida com recursos públicos, de modo a não ter prejuízos (MACIEL, 2005). Além disso, esses empreendimentos poderão ser financiados pelos vários bancos estatais (como o BNDES) ou mesmo pelos fundos de pensão.

No caso específico do CLI Sul, uma das empresas que poderá ter o direito de planejar e construir esse CLI através de PPP é a *Groupement d'Intérêt Économique des Aménageurs et Développeurs en France* (Adéfrance), empresa estatal francesa, criada em 1984, que tem o objetivo de efetuar missões de assessoria, consultoria e análises, reunindo empresas públicas de ordenamento territorial (planejamento urbano e territorial) ou empresas fundiárias de caráter industrial e comercial. Atua em vários países do mundo e no Brasil já atuou oferecendo suporte para a elaboração de um plano nacional de plataformas multimodais em 2000, além dos Estados da Bahia (apoio à reestruturação de suas

⁷ Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo (disponível em: www.planejamento.sp.gov.br).

infraestruturas logísticas, entre 2004 e 2005), Tocantins (diagnóstico e suporte para o ordenamento da Cidade Nova de Palmas entre 1995 e 1996, além do estudo de viabilidade de uma plataforma logística multimodal em Palmas, entre 1997 e 2000), Paraná (missão de apoio ao desenvolvimento urbano e logístico de Curitiba, entre 1999 e 2001) e das cidades do Rio de Janeiro (projeto de plataforma logística multimodal e de renovação urbana, desde 2001) e São Paulo⁸. O grupo Sogaris (empresa controlada pela Adéfrance e responsável pelo desenvolvimento de plataformas logísticas de frete) manifestou interesse em construir uma plataforma logística em São Paulo, provavelmente no local planejado para a construção do CLI Leste (junto ao trecho leste do Rodoanel, a ser construído), com o objetivo primeiro de gerenciar a cadeia produtiva de empresas francesas localizadas no Brasil como Rhodia, Carrefour, Casino, Renault, Peugeot e Citroën.

Agentes logísticos e fluidez territorial

O uso dos CLIs se dará basicamente por agentes ligados ao circuito superior da economia brasileira⁹. Dentre tais agentes que poderão fazer uso dos CLIs, consideramos importante destacar as empresas denominadas Operadores Logísticos. A ABML (Associação Brasileira de Movimentação e Logística, 1999, p.02) define Operador Logístico como “a empresa prestadora de serviços, especializada em gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas, nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor aos produtos dos mesmos”.

O Operador Logístico se constitui num agente que acumula um profundo conhecimento da configuração territorial (naquilo que se refere aos meios de comunicação e circulação) e das regulações normativas (fiscais, aduaneiras, sanitárias, ambientais etc). O conhecimento da configuração territorial (no aspecto técnico e normativo), somado à possibilidade de um uso racional do tempo (modernas técnicas gerenciais), pode propiciar uma maior segurança aos fluxos, levando matérias e informações associadas ao lugar certo no tempo certo e a um menor custo. Dessa forma, os Operadores Logísticos podem agregar maior valor ou, por assim dizer, competitividade ao circuito produtivo das empresas contratantes (TREVISAN, 2007).

Podemos considerar que os Operadores Logísticos passaram a atuar junto aos circuitos produtivos brasileiros em meados da década de 1990. Com o Plano Real em 1994 e a conseqüente estabilização da moeda brasileira, as empresas passaram a observar com maior atenção os custos operacionais, tendo a logística um papel fundamental neste processo de redução de custos. Neste momento muitas empresas, como transportadoras, armazéns etc., passaram a incorporar

⁸ Disponível em www.gje-adefrance.fr

⁹ Santos (1979, p.29) define *circuito superior da economia urbana* como “o resultado direto da modernização tecnológica. Consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles”.

novos serviços àqueles que já ofereciam e transformaram-se em Operadores Logísticos.

Poucos anos após o início do Plano Real e da transformação de empresas de transporte, armazéns etc., em Operadores Logísticos, houve a entrada no país de grandes Operadores Logísticos globais; encontramos hoje no Brasil filiais de Operadores transnacionais como Gefco Logística, Ryder Logística, Penske Logistics etc.

Hoje, o mercado brasileiro de Operadores Logísticos constitui-se em mais de uma centena de Operadores; compreendem os vinte maiores Operadores Logísticos (em faturamento): Cia. Vale do Rio Doce, Aliança, MRS, ALL, Martin-Brower, Júlio Simões, TNT Logistics, Transportadora Binotto, Eagle Global, Grupo Beta, Cesa Logística, Colúmbia, Usifast Logística, CSI Cargo, Ryder Logística, Gefco Logística, Penke Logistics, Wilson, Sons Logística, Quick Op. Logística e AGV (REVISTA TECNOLÓGICA, jun/2006)¹⁰.

Os centros de gerência (no Brasil) dos Operadores Logísticos supracitados estão localizados em apenas 4 estados: São Paulo possui 12 sedes de Operadores Logísticos, o Rio de Janeiro possui 4 sedes, enquanto Minas Gerais e Paraná possuem 2 sedes cada (TREVISAN, 2007). Verificamos, portanto, uma forte concentração dos centros de gerência dos maiores Operadores instalados no Brasil nas regiões Sudeste e Sul do país.

A prestação de serviços logísticos por parte dos Operadores Logísticos junto ao território brasileiro engloba vários segmentos de empresas. Entre outros, podemos citar a indústria automobilística e eletroeletrônica, cujos produtos apresentam alto valor agregado; alimentícia, em que as entregas muitas vezes devem ocorrer através de veículos refrigerados e com rapidez em função dos prazos de validade; e *commodities* agrícolas e minerais que, embora tenham baixo valor agregado, são transportadas em grandes volumes, o que acaba representando uma fatia considerável dos faturamentos.

Dentre as empresas contratantes dos serviços dos Operadores Logísticos podemos apontar: Bunge, Monsanto, Schering, Samsung, LG, Philips, HP, Unilever, AmBev, FIAT, FORD, Volkswagen, General Motors, Renault, Peugeot-Citroen, Usiminas, Gerdau e Camargo Corrêa entre outras. Dessa forma, constatamos também que as empresas que fazem uso da moderna logística são, em grande medida, constituintes do circuito superior da economia brasileira, sendo principalmente companhias transnacionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise geográfica e crítica dos projetos de implantação dos CLIs estipulados no PDDT nos conduz ao entendimento que o uso dos CLIs deverá ser

¹⁰ Todos os Operadores que não forneceram seu faturamento à revista foram desconsiderados por nossa tabulação pela impossibilidade da mensuração do valor.

efetuado apenas por grandes empresas e operadores logísticos, além dos operadores de transporte multimodal, não havendo nenhuma política que fomente seu uso pelas pequenas e médias empresas. Menor ainda é a possibilidade de instalação de CLIs em regiões de baixa densidade técnica e normativa (como o Vale do Ribeira), o que poderia aumentar a sinergia econômica através de um maior fluxo de bens, pessoas e informação. Isso mostra que os CLIs, sobretudo o CLI Sul, beneficiarão não apenas as empresas que já possuem grande competitividade, mas também os lugares que já possuem um grande adensamento técnico e normativo. O Estado, que deveria ter um papel mais ativo quanto a prover estruturas técnicas e normativas que garantam maior equidade social, trabalha atualmente em favor das demandas corporativas por uma logística que aumente ainda mais a fluidez e a competitividade territoriais. O território paulista, dessa forma, torna-se cada vez mais atrativo às grandes empresas, enquanto o território como um todo é desconsiderado no planejamento territorial do Estado de São Paulo, desconsiderando também as grandes demandas sociais em favor das demandas corporativas por fluidez.

Logistics reorganization and territory use in the State of São Paulo: PDDT and Integrated Logistics Centers

ABSTRACT

The present paper analyzes the reorganization of the logistics in the State of São Paulo through the study of the Transports Development Planning (PDDT-Vivo 2000/2020) and, particularly, the project of Integrated Logistics Centers (CLI's). The PDDT was created by the Transport Secretary of São Paulo Government and supports corporative demands for territorial fluidity, through the reorganization of the movement systems. The CLI's project is analyzed as a hybrid of techniques and norms that offer to its users (mainly the logistics operators) high levels of competitiveness. So, we consider the PDDT and the CLI's project as expressions of the incessant search for the logistic expansion in selected points of São Paulo territory, thus intensifying a corporative use of territory.

Keywords: Logistic, Integrated Logistics Centers, Logistics Operators, Brazilian Territory.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABML – Conceito do Operador Logístico. Disponível em www.abml.org.br, 02/1999.

ANÁLISE SETORIAL – OPERADORES LOGÍSTICOS 2002. São Paulo: Panorama Setorial / Horizonte Vertical Editora Ltda, 2002. 185p.

ARROYO, M. M. Território Nacional e Mercado Externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX. São Paulo: DG-FFLCH-USP, 2001. Tese de Doutorado.

BENKO, G. Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI. São Paulo: Hucitec, 1999.

BRAGA, V. O PDDT e a Fluidez Territorial no Estado de São Paulo: o projeto dos Centros Logísticos Integrados. Campinas: DG-IG-UNICAMP, 2007. Dissertação de Mestrado.

CASTILLO, R. A. Exportar Alimentos é a Saída para o Brasil? O Caso do Complexo Soja. In: Edu Silvestre de Albuquerque (ORG) Que País é Esse? Pensando o Brasil Contemporâneo. São Paulo: Globo, 2005.

____ Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. Revista da ANPEGE. V.3, p.33-43, 2007.

____ Região Competitiva e Logística: expressões geográficas da produção e da circulação no período atual. Anais do IV Seminário Internacional Sobre Desenvolvimento Regional. Santa Cruz do Sul, 2008.

CASTILLO, R.; TREVISAN, L. Racionalidade e Controle dos Fluxos Materiais no Território Brasileiro: o sistema de monitoramento de veículos por satélite no transporte rodoviário de carga. In: Leila C. Dias et al. (ORG) Redes, Sociedades e Territórios. Rio Grande do Sul: EDUNISC, 2005.

CONTEL, F. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. São Paulo: Record, 2001.

DIAS, L. C. Os Sentidos da Rede: notas para discussão. In: Leila C. Dias et al. (ORG) Redes, Sociedades e Territórios. Rio Grande do Sul: EDUNISC, 2005.

FLEURY, P. F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K. F. Logística empresarial: a perspectiva brasileira. São Paulo: Atlas. Coleção COPPEAD de Administração, 2000.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. PDDT-Vivo 2000/2020: O CLI Sul e questões correlatas. Secretaria dos Transportes de São Paulo/Dersa, (sd. [a]).

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. PDDT-Vivo 2000/2020: Relatório Executivo. Secretaria dos Transportes de São Paulo/Dersa, (sd. [b]).

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Plano Plurianual 2004-2007. São Paulo: 2003(a).

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. PDDT-Vivo 2000/2020: 2ª versão. Secretaria dos Transportes de São Paulo/Dersa. São Paulo: 2003(b).

HARVEY, D. Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Edições Loyola, 1994.

____ A Produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

MACIEL, C. S. Parcerias público-privadas: elementos para a compreensão do projeto de lei n. 2.546/2003. In: PPP: o capitalismo sem riscos. Caderno Adunicamp. Campinas: Adunicamp, 2005.

NOVAES, A. C. Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

REVISTA TECNOLÓGICA. São Paulo, julho/2003 e junho/2006.

SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

____ Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

____ A natureza do espaço: técnica e tempo – razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002 (1ª Edição, Hucitec, 1996).

SANTOS, M.; RIBEIRO, A. C. T. O conceito de Região Concentrada. Rio de Janeiro: UFRJ, IPPUR e Departamento de Geografia, 1979. mimeo.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001. 2ª Edição.

SILVA, A. M. B. da. A contemporaneidade de São Paulo. Produção de informações e novo uso do território brasileiro. São Paulo: DG-FFLCH-USP, 2001. Tese de Doutorado.

TREVISAN, L. Os Operadores Logísticos e o Uso do Território Brasileiro: racionalidade e fluidez aos circuitos espaciais de produção. Campinas: DG-IG-UNICAMP, 2007. Dissertação de Mestrado.