



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Leandro Di Genova Barberio

**CONCESSÕES DE ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS E PARTICIPAÇÃO DO
SISTEMA FINANCEIRO: AS ARTICULAÇÕES ENTRE O PLANEJAMENTO URBANO EM
ÁREAS CENTRAIS DE MUNICÍPIOS PAULISTAS E A EMPRESA ESTAPAR**

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS

RIO CLARO

2025

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Júlio de Mesquita Filho”
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

LEANDRO DI GENOVA BARBERIO

**CONCESSÕES DE ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS E
PARTICIPAÇÃO DO SISTEMA FINANCEIRO: AS ARTICULAÇÕES
ENTRE O PLANEJAMENTO URBANO EM ÁREAS CENTRAIS DE
MUNICÍPIOS PAULISTAS E A EMPRESA ESTAPAR**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fabrício Gallo

Rio Claro – SP
2025

B234c

Barberio, Leandro Di Genova

Concessões de estacionamentos rotativos e participação do sistema financeiro : as articulações entre o planejamento urbano em áreas centrais de municípios paulistas e a empresa Estapar / Leandro Di Genova Barberio. -- Rio Claro, 2025
170 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro

Orientador: Fabrício Gallo

1. Estacionamento Rotativo. 2. Financeirização. 3. Planejamento urbano. 4. Mobilidade Urbana. 5. Digitalização. I. Título.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“Júlio de Mesquita Filho”
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

LEANDRO DI GENOVA BARBERIO

**CONCESSÕES DE ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS E
PARTICIPAÇÃO DO SISTEMA FINANCEIRO: AS ARTICULAÇÕES
ENTRE O PLANEJAMENTO URBANO EM ÁREAS CENTRAIS DE
MUNICÍPIOS PAULISTAS E A EMPRESA ESTAPAR**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Fabrício Gallo
IGCE / UNESP/Rio Claro (SP)

Prof. Dr. André Pasti
UFABC/São Bernado do Campo (SP)

Prof. Dr. Luciano Pereira Duarte Silva
UFGD/Dourados (MS)

Conceito: Aprovado.

Rio Claro (SP), 16 de janeiro de 2025.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio do processo nº 2022/03387-2, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Agradeço ao meu orientador, Fabrício Gallo, por todo apoio e incentivo prestado. Graças a ele, consegui adentrar a pós-graduação e ver a possibilidade de crescer junto dessa área. Agradeço também, toda a contribuição na elaboração deste trabalho, pelas conversas e orientações ao longo de vários anos de pesquisa, que contribuíram na minha formação e construção de um pensamento científico.

Agradeço à comissão examinadora, Marina Castro de Almeida, André Pasti e Luciano Pereira Duarte Silva, pelos apontamentos realizados na defesa e qualificação, que contribuíram para o desenvolvimento desta pesquisa e na construção do meu conhecimento científico.

Agradeço geral que me acompanhou nessa caminhada. Agradeço todos os moradores da república Villa e da República Toca por sempre estarem ao meu lado em todos os momentos. Os amigos e amigas que foram fundamentais nos momentos de apoio e construção da pesquisa. Agradeço aos meus familiares e amigos da quebrada por acreditarem na minha condição de chegar nessa situação de formação e atingir o objetivo da conquista de uma titulação de pós-graduação.

Agradeço em especial, professor Jorge Blanco, Maria Laura Silveira, Maria Carolina Sugahara, Higor Bonzanini, Fernando Manocchio, Estevão Stefanuto, José Renato, José Vitor, João Rosalin, Gilberto Donizeti, Bira, Marcia, Rita, Professora Cenira, Lucas (Brutão), Juan Pablo, Bruno Riani.

RESUMO

O aumento significativo de automóveis nas cidades brasileiras provocou uma dinamização do trânsito nos centros urbanos. Junto a essa dinamização no fluxo de veículos nas vias públicas das cidades vem a problemática da falta de espaço para estacionamento. Nossa intenção com esta pesquisa é estudar os serviços de estacionamento rotativo nos municípios do estado de São Paulo que se encontram sob a concessão de serviço da empresa Estapar, com o objetivo de compreender a problemática sob uma perspectiva geográfica e as condições de uso do território pelos agentes que visam se apropriar de porções do espaço urbano para essa finalidade. Os processos de concessão desses estacionamentos rotativos têm atraído empresas com capital aberto em bolsas de valores que passam a figurar entre os principais agentes interessados nesses espaços públicos. Nossa metodologia consiste no levantamento de dados primários e secundários, quantitativos e qualitativos, obtidos através de artigos científicos e relatórios sobre o tema. Soma-se a esses elementos da metodologia, a realização de trabalhos de campo e entrevistas com comerciantes e membros políticos de algumas prefeituras. Assim, nossa base empírica de análise consiste na atuação da empresa de estacionamento rotativo Estapar no estado de São Paulo. Conclui-se que esta empresa se encontra inserida no processo de expansão dos serviços financeiros e das novas bases das concessões dos serviços de estacionamento. Desse modo, a elucidação de entendimento da ação do capital financeiro sobre os espaços centrais urbanos, resultou entre as formas de inserção das empresas nos serviços de estacionamento rotativo e sua mercantilização que vem ocorrendo nos municípios do estado do São Paulo.

Palavras chaves: Financeirização; Território Usado, Espaço Geográfico; Mobilidade Urbana; Estacionamento Rotativo.

ABSTRACT

The significant increase in the number of cars in Brazilian cities has led to a dynamization of traffic in urban centers. Along with this increase in the flow of vehicles on public roads in cities comes the problem of a lack of parking space. Our intention with this research is to study the rotating parking services in the municipalities of the state of São Paulo that are under the concession of the Estapar company, with the aim of understanding the problem from a geographical perspective and the conditions of use of the territory by the agents who aim to appropriate portions of the urban space for this purpose. The concession processes for these rotating parking lots have attracted companies listed on stock exchanges, which are among the main players interested in these public spaces. Our methodology consists of collecting primary and secondary data, both quantitative and qualitative, from scientific articles and reports on the subject. In addition to these elements of the methodology, we carried out fieldwork and interviews with traders and political members of some town halls. Thus, our empirical basis for analysis consists of the work of the rotating parking company Estapar in the state of São Paulo. We conclude that this company is part of the process of expanding financial services and the new bases for parking service concessions. In this way, the elucidation of the understanding of the action of financial capital on central urban spaces resulted between the forms of insertion of companies in the rotating parking services and their commodification that has been occurring in the municipalities of the state of São Paulo.

Keywords: Financialization; Used Territory, Geographic Space; Urban Mobility; Revolving

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
1.1 Objetivo.....	13
1.2 Metodologia.....	14
2 . O ESTACIONAMENTO ROTATIVO: SUA HISTÓRIA E ESPACIALIZAÇÃO ..	16
2.1 O espaço geográfico, a cidade e o serviço público de estacionamento rotativo.....	21
3. O CONTRATO E O PROCESSO DE CONCESSÃO: A INTENCIONALIDADE DEMASIADA DE AGENTES DO MERCADO E A AÇÃO DAS PREFEITURAS	30
3.1 A concessão de São Paulo (SP).....	30
3.2 A Estapar e sua atuação em outras localidades do estado de São Paulo.....	45
3.3 O sistema municipal de estacionamento: as prefeituras como agentes de investimento.....	54
4. O NEOLIBERALISMO E O ESTADO: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO COMO LÓGICA CORPORATIVA	61
4.1 O neoliberalismo e a sua totalização espacial.....	61
4.2 O neoliberalismo no Brasil: os movimentos de produção de ativos através dos serviços da cidade.....	68
4.3 O Estado e a privatização: a formação socioespacial e as relações de produção das políticas públicas.....	76
5. PLANEJAMENTO URBANO E SUA AÇÃO HISTÓRICA DE PENSAR A CIDADE: O ESTADO E O MERCADO COMO INSTITUINTES DA MOBILIDADE URBANA	88
5.1 O planejamento estratégico e a cidade empresarial.....	93
5.2 Mobilidade urbana: a mercantilização do deslocamento cidadão.....	98
6. O MEIO TÉCNICO-INFORMACIONAL: O ESTACIONAMENTO ROTATIVO E A MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE SERVIÇO	107
6.1 O meio técnico-científico-informacional e a digitalização espacial.....	107
6.2 A modernização digital como discurso da eficiência do serviço.....	113
6.3 A arena da mobilidade urbana e os diferentes agentes que compõem o uso da cidade: a inserção da tecnologia e a problemática socioespacial.....	120
7. A FINANCEIRIZAÇÃO, A DINÂMICA DE ACUMULAÇÃO DO CAPITAL E O SISTEMA DO ESTACIONAMENTO ROTATIVO NO ESTADO DE SÃO PAULO.	131
7.1 A financeirização do capital.....	133
7.2 Os movimentos de financeirização e seus agentes.....	138
7.3 A financeirização do serviço de estacionamento rotativo.....	141

7.4 O estacionamento rotativo como dreno para a esfera financeira	150
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	159
REFERÊNCIAS.....	162

1. INTRODUÇÃO

O intenso fluxo de veículos nas médias e grandes cidades no Brasil coloca em pauta temas de planejamento que relacionam a organização desses automóveis em seu deslocamento diário. Nos grandes centros, locais em que há forte especulação imobiliária do solo urbano, dentre tantos problemas, pode-se dizer que um deles é a falta de vagas de estacionamento em vias públicas, visto que o modelo de planejamento para a mobilidade urbana traz implicações significativas na circulação de pessoas e mercadorias pelas cidades, promovendo uma situação de desorganização do trânsito.

Segundo Ferri (2018), ao levantar os pressupostos a respeito dos transportes nas metrópoles brasileiras, o autor explana como os modelos coletivos para a locomoção servem como forma de deslocamentos para as pessoas de localidades afastadas dos centros urbanos, colocando em pauta os princípios da mobilidade urbana e a condição do direito a acessibilidade a cidade. O fenômeno da desvalorização do transporte público está inserido na lógica da perpetuação de mercado dos transportes individuais, aumentando as mazelas sociais da mobilidade urbana, fazendo crescer a dificuldade de acesso a distintos pontos das áreas centrais.

Sua pertinência é acarretada com a intensificação do uso dos automóveis no cotidiano da população brasileira, visto que a popularização do automóvel no Brasil se intensificou a partir das décadas de 1950 e 1960, fruto de políticas alinhadas ao processo de industrialização realizada pelos diferentes governos da época (FERRI, 2018). Assim, ocorre o inchaço da malha urbana viária, uma vez que uma parcela significativa da população adquire um automóvel e passa a se deslocar na mancha urbana central através desse meio de transporte individual.

Nota-se, dessa forma, que os processos históricos de efetivação dos transportes nas cidades, favoreceram os sistemas individuais de locomoção, fator que condiciona os problemas de excesso de veículos em tráfego e nas situações de falta de vagas para estacionamentos nos grandes centros urbanos. Com o intuito de melhorar a condição de acesso aos estacionamentos nas áreas centrais, os planos de rotatividade surgiram como um instrumento de planejamento urbano para que carros não permanecessem parados por longas horas durante o dia.

Com o passar do tempo e a expansão dos perímetros de estacionamento rotativo pelas cidades, no início dos anos 2000, movimentos de concessão interessados no serviço começam a surgir nos municípios. As empresas privadas do ramo de estacionamento rotativo se favoreceram dessa concentração citadina e aproveitaram desse movimento para buscar lugares

de viabilidade, dando sentido as suas aplicabilidades de investimento e de remodelação territorial, a partir dos processos de concessão.

A tecnologia digital, no contexto do avanço do meio técnico-científico-informacional, assumiu um papel primordial para a execução nos discursos de modernização e de eficiência do serviço, condizendo e confirmando os sentidos que atribuem a concessão/privatização como algo benéfico e rentável para os municípios. Porém, nota-se que tais medidas caminham para o cumprimento de suas demandas de extração e exploração para o lucro e na mercantilização do espaço urbano.

A globalização, consequência de um novo processo econômico de estruturação capitalista, destaca-se como um momento de difusão da produção socioespacial, com o auxílio da estrutura técnica informacional (SANTOS, 2009). Essas relações são abarcadas nas estruturas espaciais citadinas que são produzidas e organizadas sob a dinamização da economia global. A economia global está entre um dos expoentes da globalização, uma vez que aparece associada as redes globais e aos agentes do mercado mundial, formalizando as novas estruturas e as mudanças tendenciais do período da troca de informação como mercadoria.

Esse período é marcado pelos interesses do mercado na busca por um padrão simultâneo e instantâneo de circulação de informações, mercadorias e consumo. O meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002) está subordinado ao processo de atuação das novas lógicas globais de circulação do capital, apresentando uma articulação entre a *tecnosfera* e a *psicosfera* (SANTOS, 2002) na produção de necessidades, que exigem uma consolidação dos usos e adaptações do urbano as demandas do mercado.

O processo de financeirização da economia encontra nas condições atuais da globalização e nas tecnologias informacionais seus pilares de atuação. A reformulação das regulamentações estatais, essenciais para os “anos dourados” do capitalismo, a abertura dos mercados nacionais e as privatizações foram fundamentais na fase de ampliação e expansão do capital financeiro sobre as demais frações (CHESNAIS, 2000). A década de 1970, com o fim do acordo de Bretton Woods e a inserção de princípios neoliberais como norteadores da política econômica, foi um momento crucial para a desregulamentação dos mercados e dos demais processos de financeirização da economia. Segundo Chesnais (2005), esta forma de obter remuneração através da esfera financeira, consisti, muitas vezes, em ações especulativas e de novos investimentos em capital fixo, caracterizando a produção de uma arena espacial ligada ao mercado financeiro.

Face ao exposto nas discussões anteriores, nossa intenção com esta pesquisa de Mestrado é entender o estacionamento rotativo e o processo de concessão da cidade de São Paulo (SP), em que a concessão do serviço está atrelada a empresa Estapar e seu novo modelo de gestão. Como um segundo ponto, buscaremos aprofundar como a empresa se articula e se distribui pelo estado de São Paulo, focando em algumas cidades selecionadas por seus pontos estratégicos e populacionais¹ (Santo André, Piracicaba, Taubaté, Limeira, São Carlos, Araraquara, Rio Claro). Desta forma, pretendemos trabalhar a perspectiva do capital financeiro atuante nestes municípios sob a ótica dos estacionamentos rotativos, uma vez que a empresa Estapar possui capital aberto na Bolsa de Valores e atua nessas cidades do estado de São Paulo.

Assim, nosso trabalho dará ênfase na inserção da empresa Estapar nos processos de concessão desse tipo de serviço, visando compreender como a nova dinâmica de expansão e setorização das vagas de estacionamentos rotativos nos centros urbanos podem estar vinculados aos processos de planejamento urbano estratégico associado às intencionalidades mercantis. Entendemos que há nos processos de concessão das Zonas Azuis (dos estacionamentos rotativos *on-street*) a disputa entre diferentes empresas de capital privado em sua operacionalização. A empresa Estapar destaca-se por estar em processo de expansão como uma das maiores neste tipo de serviço, buscando diferentes concessões nos mais variados municípios do Brasil.

Esta empresa, que controla uma quantidade significativa de contratos de exploração de estacionamentos rotativos de municípios no Brasil, foi criada no início dos anos 1980, e consolidou seus negócios nas cidades de São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ). Atualmente, possui como propostas a administração, exploração e controle da atividade de estacionamento de veículos, prestação de serviços técnicos de administração, assessoria e planejamento, tudo pertinente ao setor da mobilidade urbana. Dentre todas suas atividades, está presente em 15 estados brasileiros, além do Distrito Federal, em mais de 70 municípios. Ainda, são 4,7 mil funcionários que atendem cerca de 15 milhões de usuários por mês.

Com a expansão das quantidades de vagas de estacionamento rotativo nas cidades de médio e grande porte no Brasil e com o crescente processo de abertura de editais e leilões para concessão de exploração deste serviço, nota-se a inserção do capital privado e os impactos da financeirização sobre as políticas públicas em escala municipal. Essa demanda do serviço

¹ A seleção das cidades esteve atrelada à localização estratégica em regiões do estado de São Paulo e separadas por populações acima de 200.000 mil habitantes. Em tal fato foi levado em consideração a circulação comercial que cada município possuía e sua lógica dentro da dinâmica da macrometrópole paulista.

público passa a oferecer um ponto ideal para o acúmulo de capital por parte de empresas que possuem capital aberto em mercados financeiros. Esse movimento de aprofundamento do sistema financeiro sobre a aquisição e domínio dos objetos públicos, demonstra a importância da pesquisa e de sua colocação em relação a como a mobilidade urbana e seus ferramentais vem sendo trabalhados na ótica da *cidade empresarial* (HARVEY, 1996).

Diante desta situação, abre-se um questionamento de nossa parte (e que buscamos investigar nesta pesquisa) com relação aos formatos dos serviços oferecidos e como estão a ser planejados os requisitos de mobilidade urbana sob influência de uma empresa privada (notadamente associada ao capital financeiro). Como meio de estabelecer um contraponto na discussão entre mercado e Estado na organização dos serviços públicos, foram realizados levantamentos a respeito de municípios (Bauru (SP), Ribeirão Preto (SP), Franca (SP)) em que a prefeitura administra o estacionamento rotativo, visando entender como as ações da instituição pública oferece uma perspectiva diferente para com a relação de organização e planejamento da mobilidade urbana.

Desse modo, os comparativos entre atuação do Estado e mercado indicaram que quando a ação do planejamento é realizada para a consolidação do direito social da cidade, as formas de utilização do bem público ganham uma nova perspectiva para a mobilidade urbana frente a lógica do planejamento. A mobilidade urbana, que se caracteriza como meio de organização dos deslocamentos das pessoas pela cidade, deve estar conectada a práticas de uso social e popular, fornecendo um planejamento pautado no direito social que compõem o espaço urbano. Quando esse princípio incorpora as intencionalidades e interesse do capital, o espaço urbano torna-se palco de institucionalidades corporativas e de uso empresarial, perdendo a condição de um espaço de uso social.

1.1 Objetivo

Objetivamos analisar a participação da empresa de capital aberto (Estapar) e suas relações com outras instituições financeiras no processo de concessão dos serviços de estacionamento rotativo em cidades selecionadas do estado de São Paulo. Buscaremos aprofundar o conhecimento acerca da relação entre os grandes grupos financeiros e seu modelo corporativo tecnológico, que têm participado das últimas concessões públicas para explorar serviços de Zona Azul em municípios paulistas, assim como as relações entre estes e as prefeituras. Almejamos, assim, delinear melhor a hipótese de que o sistema municipal de estacionamento rotativo é um dreno de recursos para a esfera financeira, manifestação de novos usos do território sob a égide das finanças. Focaremos na empresa Estapar e sua atuação em

municípios paulistas (principalmente, na cidade de São Paulo, e de maneira mais tangencial nos municípios de Santo André, Piracicaba, Taubaté, Limeira, São Carlos, Araraquara e Rio Claro), tratando sua capacidade de dreno e potencialidade de controle do planejamento urbano, de acordo com as funções exercidas pelo capital financeiro. Desta forma, buscaremos realizar uma comparação entre os municípios em que prefeituras atuam como gestora do estacionamento rotativo com municípios que o processo de atuação é realizado pela Estapar, buscando diagnosticar as diferenças entre as formas nos serviços prestados.

1.2 Metodologia

Para alcançar os objetivos propostos foram usadas estratégias metodológicas que serão apresentadas nesta seção. No início da pesquisa, foi realizada uma revisão crítica de estudos e levantamento de materiais sobre: a) organização e papel das Prefeituras municipais e de suas políticas de concessão de infraestruturas e exploração de serviços públicos, buscando documentos de contratos de licitação que apresentassem quais medidas e termos foram empregados na regulação do serviço; b) a financeirização e novos agentes do período contemporâneo, por meio de autores e autoras que conduzissem o debate para a contemporaneidade e concretizassem a compreensão desse fenômeno na materialização do espaço geográfico; c) o método geográfico e o entendimento dos processos de uso do território, visando trabalhar sobre o aporte teórico obtido através de revisões críticas como meio de interpretação da atuação dos agentes da financeirização e suas bases “digitais”, compreendendo a reorganização da estrutura territorial e o papel das concessões sobre os bens públicos.

Foram realizadas, como forma de construção de levantamento e tabulação de dados para a comprovação dos objetivos, consultas a documentos disponíveis online (editais, legislações municipais e estadual, bases de dados de empresas de capital aberto etc.) que tratassem da organização do sistema de concessão de exploração de estacionamento rotativo nas municipalidades selecionadas. As consultas ocorreram em dispositivos eletrônicos, entrevistas com membros da prefeitura, consulta à CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), buscas em sites das Prefeituras Municipais (visando informações nos Diários Oficiais dos municípios, em apresentações de audiências públicas, leis orçamentárias) e nas páginas das empresas privadas que realizam a exploração do serviço público destinado a concessão, focando principalmente nos serviços oferecidos pela empresa Estapar.

Como desenvolvimento empírico para alcançar os resultados, foram praticadas atividades de coletas de informações e dados por meio de visitas técnicas e trabalhos de campo nos municípios selecionados do estado de São Paulo (Rio Claro (SP), Araraquara (SP), São

Paulo (SP), Piracicaba (SP), Limeira (SP), Bauru (SP), Ribeirão Preto SP, São Carlos (SP)). Ocorreram também, visitas às secretarias municipais relacionadas a esse tipo de serviço, em específico nas cidades de Rio Claro (SP), São Paulo (SP) e na cidade de Piracicaba (SP), em que a empresa presta este tipo de serviço, visando estabelecer o contato e compreender como a empresa explora e adquire a porcentagem de seu lucro de cada município. Na cidade de Bauru (SP) e Ribeirão Preto (SP) os contatos realizados com a prefeitura não obtiveram êxito, uma vez que devido as atividades de anos eleitoral os contatos foram negados. Em relação à cidade de Franca (SP), o coordenador da Esac (Escola de Aprendizagem e Cidadania de Franca), Bruno da Silva Oliveira, concedeu uma entrevista e explicou todo o processo de funcionamento da escola e sua associação com aquisição dos recursos do estacionamento rotativo.

Em relação às informações levantadas para a cidade de São Paulo (SP), foi realizada uma entrevista, via google Meet, em janeiro de 2023, com um vereador da cidade (mandato 2020-2024). Nessa entrevista, foram apresentados pontos que indicavam o encaminhamento da concessão na capital paulista, junto dos problemas da mobilidade que estão em curso no município. Através dessa entrevista, houve um aprofundamento nos meios legislativos e nas relações da concessão com os problemas urbanos.

Foram realizadas entrevistas pelas ruas com comerciantes na cidade São Paulo (SP), visando entender como o sistema de estacionamento rotativo impacta na circulação de pessoas em bairros de caráter comercial. Os bairros selecionados foram: Mooca e Tatuapé. A partir de um roteiro de perguntas simples, foram levantadas informações sobre o histórico do estacionamento rotativo na região, como a concessão interferiu na dinâmica da mobilidade do lugar e como as vagas de estacionamento influenciam no fluxo de pessoas/afetam o comércio local. Diante dos resultados alcançados, associou-se as informações ao resultado da pesquisa.

Os dados levantados nas atividades de campo e por meio de pesquisas secundárias em revistas eletrônicas, sites de notícias oficiais e da prefeitura, foram tabulados para a construção das tabelas e quadros presentes no texto, que disponibilizam informações e representação para a leitura qualitativa e quantitativa das relações encontradas. Assim, por meio de gráficos e mapas temáticos, buscou-se evidenciar a discussão desenvolvida ao longo da pesquisa e trazer a representação visual para o entendimento da distribuição espacial e de dados quantitativos expressos nos números apresentados. A análise dos dados partiu do referencial teórico da Geografia Crítica e das leituras geográficas sobre o debate proposto, resultando na seção de discussão do espaço geográfico e sua leitura para o entendimento da totalidade de uso do território.

2 . O ESTACIONAMENTO ROTATIVO: SUA HISTÓRIA E ESPACIALIZAÇÃO

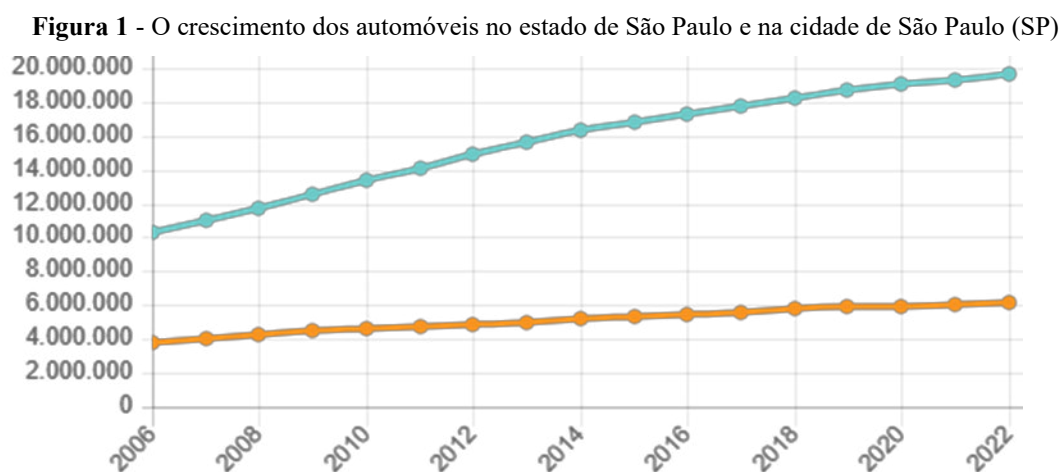
O grande fluxo de veículos nas cidades nas últimas décadas acarretou congestionamentos e numa dinamização excessiva do trânsito no espaço urbano. A política de organização espacial produziu um locus para a participação do automóvel na cidade, fortalecendo a lógica do rodoviarismo e o seu conjunto de ações e objetos direta e indiretamente relacionados aos vários elementos componentes do modal rodoviário (construção e pavimentação de estradas de rodagem, veículo, petróleo, políticas públicas, investimento, base normativa, engenharia, entre outros). Essa particularidade demonstra a crescente associação do uso expansivo do automóvel nos deslocamentos realizados pelo território.

O histórico da inserção dos veículos nos itens de transporte e deslocamento está combinado a um movimento político. A ascensão no início do século XX, através de políticos como Washington Luís, ocupando os cargos de Presidente do Brasil (1926-1930), Presidente (Governador) do Estado de São Paulo (1920-1924) e Prefeito de São Paulo (1914-1917), caracterizou a implementação da abertura de novas vias no estado de São Paulo, formuladas por meio da criação de uma Seção Técnica Rodoviária. Em 1917, o 1º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, reforça esse ideal pelo automóvel e aprofunda as relações de construções de rodovias.

O caso da cidade de São Paulo adentra a essa condição mencionada, uma vez que seus projetos urbanos do início do século XX apresentam em seus aspectos particularidades com a questão da higiene e da estética das edificações, influenciadas por linhas de pensamentos arquitetônicos estrangeiros, resultando também, na reorganização dos deslocamentos em vias públicas (NOBRE, 2010). Dessa forma, as cidades passam a planejar formas de dinamizar a mobilidade e facilitar o trânsito existente em suas áreas centrais.

Entre as décadas de 1950 e 1960, no governo de Juscelino Kubitschek, ocorreu a consolidação do sistema rodoviário de transporte e o aumento do número de automóveis nas ruas das cidades. A política rodoviarista ganha impulso no Brasil com a expansão da indústria automobilística e o desmonte dos eixos ferroviários que cortavam o país. As duas lógicas se combinam sob um viés de ascensão desse sistema de transporte em relação ao setor de obras públicas, por meio de intervenções que consolidaram a ação de implementação de forma demasiada de ruas e avenidas como principal meio de deslocamento citadino no país.

A frota de automóveis no estado de São Paulo no início do ano de 2023 era de aproximadamente 19.931.140² em circulação em todo seu território. Fator que coloca em discussão como as relações com estacionamentos rotativos estarão presentes nas cidades junto do processo de organização do planejamento urbano e da mobilidade. Houve um aumento significativo na frota de veículos no estado de São Paulo nesses últimos anos, já na capital, o número não desempenhou um crescimento significativo como em outras localidades. A Figura 1 apresenta essa comparação em relação ao aumento de automóveis na cidade de São Paulo e no estado, sendo indicado na cor laranja o número de veículos da capital paulista e na cor azul o número de automóveis no estado.



Fonte: IBGE³

Na capital paulista, os 6,2 milhões de carros se distribuem em sua larga extensão municipal, contando com um sistema de mobilidade pautado no rodoviarismo para o deslocamento, baseado em ruas, avenidas e marginais. A importância do automóvel no deslocamento diário está entre as relações de organização espacial e como diferentes setores da sociedade estão envolvidos nestes termos do serviço e das funcionalizações do estacionamento rotativo.

O estacionamento rotativo surge nesse contexto de ampliação e execução de melhoramento no trânsito das cidades. Os estacionamentos rotativos têm como objetivo permitir de forma mais equitativa que uma quantidade maior de pessoas possa utilizar as vias públicas para estacionar seus veículos, bem como gerar maior rotatividade na dinâmica do trânsito urbano. Essa condicionante é que justifica a cobrança e a inserção deste tipo de serviço

² Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2023>. Acessado no dia 23 de novembro de 2023.

³ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/pesquisa/22/28120>. Acessado dia 08 de fevereiro de 2024.

nos municípios. A cobrança às pessoas que estacionam se estabelece proporcionalmente ao tempo de permanência nos estacionamentos das vias públicas, podendo variar o valor da cobrança a depender do Município e da localidade dentro de determinadas áreas urbanas.

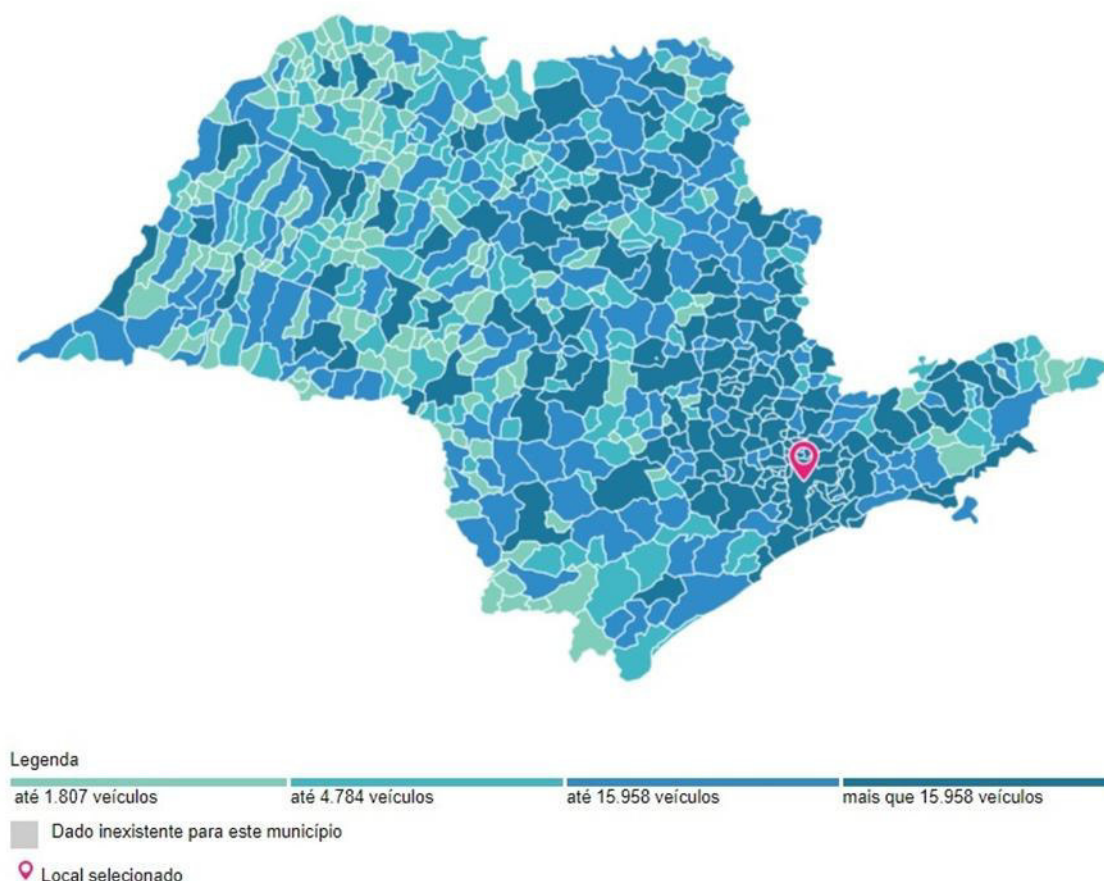
Um exemplo que podemos utilizar como referência para o cálculo na relação da quantidade de vagas de estacionamento rotativo por carros é a cidade de São Paulo (SP). Assim, na capital capitalista, a quantidade de vagas convencionais de estacionamento rotativo se aproxima de 54.691⁴ e a quantidade de carros está em torno de 6.200.000. Em um cálculo rápido para encontrar a relação de um para o outro ($6.200.000/54.691$), temos a proporção de 113,19 automóveis para cada vaga na cidade. Desse modo, torna-se notável a apreciação por tal serviço e a sua importância em relação ao sistema de parada e a facilitação para a circulação de automóveis em locais que necessitam desse movimento.

Essa relação apresentada para a cidade de São Paulo (SP) aparece como projetiva para outras regiões do estado. A condição de uma grande circulação de automóveis nas áreas centrais de outros municípios caracteriza a importância dessa discussão, visto que a atuação de empresas privadas interessadas na gestão e concessão dos estacionamentos rotativos podem estar ligadas a seu grande mercado de consumo. Isso se destaca como consequência da desvalorização de políticas governamentais de incentivo aos transportes coletivos e outros meios de locomoção, formulando uma concentração de medidas para os transportes individuais, que condicionam cada vez mais no aumento significativo de carros nos centros das cidades. Por essa razão, a demanda pelos estacionamentos rotativos cresce, a taxa de arrecadação por vaga aumenta, permitindo, assim, estabelecer alguns paralelos relacionados ao interesse de algumas empresas em oferecer o gerenciamento dessa modalidade de serviço citadino.

Na Figura 2, fica evidente a concentração de veículos nas intermediações da Região Metropolitana de São Paulo e sua continuidade em vias de acesso para o interior do interior do estado. A configuração desse processo justifica a intencionalidade do avanço das empresas privadas dos setores de estacionamentos para o setor público e sua base para a especulação no segmento, visto a permanência de crescimento na aquisição desse meio de transporte e sua opção como principal meio para o deslocamento diário.

⁴ Informações disponíveis em: <https://www.cetsp.com.br/consultas/zona-azul/mapa-zona-azul/mapa-zona-azul.aspx>. Acessado dia 08 de fevereiro de 2024.

Figura 2 - Quantidade de veículos por município no Estado de São Paulo



Fonte: IBGE⁵

Assim, de acordo com os parâmetros da Constituição Federal, a particularidade da condição federativa do Brasil, caracterizou aos municípios a função de exercer o controle sobre a organização territorial urbana de seus limites e a responsabilidade de legislar sobre a forma de inserção do estacionamento rotativo. A Lei nº 9.503/1997⁶ referente ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz em seu artigo a seguinte explanação a respeito das obrigações do município: “Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: (...) X – implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias”.

No ano de 2008, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabeleceu uma resolução que define parâmetros e medidas para as diferentes formas de paradas de veículos nos municípios brasileiros. A resolução nº 302/2008, apresenta como a área de estacionamento

⁵ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/pesquisa/22/28120>. Acessado no dia 08 de fevereiro de 2024.

⁶ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acessado no dia 20 de outubro de 2020.

rotativo é indicada como a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período específico, pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Tendo em vista esta especificidade do CTB, as prefeituras das cidades de médio e grande porte ampliaram as políticas de estacionamento rotativo como forma de viabilizar o planejamento de seus sistemas viários, proporcionando uma maior dinamicidade no fluxo de carros que circulavam, sobretudo, nas áreas comerciais centrais. Ademais, surgiu dentro da possibilidade de organização do estacionamento urbano uma forma de obtenção de arrecadação de verbas para o município. Em muitos dos casos, os estacionamentos rotativos representam aos cofres públicos municipais uma significativa taxa de cobrança por hora do espaço utilizado.

A cidade de São Paulo, no ano de 1974, por meio da publicação do Decreto do Poder Executivo nº 11.661/74, regulamentou o estacionamento rotativo em seu território municipal. Esse fato marca a história do estacionamento rotativo, uma vez que traz em sua condição a primeira implementação desse serviço no Brasil. A priori, a quantidade de vagas regulamentadas no município estava em torno de 5.000 unidades, realizando a formação inicial para inserção desta modalidade de organização do trânsito. Com o tempo, foram acrescidas mais vagas em novas localidades analisadas como de viabilidade para a regulamentação, expandindo os perímetros de cobrança do estacionamento rotativo para pontos cruciais da cidade.

No século XXI, o crescimento expansivo das vagas aparece como colocações para as discussões do que seria possível estabelecer para a organização do serviço, visto que na década de 2010, a quantidade de vagas se aproximava de 38 mil. Esse fenômeno, proporcionou a busca pela inserção de novos sistemas de cobrança do serviço, associada a uma modernização do sistema de fiscalização, visando uma nova estrutura para o estabelecimento da Zona Azul. No de 2016 ocorreu a formulação do plano de modernização do serviço para o sistema de Cartão Azul Digital (CAD), adentrando a essas novas perspectivas de formas de cobrança e fiscalização de vagas.

Os aplicativos de celulares começam a ser integrados como os meios de comunicação e facilitação para a compra, deixando em desuso os parquímetros e talões com características manuais. As prefeituras de diversas cidades do estado de São Paulo realizaram tal feito em seus processos de organização dos meios de cobrança das vagas, compactuando com o discurso

de uma nova resolução dos problemas do antigo sistema, junto da solução tecnológica para melhoria do serviço.

No ano de 2019, a quantidade de vagas era de 42.048, segundo a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego)⁷. No ano de 2021 a quantidade de vagas expandiu para 54.063 vagas, sendo 47.577 de Zona Azul Convencional, 2.442 destinadas a Zona Azul Caminhão, 1.154 para pessoas com deficiência física e/ou mobilidade reduzida (DeFis), 2.823 para idosos e 67 para Zona Azul Fretamento⁸. A expansão caracterizou um aumento significativo na quantidade de vagas e ruas pela capital paulista, demonstrando como a execução da concessão estava atrelada a esse movimento da década de 2010 para sua reorganização, visando o significativo movimento de modernização do serviço.

Desse modo, ao analisar o estacionamento rotativo enquanto um objeto atrelado as condições de produção do espaço geográfico, torna-se valido realizar uma leitura de sua conjunção permeada ao sistema de objetos e ações que estão inseridos dentro da totalização do espaço urbano (SANTOS, 2002). O resgate histórico a respeito do estacionamento rotativo apresenta como sua lógica de inserção combina-se as ferramentas de regulamentação e de regulação para o trânsito da cidade. Porém, no atual contexto das concessões/privatizações e do avanço do capital financeiro, a estrutura de produção e totalização espacial ganham novas características.

2.1 O espaço geográfico, a cidade e o serviço público de estacionamento rotativo

Como ponto de partida para as discussões do recorte de estudo da pesquisa (estacionamento rotativo), foi realizada uma recapitulação dos conceitos de *espaço geográfico* e *território usado*, para serem operacionalizados ao longo desse trabalho, visando a compreensão dos processos de concessão do serviço público analisado. Entender a cidade no atual regime da financeirização e das concessões remete a um resgate teórico-metodológico para visualizar as problemáticas que são geradas sobre o território.

Santos (2005) ressalta como todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas, de acordo com a quantidade de emprego, de habitação, dos transportes, do lazer, da infraestrutura, da educação e saúde, indicando pontos de mazelas socioespaciais combinados

⁷ Disponível em: <https://www.zuldigital.com.br/blog/zona-azul-digital-sao-paulo/#:~:text=Em%20mais%20de%20quatro%20d%C3%A9cad,a%20demanda%20por%20cada%20categori>. Acessado em: 08 de fevereiro de 2024.

⁸ Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/zona-azul/mapa-zona-azul/mapa-zona-azul.aspx#:~:text=A%20Zona%20Azul%20em%20n%C3%BAmeros,71%20para%20Zona%20Azul%20Fretam>ento. Acessado em 15 de agosto de 2024.

na falta dos serviços necessários ao bem-estar. A materialização das formas corporativas combinadas no processo de urbanização, isto é, empreendida conforme os interesses das grandes firmas, constitui o receptáculo explorativo dos recursos públicos no ato de pensar a organização da cidade, dando sentido aos modelos de gestão pública empresarial.

As relações entre a ordem mundial e a ordem local estão associadas à dialética de produção do lugar e, ao pensar o caso dos estacionamentos rotativos, objetiva-se compreender como a ordem do planejamento urbano, da mobilidade urbana e a organização de uso do território estão associados aos diferentes agentes e suas ações.

Santos (2002) apresenta como o comportamento da ação de diferentes agentes promove a formação e a concretização do espaço geográfico. Os agentes hegemônicos agem de acordo com princípios racionais produtivos na busca pela extração de uma mais-valia em diferentes partes do globo, este processo de atuação formaliza a organização territorial e as formas como se orquestraram as relações dos fluxos de mercado. Neste sentido, a busca para o entendimento do que se apresenta como a totalidade socioespacial passa a ser discutida visando compreender como a difusão de grandes agentes do capital financeiro afetam o espaço geográfico.

O espaço geográfico vem sendo discutido na ciência geográfica como seu objeto de estudo, visando a concretização de um método para as situações analíticas enquanto uma ciência que entende suas relações de produção. Ao longo das construções epistemológicas do conhecimento geográfico, diferentes categorias permearam o debate de qual deveria ser seu objeto de estudo. Essa situação apresentou um reordenamento nas discussões de construção de seu conhecimento e de como seria realizada a análise da categoria espaço, formalizando o sentido crítico para compreensão de sua composição e quais agentes estariam envolvidos em sua trajetória histórica de uso.

O contexto histórico e o modo de produção no qual o espaço está submetido configuram as formas que estarão presentes em sua organização, uma vez que diferentes funções serão atribuídas, de acordo com as ações dos agentes envolvidos no processo produção dos objetos, e reciprocamente, das ações (SANTOS, 2008a). Entender a cidade, dentro de um contexto histórico, conduz a percepção de quais movimentos estabelecem o sentido para a concretização de suas formas e usos ao longo das distintas temporalidades.

A definição do conceito de espaço geográfico passou por diferentes discussões nas linhas epistemológicas em seu movimento de concretização. Santos (2002) parte do pressuposto de que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico, constituído por

materialidades e intencionalidades que se condicionam reciprocamente de maneira indissociável (SANTOS, 2002, p. 63). Dessa forma o autor coloca

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formado por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. (SANTOS, 2002, P. 63).

As transformações que dão origem ao espaço geográfico partem diretamente da relação entre sistemas de objetos e sistemas de ações. A normatização legislativa é operacionalizada na prática de usos do território através das construções dos objetos que constituem o espaço geográfico. Assim, as ações (políticas públicas), e os objetos (bases de infraestrutura citadina), são materializados no espaço na condição das diferentes situações que compõem os serviços de infraestrutura territorial.

Esse método de entendimento para a compreensão da estrutura do espaço geográfico coloca em diferentes circunstâncias as essencialidades dos agentes inseridos nessa prática. Santos (2002) destaca que ao considerar o indissociável sistema de objetos e ações encontra-se de forma direta o resultado dos processos que compõem a categorização conceitual do espaço. Assim, as diferentes estruturas presentes no território estarão associadas às performances intencionais de diferentes agentes hegemônicos que integram a totalidade geográfica de constituição do espaço.

As estruturas que estão submetidas a ordens de fatores internos e externos estão ligadas a uma constante evolução em suas variáveis ao longo dos diferentes períodos da história. As mudanças ocorridas nos elementos do espaço durante os períodos históricos trazem a marca de seu desenvolvimento como variável. Os processos de produção de objetos e ações realizados e concretizados no território ocorrem de acordo com a caracterização dessas variáveis e a forma como padrão de funcionamento local se insere em sua lógica.

A periodização das técnicas e as alterações do espaço geográfico, marcam como cada época está imbricada em padrões e modelos de transformação da natureza. A aceleração da técnica no regime de acumulação financeiro está diretamente conectada a cidade e seu padrão de normatização e organização do espaço geográfico. A teoria que perpassou desde os fixos e fluxos, como modelo de compreender geograficamente a institucionalidade do espaço, apresenta como as categorias estão diretamente ligadas ao contexto histórico e suas materializações (SANTOS, 2002).

Segundo Isnard (1978), o espaço é uma “ordem projetiva”, é produto dos projetos de uma sociedade. A cada momento das ações sociais, as formulações realizadas nos territórios redirecionam suas formas a esses novos ciclos. A historicidade das técnicas de produção dos diferentes períodos marca como cada ação é executada no espaço geográfico. O nível de artificialidade tende a aumentar em relação às técnicas consideradas mais naturais com desenvolvimento do capitalismo. Assim, o espaço vai se tornando mais artificializado e técnico, formando padrões de cidades voltadas para o capital e seus meios de extração de uma mais-valia universal (SANTOS, 2009).

A unicidade da técnica justifica o padrão de homogeneização de alguns setores globalizados da cidade. A indução do aporte dos objetos geográficos como paisagens simbólicas do capital formaliza a atuação desse sistema na constituição das metrópoles, sendo um exemplo a ser mencionado a cidade de São Paulo (SP), como objeto de estudo. Assim, ocorre de forma condicionante e condicionada a ação mútua de objetos e ações na complementaridade do processo de produção do espaço geográfico. Os objetos condicionam a elaboração e execução das ações e as ações na construção e produção dos objetos. O entendimento desse sistema caracteriza hoje um dos métodos analíticos para a compreensão da *totalidade* e dos processos de *totalização* do objeto de estudo da geografia contemporânea.

Santos (2002) discute como a essência do que é um objeto apresenta seu caráter de existencialidade em suas relações cotidianas. A funcionalidade dos objetos adequa-se às racionalidades utilitárias do padrão global de produção. A complexidade e o avanço técnico ao longo da história demonstram como os objetos passam por diferentes meios de relações e o quanto sua lógica de uso adentra ao padrão de estrutura para a realização de determinada função na sociedade. Esses elementos espaciais estão interligados em conjuntos de relações, visto como associados ao trabalho e funcionamento sistêmico da totalidade global. Pensar na cidade e seus objetos como padrões geográficos induz reconhecer a funcionalidade de determinados serviços junto de uma massificação do capital.

A mobilidade urbana está inclusa dentro da lógica da totalização espacial. Os diferentes agentes que compõem a base para pensar o deslocamento pela cidade trazem em sua essência a dinâmica de objetos e ações, sendo permeadas pela intencionalidade de agentes do capital e do Estado. Serpa (2011) destaca como as políticas públicas estão relacionadas na trama das relações de poder existentes nas esferas da ideologia, cultura, religião, instituições e organizações formais e informais, abrindo o debate para a configuração política das bases do planejamento urbano e territorial.

A partir da proposta teórica de Milton Santos, o estacionamento rotativo passa a ser entendido dentro da lógica do sistema de objetos e do sistema de ações, presentes na conceitualização do espaço enquanto uma categoria da geografia. As vagas de estacionamento rotativos enquadram-se no conceito de objetos (já que não representam “apenas” mais um espaço na rua; agora são recortes delimitados e normatizados, marcados no asfalto da cidade, controlados e geolocalizados em aplicativos da empresa Estapar etc.). Já a lógica das intencionalidades privadas, por meio das concessões (viabilizadas por Estado e agentes do mercado), estão inseridas nos sistemas de ações, combinada na totalização do espaço geográfico. Desse modo, a indissociabilidade entre os sistemas, sugeridos por Santos (2002), está imbricada na organização do estacionamento rotativo e seu objetivo de pensar a dinamização do trânsito junto das áreas centrais dos municípios.

O objeto geográfico está remetido na articulação de constituição da cidade e as diferentes configurações que os territórios recebem. A construção histórica das formas perpassa pelos diferentes caminhos empregados no período que se insere cada forma. A análise geográfica deve percorrer esse caminho para entender a distribuição e a ação totalizadora do que se observa enquanto movimento de transformação espacial. Assim, Santos (2002) destaca como deve ser a compreensão correta dos elementos que se somam à composição do espaço

Esses objetos e essas ações são reunidos numa lógica que é, ao mesmo tempo, a lógica da história passada (sua datação, sua realidade material, sua causação original) e a lógica da atualidade (seu funcionamento e sua significação presentes). Trata-se de reconhecer o valor social dos objetos, mediante um enfoque geográfico. A significação geográfica e o valor geográfico dos objetos vem do papel que, pelo fato de estarem em contiguidade, formando uma extensão contínua, e sistematicamente interligados, eles desempenham no processo social (SANTOS, 2002, p. 77).

A estrutura urbana se desenvolve enquanto produto da racionalidade dos agentes hegemônicos, fundamentada, prioritariamente em atividades econômicas e financeiras privadas, dando sentido à construção da cidade como modelo da gestão empresarial. Essas circunstâncias apontadas, não obstante, estão inclusas no período técnico-científico-informacional, caracterizando como a dinâmica do capital e da polarização das conjunturas socioeconômicas, ligadas ao contexto neoliberal, interferem nos modos de uso do território. Desse modo, as ações e os objetos componentes da totalização espacial e seus eventos, encontram-se conectadas a racionalidade técnica do atual período histórico, conduzindo as análises de como a mobilidade urbana e os serviços de estacionamento encontram-se combinadas nesse sistema econômico e contexto político.

A ação como uma situação dotada de propósito desempenha a função, quando associada às intencionalidades de seus agentes, de modificar, de ressignificar, de construir e de transformar os objetos geográficos sob a égide do mercado. Assim, os usos que vão sendo elaborados em distintas escalas territoriais passam por essa lógica de movimentação de acordo com o período histórico (SANTOS, 2002). As ações verticalizadas proporcionam mudanças estranhas aos lugares com sua dinamicidade local própria, oficializando a operacionalização de um planejamento de mercado.

A ação tem como função um pacto de ordenamento territorial/urbano, combinando a estrutura social induzida pelo movimento da intencionalidade e o poder e, através do político, exerce a instrumentalização do espaço geográfico. Um exemplo a ser mencionado está incluso nas relações de produção de políticas de mobilidade urbana. A partir de uma estratégia política para os novos ordenamentos da cidade e os meios de deslocamento cotidiano, tem-se um rearranjo territorial do modo como serão influenciados os meios de transporte citadinos.

A lógica de incentivo ao transporte coletivo e políticas que levem a redução do transporte individual adentram a discussão das ações enquanto ordenamento e planejamento do território e seus objetos. No caso de uma política de estacionamento rotativo, partindo do Estado como agente de sua organização, poderia ser pensado como uma lei e modelo de ajustes de tarifas para estacionar estaria atrelado a uma tentativa de redução do transporte individual. Fato que encaminharia para uma perspectiva de distribuição coletiva para cidade e sua dinâmica no trânsito.

A operacionalidade do sistema de estacionamento rotativo na cidade colocaria em discussão a sua contribuição como ferramenta para melhorar a fluidez do tráfego, a sustentabilidade ambiental e a garantia na ocupação democrática dos espaços públicos. Tal fato aparece imbricado na sistematização de melhorarias para a dinamização das paradas e trocas veiculares destinadas aos comércios e estabelecimentos de localidades centrais dos municípios.

Os eventos materializam a ordem das ações no espaço (SANTOS, 2002). Grandes espacialidades que tem como funcionalidade o serviço social em prol da população ganham uma nova caracterização na execução dessa prática. A cada alteração realizada na ordem jurídica da legislação, as cidades reformulam seus processos práticos de trabalho social oferecido pelo Estado. Dessa forma, os eventos mudam as características dos objetos na qual interferem, alterando a constituição e o movimento de atuação dos fixos no espaço (SANTOS, 2009). Como Santos (2002) coloca:

Os eventos dissolvem as coisas (C. Diano, 1994, p. 91), eles dissolvem as identidades, propondo-nos outras, mostrando que não são fixas e por isso, segundo Deleuze (C. Boundas, 1993, p.66), submetendo-nos ao “teste do saber”. (SANTOS, 2002, p. 146).

As ordens estabelecidas através de investimentos produzem novos eventos espaciais e são aprofundadas de acordo com caracterizações verticalizadas dos arranjos que as localidades estabelecem associadas à dinâmica do capital. Diante da totalidade de movimentação, as lógicas de integração territorial assumem a corporeidade do interesse de grandes agentes hegemônicos, formando as áreas organizadas pela lógica mercantil e seus interesses lucrativos.

A cidade ganha o contorno da tecnologia redefinindo inteiramente o sistema espacial. O ato de elaboração dos objetos criados deliberadamente com a intencionalidade de mercado, aponta para as ações de um sistema subordinado a mais-valia mundial, possibilitando a formação de diversos fluxos externos no território, tornando o espaço mais complexo (SANTOS, 1992; SANTOS, 2009; SILVEIRA, 2017). O sistema de estacionamento rotativo e seu movimento de concessão, inclui-se nesse sistema de envolvimento dos agentes externos, levando as discussões do planejamento da mobilidade urbana como direcionada à esfera do mercado. Esse fato está imbricado no caso da Estapar e os agentes do capital financeiro envolvidos como acionário na composição da empresa.

A ordem externa e sua aplicabilidade junto às intencionalidades do capital acarreta um reordenamento do espaço geográfico com sentido distinto de sua formação cultural histórica. Diante desse fenômeno, Santos (2002) apresenta a discussão dos lugares alienados ou até mesmo de um lugar fantasmagórico, associando tal conceituação à falta de funcionalidade orgânica da localidade enquanto um ponto de desenvolvimento espacial. Desse modo, a escolha de decisão está concentrada nas mãos dos que detêm o poder do capital, visto que esses agentes que passam a decidir sobre a lógica de organização do lugar, estão conectados ao sistema internacionalizado de produção hegemônica.

A inserção de diversos vetores sobre a lógica de produção do lugar constituiu seu movimento cotidiano. A intencionalidade vista nas ações ajusta-se às circunstâncias de produção dos objetos concretizados no território. Esse fato traz à tona como as diferentes formas produzidas no espaço estão em perfeita conformação com a normatização que é exercida pelos diferentes agentes que compõem a sociedade. A intencionalidade imbuída como projeto de ação soma-se às originalidades materiais de organização dos lugares. A cidade e seus objetos, pertencentes a esse cenário de conformação espacial, adentram ao circuito dos atores que estão em seu cerne de produção, formando, assim, um espaço de uso corporativo

quando associados aos elementos do capital internacional (SANCHEZ, 2003; HARVEY, 1996).

O lugar torna-se o ponto de relação múltipla entre os agentes que constituem o espaço geográfico e os diferentes usos praticados no território. As relações globais, nacionais e locais, são materializadas a partir da realização que se desenvolve como uma condição para a ação, ora como um limite, ora como uma oportunidade de transformação das particularidades das cidades (SILVEIRA, 2017). A divisão territorial do trabalho, ligada ao malgrado da globalização e sua gênese de difusão da financeirização, complementam-se sob a égide da transnacionalização, formatando as bases estruturais da cidadania mutilada pelo exercício incompleto dos direitos sociais, dando sentido à presença dominante do mercado e a presença incompleta ou subordinada do Estado nas práticas de produção das configurações territoriais e os dispositivos de uso cotidiano.

O planejamento da cidade, as condições de acesso à mobilidade e o deslocamento, a inserção social dos cidadãos no cotidiano, são fatores que trazem em perspectiva como o contexto espacial é fruto da elaboração de diversos agentes em primazias de temporalização. O avanço da tecnologia modela o espaço e altera as relações existentes no seu processo de estruturação. A tecnologia científica e a informação passam a caracterizar a atuação dos diferentes fenômenos da organização das áreas urbanas no contexto de aceleração das trocas cambiais e comerciais. O método histórico de entendimento das periodizações é a essência para a compreensão dos avanços de organização da sociedade e de sua instância espacial, uma vez que cada período da história possui diferentes relações dos elementos que compõem o território.

Encontra-se no espaço urbano um princípio da organização de relações capitalistas de uso e troca. Os meios de investimentos, informações e decisões empresariais, pautadas em práticas de poder e ideologia, caracterizam a natureza social de produção do espaço e suas matrizes de formação constituídas em condicionantes de classes sociais e seus processos de atuação. Dessa forma, o espaço urbano se torna um conjunto fragmentado e articulado de acordo com os interesses de grandes agentes hegemônicos (CORRÊA, 1995), sendo um reflexo social das relações sociais de produção, tornando-se um ente de condição desigual em sua executabilidade.

O planejamento territorial por parte do Estado traz em sua essência a base ideológica capitalista em sua atuação. O mecanismo de reprodução e acumulação do capital tem como disponibilidade o Estado em seu favorecimento. As práticas que perpetuam a intencionalidade

de ações de grandes agentes hegemônicos compõem a ordem da sociedade capitalista no ato de produção do espaço geográfico. O Estado se torna uns dos agentes modeladores do território e suas funcionalidades capitalistas, realizando projetos através de processos de interesse do grande capital. A dinâmica da mobilidade urbana nas cidades enquadra-se neste mesmo movimento de atuação e execução de funcionamento da sistematização capitalista.

As lógicas e estratégias do mercado nos seus processos de hipercapilarização financeira estruturam distintas práticas de usos que o território recebe. A tecnologia, atrelada ao discurso da modernização, caracteriza os processos de exploração que se combinam nas ramificações do sistema financeiro e sua busca pelo lucro indiscriminado (CONTEL, 2006). Esse movimento altera a funcionalidade do lugar e formaliza os usos que compõem as intencionalidades dos agentes do mercado como meio de organização do espaço geográfico.

A compreensão da realidade perpassa o conjunto de possibilidades denominado de território usado. Esse conceito se destaca por sua subdivisão baseada em um refinamento para distinguir a ideia de território de todos, abrigo de todos, daquele de interesse das empresas. A primeira colocação é caracterizada como território como abrigo e a segunda por um território como recurso, território das empresas (SANTOS, 2000). O território como recurso se enquadra na lógica do espaço internacional, de interesse das empresas, visto nas análises do estacionamento rotativo no estado de São Paulo.

3. O CONTRATO E O PROCESSO DE CONCESSÃO: A INTENCIONALIDADE DEMASIADA DE AGENTES DO MERCADO E A AÇÃO DAS PREFEITURAS

A iniciativa privada incorpora-se- nos serviços públicos através do discurso da modernização e eficiência, trazendo a inserção dos agentes empresariais nas concessões disponibilizadas. O espaço geográfico e sua relação de totalização, que se solidifica no território usado, consolida as intencionalidades nas formas ao longo dos contextos históricos (SANTOS, 2002). Esse capítulo apresentará o histórico de concessão do estacionamento rotativo na cidade de São Paulo e sua expansão para cidades do interior e região metropolitana de São Paulo, com o intuito de discutir como as ações da empresa Estapar estão inseridas nas relações de produção espacial e as condições de transformação como agente privado da mobilidade urbana. Como contraponto a ação empresarial, será apresentada as ações de serviços de estacionamento rotativo em que as prefeituras administram, realizando um comparativo e permitindo uma abrir um diálogo para reflexões nas distintas operacionalizações do serviço de parada.

3.1 A concessão de São Paulo (SP)

O movimento de concessão dos estacionamentos rotativos da cidade de São Paulo começou no ano de 1997, no Governo de Paulo Maluf, em que ele abriu um processo de criação de um projeto de lei para a destinação de entrega do serviço à iniciativa privada. Naquele período, as propostas de licitação já atrelavam os ideais de modernização e digitalização da Zona Azul, apresentando junto desse movimento, discursos relacionados aos prejuízos para o Estado em realizar a gestão deste tipo de serviço. Em contraponto a essa retórica da privatização, vereadores da oposição política (um exemplo desses vereadores - Odilon Guedes (Partido dos trabalhadores)), apontavam como o estacionamento rotativo era lucrativo para os cofres públicos e as problematizações de entregar o serviço à iniciativa privada⁹.

A lei n. 12.523 - de 28 de novembro de 1997, foi sancionada e caracterizou outorga mediante a concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, dando início aos projetos indicados por Paulo Maluf. A lei passou por processos de alterações no ano de 2019 (Lei nº 17.068/2019), trazendo as novas cláusulas presentes no Contrato de concessão N° 8/SMT/2020 (CONCESSÃO ONEROSA PARA EXPLORAÇÃO, PARA PARTICULARES, DO SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO EM VIAS E

⁹ As informações apresentadas no trecho acima do texto foram extraídas da notícia mencionado na sequência. GENTILE, R. Prefeitura quer privatizar Zona Azul e parquímetros. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1996/8/29/cotidiano/35.html>. Acessado no dia 25 de outubro de 2023.

LOGRADOUROS PÚBLICOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO)¹⁰, acordado junto à empresa Estapar S.A. Durante todos esses anos as tentativas de privatização não obtiveram êxito, sendo realizada a concretização desse ideal, por meio de concessão, somente no ano de 2019 com a Empresa estudada nessa pesquisa.

O decreto municipal nº 37.292/1998, apresentou as características de operacionalidade e das circunstâncias referente às normatizações do Poder Público, sendo assim, indicando quanto a empresa concessionária deveria pagar pela exploração concedida, na proporção estabelecida junto da licitação. O decreto apresentou também, as diretrizes de bases para as modernizações e quais equipamentos deveriam ser implantados, o tempo de contrato e como a empresa deveria deixar o espaço público após o vencimento da concessão.

A privatização do estacionamento rotativo estava junto das discussões sobre a redução da funcionalidade do Estado na organização do espaço público, trazendo a prerrogativa de corte de gastos. Após variados planos para as tentativas de privatização do estacionamento rotativo, somente na década de 2010, que algumas medidas mais drásticas foram tomadas como meio de incentivo para o processo. No decorrer da década de 1990 e início dos anos 2000, a condução do serviço ainda estava associada a uma instituição pública (CET - Companhia de Engenharia de Tráfego), permanecendo atrelada a uma composição estatal em seu modelo de organização.

No ano de 2016, a situação de modernização do serviço, incrementou uma nova condição para a participação de instituições privadas nos processos de desenvolvimento tecnológicos de aplicativos para as cobranças do estacionamento. Diante desse ocorrido, no ano de 2018, o então prefeito da cidade de São Paulo, João Agripino da Costa Dória Júnior, apresentou os indicativos para a privatização da Zona Azul na cidade. No pré-projeto de concessão, a empresa Estapar manifestou seu interesse oficial em participar do processo.

A concessão integrou o plano de desestatização elaborado na gestão do prefeito João Dória, que a partir dessas prerrogativas passou o controle de mercados, do estádio do Pacaembu, do Bilhete Único, do Anhembi e do autódromo de Interlagos para a iniciativa privada. O Projeto de Lei (PL n. 367/2017), sancionado no mês de outubro do ano de 2017, apresentava em seu discurso como as competências das privatizações abririam novas frentes

¹⁰ O presente contrato mencionado está associado à concessão do estacionamento rotativo da cidade de São Paulo. O contrato está disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/zona_azul/Contrato%20\(6\).pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/zona_azul/Contrato%20(6).pdf). Acessado no dia 08 de fevereiro de 2024.

de investimento para outros setores (educação, saúde, transporte). Essa colocação foi o facilitador para as dinâmicas de mercantilização dos espaços públicos.

Anterior ao processo da concessão do estacionamento rotativo, foi discutida a elaboração de um relatório, como requerimento para instauração de uma comissão de estudos para avaliar, analisar, elaborar e propor melhorias no sistema de Zona Azul. O relatório intitulado “COMISSÃO PARLAMENTAR DE ESTUDOS PARA AVALIAR, ANALISAR, ELABORAR E PROPOR MELHORIAS DO SISTEMA DE ZONA AZUL”¹¹, que deu origem posteriormente às comissões de privatização, foi publicado em outubro de 2009, o que acaba redundando em uma nova dialética entre o Estado e o Mercado. O argumento para sua instauração esteve imbricado nas prerrogativas do sistema ter sido criado no ano 1974, há cerca de trinta e cinco anos e, durante este tempo de seu funcionamento, não ter passado por nenhuma evolução operacional e de tecnologização. Todo o argumento construído apresentou as falhas nas vendas dos talões, o aumento significativo de vendas por terceiros, a quantidades de trabalhadores de rua como cuidadores de carros (os chamados “flanelinhas”), entre outros fenômenos que ditavam uma desorganização do serviço por parte do Estado.

A empresa Estapar aparece citada no relatório já mencionado no parágrafo anterior, uma vez que participou de reuniões ordinárias para discussões sobre o funcionamento do projeto e as possibilidades para a privatização. No relatório destacaram-se casos em que prefeituras de algumas cidades possuíam o serviço combinados com a parceria privada para a gestão e quais eram os ganhos com essas ações. As cidades citadas estavam diretamente ligadas às localidades de trabalho da empresa Estapar. Como exemplo apareceram os nomes das cidades (no estado de São Paulo) de Araraquara, Araras, Jacareí, Limeira, Mogi das Cruzes, Pindamonhangaba, Rio Claro, Santo André, São Carlos e São João da Boa Vista e Porto Alegre (RS). Foi relatado como eram realizadas as condições de organização do serviço prestado, destacando o mecanismo de fiscalização, a análise dos contratos fornecidos à comissão e o percentual de repasse para o poder público. Na ocasião, o repasse apresentado pela empresa girava em torno de 5% a 10% do total bruto arrecadado, qualificando a capacidade da aquisição financeira por parte do setor privado.

A organização e insatisfação com o arrecadamento de verba pela má organização do serviço de Zona Azul apareceu diretamente atrelado aos princípios e movimentos que estavam

¹¹ As informações apresentadas nesse parágrafo estão contidas no relatório disponível no site da prefeitura. <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/relatoriocomis/RELFINRPP06-0014-2009.pdf>. Acessado no dia 08 de fevereiro de 2024.

em prol da privatização. As reuniões com empresas do setor privado, a condição de um planejamento mais estratégico e corporativo para normatização do espaço geográfico, estiveram imbricadas nas novas ações para retirada do setor público do serviço. Construiu-se toda uma *psicosfera* (KAHIL, 2013) discursiva para a modernização e melhoramento na eficiência das cobranças e fiscalizações. Assim, ao ser concedido ao setor privado, os índices de arrecadação teriam uma condição de aumento e a organização espacial nos entornos das vagas teriam uma nova forma tecnológica de verificação. A proposta seria reduzir a quantidade de olhadores de carros de seu entorno e a redução das revendas de talões por terceiros.

Uma importante colocação a ser feita, no caso do estacionamento rotativo e sua concessão, está associado à sua arrecadação e como contribuía aos cofres públicos com uma renda superavitária antes de iniciarem a concessão. Em 2017, a prefeitura havia gastado R\$21 milhões com fiscalização e teve R\$89 milhões de receita. No ano anterior, quando a venda do tickets ainda era à base de papel, o valor de arrecadação havia sido menor, atingindo, aproximadamente, R\$55 milhões. A modernização e a digitalização do setor estavam trazendo indicativos de que a arrecadação sobre o serviço seria próspera nos próximos anos¹².

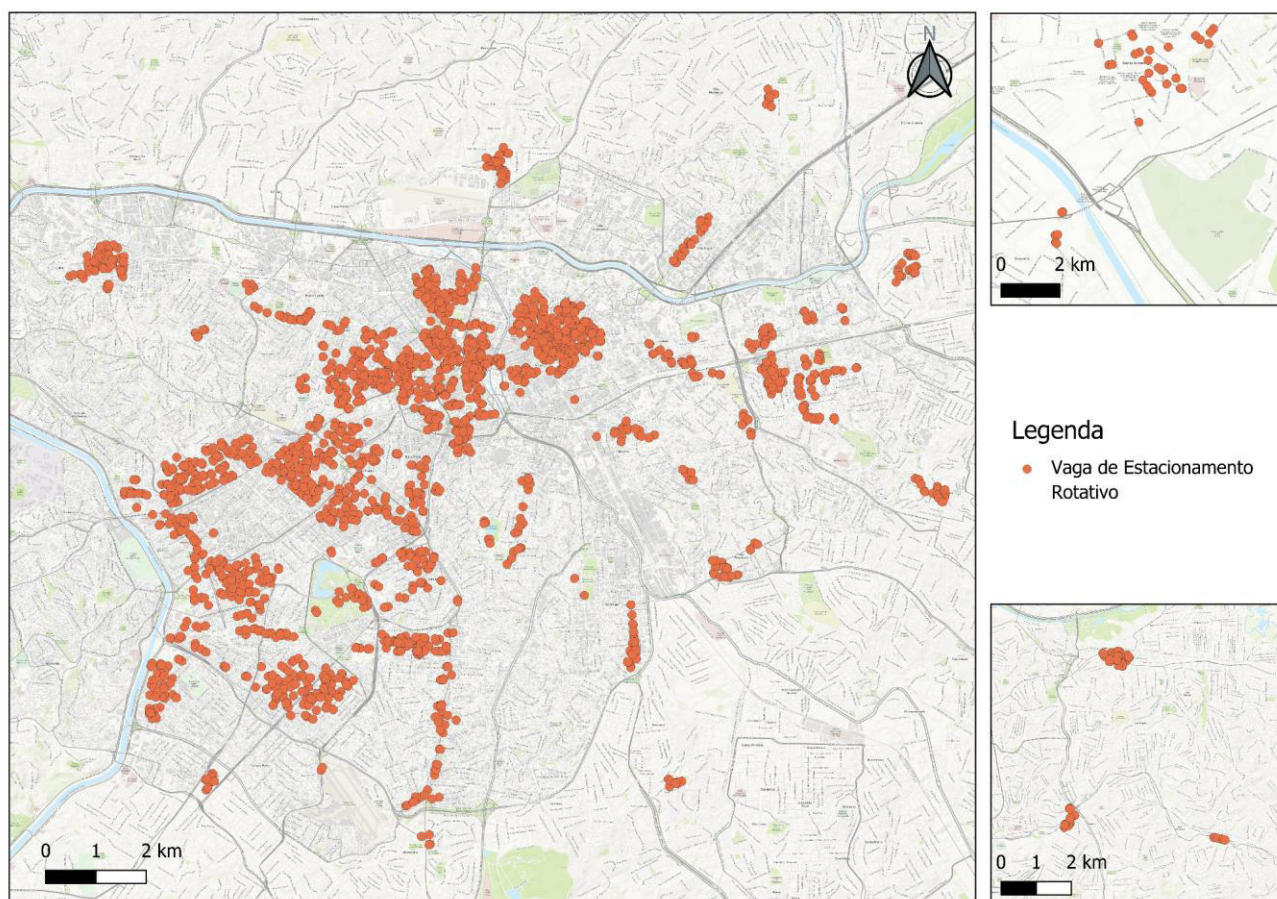
Em janeiro de 2020 a empresa Estapar ganha o processo licitatório para seu Contrato de serviço Nº 8/SMT/2020 (CONCESSÃO ONEROSA PARA EXPLORAÇÃO, PARA PARTICULARES, DO SERVIÇO DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO EM VIAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO)¹³ com o município, apresentando o nome como contratada de Z.A Digital de São Paulo Sistema de Estacionamento Rotativo S.A. A concessão representou para a empresa o gerenciamento de 51.606 vagas de estacionamento rotativo para o início de 2020, caracterizando uma nova jornada para a expansão dos negócios no momento. Um outro ponto a se destacar nessa situação, foi o aumento de vagas previsto no Contrato de concessão já mencionado, em que foi encontrado dentro dos termos que as 43.521 vagas que havia no início dos serviços teriam um acréscimo de 8.085 vagas, marcando o início da concessão com uma significativa expansão no número de localidades para arrecadação.

¹² SETO, G. Doria planeja conceder Zona Azul à iniciativa privada por R\$ 1 bilhão. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/03/doria-planeja-conceder-zona-azul-a-iniciativa-privada-por-r-1-bilhao.shtml>. Acessado dia 15 de dezembro de 2023.

¹³ O presente contrato mencionado está associado à concessão do estacionamento rotativo da cidade de São Paulo. O contrato está disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/zona_azul/Contrato%20\(6\).pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/zona_azul/Contrato%20(6).pdf). Acessado dia 08 de fevereiro de 2024.

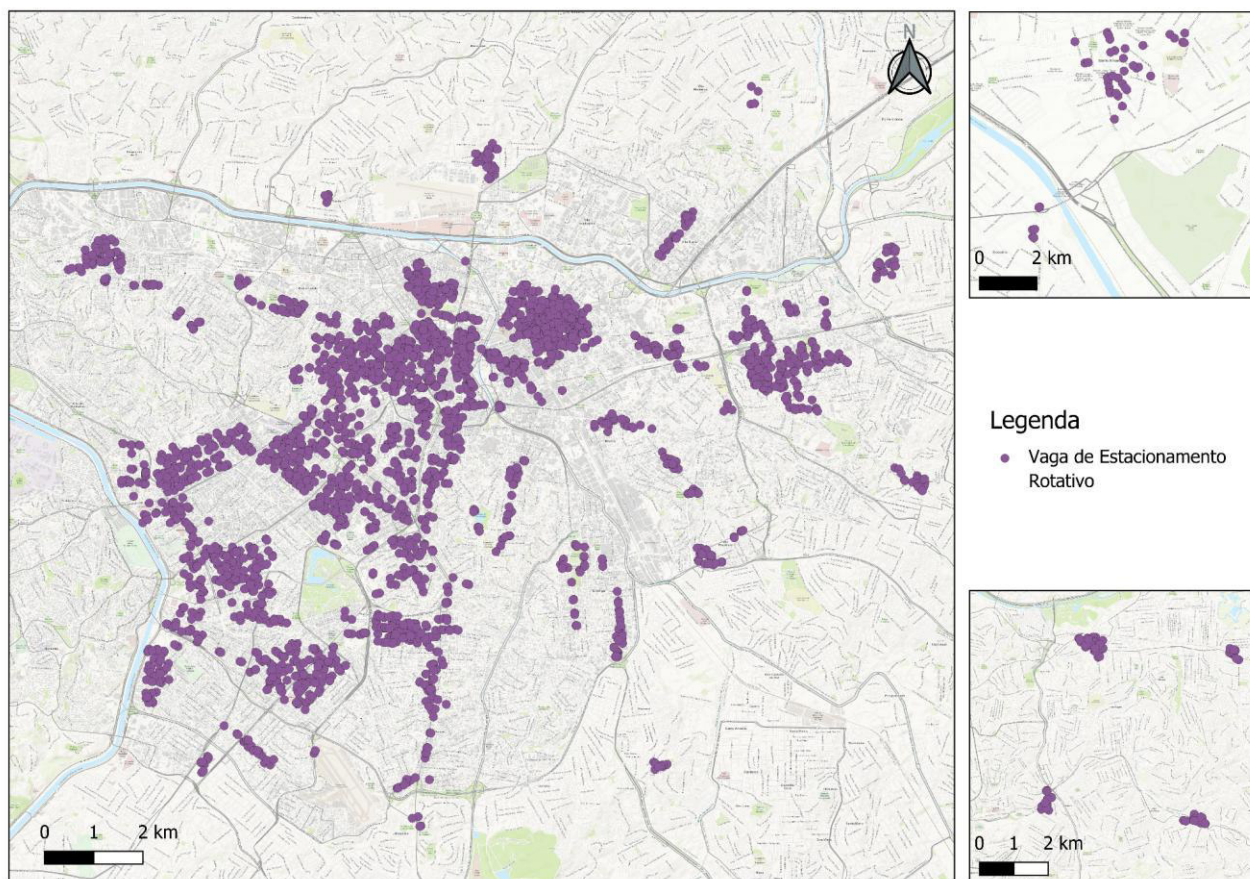
No mapa 1 e mapa 2 torna-se possível a visualização desse fenômeno do aumento nos números de vagas e como essa situação de expansão vem ocorrendo no município de São Paulo.

Mapa 1 - Distribuição das vagas de Estacionamento Rotativo São Paulo (SP) - 2019¹⁴



Fonte: Dados CET. Elaboração autor.

¹⁴ As áreas indicadas nos quadrados a direita do Mapa 1 e Mapa 2 se constituem pelo setor da zona leste de São Paulo (SP), em específico do distrito de de Arthur Alvim.

Mapa 2 - Distribuição das vagas de Estacionamento Rotativo São Paulo (SP) - 2023

Fonte: Dados CET. Elaboração Autor.

A representação gráfica apresentada nos mapas demonstra como a quantidade de vagas está em constante crescimento na cidade de São Paulo (SP) em relação ao que foi firmado no Contrato (Contrato de Concessão já apresentado anteriormente no texto) como quantidade já preestabelecida. Esse avanço permeia diferentes setores da cidade nas buscas por localidades para sua implantação. Nesse sentido, uma diversidade de ruas foi inserida nos planos de execução do serviço, bairros com características comerciais são as preferências para o setor.

Na Tabela 1 são apresentados dados referentes às localidades que ocorreram os avanços nos números de vagas dos estacionamentos rotativos, sendo colocados como foram distribuídas essas vagas entre os anos de 2019 e 2023, destacando como estão alocadas nos setores da cidade de São Paulo (SP).

Tabela 1 – O crescimento da Quantidade de Ruas por bairros em relação ao Estacionamento Rotativo da cidade de São Paulo (SP)

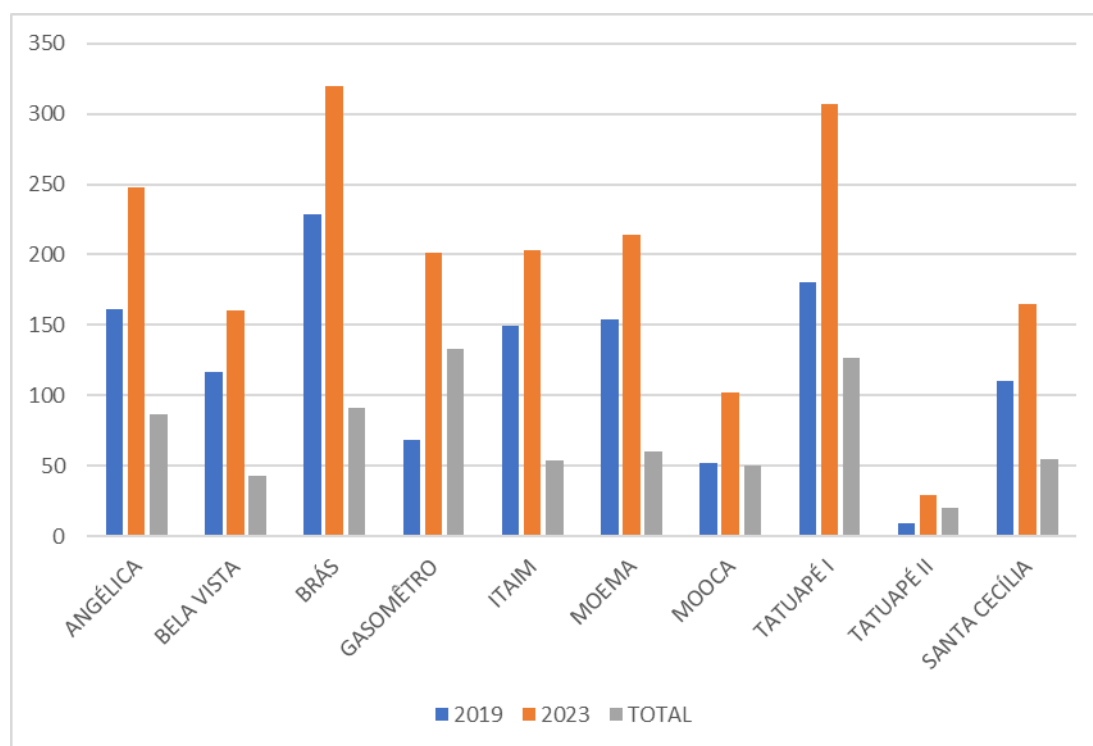
Localidade (por bairros)	Nº de ruas - 2019	Nº de ruas - 2023	Aumento no número de ruas
Água Rasa	9	12	3
Angélica	90	128	38
Bela Vista	56	76	20
Belém	29	38	9
Brás	108	148	40
Brooklin	11	30	19
Cambuci I	10	15	5
Castro Alves	6	46	40
Cidade Jardim	40	45	5
Estados Unidos II	26	28	2
Faria Lima	34	49	15
Florencio de Abreu	89	92	3
Gasômetro	22	71	49
Guaianases	7	14	7
Ipiranga	26	29	3
Itaim	83	111	28
Itaquera	16	23	6
José Paulino	54	58	4
Lapa	58	66	8
Liberdade	45	54	9
Moema	98	124	26
Mooca	29	51	22
Museu do Ipiranga	1	26	25
Oriente	89	93	4
Pamplona	61	84	23
Paraiso	53	87	34
Penha	28	33	5
Perdizes	26	33	7
Pinheiro	71	79	8
Pompeia	6	10	4
República	93	114	21
Santa Cecília	63	92	29
Santa Ifigênia	58	66	8
Santo Amaro	29	34	5
São Miguel	30	33	3
Silvia Teles	58	77	19
Tatuapé	114	234	120
Tutoia	5	16	11
Vila Clementina	60	93	33
Vila Mariana	40	59	19
Vila Olímpia	48	74	26
Total de ruas			765

Fonte: Dados disponibilizados pela CET através de consulta via e-mail. Elaboração Autor.

A relação firmada no Contrato de Concessão do estacionamento rotativo apresentado pela prefeitura municipal da cidade de São Paulo destacava a possibilidade no aumento no número de vagas ao longo dos 15 anos de contrato. A disponibilização inicial de 51.606 vagas, que já estavam acrescidas das 8.085 disponibilizadas no fechamento da concessão, obtiveram um acréscimo de 3.085 vagas posterior ao ano 2020, chegando no ano de 2023 com 54.691 vagas.

Na Figura 3 e no Quadro 1, destacam-se os bairros com o aumento mais significativo no número de vagas de estacionamento rotativo. Como exemplo, no bairro do Brás, a quantidade de vagas em 2019 era de 229, aumentando para 320 vagas em 2023, o que representa um aumento total de 91 vagas durante o período da concessão. Desse modo, a Figura 3 e o Quadro 1 apresenta a síntese de como a expansão do estacionamento rotativo ocorreu na cidade de São Paulo (SP).

Figura 3 - Diferença da quantidade de vagas nos bairros com aumento mais significativo (2019 - 2023)



Fonte: Dados disponibilizados pela CET através de consulta via e-mail. Elaboração Autor

Quadro 1 - Diferença da quantidade de vagas nos bairros com aumento mais significativo entre o 2019 e 2023.

Bairro (São Paulo – SP)	Nº de vagas em 2019	Nº de vagas em 2023	TOTAL
ANGÉLICA	161	248	87
BELA VISTA	117	160	43
BRÁS	229	320	91
GASOMÊTRO	68	201	133
ITAIM	149	203	54
MOEMA	154	214	60
MOOCA	52	102	50
TATUAPÉ I	180	307	127
TATUAPÉ II	9	29	20
SANTA CECÍLIA	110	165	55

Fonte: Dados disponibilizados pela CET através de consulta via e-mail. Elaboração: Autor

Como parte do contrato firmado, foi estabelecido que a Prefeitura paulistana receberá R\$ 1,3 bilhão durante os 15 anos de contrato, estando associada com o faturamento em relação às receitas provenientes da arrecadação do preço cobrado pelas vagas de estacionamento¹⁵. Um ponto importante a se destacar no Contrato está associado a uma eventual redução das vagas disponíveis por parte da gestão municipal. Assim, caso tal fato ocorra, a prefeitura necessitará realizar o ressarcimento junto à empresa em relação ao seu capital investido.

Um exemplo que pode ser dado ao caso citado, seria a redução ou reajuste nas quantidades de vagas para a implantação de uma ciclovia ou um corredor de ônibus, por exemplo. Desse modo, é notável como a prefeitura se torna dependente das ações de um planejamento corporativo e dos ajustes necessários e pontuais, ficando presos as circunstâncias de um contrato empresarial.

Na 8ª Sessão Ordinária realizada na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, no dia 11 de fevereiro de 2021, foram apresentados discursos contrários ao contrato de concessão do serviço de Zona Azul da cidade de São Paulo. Alguns deputados estaduais, de espectros distintos da política brasileira, como Castello Branco (PSL) e Carlos Giannazi - (PSOL), que exerciam seus mandatos no momento das discussões dos contratos de serviço, apresentaram críticas ao formato de execução e a entrega do patrimônio público à empresa concessionária. As falas indicaram um sistema da indústria da multa digital, as situações reversíveis dos

¹⁵As informações foram obtidas através da leitura e análise do Contrato que está disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/zona_azul/Contrato%20\(6\).pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/zona_azul/Contrato%20(6).pdf). Acessado dia 08 de fevereiro de 2024.

reajustes anuais de acordo com a inflação do IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) ou outras condicionantes apresentadas por membros da prefeitura, a cobrança em localidades residenciais e a privatização das ruas e bairros com a expansão do serviço de Zona Azul. A polêmica apresentada no momento da concessão perdurou por tempos após o avanço do negócio realizado com a infraestrutura pública¹⁶.

Em maio de 2019, por exemplo, o Tribunal de Contas do Município de São Paulo suspendeu a licitação e pediu ajustes nos quesitos técnicos, além de exigir uma justificativa para o período de 15 anos de gestão privada do serviço. O processo chegou a ser suspenso mais de uma vez na Justiça, mas foi liberado após decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo. Mesmo após a licitação, o Ministério Público de São Paulo ingressou com ação cível contra o prefeito da cidade, após indicar supostas irregularidades no processo de concessão. Os promotores afirmaram que as cláusulas do edital foram elaboradas para direcionar e favorecer a licitação para a empresa vencedora, no caso a Estapar¹⁷.

Para participar da concorrência, a prefeitura exigiu um valor inicial, no edital, de um pagamento antecipado de R\$ 595 milhões a título de outorga fixa, para empresa que iniciaria o trabalho. A discussão em relação ao assunto permeou a condição de falta de competitividade no processo licitatório, desencadeando as suspensões relatadas a respeito do fechamento do contrato.

No Contrato de Concessão, já mencionado em outras seções, são apresentados os pontos referentes às receitas que a empresa pode obter diante do fenômeno da prestação do serviço dos estacionamentos rotativos. As Receitas acessórias, em que se destaca os ganhos que o prestador pode receber em razão da prestação de outros serviços para além do previsto nos termos do contrato, resumem como a empresa Estapar pode realocar situações de determinados serviços para terceiros. Esse fato, caso aconteça, está registrado no contrato que 20% do lucro arrecadado deve ser destinado à prefeitura, o restante do valor líquido ficando como bonificação para o setor privado. Outro ponto interessante do Contrato, está na permissão para a distribuição de dividendos aos acionistas da empresa, relevando que o próprio setor público estava de acordo com o processo de financeirização espacial da cidade.

¹⁶ O acesso as falas e as discussões estão no site a seguir que permite o acesso ao documento digitado. https://www.al.sp.gov.br/repositorio/ementario/anexos/20210217-161021-ID_SESSAO=14451.htm. Acessado em 20 de dezembro de 2023.

¹⁷ Informações extraídas da reportagem. NASSIF, L. A sinuca de bico na licitação da Zona Azul em São Paulo, por Luis Nassif <https://jornalggn.com.br/noticia/a-sinuca-de-bico-na-licitacao-da-zona-azul-em-sao-paulo-por-luis-nassif/>. Acessado em 13 de dezembro de 2023.

A empresa Estapar, ao assumir o estacionamento da cidade de São Paulo, assumiu a dívida de seus R\$1,3 bilhões de reais que deverão ser pagos para a Prefeitura da cidade. Os valores estão intitulados sob a condição de duas outorgas fixas (1 e 2), uma outorga variável, uma outorga efetiva e sobre o fator de desempenho do serviço. Cada uma dessas condições aponta para uma taxa de cobrança em relação ao lucro líquido que a empresa obterá ao longo dos 15 anos da concessão.

No Anexo VI¹⁸ do Contrato encontra-se o Plano de Negócios, que apresenta como cada uma dessas taxas serão recebidas pela prefeitura da cidade. A Outorga Fixa 1 apresenta uma tributação no valor de R\$4.172.000,00/mês. A Outorga Fixa 2 foi um valor disponibilizado pela empresa R\$595.000.000,00 no primeiro mês de contrato junto da assinatura entre a prefeitura e a empresa Estapar. A outorga Variável se enquadrou em duas taxas que estabelecem uma relação de pagamento a partir de pontos da receita da empresa, sendo 6,5% do valor anual com uma arrecadação líquida até R\$150.000.000,00 por ano, caso seja superior a R\$150.000.000,00 a cobrança será de 15,0%.

A regra geral do estacionamento rotativo na cidade de São Paulo estabelece um CAD (Cartão Azul Digital) para cada hora que o automóvel permanecer parado. De segunda a sexta-feira das 7h às 19h e aos sábados das 7h às 13h, são os dias que a taxa de cobrança é regularmente efetivada. Nos domingos e feriados, o estacionamento rotativo também pode funcionar em regiões movimentadas, como avenidas próximas a parques e comércios, sendo conhecidos como lugares de exceção que se localizam na cidade de São Paulo em: Parque Aclimação, Praça Charles Miller, Mercado.

O último reajuste da tarifa, realizado em 20 de janeiro de 2023, elevou o valor da hora por parada para R\$ 6,08. O preço foi justificado por estar incluso na norma do contrato e obteve um aumento de 5,75%, saindo de R\$5,75 para os R\$6,08¹⁹. As condições para os reajustes estão de acordo com as condicionantes impostas pelo contrato. O IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) servirá como parâmetro para os movimentos desse reajuste dos preços, essa variação deve ser cumprida enquanto meta para que o equilíbrio de custos seja mantido pela empresa, não permitindo nenhuma situação de prejuízo para o mercado. Dessa

18

Disponível

em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/desestatizacao/zona_azul/Anexo%20VI%20do%20contrato%20-%20Plano%20de%20Neg%C3%B3cios.pdf. Acessado no dia 16 de dezembro de 2023.

¹⁹Informações acessado no site: [https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/zona-azul-em-sao-paulo-sobe-e-passa-a-custar-r-636-a-partir-de- hoje/#:~:text=O%20%C3%BAltimo%20reajuste%20%E2%80%93de%205.Mobilidade%20e%20Tr%C3%A2nsito%20\(SMT\)](https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/zona-azul-em-sao-paulo-sobe-e-passa-a-custar-r-636-a-partir-de- hoje/#:~:text=O%20%C3%BAltimo%20reajuste%20%E2%80%93de%205.Mobilidade%20e%20Tr%C3%A2nsito%20(SMT).). Acessado no dia 15 de agosto de 2023.

forma, o planejamento da mobilidade urbana torna-se parte de um jogo do capital fictício e seus movimentos de investimentos em ações, uma vez que para que se obtenha o melhor resultado de lucro para a companhia é necessário que se tenha boa regularidade contratual.

Um exemplo a ser apresentado é que nos anos anteriores o custo de R\$5,00 estava estabelecido desde agosto de 2014, passando por um aumento no ano de 2022 para R\$5,75 e no ano de 2023 para R\$6,08. Isso demonstra como associação com o mercado financeiro trará uma rigidez diante do valor da tarifa. A associação de sua efetivação e atuação com certa rigidez para com a solução corporativa da cobrança aparece intitulada no discurso da empresa Estapar. As circunstâncias anteriores ao processo de concessão a regulação do aumento²⁰ era realizada de acordo com as intencionalidades do Estado e os prazos para seu reajuste atendiam uma temporalidade diferente da atual. Assim, pode-se iniciar uma discussão a respeito dos problemas do estacionamento rotativo como algo voltado para o mercado de ações, perdendo a funcionalidade social do uso da cidade, para tornar-se algo de viabilidade do mercado.

A tributação realizada nas vagas de estacionamento rotativo nos diferentes municípios caracterizou a nova forma de atuação nos processos de privatização deste tipo de serviço público. A empresa Estapar²¹ oferece seu serviço prestado em alguns municípios do estado de São Paulo, sendo eles: Araraquara, Itatiba, Jacareí, Limeira, Mauá, Mogi das Cruzes, Pindamonhangaba, Piracicaba, Rio Claro, Santa Bárbara D'Oeste, Santo André, São Carlos, São João da Boa Vista, São Paulo. Esta empresa, que controla uma quantidade significativa de contratos de exploração de estacionamentos rotativos de municípios no Brasil, foi criada no início dos anos 1980, e consolidou seus negócios nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Possui como propostas a administração, exploração e controle da atividade de estacionamento de veículos, prestação de serviços técnicos de administração, assessoria e planejamento, tudo pertinente a estacionamentos de veículos.

Dentre todas suas atividades, está presente em 15 estados brasileiros, além do Distrito Federal, em mais de 70 municípios. Ainda, são 4,7 mil funcionários que atendem cerca de 15 milhões de usuários por mês. Conforme suas informações, a empresa atua em diferentes segmentos específicos, mas praticamente todos vinculados com estacionamentos de veículos:

²⁰ Informações retiradas do site da: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transito/noticias/?p=324016>. Acessado em maio de 2023.

²¹ Informações disponíveis em: <https://www.estapar.com.br/>. Acessado em setembro de 2022.

•Segmento Locações Alugadas e Administradas (*Leased and Managed Locations*²²): refere-se a contratos firmados com a iniciativa privada com a concessão de operação em áreas de estacionamento nos mais diversos segmentos (como edifícios comerciais, shoppings, hospitais, instituições de ensino, bancos e terrenos). Os contratos podem ser de locação e administração;

•Operações próprias (*Owned Locations*): Consistem em contratos de aquisição de ativos imobiliários (garagens ou vagas de estacionamento) como unidade autônoma do empreendimento;

•Concessões públicas *off-street*: Engloba contratos com a administração pública, conquistados através de processos licitatórios e podem ter perfil de infraestrutura, demandando volumes expressivos de investimento. São contratos que se situam fora das vias públicas incluindo principalmente aeroportos e garagens subterrâneas;

•Concessões públicas *on-street*: São contratos de gestão de estacionamentos rotativos em vias públicas firmados com as prefeituras municipais que concedem o direito de exploração por um período de 5 ou 10 anos (renováveis por período igual). Inclui contrapartida como investimentos em parquímetros, infraestrutura e sinalização nos municípios de Americana, Araraquara, Itatiba, Jacareí, Limeira, Mauá, Mogi das Cruzes, Pindamonhangaba, Piracicaba, Rio Claro, Santa Bárbara d'Oeste, Santo André, São Carlos, São João da Boa Vista, São Bernardo do Campo, São Paulo, Taubaté (em SP); Jaraguá do Sul e Itajaí (em SC); Belo Horizonte e Juiz de Fora (em MG); Vila Velha (no ES);

•Contratos privativos de longo prazo (*Long-Term Contracts*): Engloba contratos firmados com a iniciativa privada e que demandam investimentos em infraestrutura e/ou uma outorga inicial. Destacam-se as operações de estacionamentos em edifícios comerciais, aeroportos, instituições de ensino etc.

A reestruturação das infraestruturas do espaço geográfico caracteriza a condição do planejamento urbano e suas ações mercadológicas. A parceria entre o setor público e o setor privado está entre as razões de realização de um projeto de cidade do agente de mercado, uma vez que visa à integração de um novo formato de base econômica, infraestrutura urbana, qualidade de vida, integração social e governabilidade. Este discurso está proferido nas novas práticas de constituição das políticas públicas cidadinas.

²² Termos e nomenclaturas estrangeiros empregados pela empresa e pelo mercado que atua no circuito dos estacionamentos rotativos.

A característica empresarial emerge como forma de solução para os problemas urbanos, abrindo espaço para o mercado e seus agentes de negócios explorarem as melhores formas de organização do território. A mobilidade, a infraestrutura, a especulação de diferentes áreas apareceram como frente do planejamento mercadológico. Grandes empresas com vínculos em ações de atuação participativa em um capital financeirizado estão no *locus* de propagação deste formato de construção e definição do modelo urbano viável para suas propostas.

Essa ação reformulou a óptica da mobilidade urbana e sua política de organização do espaço geográfico da cidade de São Paulo, uma vez que agentes do capital financeiro passaram a atuar como investidores no ramo dos estacionamentos rotativos. A situação de abertura de capital na bolsa de valores foi realizada com o intuito de obter uma porcentagem de dinheiro para o pagamento das parcelas da taxa de outorga fixa da Zona Azul da cidade de São Paulo, visto que seu processo de compra no leilão de concessão para prestação do serviço acarretou fator de alto valor de investimento (R\$595.000,000 para 51.606 vagas).

A cotação realizada no mercado financeiro pela empresa se intitulou como uma ação ordinária, que se caracterizou pelo processo de atuação do investidor ligado ao direito a voto nas assembleias gerais e a proventos (dividendos e juros sobre o capital próprio). Esse momento histórico insere uma nova lógica de atuação no processo de concessão dos serviços de estacionamento rotativo no estado de São Paulo.

Em um caso ocorrido na cidade de São Paulo (SP) houve a condição para realização do debate analítico das perspectivas que a mobilidade urbana está tomando sob a condição de privatização, uma vez que a empresa Estapar optou por realizar a instalação de vagas sobre áreas de tráfego de pedestres. Uma quantidade de vagas foi pintada em calçadas e localidades de deslocamento de pedestres e ciclistas. Tal medida ocorreu na região central da cidade, nas proximidades da Praça da República e na Praça Ramos de Azevedo (nas localidades das Avenidas São João e Ipiranga, e do Viaduto do Chá), pontos de especulação e valorização espacial por parte do capital imobiliário. Foram implementadas aproximadamente 275 vagas, sendo 200 na Alameda Barão de Itapetininga e nas ruas Conselheiro Crispiniano e Marconi, além de 75 em vias do entorno. O horário de funcionamento para a utilização do local ficou estabelecido entre 19h e 2h, por meio do aplicativo da Estapar e visa ocupar as calçadas do

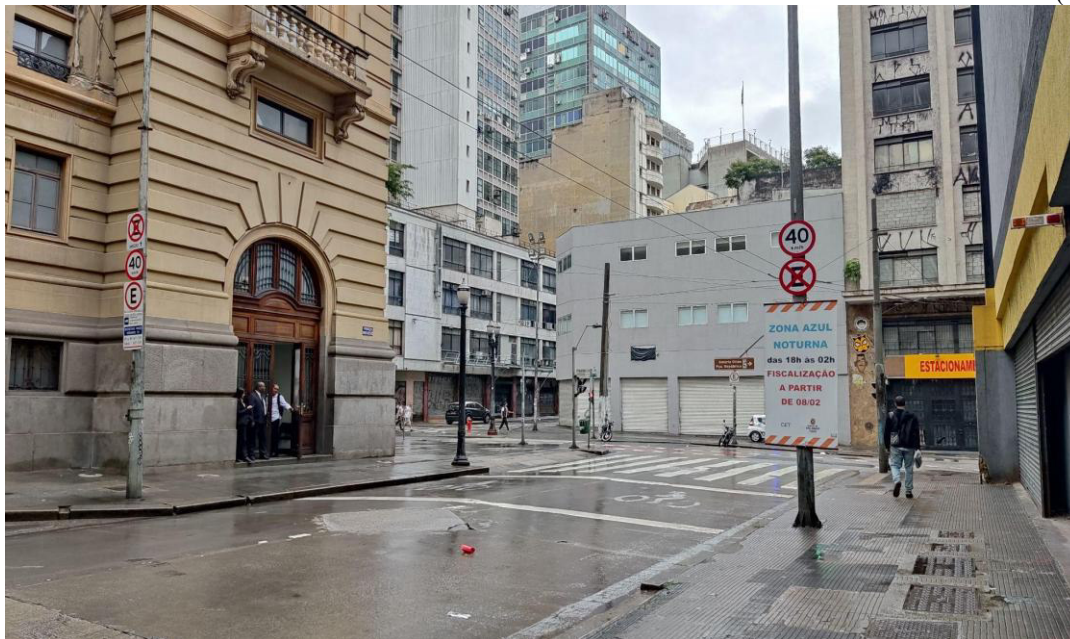
entorno do centro velho²³. Tal fato foi verificado e constatado na realização de um trabalho de campo realizado no entorno da região do Teatro Municipal²⁴.

Imagem 1 – Vagas de estacionamento pintadas na calçada no centro-velho da cidade de São Paulo (SP)



Fonte: Leandro Barberio (São Paulo, Teatro Municipal, 03 de abril de 2023)

Imagem 2 – Placa indicando o funcionamento do estacionamento no centro-velho da cidade de São Paulo (SP).



Fonte: Leandro Barberio (São Paulo, Teatro Municipal, 03 de abril de 2023)

²³Informações retiradas do site: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/?amp=&p=125715>. Acessado no dia 25 de setembro de 2023.

²⁴Informações retiradas do site: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/especialistas-criticam-criacao-de-vagas-de-zona-azul-no-centro-historico/mobile>. Acessado dia 15 de outubro de 2023.

Diante desta situação, nota-se a relação nos formatos dos serviços oferecidos e como o planejamento está sendo condicionado por requisitos de mobilidade urbana sob a influência de uma empresa privada (notadamente associada ao capital financeiro). Tal fato traz à tona o quanto esse fato pode prejudicar a organização espacial ligada às diretrizes sociais de elaboração para as pessoas que utilizam o lugar público. O automóvel permanece como meio de transporte de principal categoria para o acesso à região central e esse movimento é absorvido pela lógica da financeirização e um novo meio de extração através das vagas de estacionamento rotativo. Desse modo, a mobilidade urbana torna-se algo discutido na relação de gestão corporativa, combinando diretamente, a linha tênue por quais caminhos percorrer, sem retirar direitos da população.

3.2 A Estapar e sua atuação em outras localidades do estado de São Paulo

Neste subcapítulo, realizaremos a discussão que apresentará como a empresa Estapar está articulada em outros municípios do estado de São Paulo. Assim, fica explícito como sua distribuição está permeada em uma quantidade significativa de cidades, caracterizando uma ampla capilaridade frente ao serviço de estacionamento rotativo. O direcionamento de estudo nesse subcapítulo, focou nas seguintes cidades: Santo André (SP), Piracicaba (SP), Taubaté (SP), Limeira (SP), São Carlos (SP), Araraquara (SP), Rio Claro (SP), visando apresentar como a concessão da empresa Estapar se expandiu pelo estado de São Paulo, apontando que esse movimento remonta ao início dos anos 2000.

O Quadro 2 faz esse resgate e apresenta as datas de início dos contratos de concessão da empresa e a sua distribuição pelas cidades que foram selecionadas para o estudo.

Quadro 2 - Período de contrato empresa Estapar nas cidades selecionadas do estado de São Paulo.

Município	Data de Início da Operação
Santo André	Agosto de 2008
Taubaté	Agosto de 2019
Limeira	Novembro de 2004
São Carlos	Junho de 2002
Araraquara	Maio de 2002
Rio Claro	Março de 2006
Piracicaba	Maio de 2011

Elaboração: Leandro Barberio. Fonte: Formulário de Referência 2024 (Estapar).

Ao analisar o Quadro 2 nota-se como a empresa que iniciou suas atividades na concessão de estacionamento rotativo no ano de 1998, na cidade de Araras (SP), partiu para uma expansão interiorana até chegar as localidades da região metropolitana da capital paulista. Os primeiros contratos de operação iniciaram em cidades que se localizam no interior do estado

de São Paulo (exemplos no Quadro 2), sendo que em cidades como São Carlos, Araraquara, Limeira a concessão do serviço remonta ao início dos anos 2000. Esse fato caracteriza a intercapilarização de um agente do mercado em uma porcentagem significativa de cidades, em que seus serviços foram sendo reajustados de acordo com as intencionalidades das lógicas do privado.

A título de exemplo, foram encontradas situações de irregularidades e aumento nos valores das vagas de estacionamento rotativo na cidade de Rio Claro (SP). O caso foi permeado por uma problemática em que vereadores entraram com uma medida no Ministério Público, relatando uma incorreção no repasse das verbas relacionada ao que deveria ser destinado obrigatoriamente ao Fundo Social de Solidariedade. Em novembro de 2022 o Ministério Público acolheu o recebimento da denúncia.

A cidade conta com o serviço de estacionamento rotativo e na condição de arrecadamento da verba relacionada ao montante final uma porcentagem do valor líquido deve ser destinada a esse fundo social. Porém, foi destacado que nos anos de 2019, 2020 e quatro primeiros meses de 2021 (totalizando um período avaliado de vinte e oito meses de investigação por parte dos vereadores), houve um déficit de R\$1,6 milhão que deixaram de ser repassados ao poder público. A concessão da Zona Azul se iniciou em 2006 e vale até o ano de 2026.

Como forma de verificação e reconhecimento das características do estacionamento rotativo, foi realizado um trabalho de campo na cidade de Rio Claro, em março de 2023, que permitiu a verificação da situação de trabalho dos funcionários que realizam a fiscalização das vagas e uma visita de diálogo com o Departamento de Mobilidade Urbana da Prefeitura municipal, setor responsável pela Zona Azul.

Na primeira situação indicada, ocorreram conversas informais com agentes de trânsito que realizam o trabalho de fiscalizar os estacionamentos rotativos. Nesta conversa as funcionárias relataram que todo o processo de contratação de sua mão de obra é realizado pela empresa Estapar, ficando sob responsabilidade da empresa o processo contratual dos funcionários que trabalharam na fiscalização do serviço municipal de estacionamento rotativo. A empresa, por sua vez, controla todo o serviço de fiscalização dos carros estacionados, para posteriormente enviar os dados coletados dos veículos em condição irregular à prefeitura, que na continuidade do processo faz a autuação com multa.

Na visita ao Departamento de Mobilidade Urbana da cidade, ocorreu uma conversa informal com uma funcionária responsável pelo serviço de estacionamento rotativo na cidade. Nesta conversa foram levantadas informações a respeito dos formatos dos contratos realizados entre a Prefeitura Municipal e a empresa que ganhou o processo concessivo. A empresa Estapar obrigatoriamente presta contas de todos os serviços realizados à prefeitura, com todas as despesas dos faturamentos que ocorreram no município, passando por um processo de auditoria entre as duas instituições envolvidas no serviço. Do total da renda líquida arrecadada no município com este tipo de serviço, 65,5% ficam com a prefeitura, que destina esse valor a um fundo municipal e os 35,5% do valor restante ficam como a empresa como remuneração pelo serviço prestado. O contrato de concessão da empresa no município é de 10 anos, podendo ser prorrogado.

Um segundo exemplo a ser destacado nos trabalhos de campo realizados em cidades do interior, foi na cidade de Limeira (SP). Ficou explícito nessa localidade a capilaridade dos agentes privados do capital na aproximação com agentes informais que realizam o trabalhado de “cuidadores de carros”. A partir da ação da empresa e o movimento de concessão do serviço na cidade, essas pessoas foram excluídas, ficando fora do sistema de trabalho (Imagem 3).

O processo de concessão de espaços públicos responde aos interesses do capital, que produz lugares sob a normatividade da gestão empresarial para o avanço da financeirização do território. A situação da Imagem 3 apresenta como dois agentes que compõem os circuitos da economia urbana (superior e inferior) (Santos, 2004), aparecem em um movimento de disputa pela centralidade urbana, na qual a imagem da esquerda apresenta uma funcionária da empresa Estapar em processo de cobrança e na imagem da direita um agente do circuito inferior, na mesma região, realizando seus procedimentos de trabalho.

Imagem 3 – Circuito superior e inferior da economia urbana na mobilidade urbana



Fonte: Leandro Barberio. Trabalho de campo realizado em janeiro de 2024.

A cidade, que se sucede como produto e processo das relações de transformação social, adequa-se à atual fase do desenvolvimento capitalista. A renovação do meio construído ocorre devido a fatores da desindustrialização, do desemprego, da austeridade fiscal, do neoconservadorismo e ao forte apelo à racionalidade do mercado e da privatização (HARVEY, 2005; SANCHEZ, 2003), levando as condições de novas aplicabilidades ao espaço geográfico.

Desse modo, os diferentes usos do território, praticados por agentes hegemônicos, ligados à mobilidade urbana, repercutem através de um modelo de organização em circuitos inferior e superior da economia (SANTOS, 2004). Entendemos que essas ações estão estruturadas em formas de expansão das informalidades do trabalho e na busca pelos ajustes de jornadas de trabalhos associadas as práticas de uma flexibilização neoliberal.

Nas outras cidades que foram visitadas, as prefeituras não responderam ou permitiram qualquer início de diálogo (São Carlos, Santo André, Araraquara, Piracicaba e Taubaté), resultando somente na visita no perímetro urbano central (local onde se localizam as cobranças de Zona Azul).

Em Piracicaba, em maio de 2023, a prefeitura rompeu com a empresa Estapar e iniciou um consórcio para a revisão e concessão de seu serviço municipal. O imbróglio judicial ocorreu devido a uma suspensão por conta de uma decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP), que acolheu um recurso do Ministério Público. O serviço havia sido retomado no dia 13

de abril de 2022, pós-pandemia de Covid-19, por meio de uma prorrogação contratual, mas a Promotoria questionou a continuidade da atual concessão sem realização de nova licitação para a gestão das vagas de estacionamento rotativo²⁵.

Na cidade de São Carlos, a empresa Estapar, através de sua *autotech* digital, atribuiu o pagamento dos serviços de Zona Azul aos aplicativos da marca. Até o ano de 2022, a cobrança na cidade era realizada por meio das compras nos sistemas viários. A modernização do sistema ocorreu no ano de 2022, e o discurso veio pautado na justificativa pela ampliação de métodos de pagamento, *tag* de pedágio sem mensalidade e outras informações referentes ao veículo, como multas, IPVA, licenciamento e localização de postos de combustíveis²⁶. O discurso da modernização aparece de forma evidente nas condições que justificam a concessão e a renovação para contratos dos serviços.

Fica notável movimentos de expansão para áreas de cobrança ligadas ao agente do mercado, sendo um exemplo que ocorreu em São Carlos, com o acréscimo de 31 vagas, em um ponto determinante para o fluxo de pessoas, de sua centralidade comercial (Praça do Mercado Municipal - Praça Maria Aparecida Resitano). Tal procedimento ocorreu em agosto de 2024, a pedido da Associação Comercial e Industrial de São Carlos (ACISC), conforme informa a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT). As vagas ficarão liberadas até o final de dezembro de 2024, exceto nos dias em que a Praça do Mercado Municipal for destinada a eventos oficiais²⁷. Desse modo, fica claro que esse caso possui as mesmas circunstâncias que ocorrem na cidade São Paulo (SP), em que a ocupação de espaços utilizados como ponto para circulação de pedestres está sendo ocupado por vagas de estacionamento rotativo (Imagem 4).

²⁵ Informação disponível em: <https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/2023/05/11/nova-zona-azul-de-piracicaba-nao-vai-aceitar-creditos-de-empresa-que-deixou-operacao-saiba-como-pedir-reembolso.ghtml>. Acessado dia 15 de Janeiro de 2024.

²⁶ Informação disponível em: <https://www.acidadeon.com/saocarlos/cotidiano/sao-carlos-ganha-novo-aplicativo-para-pagamento-da-area-azul/>. Acessado em 15 de outubro de 2023.

²⁷ Informações disponíveis em: <https://saocarlosemrede.com.br/area-azul/>. Acessado em 15 de setembro de 2024.

Imagem 4 – Vagas de estacionamento rotativo no calçadão central da cidade de São Carlos (SP)



Fonte: Leandro Barberio. Trabalho de campo realizado em setembro de 2024.

A cidade de São Carlos passa por um problema de tráfego de veículos em suas vias, uma vez que o aumento significativo de veículos configura problemas para a mobilidade urbano. Os dados foram apresentados pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), através de informações que indicam que município fechou o ano de 2022 com 198.762 veículos, entre carros, motos, caminhonetes e caminhões com registro endereçado na própria cidade²⁸. A Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito estima que 30 mil veículos circulam pelas ruas da cidade durante momentos de picos, fato que induz as explicações e estimativas da situação complicada no trânsito em São Carlos. Essas circunstâncias facilitam a visualização nas intencionalidades da empresa Estapar e o mercado de estacionamento rotativo em cidades de porte médio do interior do estado de São Paulo.

²⁸ Informações disponíveis em: <https://www.acidadeon.com/saocarlos/cotidiano/excesso-de-veiculos-nas-ruas-deixa-sao-carlos-com-cara-de-cidade-grande/>. Acesso em 28 de outubro de 2024.

Imagem 5 – Placa de estacionamento rotativo fixada na Praça do Mercado Municipal - Praça Maria Aparecida Resitano



Fonte: Leandro Barberio. Trabalho de campo realizado em setembro de 2024.

No trabalho de campo realizado em setembro de 2024, foi detectado como as ruas cidade passa por um processo de excesso de automóveis. A dificuldade para estacionar é um elemento a ser destacado, uma vez que as vagas de estacionamento rotativo, em sua grande maioria, estavam ocupadas pelos carros (Imagem 6).

Imagem 6 – Vagas da Rua Episcopal (centro de São Carlos) ocupadas por carros



Fonte: Leandro Barberio. Trabalho de campo realizado em setembro de 2024.

A modernização que ocorreu na cidade de São Carlos, em relação ao aplicativo de celular para o pagamento das vagas e serviços de crédito para serviços ligados a automóveis, foi inserida com a mesma lógica na cidade de Araraquara, em maio de 2023. O contrato conta com a operação do estacionamento rotativo da cidade, que reúne atualmente um total de 1.450 vagas. O aplicativo da Zul + Digital é o utilizado no sistema para as relações de compra e aquisição do crédito de parada. A prefeitura disponibiliza veículos da Secretaria Municipal de Trânsito para manutenção das vias, controle do tráfego e a organização do trânsito. No site da prefeitura, consta que 5% do que é arrecadado mensalmente por meio do serviço, destina-se aos investimentos em sinalização e educação de trânsito²⁹.

Em dezembro de 2023, a cidade passou por um aumento no número de vagas, em que empresa Estapar, concluiu o projeto de ampliação da Zona Azul do sistema de estacionamento municipal, após estudos de mobilidade urbana. O Decreto 13.394, de 5 de dezembro de 2023, determinou que 45 novas vagas fossem implementadas em ruas comerciais do município (ruas

²⁹ Informações disponíveis em: <https://araraquara.sp.gov.br/area-azul-de-araraquara-tera-aplicativo-da-estapar-mais-moderno-enovas-opcoes-de-pagamento->. Acessado dia 15 de abril de 2024.

São Bento (trecho entre a Avenida São Geraldo e Avenida Augusto Cesar) e na Rua Nove de Julho (trecho entre a Avenida Arcangelo Nigro e a Avenida Francisco Aranha do Amaral))³⁰. Nota-se nos serviços da cidade de Araraquara uma normatização semelhante a todos os movimentos dos municípios estudados, em que ocorre a ampliação das zonas de estacionamento rotativo, os reajustes de tarifas e a junção da empresa dentro dessas mobilizações contratuais municipais. É válido destacar que os reajustes das tarifas na cidade de Araraquara estão de acordo com as cláusulas contratuais. Essas cláusulas indicam que os valores para as paradas devem seguir as condições de correção monetária pela inflação a cada ano³¹.

Na cidade de Santo André, região metropolitana de São Paulo, a empresa Estapar conta com 5.710 para a gestão no perímetro urbano cobrado. A modernização do sistema através da Zul + Digital, os mesmos discursos acrescidos da modernização estão entre as discussões encontradas sobre o município. Reajustes e correções foram realizados no ano de 2023, levando em consideração as situações de inflação e as cláusulas contratuais. Um fato interessante a ser destacado que o estudo de viabilidade para o aumento do perímetro de cobrança foi realizado pela prefeitura, porém operacionalizado pela empresa, fator que indica como a necessidade de expansão do estacionamento rotativo caracteriza-se como um grande negócio³².

O estacionamento rotativo em Santo André é dividido por Área Azul (Centro, Vila Assunção, Jardim Paraíso, Vila Alzira e Vila Bastos) e Área Verde (Vila Metalúrgica, Santa Terezinha, Parque das Nações, Vila Linda, Vila Luzita e Vila Pires). A parte considerada como área Azul são locais de grande movimentação e são ativadas de segunda a sexta-feira das 8h às 18h e sábado das 8h às 13h. A Área Verde são vias consideradas de média movimentação e são ativadas de segunda a sexta-feira das 9h às 17h e sábado das 9h às 13h. Essa divisão além da ocupação e funcionamento (horários) serem diferentes, as cobranças também possuem valores diferenciados³³.

Em relação à cidade de Taubaté não foram obtidas informações a respeito de modificações significativas sobre o estacionamento rotativo. Somente aspecto sobre a

³⁰Informações disponíveis em: <https://www.araraquara.sp.gov.br/noticias/transito-transportes-e-mobilidade-urbana/area-azul-digital-em-araraquara-tera-novas-vagas>. Acessado em 22 de maio de 2024.

³¹ Informações disponíveis em: <https://portalmorada.com.br/tarifas-da-area-azul-digital-tem-novos-valores-em-araraquara/>. Acessado em 23 de maio de 2024.

³² Informações disponíveis nessa notícia: <https://www.reporterdiario.com.br/noticia/3369909/zona-azul-de-santo-andre-abrange-mais-ruas-e-tem-nova-tarifa/>. Acessado em 15 de junho de 2024.

³³ Para maiores informações, consultar site da Estapar. Informações disponíveis em: <https://www.estapar.com.br/blog/tarifas-das-zonas-azul-e-verde-santo-andre-tem-novos-valores>. Acessado dia 05 de novembro de 2024.

modernização para compra do ticket pelo aplicativo e a digitalização do serviço na cidade no ano de 2022. Conforme a última informação encontrada sobre a quantidade de vagas, Taubaté possuía: 1.131 vagas para carros, 489 para motocicletas, 47 para carga e descarga, 62 para idosos e 32 para PCD, isso no ano de 2021³⁴. Desse modo, a empresa Estapar aparece dentro dos circuitos de modernização, ampliação de vagas e cumprimentos de suas cláusulas contratuais. Fato que indica uma movimentação de renda nos territórios na qual se insere como empresa monopolística do setor.

3.3 O sistema municipal de estacionamento: as prefeituras como agentes de investimento

Com a expansão da empresa Estapar e sua operacionalização privada dos estacionamentos rotativos, são apresentados discursos da modernização do serviço e da eficiência quando conectados ao mercado. Como um comparativo entre duas formas de governança e gestão do serviço, foram realizadas buscas para encontrar prefeituras que trabalhassem com o modelo estatal de planejamento para as vagas de estacionamento rotativo. Diante dessas buscas, foram encontrados três municípios em que os serviços de estacionamento rotativos são geridos por entidades não ligadas ao mercado, sendo eles: Franca (SP), Ribeirão Preto (SP) e Bauru (SP).

Na cidade de Franca (SP), o estacionamento rotativo é administrado pela Esac (Escola de Aprendizagem e Cidadania) e os valores arrecadados com o serviço municipal de mobilidade são aplicados em seus projetos educacionais³⁵. A Esac é categorizada como uma escola de formação profissional do município, sua função traz como pressuposto promover a acessibilidade de jovens ao mercado de trabalho por meio de cursos profissionalizantes. A escola, que possuiu um caráter de pessoa jurídica de direito privado, constituída na forma de associação de fins não econômicos e lucrativos, atua como Organização não Governamental (ONG), formulando os processos de planejamento da mobilidade urbana em conjunto com a prefeitura.

³⁴ Informações

³⁵ Informações disponíveis em: <https://sampi.net.br/franca/noticias/2754387/franca-e-regiao/2023/04/area-azul-arrecada-43-mais-com-modernizacao-na-cobranca-saiba-para-onde-o-dinheiro-vai>. Acessado em 22 de outubro de 2024.

Imagem 7 - Sala de aula da Esac (Escola de Aprendizagem e Cidadania)



Fonte: Imagem cedida pelo diretor da escola (abril de 2024).

A Esac destaca em seu Estatuto Social, do ano de 2016, que:

Art.4º. Toda ação administrativa da ESAC na consecução de seus objetivos institucionais se caracteriza como promoção da assistência social, de caráter beneficente e no atendimento de suas finalidades, inclusive seus investimentos patrimoniais, suas despesas, receitas, seus ingressos, desembolsos e suas gratuidades (ESTATUTO DA ESCOLA DE APRENDIZAGEM CIDADANIA DE FRANCA – ESAC, 2016, p. 4).

No site da instituição aparece informações e dados quantitativos sobre os trabalhos realizados no processo de capacitação profissional. A escola forma, em média, 400 jovens por ano, na faixa etária entre 15 e 17 anos, com atividades de formação para área administrativa. Em sua ementa de disciplinas os jovens contam com uma rotina de aprendizagem nas áreas de administração, matemática, português e administração financeira. As aulas têm duração de seis meses e acontecem três vezes por semana.

Segundo informações extraídas de um jornal regional chamado Sampi³⁶, a arrecadação diária com a cobrança dos veículos que estacionam na região de Franca está em torno de R\$ 4 mil. Um segundo destaque importante está na média de veículos que estacionam nos perímetros de Zona Azul, atingindo uma média de 40.000 veículos, entre regulares e irregulares.

O presidente da empresa destacou em uma entrevista realizada³⁷ que a verba arrecada pela instituição enquadra-se na casa dos R\$120 mil ao mês, chegando a uma margem média de R\$1,44 milhões anual. Foi destacado que 85% dessa verba é destinada ao custo da escola e à manutenção do aparato físico presente nas vias de trânsito de Franca (pintura das faixas, compra de equipamentos de trânsito, modernização da compra dos tickets, entre outras atividades que direcionam a organização do estacionamento rotativo). A outra parte dessa da verba (15%) é designada como reserva em formato de caixa emergencial para situações de imprevisto. Os recursos advindos da arrecadação de recursos com a cobrança do estacionamento rotativo, deverão ser aplicados dentro do município de sua sede. Desse modo, o recurso é aplicado dentro do município de Franca, revertendo em funcionalidade pública a verba arrecadada nas vagas de Zona Azul.

O processo de modernização e criação de aplicativo para a cobrança de Zona Azul está como uma das medidas realizadas pela instituição de Franca (SP). No ano de 2022, a cobrança passou a ser realizada por meio do aplicativo "Faixa Azul Digital Franca" (Figura 4). A disponibilização do software encontra-se nas plataformas Android e iOS, permitindo uma autonomização na compra pelo motorista³⁸. Tal fato destaca como alguns discursos de que a modernização ocorre somente quando a gestão é realizada através de entidades pertencentes ao mercado, acaba sendo questionada quando colocada em tensionamento diante de estruturas como as encontradas na cidade de Franca (SP).

³⁶ Informações disponíveis em: <https://sampi.net.br/franca/noticias/2754387/franca-e-regiao/2023/04/area-azul-arrecada-43-mais-com-modernizacao-na-cobranca-saiba-para-onde-o-dinheiro-vai>. Acessado dia 28 de julho de 2024.

³⁷ A entrevista realizada ocorreu via plataforma do Google Meet, com o presidente da instituição, em maio de 2024. A conversa ocorreu em um tom de informalidade, visando levantar dados e informações sobre o funcionamento do serviço.

³⁸ Informações disponíveis em: <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2022/08/03/franca-implementa-cobranca-digital-de-area-azul-nas-ruas-veja-como-utilizar-o-servico.ghtml>. Acessado dia 28 de julho de 2024.

Figura 4 – Divulgação do aplicativo da Zona azul da cidade de Franca



Fonte: Imagem cedida pelo diretor da escola (abril de 2024)

Uma outra cidade mencionada, traz como forma de organização do serviço de mobilidade urbana a RP Mobi, (Empresa de Mobilidade Urbana da cidade de Ribeirão Preto (SP)). A empresa traz em sua legislação que o serviço de estacionamento rotativo deverá ser gerido pela prefeitura. Em sua Lei Complementar nº 12/2017³⁹, destaca as seguintes características

Art. 3º - Fica permitido à Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A – TRANSERP, na qualidade de entidade executiva de trânsito do Município de Ribeirão Preto, devidamente integrada ao Sistema Nacional de Trânsito, e com fundamento no Art. 24, inciso X, da Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro, implantar, manter, operar e explorar diretamente o estacionamento de veículos nas vias e logradouros públicos do Município de Ribeirão Preto, notadamente o estacionamento rotativo pago especial no entorno do Terminal Rodoviário e Aeroporto Leite Lopes, que será definido por critérios técnicos de necessidade e viabilidade quanto à ampliação da oferta de vagas.

No Estatuto Social⁴⁰ (Anexo à ata de Assembleia Geral extraordinária realizada em 22/12/2023 - Consolidação do Estatuto Social) da RP Mobi, destacam-se como as receitas arrecadadas serão atribuídas ao desenvolvimento dos serviços da empresa municipal.

³⁹ Informações disponíveis em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/legislacao-municipal/pesquisa?lei=37742>. Acessado 10 de junho de 2024.

⁴⁰ Informações disponíveis em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/porta1/pdf/rpmobi24202402.pdf>. Acessado 10 de junho de 2024.

Parágrafo único. As receitas arrecadadas pela RP Mobi serão totalmente aplicadas na própria empresa, no desenvolvimento de suas atribuições, cabendo ao Poder Executivo Municipal complementar os valores referentes ao custo operacional excedente ao arrecadado, através de verba suplementar (ESTATUTO SOCIAL, 2024, p. 8).

A lógica designada para a operacionalização da empresa está na condição de sociedade de economia mista, por ações e vinculações como entidade de administração indireta à Prefeitura do Município de Ribeirão Preto, tendo, como direcionamento de serviços as atribuições do planejamento, da fiscalização e da execução do transporte público. Nos últimos 15 anos a empresa municipal passou por reformulações em seu modelo de Estatuto Social, abrindo encaminhamentos para sua autonomização e forma de gerir os recursos arrecadados. No ano de 2023, no mês de dezembro, a Empresa Municipal de Transporte e Mobilidade aderiu a nova assinatura corporativa como empresa de mobilidade urbana, alterando, definitivamente, a sua denominação social para RP Mobi – Empresa de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto S.A.

A arrecadação em relação aos serviços oferecidos pelo município do ano de 2015 a 2022, foi de R\$ 3.125.391,00, segundo o Portal da Transparência da TRANSERP/RP Mobi. Porém, é válido destacar que a partir do ano de 2022 as arrecadações aparecem em queda contínua devido ao processo de modernização do serviço e os pagamentos dos contratos que são necessários realizar a empresa que realizou o procedimento de produção da digitalização.

Parecido com o que ocorre na cidade de Ribeirão Preto, na cidade de Bauru (SP), a empresa municipal que toma conta do planejamento de trânsito e do planejamento urbano é a Emdurb (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru). A história aponta que no ano de 1979 foi criada a Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Bauru (EMTURB) com características de empresa pública, dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e autonomia administrativa, técnica e financeira. Sob a Lei Municipal nº2166, foi aprovada pela Câmara Municipal da cidade, no mês de setembro de 1979, partindo como instituição para o gerenciamento do planejamento urbano municipal⁴¹.

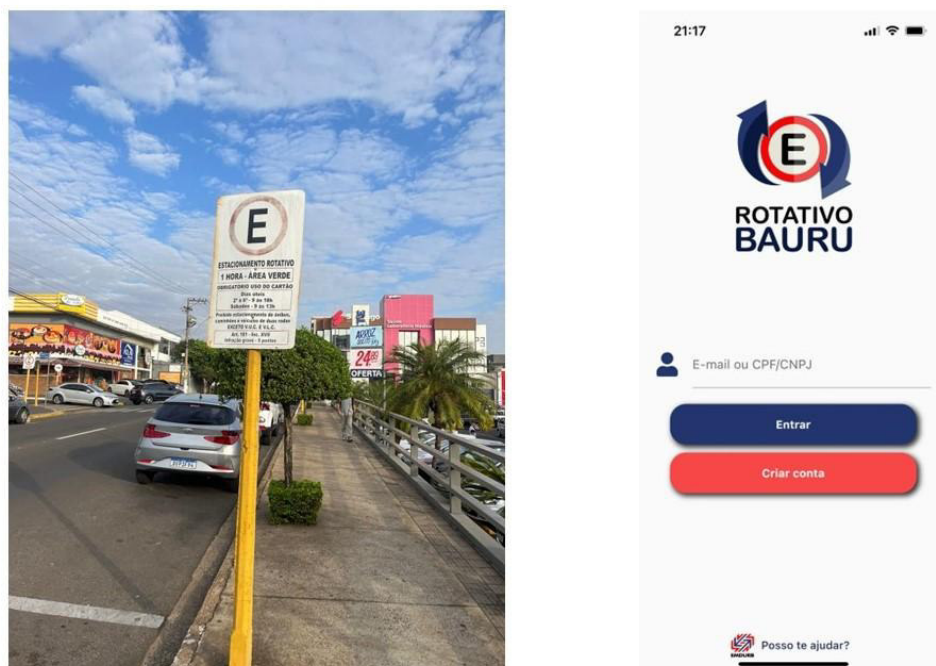
No ano de 1986, a lei Municipal nº 2637, alterou a denominação e as atribuições da Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Bauru. A denominação da EMTURB passou a ser (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru – EMDURB),

⁴¹ As informações apresentadas sobre a cidade de Bauru foram encontradas no site da prefeitura, junto de um trabalho de campo realizado na cidade. Foram realizadas diversas tentativas de estabelecer um diálogo com a prefeitura (e-mail, ligações telefônicas e um comparecimento presencial), porém em nenhum dos casos, foram obtidas respostas. Site da prefeitura: <https://www.emdurb.com.br/institucional/historia>. Acessado dia 15 de junho de 2024.

recebendo novas atribuições que estão atreladas às lógicas e movimentos constatados na atualidade com o serviço realizados. Como encontrado no site da cidade, compete à empresa pública as seguintes funções: a) supervisionar, gerenciar e executar a política de transportes do Município; b) supervisionar, gerenciar e executar a política de desenvolvimento urbano e rural do Município; c) promover, supervisionar, gerenciar e executar a política de limpeza pública, destinação e tratamento do lixo; d) supervisionar, gerenciar e executar a política de uso e ocupação de solo do Município; e) supervisionar; f) gerenciar e administrar o serviço funerário e os cemitérios do Município, bem como fiscalizar os cemitérios particulares; g) supervisionar, gerenciar e executar outros serviços públicos que lhe forem atribuídos pelo Município e serviços públicos ou privados, que venha a contratar com outros Municípios ou com particulares.

Nesse quadrante, o estacionamento rotativo da cidade encontra-se como atributo da EMDURB e a arrecadação de recurso realizada pelo serviço é reinvestido na própria empresa e município. Tal fato traz à tona a relação de entendimento do serviço realizado pela empresa Estapar (privada) e a empresa pública municipal, uma vez que as realizações apresentadas nos discursos de modernização e privatização, como meio de melhoramento para o serviço, colocam em pauta que as mesmas atividades estão sendo cumpridas pelas empresas públicas estudadas. Um exemplo na cidade de Bauru (SP), foi a modernização realizada pela prefeitura junto das formas de cobrança das vagas de estacionamento no modelo digital. A modernização ocorreu por meio de um aplicativo (Rotativo Bauru), no ano de 2019, sendo desenvolvido pela empresa pública como meio de melhoramento digital para a funcionalidade da Zona Azul (Figura 5).

Figura 5 – Vaga de Estacionamento Rotativo e Aplicativo Rotativo – Bauru (SP)



Fonte: Leandro Barberio. Trabalho de Campo realizado na cidade, em maio de 2024.

A atuação de novas empresas de estacionamentos rotativos ligadas ao mercado demonstra como a execução do planejamento pode ser permeada por intencionalidades financeiras. A regulamentação desses projetos passa pelo discurso da modernização e da implementação na acessibilidade do serviço, porém nota-se que em suas engrenagens de funcionamento grandes empresas adequam suas propagações tecnológicas aos diferentes modelos de extração de dinheiro. Desse modo, o espaço público vai se tornando um dreno para a esfera do financeiro e a cidade torna-se um adereço nos modelos de organização que serão tomadas como meios de planejamento. O planejamento que deveria ser usado como uma ferramenta de cunho social, adquire o caráter mercadológico de operacionalização, assim atendendo o interesse do mercado ao invés da dinâmica populacional.

4. O NEOLIBERALISMO E O ESTADO: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO COMO LÓGICA CORPORATIVA

Neste capítulo será discutida as relações de produção das políticas públicas e sua conciliação com as lógicas internacionais e de caráter expansionistas de agentes do mercado mundial. O intuito é analisar e discutir como o neoliberalismo afeta nas relações de produção das políticas públicas e sua dimensão do planejamento urbano na esfera de totalização do espaço geográfico. Desse modo, o ponto de partida será o contexto mundial e seu modelo de organização das políticas econômicas, passando pela esfera do Estado e seu desencadeamento na formalização das políticas públicas.

A lógica de privatização e a produção de um espaço público mercadológico estão inseridas em modelos urbanos que visam a conversão do bem público em objeto privado. Assim, diante dos conceitos e das contextualizações abordadas ao longo deste capítulo, buscar-se-á evidenciar quais são as consequências da transformação territorial mercadológica para a produção e organização da mobilidade urbana nas cidades.

4.1 O neoliberalismo e a sua totalização espacial

A construção histórica do neoliberalismo perpassa o debate de como a atuação e constituição do Estado na economia e nos projetos de planejamento territorial e social, permutam o ideal de liberdade individual e de mercado em sua máxima de equilíbrio. Como definição, caracteriza-se o neoliberalismo como um conjunto de ideias políticas e econômicas capitalistas que defende a não participação do Estado na economia, onde deve haver total liberdade de comércio, para garantir o crescimento econômico e o desenvolvimento social de um país (HARVEY, 2008).

Brown (2019) apresenta o neoliberalismo como um “conjunto de políticas que privatizam a propriedade e os serviços públicos, [...] amordaçam o trabalho, desregulam o capital e produzem um clima de impostos e tarifas amigável para investidores” (BROWN, 2019, p.29). Sua propagação nos últimos 40 anos desconstituiu com o ideal de justiça social, acarretando uma retirada da estrutura do Estado como fornecedor de subsídios para uma equalização relacionada aos direitos sociais. Desse modo, sua dispersão enquanto uma ideologia política e econômica deu sentido para o avanço de grandes empresas associadas ao capital financeiro, estruturando uma nova fomentação de exploração trabalhista e flexibilização de produção para distintas regiões do globo.

Andrade, Cortês e Almeida (2021) destacam como as características do neoliberalismo estão associados a construção política da sociedade, uma construção política pautada no modelo de mercado. O modo de regulação, que se concretiza como regime de governamentalidade que se tornou predominante na fase atual do capitalismo, aparenta diferentes níveis de estruturação para os fenômenos de planejamento e funcionalidade dos territórios. Boito Jr (1999) traz que a essência do neoliberalismo econômico sobrepõe a ideia do liberalismo político, antigo modelo associado as ideias dos autores clássicos (Adam Smith, John Locke, David Ricardo, entre outros), imprimindo a superioridade econômica e o jogo da livre oferta e da procura para as relações sociais de produção.

O movimento histórico de renovação do liberalismo emergiu de forma evidente na sociedade em meados da década de 1930, com a realização do Colóquio Walter Lippmann, no Museu Social da cidade de Paris. O Colóquio mencionado visava tratar diretamente dos assuntos ligados à ascensão da intervenção estatal, uma vez que essas medidas estavam em um movimento de avanço posteriormente ao New Deal, caminhando nos sentidos dos projetos econômicos e nos sistemas de reforma social (MARIUTTI, 2021). A mobilização política para as discussões direcionou como a organização do Estado deveria partir de um tipo novo de racionalidade na prática de governar que fosse capaz de evitar o excesso de governo das formas totalitárias e social-democratas (MARIUTTI, 2021).

A naturalização da economia, nos pressupostos tradicionais do liberalismo (velho liberalismo do *laissez faire*), entendia como uma ordem social as leis naturais do desenvolvimento do capitalismo. Esse discurso apareceu de forma direta nas mobilizações realizadas pelos liberais e nas críticas feitas às operacionalizações de governo às políticas de reforma social e de regulação econômica. A intervenção estatal sempre foi um problema para a doutrina liberal e sua justificativa de crescimento econômico, divulgando sempre um ideal de liberdade com um sentido amplo da palavra.

O movimento da reformulação do liberalismo levou a modificação de algumas das condições de entendimento do livre mercado e de execução de suas práticas políticas. O livre mercado passou a ser considerado pelos neoliberalistas como uma construção política, cultural, ou jurídica-política, caracterizando um sentido social de construção, institucionalização e das ações dos seres humanos.

As mobilizações em busca das retomadas do liberalismo induziram que os novos debates colaborassem com o sentido de “ressurgimento” desse sistema de acordo com as novas

condições políticas e econômicas existentes no início do século XX. Esse movimento corroborou com as atividades que dessem o direcionamento para as pautas de construção do termo conhecido como Neoliberalismo (MARIUTTI, 2021). As discussões em torno de sua definição e existência criaram polêmicas de validação de sua constância enquanto um conjunto de ideias políticas e econômicas capitalistas. Essa indefinição figura até os tempos atuais, visto que a discussão marca o sentido do que podemos definir como um conjunto neoliberal e qual o pressuposto correto para o termo.

A definição que se soma ao conceito de neoliberalismo apresenta uma categorização diversificada, aglutinando as suas formas de organização social e seus métodos econômicos, um modelo de vida na sociedade. Brown (2019) discute essas particularizações e movimentos, proporcionando uma reflexão de como o neoliberalismo caracteriza uma nova roupagem para a sociedade capitalista nesse novo período histórico

[...] assim como ocorre com outras formações que alteram o mundo, como o capitalismo, socialismo, liberalismo, feudalismo, cristianismo, islamismo e fascismo, os debates intelectuais em curso sobre seus princípios, elementos, unidade, lógica e dinâmicas subjacentes não invalidam seu poder de criar mundos. O neoliberalismo - as ideias, as instituições, as políticas, a racionalidade política -, juntamente com sua criação, a financeirização, provavelmente moldaram a história mundial recente tão profundamente quanto qualquer outro fenômeno que possa ser situado no mesmo período, mesmo que acadêmicos continuem a debater o que ambos são precisamente. (BROWN, 2019, p. 28).

Essa nova direita, de ideologia neoliberal, foi influenciada diretamente pelo surgimento e a afirmação, enquanto tendência dominante, de contribuições da escola austríaca (Hayek, Von Mises), dos monetaristas (Friedman, Phelps, Johnson), dos novos clássicos relacionados com as expectativas racionais (Lucas e Sargent) e da escola da escolha pública (Buchanan, Olson, Tullock, Niskanen) (BRESSER-PEREIRA, 1991). Esse movimento de concretização política indicou mudanças estruturais e econômicas na América Latina e suas formas de organização do território, dando um sentido de expansão para as novas aberturas econômicas, junto dos pressupostos da *globalização* (SANTOS, 2009).

Em 1947, em Mont Pèlerin, ocorreu uma conferência internacional, organizada por Friedrich Hayek, que reuniu economistas, políticos de diversos países, filósofos e cientistas com o mesmo intuito de retomar a promoção do liberalismo e de seus valores. Nessa conferência estava presente uma parte dos participantes do colóquio Walter Lippmann, com a prerrogativa da criação da Sociedade Mont Pèlerin, visando a propagação de uma marcha para a execução dessa nova onda de ideologias neoliberais.

Carinhato (2008) apresenta como a ideologia neoliberal está fundamentalmente inserida no sistema de mercado, da concorrência e a liberdade de iniciativa privada, rejeitando veemente a intervenção estatal na economia e se associando ao liberalismo econômico tradicional. Dardot e Laval (2016) acrescentam que a passagem da racionalidade conectada às ações administrativas e burocráticas, de um Estado social e educador, à outra, e nova racionalidade, de caráter neoliberal, impôs normas que operasse, desde o início, em termos de práticas e comportamentos, perpassando as questões de ideologia ou de política econômica.

A competição para os autores aparece como ato de organização dessas ações e conduzem ao estabelecimento normativo do neoliberalismo nas razões sociais. Essa mundialização concorrencial aparece, também, imbricada nos modelos de privatização dos estacionamentos rotativos e na busca por objetos na qual consigam a extração de lucro. Desse modo, a mobilidade urbana, produto do planejamento urbano, oferece uma arena de alternativas para as bases de implementação capitalista de produção do espaço e entram na disputa de quem estará presentes nas concessões, indicando uma competitividade por porções espaciais voltadas para o investimento.

O neoliberalismo real destaca-se como um movimento político e de práticas de direcionamento das políticas públicas. Sua implementação política, no ano de 1973, no Chile, serviu como teste através da ditadura de Pinochet (1973), avançado de forma mais marcada e global a partir das vitórias eleitorais de Margareth Thatcher no Reino Unido (1979) e de Ronald Reagan nos Estados Unidos (1981) (FLECK, 2022). Seu modelo de organização das políticas econômicas e sociais passaram a ser divulgados em contraposição aos modelos de intervenção estatal. A institucionalização e consolidação do neoliberalismo conformou um desmonte de diversos desses setores de lutas sociais e direitos sociais (HARVEY, 2008).

A fragilidade financeira torna-se a marca das políticas neoliberais junto da circunstância em que se demarca sua essência de atuação. A liberalização financeira e comercial, as políticas de desregulamentação cambial, formalizaram os ajustes que os governos deviam seguir para atrair recursos externos, conceituando uma situação subordinada ao novo quadro de expansão mundial do capital. Desse modo, esse modelo de organização econômica e social, que se concretizou enquanto um movimento de crise estrutural, afetou todas as dimensões das relações de trabalho e sua constituição normativa de organização do capitalismo contemporâneo.

Como bem evidenciam Netto e Braz (2006), a respeito desse novo estágio da sociabilidade capitalista, “o capitalismo contemporâneo particulariza-se pelo fato de nele, o

capital estar destruindo as regulamentações que lhe foram impostas como resultado das lutas do movimento operário e das camadas trabalhadoras” (NETTO; BRAZ, 2006, p. 237).

Ainda se tratando do neoliberalismo enquanto uma política que garante o aumento do capital sem controles mínimos, a ideologia discursiva desse modelo busca legitimar a acumulação sem barreiras. As consequências desse movimento são nefastas sobre o mundo do trabalho e sua disseminação ocorre especialmente via meios de comunicação corporativas, formalizando consensos de que o ser humano é “naturalmente” possessivo e competitivo e que todas as sociedades são fundadas numa “necessária e natural” de desigualdade socioeconômica.

Esse mesmo processo induz as situações de flexibilização e desregulamentação das relações de trabalho (medidas que compõem a reestruturação produtiva), apresentando como discurso a ampliação das vagas de empregos, porém provocando o aumento da precarização das relações trabalhistas (NETTO; BRAZ, 2006). A abertura das fronteiras de diferentes localidades do mundo consolida esse movimento de dinamização para a aceleração das trocas de mercadorias e das situações de exploração de mão de obra. As transformações ocorridas, inclusive, foram direcionadas por um o regime de acumulação de capital cada vez mais conectado à esfera financeira e seus direcionamentos para essa lucratividade (HARVEY, 2011). Assim, o deslocamento de parques produtivos para regiões vistas como periféricas acentua os ditames das políticas neoliberais junto de sua expansão forçada nas relações de produção apoiadas na busca pelo lucro.

Segundo Rolnik (2019), a intensificação da competição internacional de mercado, a desindustrialização e a suspensão da política monetária do sistema de Bretton Woods configuraram modelos sociopolíticos que promoveram a reestruturação das infraestruturas territoriais, caracterizando o bem público como capital fixo para a extração de mais-valia sobre o produto investido. Dentro desse movimento, a cidade, sob as diligências da livre concorrência dos agentes do capital, ocasionou um desmonte das políticas públicas e uma redução do planejamento territorial (SOUZA, 2006), para que refuncionalizações fossem operacionalizadas por meio de processos de destruição parcial das estruturas existentes, resultando, posteriormente, na criação parcial de novas relações de reprodução do capital no espaço geográfico (ROLNIK, 2019).

Os objetos técnicos tornam-se ativos para os investimentos do capital ocioso. A lógica de uso social adentra à arena da mercantilização como um produto do capital. Esse movimento de avanço do capital é resultado das ações que asseguram a emergência de um mercado dito

globalizado, responsável pelo essencial dos processos políticos e técnicos que contribuem para o fenômeno da globalização (SANTOS, 2009). Nesse sentido, Prado (2003) define a globalização como integração de mercados domésticos, na constituição de formação de mercados mundiais integralizado, defendendo a ideia de globalização como um fenômeno socioeconômico.

Nesse sentido, o autor divide a globalização em três processos:

[...] Globalização Comercial é a integração dos mercados nacionais através do comércio internacional. Definimos Globalização Financeira como integração dos mercados financeiros nacionais em um grande mercado financeiro internacional. Definimos Globalização Produtiva como o processo de integração das estruturas produtivas domésticas, em uma estrutura produtiva internacional (PRADO, 2003, np)

Santos coloca a globalização como o ápice do “processo de internacionalização do mundo capitalista” (SANTOS, 2009, p. 23). Para o autor, o entendimento da globalização deve partir do avanço das técnicas e do estado das políticas em sua consolidação enquanto movimento de expansão por distintas partes do globo. Desse modo, os principais fatores que contribuem para explicar a globalização atual são: a unicidade da técnica, a convergência dos momentos, a cognoscibilidade do planeta e a existência de um motor único na história (mais-valia universal) (SANTOS, 2009, p. 24).

O morto único, conceituado como a mais-valia universal, traz em seu escopo a padronização no ritmo detectado para a exploração internacional, com a mundialização do produto, do dinheiro, do crédito, da dívida, do consumo, da informação e dos aspectos financeiros (SANTOS, 2009; SANTOS, 2002). A cidade, nesse contexto, passa a ser transformada pela intencionalidade dos agentes do mercado, que por intermédio de grandes empresas, fundos monetários, agentes do mercado financeiro, adquirem porções da infraestrutura urbana como meio para extração de uma renda espacial.

A junção desses fatores denota como a inserção de vetores de produção espacial, quando conectado a agentes globais, conduzem às práticas de diferenciação de usos do território na consolidação do espaço urbano. Desse modo, após pensar a globalização, como definida por Santos (2009) e por Prado (2003), entende-se a internacionalização do capital como processo das totalizações espaciais associadas às aberturas produzidas pelo neoliberalismo e sua construção economia de expansão dos investimentos transnacionais (CHESNAIS, 2000).

A visão adjunta aos princípios econômicos e políticos do sistema neoliberal está associada às análises que destacam seu caráter geopolítico, apresentando a explicação de sua

origem e síntese por meio da discussão de dominação projetada para anular as expectativas da classe trabalhadora e liberação do capital para recorrer a mão de obra barata, recursos e paraísos fiscais. Uma segunda forma teórica de compreender o neoliberalismo traz em sua essência a condição de sua racionalidade política, indo além do entendimento de sua estruturação política e econômica do capital (BROWN, 2019).

Esse movimento tem como principal expoente das escritas Michael Foucault, que em seu curso no Collège de France de 1978-79, formulou e apresentou alguns desses pontos de vista. A lógica do neoliberalismo nessa corrente teórica assume um novo pressuposto para a compreensão do sistema neoliberal, adentrando em pautas de como ocorrem sua concretização em toda a sociedade (escolas, locais de trabalho, clínicas entre outros) e nos movimentos de execução e organização social das políticas estatais. Essa conceituação traz como o novo reordenamento social, por meio de cada esfera que orienta a sociedade, transforma as relações de trocas e de satisfação das necessidades em sujeitos da competitividade e do aprimoramento do capital (BROWN, 2019).

O conceito de empreendedorismo humano representa a análise dessa visão teórica das particularidades de organização social e política apresentadas nas circunstâncias neoliberais. A relação entre os indivíduos está baseada na condição de valores sob as lógicas de mercado em todos os seus julgamentos e práticas, visando reunir uma quantidade suficiente de capital humano e assim, desenvolverem caminhos que os levem aos “empreendedores de si” (HAMANN, 2012). O sistema neoliberal construiu um circuito de depreciação social através da materialização mecânica para as escolhas humanas, incluindo o interesse próprio, livre e autônomo nas pautas apresentadas com a titulação de liberdade.

Esse movimento formalizou uma sociedade fechada nas condutas do mercado, dando os estigmas que a prosperidade está apoiada em situações em que o Estado não atue como centro de decisão e organização social. A forma de tratamento entre a divisão entre o público e o privado, político e pessoal, têm sido reformuladas de acordo com as novas condições de execução da vida social e pública. Desse modo, as políticas e a dinamização da vida social atingem uma nova marca de reestruturação do todo, caracterizando as relações dos padrões de governabilidade nas cidades e dos espaços públicos em propriedades voltadas para o lucro.

A transformação social proporcionada pelo neoliberalismo atingiu níveis que avançam sobre distintas esferas da vida. A infraestrutura espacial sofreu suas reformulações de acordo com a mobilização do capital e sua expansão em busca de lugares ociosos para os

investimentos. Essa concretização aparece imbricada na situação discutida nos parágrafos anteriores, em que a governabilidade e a condição econômica se associam em um misto de alteração territorial em prol de grandes agentes privados. Desse modo, o entendimento de um espaço geográfico constituído enquanto as ações de governo e a atuação econômica de empresas transnacionais, formaliza o sentido de alguns lugares estarem se instrumentalizando como por meio de gestão corporativas.

As situações de aumento das privatizações, de abertura comercial e diminuição das políticas sociais, instituídas junto dos processos de reorganização de parcelas urbanas e territoriais, estão configuradas neste novo ideal de padronização das relações sociais, focadas na competição e na individualização neoliberal. Como nosso foco de pesquisa, entendemos que o estacionamento rotativo adentra a esta arena dos circuitos de investimentos de capital privado, visto que a concessão desse serviço apareceu permeada pelo discurso de retirada do Estado do planejamento da cidade e como um meio associado às soluções para as crises do capital. Desse modo, como discutido ao longo do capítulo, a lógica de criação de ativos com infraestrutura pública está presente na discussão do controle da Estapar sobre a vagas de Zona Azul, uma vez que cada vaga se torna uma parte de seu contrato de extração de lucro de uma empresa que, diretamente, está associada ao mercado financeiro por ser cotizada em bolsa de valores.

4.2 - O neoliberalismo no Brasil: os movimentos de produção de ativos através dos serviços da cidade

Como apresentado no capítulo o histórico da concessão do estacionamento rotativo do estado de São Paulo (SP) vem imbricado à discussão da participação do Estado no planejamento do serviço. Para além dessa discussão no âmbito ideológico discursivo, a problemática se conecta às ações de atuação do capital e seus ciclos de acumulação, em que as *rodadas de neoliberalização* (BRANDÃO, 2017; WERNER, 2020) aparecem como as intensificações de avanço para a privatização da infraestrutura pública. Esse processo histórico de ataque aos objetos pertencentes ao território público, enquadra-se dentro de uma trajetória política econômica que se desenha na retirada do planejamento como centro de decisão para pensar a cidade.

A partir da década de 1990, ocorre a construção de modelos citadinos pautados em grandes gestões de administração como fator primordial para os novos modelos de planejamento urbano e territorial. Essa dinâmica surge como nova forma de organização da

cidade, instituída em discursos de avanços modernizantes e no processo de mundialização das cidades vistas como globais (VAINER, 2002). A política macroeconômica brasileira da década de 1990 esteve no invólucro de processos de modernização e inserção para uma guinada de internacionalização da economia. A demonização ideológica da atuação estatal no planejamento territorial demarcou as fortes pressões para a redução de gastos como principal discurso nesse período de reforma no gerenciamento das práticas de políticas públicas.

Guardadas as particularidades de cada período, o histórico Estado desenvolvimentista e grande investidor, instituído nos governos de Getúlio Vargas (1934 - 1945; 1951 - 1954), tendo continuidade no mandato de Juscelino Kubitschek (1956 - 1961), perpassando pelo governo dos ditadores militares (Humberto Castelo Branco, Artur Costa e Silva, Emílio Médici, Ernesto Geisel, João Figueiredo), foi desconstituído no novo movimento de abertura econômica para viabilizar a mundialização do capital. Desse modo, a forma de representação do planejamento e ordenamento das ações de constituição do espaço geográfico iniciaram uma organização corporativa da cidade, dando sentido aos estágios de avanço para os investimentos do capital acumulado e propensos para os movimentos de crise (SANCHEZ, 2003; HARVEY, 2011; HARVEY, 1996).

O discurso para a inserção do Brasil na economia globalizada caracterizou a reforma estrutural que foi realizada no Estado, conduzindo ao movimento de redução estatal nos serviços de saúde, transporte, seguridade social, e no planejamento territorial. Os governos e suas políticas de cunho de organização pública sofreram com a lógica da financeirização e de facilitação para a mercantilização de sua infraestrutura. Esse fenômeno assinalou o direcionamento que as instituições públicas estabeleceram em sua base de governança e execução associadas à expansão do modelo neoliberal no sul global (ARAUJO, 1999).

Como uma tentativa de disciplinamento, várias agências reguladoras foram criadas pelo Estado, com o intuito de normatizar e acompanhar os serviços prestados por empresas privadas que estariam adentrando ao novo modelo de privatização. Pode-se apresentar como um exemplo, os fatos ocorridos com as empresas de telefônias estaduais que foram extintas, dando espaço às companhias privadas para a prestação do serviço – mais recentemente, podemos sugerir que o mesmo fenômeno sucedeu com o sistema de estacionamento rotativo.

O histórico de expansão internacional do capitalismo teve profundos impactos sobre o território e as cidades no Brasil, além de provocar transformações sociais, econômicas e políticas significativas decorrentes desse novo regime de acumulação do capital. As mudanças

indicadas anteriormente, junto de suas transformações, estiveram conectadas a conjuntura de alta inflação e o descontrole econômico da década de 1980. Esse processo serviu como precursor para a condução de reformas na atuação de nível público dos serviços estatais. Em março de 1990, a Medida Provisória 155/1990, era implementada junto ao Programa Nacional de Desestatização (PND), visando cumprir com o objetivo de reordenar a posição estratégica do Estado, assim, estabelecendo a transferência de atividades exercidas pelo setor público ao setor privado. Essa MP, em menos de um mês, tornou-se a Lei 8.031, sendo uma ferramenta de efetivação e operacionalização para as privatizações das Empresas Estatais, dando um sentido mais rigoroso para sua confirmação (CEZARINI, 2020).

O Programa Nacional de Desestatização formulou uma Comissão Diretora, que através de membros nomeados pelo Presidente junto da aprovação do Congresso Nacional, tinham como meta elaborar 15 competências para a efetivação das privatizações. Cezarini (2020) destaca que as principais competências criadas foram

(I) propor ao Presidente as empresas a serem incluídas no PND; (II) submeter ao Presidente o cronograma do PND; (III) coordenar, supervisionar e fiscalizar o PND; (IV) aprovar a destinação dos recursos provenientes das alienações e (V) propor ao Presidente uma instituição pública para ser gestora do Fundo Nacional de Desestatização (CEZARINI, 2020, p. 42).

A redução do serviço público tornou-se explícita nesse movimento de organização do Estado sob o viés de abertura econômica da globalização e de um rearranjo moderno para as atividades de governo. A liberalização financeira e comercial acarretou políticas de desregulamentação cambial, buscando a condição de diferentes propósitos para atrair recursos externos, desse modo, oficializando uma situação de subordinação aos novos agentes do quadro financeiro mundial.

A ordem ideológica para o cumprimento desses movimentos no Brasil esteve ligada ao neoliberalismo, seus discursos de caráter privatista e a ascensão das regulamentações monetaristas da economia nos governos da década de 1990. Esse movimento começa com o governo de Fernando Collor de Mello (1990 - 1992), se consolida com a chegada de Fernando Henrique Cardoso (1994 - 2002) e é retomado e se fortalece com os governos de Michel Temer (2016 - 2018) e Jair Bolsonaro (2019 - 2022). As relações de controle político e econômico permearam o debate da redução de investimentos públicos e da privatização de empresas estatais. Esse movimento alterou a lógica de funcionamento do Estado, proporcionando um sistema diretamente conectado à regulação neoliberal e à gestão empresarial do território.

O consenso de Washington foi via programática para essa ascensão neoliberal no contexto dos países latino-americanos. O termo Consenso de Washington foi cunhado por Williamson (1990), para caracterizar as políticas de liberalização econômica promovidas pelas instituições financeiras internacionais, dando ênfase a regramentos que os países deveriam seguir como condição de obter o financiamento de instituições externas (FMI e Banco Mundial) (ORTEGA; CERQUEIRA; SILVA, 2016).

Algumas medidas foram indicadas como essenciais para seguir os protocolos de aplicação da liberalização econômica, sendo elas: 1) Disciplina fiscal, evitando grandes déficits fiscais em relação ao PIB; 2) Redirecionamento dos gastos públicos de subsídios (especialmente subsídios indiscriminados) para uma ampla provisão de serviços essenciais pró-crescimento e pró-pobres, como educação, saúde e investimento em infraestrutura; 3) Reforma tributária, ampliando a base tributária e adotando alíquotas marginais moderadas; 4) Taxas de juros determinadas pelo mercado; 5) Taxas de câmbio competitivas; 6) Livre comércio: liberalização das importações, com ênfase na eliminação de restrições quantitativas (licenciamento, etc.), proteção comercial a ser fornecida por tarifas baixas e uniformes; 7) Liberalização do investimento estrangeiro direto interno; 8) Privatização de empresas estatais; 9) Desregulamentação: abolição das regulamentações que impedem a entrada no mercado ou restringem a concorrência, exceto aquelas justificadas por motivos de segurança, proteção ambiental e do consumidor e supervisão prudencial de instituições financeiras; 10) Segurança jurídica para direitos de propriedade privada.

As reestruturações do território assumiram um sentido de novos caminhos associados às reformas profundas no aparelho do Estado e nas relações capital/trabalho, em que realizaram obras de reengenharia, reestruturação produtiva, sociedade pós-industrial, sociedade pós-classista, sociedade do conhecimento, qualidade total e empregabilidade (BOURDIEU; WACQUANT, 2000; FRIGOTTO; CIAVATTA, 2003). O Consenso de Washington, documento que foi produzido pelos representantes dos países do capitalismo central, caracterizou-se por conduzir a expansão da doutrina do neoliberalismo ou neoconservadorismo para os países da América Latina, em específico para o Brasil. Essa expansão resultou nas orientações para as reformas sociais dos anos de 1990, as carregando ideologicamente para um sentido positivo na combinação do Estado e do mercado, indicando caminhos para o crescimento econômico (FRIGOTTO; CIAVATTA, 2003; ARAUJO, 1999).

Anderson (2002) discute como FHC (Fernando Henrique Cardoso) através das concessões e privatizações, leiloou a “maior parte do setor estatal e abriu a economia

completamente, apostando na entrada de um fluxo maciço de capital externo para modernizar o país” (ANDERSON, 2002, np). Os resultados ficaram evidentes no início dos anos 2000, em que se destacou uma estagnação crescente, salários reais em queda, desemprego em nível expressivo e uma dívida pública de grande magnitude. Frigotto e Ciavatta (2003) traz como o governo de centro-direita de FHC atuou sob uma ortodoxia monetarista e do ajuste fiscal, contextualizando como as doutrinas de organismos internacionais e sua cartilha de reformas induziram a alteração da estrutura do Estado brasileiro para assegurar os níveis de investimentos que os agentes do capital exigiam.

A setorização de intervenção externa nas políticas econômicas de ajuste monetário definiu o avanço de um dos princípios neoliberais na organização econômica dos países latino-americanos, caracterizando as políticas de austeridade fiscal nestes países. A desregulamentação imposta pelo neoliberalismo facilitou os mecanismos de articulação do mercado financeiro sobre as demais instituições de capital produtivo, caracterizando de forma acentuada os processos de exploração e favorecendo a lógica do mercado e suas condições de aquisição de lucro mundializado na esfera da circulação fictícia do capital.

Essa lógica induziu aos Estados adentrarem ao caráter expansionista das políticas de privatização, uma vez que a busca pela alta lucratividade do sistema financeiro internacional e a transferência de riquezas para o norte global, obtiveram cada vez mais poder de decisão sobre as economias dependentes. A meta que passou a compor o planejamento econômico estatal no período de ascensão neoliberal, atrelou diretamente os discursos de crescimento ao pagamento dos juros da dívida pública.

A redução de gastos, que surgia como principal discurso nesse período da reforma estatal e do gerenciamento das políticas públicas, reduziu a capacidade de execução do planejamento territorial focado em uma organização social. A forma de representação das ações de constituição do espaço geográfico adentrou a essa lógica de organização corporativa, dando sentido aos estágios de avanço das cidades como elementos de investimentos para o capital acumulado.

Segundo Filgueiras (2006) essa movimentação pode ser destacada como projeto neoliberal, que se institui enquanto um modelo econômico neoliberal periférico. O mesmo autor destaca

Preliminarmente, se faz necessário diferenciar, conceitualmente, neoliberalismo, projeto neoliberal e modelo econômico neoliberal periférico. O primeiro diz respeito à doutrina político-econômica mais geral, formulada, logo após a Segunda Guerra Mundial, por Hayek e Friedman, entre outros - a partir da crítica ao Estado de Bem-

Estar Social e ao socialismo e através de uma atualização regressiva do liberalismo (Anderson, 1995). O segundo, se refere à forma como, concretamente, o neoliberalismo se expressou num programa político-econômico específico no Brasil, como resultado das disputas entre as distintas frações de classes da burguesia e entre estas e as classes trabalhadoras. Por fim, o modelo econômico neoliberal periférico é resultado da forma como o projeto neoliberal se configurou, a partir da estrutura econômica anterior do país, e que é diferente das dos demais países da América Latina, embora todos eles tenham em comum o caráter periférico e, portanto, subordinado ao imperialismo. Em suma, o neoliberalismo é uma doutrina geral, mas o projeto neoliberal e o modelo econômico a ele associado, são mais ou menos diferenciados, de país para país, de acordo com as suas respectivas formações econômico-sociais anteriores. (FILGUEIRAS, 2006, p. 1).

A relação encontrada no reajuste do Estado adentrou a lógica de manifestação dos modelos de políticas das distintas frações do capital que ocupavam o controle da sociedade na década de 1990, caracterizando, assim, o plano hegemônico de caráter neoliberal. A lógica seria de erradicar com a crise econômica da década de 1980, objetivando pressupostos de uma revalidação política para os movimentos de acumulação do capital (FILGUEIRAS, 2006). O bloco dominante que esteve imbricado nessa nova etapa de reconstituição do Estado estava associado às frações financeiras internacionais, junto dos agentes dos fundos de pensão, dos fundos mútuos de investimentos e dos grandes bancos dos países desenvolvidos, formalizando a prerrogativa da totalidade de ação do capital na escala territorial nacional.

Essa movimentação do capital, visto como financeiro, acarretou as condições de atuação para o retrocesso do desenvolvimento das políticas públicas. As falácias e discursos da austeridade fiscal formalizaram as condicionantes para os cortes de gastos realizados pela formalização necessária ao sistema neoliberal. Essa austeridade pode ser definida como uma política de ajuste da economia fundada na diminuição do investimento público em funções de crescimento econômico, reduzindo a figura do Estado em suas mobilizações de atuação.

A partir do ano de 2003, no período de mandatos presidenciais do Partido dos Trabalhadores (2003 – 2016), ocorreu um avanço nas políticas sociais em conjunto com uma forma menos rígida de subserviência ao mercado internacional financeiro, sintetizada no que se nomeou como corrente neodesenvolvimentista (PACCOLA; ALVEZ, 2018).

Boito Jr e Berringer (2013) indica que no período do governo de Luíz Inácio Lula da Silva (2003 – 2010) ocorreu a ascensão da burguesia interna ao poder, mudando a lógica do bloco no poder que atuava anteriormente, nos mandatos de Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso, que correspondia aos interesses do capital financeiro internacional. Segundo os autores (BOITO JR; BERRINGER, 2013) esse movimento constou-se através da reestruturação na forma de acumulação do capital e as disputas com o capital financeiro

internacional, abrindo espaço para que a burguesia nacional interna obtivesse condições de criar abertura econômica nos processos de produção e exportação.

[...] burguesia interna brasileira [...] que mantém uma base própria de acumulação de capital e disputa posições com o capital financeiro internacional, ascendeu politicamente em prejuízo dos interesses desse capital internacional e de seus aliados internos. Em segundo lugar, essa mudança esteve e está vinculada a uma mudança mais ampla na política nacional. Isso porque a ascensão da grande burguesia interna só foi possível graças à constituição de uma frente política que reúne, além dessa fração burguesa, os principais setores das classes populares. O grande capital financeiro internacional e seus aliados internos, cujos interesses tinham guiado a ação do Estado brasileiro nos governos Collor de Mello (1990-1992), Itamar Franco (1993-1994) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), foram deslocados da situação de hegemonia incontestada que usufruíram na década de 1990 e passaram para o terreno da oposição ao governo. Essas mudanças políticas repercutiram na política econômica, na política social e na política externa do Estado brasileiro (BOITO JR; BERRINGER, 2013, p. 31).

As características apresentadas no mandato do Partido dos Trabalhadores foram conduzidas por uma frente política de base mais heterógena, sendo composta pela grande burguesia interna brasileira, a baixa classe média, o operariado urbano e o campesinato. Apesar de um não rompimento com o modelo econômico neoliberal, de modo a não realizar grandes alterações de conjuntura, as situações de avanço para o Estado interferir politicamente nas demandas agregadas da produção, na elevação orçamentária do BNDS (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico), no aumento do salário mínimo, levaram às discussões sobre um período de desenvolvimentismo na época do capitalismo neoliberal (BOITO; MARCELINO, 2011). Os ajustes realizados neste período, denominado de neodesenvolvimentista (PACCOLA; ALVEZ, 2018), tiveram menor proporção em relação à corrente desenvolvimentista anterior (1930-1980), uma vez que as possibilidades de crescimento econômico, investimento e avanço estatal, estiveram associadas aos fatos e proporções dentro do quadrante econômico neoliberal (BOITO JR, 2013.).

Paccola e Alvez (2018) resumem como foram categorizadas as políticas do mandato do Partido dos Trabalhadores em seu sentido neodesenvolvimentista e qual sua base de conciliação entre as diferentes camadas sociais e seus interesses divergentes.

[...] é possível interpretar o lulismo como um modelo permeado por políticas antagônicas, uma vez que ele comporta a continuidade do receituário econômico neoliberal, enquanto realiza um projeto de redistribuição e de elevação dos rendimentos das camadas mais pobres da população e busca a retomada do crescimento econômico a partir de políticas neodesenvolvimentistas (PACCOLA; ALVEZ, 2018, p. 273).

Nos diferentes períodos da história brasileira, a partir da abertura econômica na década de 1990, as mudanças regulatórias indicam rodadas de regularização nas relações entre a acumulação de capital e os movimentos que envolvem os investimentos em infraestrutura no

Brasil (WERNER, 2020). Segundo Werner (2020), nos anos 1990, as rodadas de privatização e as mudanças regulatórias foram caracterizadas por um processo constante de concessões, privatizações e a participação do capital estrangeiro nos investimentos em infraestrutura. No mandato do governo do PT, as privatizações foram arrefecidas e substituídas pelas parcerias público-privadas, ocorrendo uma retomada do papel Estado como investidor. A partir do ano de 2017, novas rodadas regulatórias sinalizaram a retomada das privatizações e concessões privadas, avançando no sentido de um controle corporativo do território.

A reestruturação do capital surge de acordo com os diferentes ciclos das crises. As buscas por espaços e localidades ociosas se fortalecem como aplicação de investimento para o capital financeiro em movimentação. Torna-se nítido como as mobilizações ocorridas no Brasil estão associadas aos diferentes pretextos dos agentes dominantes e suas hierarquias no processo de acumulação, extrapolando as bases de organização da política nacional na articulação dos blocos de poder internos relacionados às bases produtivas. Desse modo, as exigências e demandas desses agentes do capital nacional e internacional, quando em consonância, revelam as movimentações das rodadas de neoliberalização da economia, em que, de acordo com seus requisitos de alterações dos quadros jurídicos e institucionais, podem ser de caráter mais ofensivo ou de caráter regulatório aos padrões de acumulação (BRANDÃO, 2017).

Brandão (2017), ao citar Jamie Peck, faz referência às diferentes periodizações em rodadas que o neoliberalismo assumiu em suas fases de solidificação, caracterizando sua estruturação de acordo com a intencionalidade do mercado e ajustes regulatórios por parte do Estado.

Nesse sentido, as formas neoliberalizadoras ocorreriam em duas rodadas (fases/faces) de reestruturação regulatória bastante distintas. Em uma primeira, que denominam Roll - Back, ou seja, de ataque ofensivo, em que se promove o desmantelamento de instituições, desorganizando centros de poder, espaços burocráticos etc. e procurando, por diversos dispositivos, disciplinar sujeitos coletivos. Em uma segunda rodada, chamada de Roll-Out, de re-regulação, há um reentrincheamento, enfrentando modos de governança diversos erigidos anteriormente e realizando uma incursão e implantação regulatória que garanta modos de conformação aos desígnios dos mercados (BRANDÃO, 2017, p. 57).

As transformações no processo de produção das mercadorias fictícias - terra, dinheiro e trabalho, sinalizam os reordenamentos escalares e hierárquicos na valorização do valor, induzindo aos realinhamentos e nas reorganizações/reconstruções de novas coerências estruturadas no caráter econômico, político e social (BRANDÃO, 2017). As crises que se desenvolvem a partir dos ciclos de acumulação do capital desdobram-se em reajustes nas esferas no mundo do trabalho e nos modelos de produção socioespaciais. O espaço público

torna-se refém dos agentes hegemônicos do capital financeiro, ficando à mercê das ações estratégicas de conglomerados empresariais, na estruturação dos serviços urbanos e em seus processos de regulamentação e planejamento.

A financeirização do território representa a expansão dominante da acumulação rentista. Esse processo tem levado a economia brasileira, especialmente após os anos 1990, aos movimentos das rodadas de neoliberalização mencionadas anteriormente. Assim, a internacionalização do capital e a globalização das relações sociais de produção resultam na divisão produtiva do território brasileiro, moldada pela lógica do capital e conforme os interesses dos agentes hegemônicos, conduzindo as condições de hierarquizações e fragmentações espaciais (WERNER, 2020).

Nos anos de governo do Partido dos Trabalhadores (2003-2016) destacou-se ações de regularização e de tentativas de uma retomada do desenvolvimento do planejamento estatal. Porém, fica nítido como as crises na padronização econômica e seu movimento de acumulação levam ao alargamento das medidas regulatórias para os setores do mercado. Essa conjuntura pode ser observada nos governos do FHC e na retomada de uma abertura aos agentes do mercado financeiro, com Michael Temer (2016-2018) e Bolsonaro (2019-2022).

As reverberações desses processos atingiram, e ainda hoje atingem, as cidades e seus meios de planejamento, uma vez que os serviços públicos oferecidos como forma de organização do espaço concentram os ideais de permutabilidade no seu ato de oferecimento aos cidadãos de modo geral. Esse fato pode ser identificado na lógica de privatização dos estacionamentos rotativos e sua condição de gestão que hoje são empregadas nas cidades. A privatização desse tipo de serviço torna-se o objeto de estudo da discussão realizada nesta pesquisa, caracterizando, de certa forma, uma leitura dos modelos de internacionalização e reestruturação do espaço nacional e a sua entrega ao capital financeiro ocioso.

4.3 O Estado e a privatização: a formação socioespacial e as relações de produção das políticas públicas

A discussão do Estado coloca em pauta o debate das políticas públicas e as condições de organização do território. Bresser Perreira (1991) destaca como o Estado, suas leis e suas políticas, estão combinadas nas expressões de poder presente nas relações sociais e de intermediação política entre a sociedade civil e as coalizões de classe, estando longe de ser um poder do conjunto dos cidadãos iguais perante a lei. Boito Junior (2007) apresenta como a

essência do Estado está vinculada a sua natureza política-jurídica, demonstrando como seu modelo de classe (escravista, feudal, capitalista) é projetada a partir de sua própria estrutura.

O caráter jurídico de formulação do Estado capitalista caminha para os sentidos de normativas classistas do direito burguês de usufruto social (BOITO JUNIOR, 2007). As execuções de ordens cumpridas pela gênese do Estado capitalista formulam a lógica de suporte para sua composição enquanto instrumento do modo de produção capitalista. Sua forma de organização induz as bases de sustentação para as relações de produção, levando às formações socioespaciais de acordo com as características histórica de cada lugar (SANTOS, 2008).

Harvey (2008) conduz o debate sob a perspectiva do Estado e sua centralidade como um fator para o funcionamento do modo de produção capitalista. De acordo o autor, algumas tarefas básicas são desempenhadas pelo Estado que encaminham para o entendimento de sua constituição enquanto uma expressão ativa, consciente e oficial da estrutura da sociedade capitalista. Assim, compreende-se o Estado como um produto social de um período específico da história, que se atrela ao desenvolvimento combinado a uma autocontradição de classes sociais, sendo que esse movimento se encontra presente dentro da estrutura de poder do Estado.

E dentre todos os agentes, é o Estado que assume posição de destaque, isso porque é o Estado, enquanto conjunto de instituições, o elemento do espaço ao qual são atribuídas as funções de produção de normas, ordens e legitimações (SANTOS, 2008). Ou seja, enquanto se reconhece a existência de poder dissipado para além das instituições estatais, também entendemos que “os diversos centros de poder dependem efetivamente da ação legisladora e repressiva do Estado para poderem funcionar como tais” (BOITO JUNIOR, 2007, p. 25). Em suma, entendemos o Estado como um agente especialmente significativo no exercício do poder de uso do território, “pois para o exercício do poder são necessários meios para fazê-lo e este é o agente que organiza o território por meio de seu poder de regulação do dinheiro, dos financiamentos, da lei e da política” (GALLO, 2017, p. 482).

E sobre o Estado podemos pensar, com Poulantzas (1971), que não se trata de um mediador neutro entre os conflitos de classe, mas antes que sua própria estrutura atua no sentido de desorganizar as classes dominadas, convertendo agentes de produção em sujeitos individuais jurídico-políticos, contribuindo para obscurecer as relações sociais de produção. Ao mesmo tempo, o Estado exerce também a função de organizador das classes dominantes. Ou seja, o Estado é responsável por unificar as classes dominantes ao assegurar os interesses comuns às suas frações, o que Saes (1998) denomina conservação da ordem social.

Neste quadro podemos concluir, com Limonad (2014, p. 9), que o Estado como condensação de diferentes forças sociais e enquanto agente privilegiado na articulação da dinâmica socioespacial, “busca privilegiar seletivamente os grupos hegemônicos com seus programas e planos ao mesmo tempo em que garante as condições de reprodução de parte dos setores não hegemônicos”.

A discussão acerca do Estado e seu papel direciona para os caminhos das concessões e da exploração de serviços públicos, que junto a outros processos, de mudanças no papel desempenhadas pelos Estados no sistema capitalista, produzem às alterações na dinâmica própria do regime de acumulação. Ademais, no período atual, o interesse estatal (por meio das concessões de infraestruturas e da exploração de serviços públicos) associados aos interesses dos agentes privados, demonstram como a ideologia do Estado está atrelada à sua formação.

A discussão a respeito do Estado caminha por diferentes escolas sociais e políticas que o entendem como mecanismo de distinta funcionalidade. Como tentativa de definição e compreensão na versão apresentada acima neste capítulo, recorre-se a alguns autores de cunho marxista para a discussão e definição do que é o Estado. Porém, existem outras perspectivas, ligadas a uma base de cunho mais liberal, que pontua que atuação do Estado e suas ações em políticas públicas, devem consistir em movimentos voltados para a prestação de bens e serviços, cujo desempenho se sobreporia a capacidade do mercado em organizar o território. Essa concepção caminha junto das relações voltadas para o cumprimento das políticas públicas, a despeito das mudanças nos modos de regulação e como suas práticas devem estar orientadas para a garantia de acesso a bens, serviços públicos e justiça social a todas as pessoas que compõem a sociedade (RODRIGUES, 2014).

Rodrigues (2014) destaca que parte dos problemas políticos junto do processo de produção das políticas públicas, se estabelece nos níveis de quais atores políticos estarão envolvidos em sua produção e em sua concretização enquanto condição de totalização socioespacial. Ainda mais, segundo autora:

Isso significa dizer que tal escolha é historicizada, não é inócua e tampouco resulta de um consenso entre as diversas prioridades que se manifestam na sociedade. Antes, um problema reconhecido como público pode ser produto do sucesso de grupos de interesses em conferir visibilidade às questões que lhes afligem. Neste âmbito, importa problematizar o contexto em que tal debate se inscreve e o papel da sociedade civil para dar visibilidade às suas demandas como questões a serem incorporadas à agenda política (RODRIGUES, 2014, p. 153).

As políticas públicas definem-se como intervenções dos sujeitos estatais nas investidas de poder público, que visam alterações de comportamentos e práticas em limites territoriais

tidos como precisos e específicos (RODRIGUES, 2014), ordenando, assim, a organização e alteração dos objetos e ações componentes da espacialidade geográfica (SANTOS, 2002). Dessa forma, as políticas públicas atingem níveis de ordenamento e embates em torno de interesses, preferências e intencionalidades, junto da sociedade, seus quadros institucionais e a atuação dos governos (SOUZA, 2006, p. 13).

O ponto colocado a respeito dos diferentes agentes envolvidos torna-se crucial para percepção dos movimentos entre a produção de políticas públicas e a inserção do mercado. As atribuições que foram destinadas para o mercado em relação a participação no Estado aparecem entre as dinâmicas acarretadas pelo neoliberalismo no processo de organização dos usos do território (RODRIGUES, 2014; SANTOS, 2009). Essa condição esteve atrelada à descentralização que ocorreu em distintos níveis de redefinição das relações no interior do Estado, concretizando o fortalecimento das estruturas de gestão local enquanto escalas decisórias para pensar os problemas urbanos. Um segundo ponto para um melhor esclarecimento da problemática, está associado ao cunho mercadológico para com as parcerias estatais, que foram instauradas através dos movimentos de desregulamentações e privatizações, redefinindo responsabilidades entre o governo e a sociedade civil, abrindo margens para a inserção de agentes privados no plano de pensar de forma associativa a produção de políticas públicas (RODRIGUES, 2014).

As formulações normativas projetadas e sintetizadas no cerne das políticas públicas e sua dialeticidade com o mercado instituíram o sentido de criação de um espaço corporativo e empresarial, não vinculado ao uso social (SANCHEZ, 2003). A crise do capitalismo ocorrida na década de 1970 levou à formulação de estratégias de produção e reprodução do capital e, junto desse processo de alteração nas bases do regime de acumulação, foram postas em prática políticas urbanas e suas correspondentes nos modelos de urbanismo. Essas medidas visavam suprimir a crise desencadeada e, através dessas ações, buscavam inserir a cidade (e, consequentemente, o espaço geográfico) como ativo na circulação de bens, assim como dinheiro e informação, como meio de saída para a crise através da realização de investimentos (ARAÚJO; PFEIFFER, 2011; HARVEY, 1996).

Esses aspectos se tornam evidentes ao analisar as cidades e a incorporação de empresas privadas em serviços públicos. Desse modo, o espaço urbano passa a ser oferecido como mercadoria, atrelado ao discurso da ressignificação para a modernização, simbolizando como cada lugar será ajustado de acordo com medidas de um empresariamento da cidade (HARVEY, 1996). A cidade consolida-se como uma localidade, que com a participação do Estado somente

como regulador, diante das perspectivas neoliberais de atuação, estaria como mediador para as iniciativas de estimulação ao investimento e a venda do espaço público como arena de gestão mercadológica.

O neoliberalismo e sua ideologia de reordenamento do Estado no campo político, econômico e social, levou a uma denominação que o antigo modelo de planejamento territorial gestor (keynesiano) se enquadrava em pressupostos de burocratismos, associado a um tratamento despótico e de concentração de poder diante do ser social, visando uma busca incessante pela suposta liberalização para a competição de mercado (SOUZA, 2006). O Estado, no seu caráter de atuante para as funcionalidades do modo de produção capitalista, reconfigura-se de acordo com as normativas e ações de aptidão predatória que se estabelecem em suas relações sociais, para o movimento dos diferentes períodos e ciclos de acumulação. Tal fato aparece explícito quando se observa as formas e movimentos que sua composição assume conforme os movimentos cíclicos existentes em sua essência histórica (BRANDÃO, 2017).

Moraes (2002) aponta como a ideologia discursiva do sistema neoliberal colabora com o avanço para uma mercantilização dos elementos públicos e seus serviços. O autor traz em seu debate como a expansão do modelo privado sobre público comina em uma redução dos direitos sociais e suas práticas voltadas para a acessibilidade e bem-estar social da população. Desse modo, Moraes estabelece que o sistema

[...] neoliberal de “reforma” dos serviços públicos, como se sabe, é orientada por uma idéia reguladora: a idéia de privatizar, isto é, de acentuar o primado e a superioridade da ratio privada sobre as deliberações coletivas. Daí suas diferentes maneiras de manifestação. Privatizar, no sentido estrito do termo, é apenas uma delas: transferir a agentes privados (empresas) a propriedade e gestão de entes públicos. Mas há outros modos de fazer valer o mandamento. Pode-se delegar a gestão, sem necessariamente transferir a propriedade. Pode-se ainda manter na esfera estatal a gestão e a propriedade, mas providenciando reformas que façam funcionar os agentes públicos “como se” estivessem no mercado, modelando o espaço público pelos padrões do privado. Diferentes modos de descentralização e dispersão de operações – com a correspondente centralização e o insulamento dos âmbitos de definição das grandes políticas, das práticas de avaliação de desempenho, de distribuição do bolo orçamentário – são pensadas como formas de introduzir o ethos privado (dinâmico, purificador) do mercado no reino das funções públicas (MORAES, 2002, p. 20).

Com o movimento de privatização e concessão do espaço público à iniciativa privada, a prerrogativa do que deveria tomar ciência como um elemento de bem comum, caminha para a ideologia de propriedade de agentes que realizam a supostas “compras”, assumindo uma lógica e postura de decisões centralizadas no mercado. Assim, esse bem público, torna-se parecido com os modelo e formas baseadas na gestão empresarial mercadológica (MORAES, 2002). Desse modo, as reformas do chamado movimento de flexibilização do Estado, têm como intuito

redefinir os termos e os parâmetros do que é “racional” para os utensílios e reconfigurações das políticas públicas.

A lógica do ambiente construído e da produção espacial justifica como a infraestrutura pública consolidada, quando anexada pelo setor privado, adere à condição de mercadoria. Nesse contexto, o território assume o sentido da reprodução capitalista para gerar lucro, dando o propósito para os bens públicos de ativo como forma para a extração de renda (HARVEY, 1982). O investimento na busca por uma nova apropriação de renda leva o tensionamento das relações de produção do espaço geográfico, em que a cidade da acessibilidade e circulação dos populares se contrapõem à cidade do capitalista investidor.

Como Harvey (1982) coloca, o meio construído torna-se um elo para o dreno do capital excedente e ocioso, assim, transformando os serviços das cidades em produtos de investimentos. O caso do estacionamento rotativo se enquadra na problemática apontada, uma vez que as ações dos investidores caminham diretamente no sentido de se apropriar de um bem público produzido, com o intuito da extração de renda (dreno para a esfera financeira) e retorno para o que foi direcionado no movimento de constituição do negócio⁴².

A fixação dos diferentes objetos constituintes do espaço geográfico se identifica com o planejamento e a qualificação ordinária da cidade industrial e suas viabilidades para o capital. Farias e Diniz (2018) destacam que o espaço urbano é um ambiente que garante localização e suporte das relações sociais de produção e fortalece o núcleo de acumulação de capital em momentos históricos determinados. A infraestrutura gerada a partir desse movimento de acumulação caracteriza os arranjos espaciais (HARVEY, 2005), dando margem para a contradição existente nos entraves dos processos de reconfigurações urbanas nos períodos de crise (FARIAS; DINIZ, 2018; ROLNIK, 2019; LEFEBVRE, 2004).

A economia política da cidade adentra ao circuito de uma arena espacial de diferentes usos e produções pautados nas intencionalidades e ideologias dos agentes do capital. A ampliada reprodução do capital significa que os processos de sobreacumulação devem encontrar investimentos capazes de absorvê-lo em taxas rentáveis em localidades que indiquem bom índices de retorno financeiro para esse movimento (CANETTIERI, 2020). A infraestrutura pública passou por ações de avanço e recuo nas privatizações, estando o

⁴² Como destacado no capítulo 3, o investimento de R\$1,3 bilhões na aquisição do serviço foi caracterizado como um fato de destaque para os rumos dos investimentos e os retornos financeiros nas bolsas de valores.

estacionamento rotativo associado a essas ondas de venda e concessões do aparato citadino ao setor privado.

Como contemplação e para uma melhor compreensão da problemática, o conceito de regulação híbrida do território, abre diretamente o debate sobre os avanços dos agentes financeiros e como as suas atuações estão proteladas aos mecanismos jurídicos e políticos do Estado. Segundo Antas Jr. (2004), neste momento histórico a multiplicidade de agentes produtores de normas tem delimitado novos contextos geográficos. Desse modo, o autor indica que agentes não vinculados ao Estado estão a se inserir nos mecanismos de poder público com o intuito de estabelecer novas juridicidades na organização social, anunciando o fim do monopólio do Estado ocidental na produção das normas jurídicas para a consolidação do território urbano (ANTAS JR, 2004; ANTAS JR, 2005).

A norma dos objetos técnicos está inclusa nas particularidades de sua produção territorial e jurídica, formulando seu caráter político no ato de organização do território. A exemplo, a mobilidade urbana, mais em específico o estacionamento rotativo, adentra a esse circuito de produção das políticas públicas como ferramenta para melhor organização dos usos territoriais cotidianos. A inserção da discussão das concessões e privatizações dos serviços públicos eleva a problematização da restrição do direito do acesso e regularidade da utilização desse local como um bem comum para a sociedade. Tal fato se consolida nas medidas de concretização para as novas normas de investimentos, uma vez que sua dinâmica de cumprir a função desejada dos investidores, as das instâncias do Estado, junto da arena espacial de uso da comunidade local, condicionam a hibridez na qual o Estado está comedido na sua produção de políticas públicas e normatividades territoriais.

A refuncionalização dos lugares, associada à construção de novas paisagens e a desapropriação social, apresenta como o capitalismo vem tangenciando diretamente os processos de sistematização territorial. O capital financeiro encontra nessas brechas novas formas para sua extração de lucro, uma vez que encontra parcelas do espaço geográfico como ativos ou como outros meios de investimento privado. A cidade, assim, se torna refém desse novo sustentáculo do mercado globalizado.

A privatização dos serviços operados pelo Estado esteve associada às reformas de cunho empresarial, à redução da força de trabalho do aparelho público e às demandas para os acertos de conta fiscal e na busca pelo cumprimento exportado através de normativas internacionais de

instituições mundiais. A privatização se define pela ação de transferir o que pertence ao Estado para o domínio da iniciativa privada, através da venda de bens, propriedades ou serviços.

Jaime Rodriguez-Arana (1991, p. 75-76) apresenta em um sentido amplo a definição privatização:

(...) um conjunto de decisões que compreendem, em sentido estrito, quatro tipos de atividades. Primeiro, a desregulação ou liberação de determinados setores econômicos. Segundo a transferência de propriedade de ativos, seja através de ações, bens etc. Terceiro, promoção da prestação e gestão privada de serviços públicos. E, quarto, a introdução de mecanismos e procedimentos de gestão privada no marco das empresas e demais entidades públicas (RODRIGUEZ-ARANA, 1991, p. 475-76).

Rodrigues (2014) indica como a privatização está permeada por etapas de ascensão na venda de ativos, em que a primeira delas está formalizada na transferência acionária, seguida de processos referentes à concessão dos serviços para empresas privadas. A base para a construção da privatização percorre inúmeros caminhos, conduzindo por soluções que indiquem para o Estado a condição de alienação de seus direitos, assegurando o controle a outros que assumiram a frente de organização dos serviços, de objetos e ações no planejamento territorial. A lógica de privatização estabelece um índice de venda do ativo público como um panorama mais definitivo para a gestão do serviço direcionado. O contrato prevê que o Estado deixe de ser o gestor e entregue sua responsabilidade totalmente à iniciativa privada (SANCHEZ, 2003; SILVEIRA, 2017).

Uma segunda forma do Estado se associar à iniciativa privada e permitir que uma empresa tenha o direito de explorar economicamente determinado serviço ou ativo de titularidade pública por um período específico, enquadra-se como concessões. Esse modelo e formato de contrato se aproxima dos casos ocorridos nos estacionamentos rotativos no estado de São Paulo, e em especial na capital paulista. Como visto nos contratos dos estacionamentos rotativo, o concessionário tem direitos e deveres estabelecidos por tempo determinado. A empresa prestadora do serviço poderá cobrar tarifas dos usuários ou receber compensação do poder público pelos serviços prestados, visando o lucro com a concessão, mas deverá prestar contas sobre a gestão realizada. Caso não cumpra as responsabilidades previstas nos termos contratuais, incluindo as melhorias, a concessionária poderá ser multa ou, em caso extremo, a concessão poderá ser extinta.

O serviço público assume uma nova particularidade a partir da expansão do neoliberalismo, seu conjunto de reformas caracterizou a expansão no próprio aparato estatal, como uma retirada de direitos sociais e modificação do Estado vinculado ao oferecimento da

organização da infraestrutura e aparato de uso comum (CEZNE, 2005). Cezne (2005) complementa que:

As reformas enfatizaram especialmente a necessidade de redução do papel do Estado como interventor sobre as relações econômicas e sociais, propagando que a atuação do mercado seria sempre mais eficiente que a ação estatal, e mais, que a sociedade necessitaria de uma maior participação na vida pública, dominada inteiramente pela figura de um Estado paternalista e ultradimensionado (CEZNE, 2005, p. 316).

Sassen (2022) discute como as *lógicas predatórias* condicionam no âmbito de uma nova refiguração das regulações territoriais associadas aos direcionamentos dados pelos agentes das finanças. Nos serviços públicos, esse fato afeta na sua solidificação enquanto materialização para as relações de planejamento e organização dos objetos que estão presentes nos espaços das cidades. As concessões assumem um papel dentro desse novo panorama de regulamentações e invasão das finanças, indicando qual agentes estarão envolvidos nessa trama de execução e gestão de serviços vistos como malefícios com a execução do Estado e seus modelos gastos públicos.

A discursiva para o conjunto administrativo de reforma do Estado surge como uma possibilidade para a retirada do agente público como prestador, produtor, interventor e protecionista, dando um redimensionamento para sua atuação como regulador da atividade econômica, dos serviços, constituindo, assim a expansão das lógicas de privatização e de concessão. As parcerias e cooperação entre o público e o privado ganham corpo e uma efetivação nas estruturas sociopolíticas brasileiras, a partir da década de 1980 (CEZNE, 2005). Esses tipos de ajuste surgiram com a aplicação da reforma gerencial do Estado, conforme denomina Bresser-Pereira (1998), sendo caracterizadas de parcerias que visam englobar diversas formas de colaboração entre entidades públicas e o setor privado, ou ainda envolvendo todas estas partes, com a participação de vários agentes.

As reformas realizadas incluíam-se dentro do pacote de reajustes colocados por instituições internacionais como pontos de modernização do aparato estatal, como condição para atrair maiores investimentos estrangeiros e buscar crédito no Fundo Monetário Internacional (FMI), foram realizadas alterações nos conjuntos de políticas públicas e serviços públicos, com o intuito de atender os critérios estabelecidos para adequação econômica e de redução de demandas fiscais (CEZNE, 2005). O planejamento territorial assume uma nova estrutura de acordo com essas ações de readequação, em especial do regime jurídico dos serviços públicos, representando uma guinada estratégica para as mobilizações para a criação de normativas voltadas para as agendas de um *empresariamento urbano* (HARVEY, 1996; SANTOS, 2005).

O conjunto dessas práticas e suas complexas decisões sistêmicas são específicas das condições de movimentos de internacionalização que abrem caminhos para ações verticalizadas de agentes exógenos ao território (SANTOS, 2002). Essas ações geram novas resultantes de constituição para os objetos espaciais, realizados por mecanismos de políticas públicas influenciadas por uma racionalidade do capital financeiro e seu pacote de reformas.

No estado de São Paulo, o histórico de avanço das privatizações e concessões combinou-se aos arranjos políticos do neoliberalismo nos dismantelamentos das políticas públicas (PRIETO; LACZYNSKI, 2020). As concessões de estradas, dos aparatos públicos de infraestrutura e mobilidade urbana, entre outros componentes que estiveram presentes nesse rol de reformas, conduziram a cidade no sentido das trocas comerciais do espaço público, em que se pautaram nas demandas de ajustes das dinâmicas de acumulação de capital. Desse modo, as fragmentações do espaço urbano, serviram como produtos de investimentos, sob o discurso da eficiência econômica empresarial e a diminuição dos gastos públicos (PRIETO; LACZYNSKI, 2020).

O Programa Estadual de Desestatização (PED), criado pela Lei Nº 9.361⁴³, em 5 de julho de 1996, durante o mandato do governo de Mário Covas (1995-2001), instituiu a legislação que concretizou as ações das privatizações e concessões realizadas no estado São Paulo. Entre os anos 1995 e 2000, formalizaram-se mobilizações para a vendas de ativos do Estado às empresas privadas que tinham o interesse nos produtos ofertadas. Os indicativos e discursos que justificaram as privatizações foi o levantamento de R\$ 32,9 bilhões aos cofres públicos, junto da lucratividade do Estado com as vendas dos aparatos infraestruturais do setor público.

Como apresentado, nos objetivos inclusos na Lei de Desestatização (Lei Nº 9.361), o programa visava impulsionar a inserção da iniciativa privada como agentes de investimento para o desenvolvimento territorial. Como destacado na seção I que apresenta os objetivos:

SEÇÃO I

Dos Objetivos do Programa

Artigo 1.º - Fica criado o Programa Estadual de Desestatização — PED, com os seguintes objetivos:

I - reordenar a atuação do Estado, propiciando à iniciativa privada:

- a) a execução de atividades econômicas exploradas pelo setor público; e
- b) a prestação de serviços públicos e a execução de obras de infra-estrutura, possibilitando a retomada de investimentos nessas áreas;

II - permitir à Administração Pública;

⁴³ Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1996/lei-9361-05.07.1996.html>. Acessado em 21 de julho de 2024.

- a) a concentração de esforços e recursos nas atividades em que a presença do Estado seja indispensável para a consecução das prioridades de governo, especialmente nas áreas de educação, saúde e segurança pública; e
 - b) o oferecimento de serviços e equipamentos públicos com atendimento dos requisitos de modicidade, regularidade e eficiência, garantida a fiscalização pelos usuários;
- III - contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do Estado. (SÃO PAULO, 2007, n/p).

A lógica nacional de desestatização firmou-se através das institucionalizações de projetos como a Lei Nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e a Lei Nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que conduziram aos avanços do que seria chamado de reajuste para as finanças em relação ao déficit fiscal. Os componentes que incluem essa relação de avanço sobre uma ampla gama de instituições, de diferentes tipos de jurisdições, como as de infraestruturas técnicas e domínios públicos/privados, representa como o atual regime das finanças influência nas situações de espoliação de setores estratégicos para sua obtenção de lucro (SASSEN, 2022). O estacionamento rotativo adentra a esse sistema e torna-se um marco a partir da concessão para a empresa Estapar e sua abertura de capital na bolsa de valores, no ano de 2020.

A relação de força entre os agentes envolvidos nas privatizações e concessões demonstra como o movimento de venda do serviço de propriedade do Estado está imbricado em um ataque de desmonte com intuítos ideológicos. O discurso da modernização do setor privado, contrapõe o oferecimento do serviço disponibilizado pelo Estado, em que setor corporativo tem a primazia na organização dos sistemas tecnológicos.

O remodelamento citadino adentrou a esse contexto, e os serviços serviram de suporte para a ação do capital, que por meio da regulação das políticas públicas, de caráter neoliberal, deu sentido à cidade dos negócios. Sassen (2022) aponta como as políticas públicas são influenciadas pelo mercado e seus agentes nas prerrogativas de pensar o território nacional. A autora destaca que o:

[...] mercado de capitais global representa uma concentração de poder capaz de sistemicamente, não apenas por influência, moldar elementos da política econômica do governo nacional e, por extensão, outras políticas. Os poderosos há muito são capazes de influenciar a política governamental (Arrighi, 1994). Hoje, a lógica operacional do sistema financeiro global se tornou uma norma para uma política econômica “adequada” (Sassen, 1998). Esses mercados podem agora exercer as funções de responsabilização formalmente associadas à cidadania nas democracias liberais: eles podem votar a favor ou contra as políticas econômicas dos governos; eles podem forçar os governos a tomar certas medidas, e não outras. Dadas as propriedades dos sistemas pelos quais esses mercados operam – velocidade, simultaneidade e interconectividade –, as ordens de grandeza resultantes lhes conferem peso real nas economias dos países e na formulação de suas políticas (SASSEN, 2022, p. 6).

Essa incorporação empresarial da cidade trouxe uma nova face para as intermediações e formas de uso do território, transformando o lugar conforme as normatizações da gestão corporativa. A infraestrutura urbana, no regime da financeirização, adentrou aos modelos da valorização capitalista, caracterizando um setor de negócios na produção e na operação das formas urbanas (RUFINO, 2021). A realização de projetos desse tipo despertou o interesse pela rentabilidade e pela minimização de riscos, direcionando os investimentos para setores específicos e determinadas áreas do espaço urbano que viabilizasse o lucro (DATTWYLER, 2017; SANFELICI 2013).

Como ferramenta para a expropriação do espaço público, o planejamento adquire novos dilemas conceituais que aprofundam as diferentes formas de uso que os lugares recebem, pautadas nas sistematizações neoliberais e sua conjuntura de “venda” do bem público social. Nessa condição, a formulação de políticas públicas reflete os formatos estabelecidos nas infraestruturas territoriais, uma vez que as privatizações e concessões utilizam um discurso de modernização e melhoramento da cidade, dando sentido ao lugar como receptáculo do global. Assim, a organização do território enreda em novas relações de usurpação do capital, ganhando uma titulação de cidade moderna, ao que passará a ser visto como espaço planejado e reconfigurado, porém o que ocorre é um aprofundamento das situações de *empresariamento urbano* e da *lógica corporativa* no processo de pensar o setor público (SANCHEZ, 2003).

5. PLANEJAMENTO URBANO E SUA AÇÃO HISTÓRICA DE PENSAR A CIDADE: O ESTADO E O MERCADO COMO INSTITUINTES DA MOBILIDADE URBANA

O neoliberalismo e sua produção normativa estatal, atrelada à lógica de um novo direcionamento para o Estado, estruturou modelos e execuções para o planejamento territorial cidadão. O revertimento das políticas públicas como produções e associações ligadas aos agentes do capital, caracterizaram as ações e modelos de execução do planejamento urbano e sua busca pela resolução dos problemas sociais entretecidos nas cidades. Desse modo, as políticas públicas, as formas de produção territorial, as ações dos agentes do mercado e o Estado (enquanto um par dialético) orientam as bases do planejamento urbano e, conseqüentemente, os modelos de organização da mobilidade urbana. Esse capítulo partirá das discussões realizadas no capítulo 4 (O NEOLIBERALISMO E O ESTADO: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO COMO LÓGICA CORPORATIVA), visando destacar os elementos e modelos do planejamento urbano, com o intuito de discutir a relação de produção da mobilidade urbana.

O desenvolvimento capitalista tem se estruturado sobre a cidade desde seus primórdios, uma vez que o meio urbano é produto e condição desse modo de produção, conectado à industrialização e a sobrevivência do operariado neste formato de relação cidadina (CORRÊA, 1989). A mudança do padrão de vida rural para o urbano impôs um modo mais exigente em termos de atenção, controle e regramento estabelecidos pelo tempo de trabalho. Assim, o meio urbano passa a se desenvolver como base para o capitalismo industrial. Essa mudança na vida do ser humano introduziu comportamentos individuais e sociais específicos, produzindo modelos segmentados no que se refere aos locais de morar, de trabalhar, de lazer e nas formas que constituem as cidades.

As reflexões sobre o planejamento urbano aparecem associadas as contextualizações das cidades capitalistas e de suas pressões sociopolíticas ocorridas ao longo das diferentes temporalidades históricas. Mais recentemente, as mudanças na administração pública e nos papéis assumidos pelo Estado, diante do avanço do neoliberalismo, induziram propostas que levassem a reflexão sobre as formas da ação planejadora (e planejada) e os caminhos para compreender o tecido social do lugar (RIBEIRO, 2002; RIBEIRO, 2005). A trama dos novos arranjos, que associam agentes diversificados no ato de pensar a cidade e sua produção, legitima o processo de entender a complexidade que compõem esse campo interdisciplinar como projeto de uma base política ligada as ações estruturais do capital.

O planejamento urbano, para Villaça (1995), se incorpora enquanto uma ação do Estado na organização do espaço intraurbano, permeado por uma variedade de elementos e dimensões que resumem a produção territorial do que se vincula a cidade. A ferramenta do planejamento urbano é destacada como processo que estabelece a criação e o desenvolvimento de áreas urbanas e sua fixação em distintos pontos territoriais. O conceito aparece atrelado às lógicas de elaboração para cidades e/ou bairros, visando soluções atreladas as melhorias para a qualidade de vida das pessoas e nas formas de ocupação do território.

Souza (2003) aponta o planejamento como condição para se pensar o futuro, precaver-se dos problemas e organizar o que seria apresentado como impasses dos compromissos urbanos. O autor destaca que o planejamento deve partir dos princípios de entendimento do atual quadro social, para assim, buscar trabalhar sobre possibilidades futuras de (re)organização dos desdobramentos dos problemas sociais encontrados. Desse modo, o planejamento não deve partir de uma concepção racionalista de base fixa e inflexível, como um modelo a ser teorizado, e sim, de uma junção de fatores e fenômenos histórico que compreenda a dinamização social e as características históricas de cada formação socioespacial.

Monteiro (2007) destaca que o planejamento urbano está como cerne de uma perspectiva com maior amplitude que engloba a compreensão do sistema econômico, social, político sobre os ajustes de organização do espaço geográfico. A racionalização aparece como pilar para a instituição do planejamento, uma vez que tal fato advém no modo de pensar sobre a realidade no sentido de compreendê-la e propor determinadas ações objetivando sua alteração. Essa racionalização do planejamento tem como marco o desenvolvimento do capitalismo mercantil e industrial, que necessita de uma complexidade para o seu processo produtivo, transbordando para os níveis de organização das cidades.

As formas de discussão sobre o espaço urbano, sobretudo a partir do planejamento urbano, como destacado, se caracterizaram por abordar elementos teóricos que buscavam diferentes resoluções para as problematizações sociais nas relações de uso do território. A desordem é uma das consequências da própria projeção da industrialização e a nova capitalização de transformação da cidade. Nota-se que ao longo do tempo diferentes tipos de reformas urbanas foram realizadas, caracterizando uma busca de melhoramento para a cidade e suas questões de vivência (MONTE-MOR, 1981). As teorias se enquadravam em movimentos progressistas ou de bases culturalistas, que traziam em sua composição novas metodologias científicas para entender o urbano e realizar alterações em suas políticas sociais de estruturação.

As cidades brasileiras estiveram sob a condição de alteração pautadas sob reformas de modelos europeus, uma vez que no final do século XIX e início do século XX, os diferentes municípios passaram por condições sanitaristas e higienistas de mudança morfológica de suas áreas centrais, sendo destaque estes movimentos nas grandes capitais brasileiras (CUSTÓDIO, 2004). Essa apropriação, por parte dos países periféricos, teve como objetivo, buscar soluções advindas dos países desenvolvidos, visando encontrar abordagens urbanísticas para os problemas existentes em suas espacialidades urbanas (SOUZA, 2007; RODRIGUES, 2004).

Monteiro (2007) discute as perspectivas do urbanismo e como seu surgimento, enquanto uma disciplina de caráter reflexivo e crítico, associado a uma regularidade científica, advém no sentido de resolver os problemas da desorganização e da desordem urbana. Esse processo decorre da produção urbana oriunda do modo de produção capitalista e sua síntese de uma cidade industrial. O urbanismo, como instrumento de organização social urbano e de práticas de encaminhamentos para o desenvolvimento das cidades, oferece funcionalidades ligadas a uma forma jurídica e orientada a partir de uma visão conservadora com ideários liberais e legalistas (SOUZA, 2003).

A corrente racionalista do planejamento urbano, que possuiu como expoentes nomes como Le Corbusier, Walter Gropius, Tony Garnier e Gerrit Rietveld, assim como outros, influenciou os modelos e decisões sobre o urbanismo no Brasil. A cidade, nessa linha de pensamento, se torna um espaço para a redução dos conflitos de classes, com delimitações de setores específicos (moradia, comercial, financeiro, entre outros), com a finalidade de estabelecer a melhor relação entre as classes que estruturam o território urbano (MONTE-MOR, 1981). A circulação, adere ao fato de conciliar diversos modos de transporte, em que produz a interligação entre os distintos elementos das cidades. A rua é substituída pela via urbana, cujo a função se restringe à circulação e deslocamentos pelos diferentes setores da cidade.

As transformações ocorridas nos meios de produção capitalista ao longo do tempo alteraram as perspectivas de uso do solo urbano. Ribeiro (2008) coloca que a modernização das diferentes correntes do planejamento urbano está inclusa nas possibilidades de formação de um modelo para pensar um ideal de cidade e seu ritmo de organização. A metodologia, o conjunto de instrumentos, os saberes envolvidos na produção e na interferência do espaço geográfico, denotam como os modelos atuam no reconhecimento e ajustes dos problemas urbanos. Esse fato ocorre sob uma ótica do espaço herdado e suas singularidades de formação,

uma vez que através de distintos movimentos ao longo das temporalidades produtivas, disputam o sentido para qual forma será aplicada na cidade (RIBEIRO, 2002; RIBEIRO, 2005).

A base para modelos, quando associadas as lógicas hegemônicas de padronização da cidade, formulam projetos estratégicos empresariais, que por meio da ideologia, não consideram os sentidos da complexidade social existente na composição dos lugares. Esse fato caracteriza os fundamentos do mercado na produção do urbano e suas políticas públicas, em que os agentes do capital e sua abstração espacial para extração do lucro, não consideram os diferentes ritmos componentes do território, reproduzindo sua valorização como logro no ato de planejar a cidade.

Santos (2003) aprofunda a teoria do planejamento e lhe remete como causadora de situações das desigualdades socioespaciais nos países do chamado Terceiro Mundo, sendo produto dos planos capitalista mundializados de produção. O autor parte da premissa ideológica de que os discursos sobre o desenvolvimento territorial e econômico das nações frequentemente enviesam-se ao seguir modelos de planejamentos estrangeiros. Desse modo, a expansão do capital internacional esteve no cerne desse debate, em que a difusão de grandes obras de infraestrutura partia como pressupostos de expansão para os movimentos de planejamento territorial e urbano.

O planejamento urbano, quando pensado junto da atualização para o reconhecimento de uma área e sua organização, deve levar em consideração as responsabilidades com a valorização dos fatos históricos e os fenômenos territoriais que permeiam sua estrutura. Fato esse que conduz à ampliação da capacidade propositiva dos diferentes sujeitos sociais, que envolvidos em reivindicações e decisões relativas de melhor solidez social para a constituição de usos territoriais, buscam novas formas de direitos ao deslocamento, mobilidade, habitação, entre outros recursos (RIBEIRO, 2002).

As pressões exercidas pelos movimentos de reformas urbanas se desdobraram nos artigos da Constituição de 1988 (artigo 182 e artigo 183), que reformularam o caráter privado da propriedade da terra e buscaram construir um princípio de uso e adequação da função social do solo urbano. Estes artigos foram regulamentados no ano de 2001, originando o Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 10 de julho de 2001). Diante destas reformulações legislativas, foi elaborado um arcabouço jurídico com embasamento ligado ao avanço no desenvolvimento de políticas sociais em relação ao planejamento do espaço urbano. A participação da sociedade como novo princípio de elaboração e gestão das ações públicas surgiu como elemento de

destaque nessa nova empreitada de estruturação da cidade. A mobilidade urbana está como um dos princípios de atuação do Estatuto da Cidade, apresentando um avanço significativo no sentido de melhoria dos recursos ofertados nas formas de organização dessa ferramenta.

Deste modo, ao se pensar o Plano Diretor e seus mecanismos de organizar a cidade, as considerações de seu aspecto de aplicabilidade deve considerar processos de atuação e consolidação como instrumentos de real efetivação de direitos sociais nas políticas públicas de produção da cidade. Este fato está elencado na condição da participação popular e atuação de um Estado social em prol da produção política, caracterizando o desenvolvimento do espaço urbano de forma que assegure medidas de regulação contra as especulações imobiliárias e as mazelas socioespaciais geradas pelo mercado.

O planejamento urbano caminha como instrumento político em determinações na qual define através de métodos “neutros” como organizar o espaço geográfico em sua totalidade. As ações desse instrumento, que visa cumprir com demandas de problemas urbanos sociais, formulam seus objetivos e propostas de acordo com as bases econômicas que dominam a política no modo de produção capitalista. Monteiro (2007) reflete sobre essa problemática e aponta que os movimentos de capitalização e mercantilização do espaço urbano estão combinados nas diferentes formas em que o planejamento se organiza. Segundo a autora:

As cidades capitalistas refletem as regras de poder, lucros imediatos o que igualmente acontece com o planejamento a serviço deste sistema, que acaba sendo um planejamento do sistema dominante e reacionário (MONTEIRO, 2007, p. 48).

A própria lógica de ações e objetos que compõem o espaço geográfico, segundo Santos (2002), consolida-se como normativa para os sentidos que o território deve tomar. Dessa forma, a cidade e seu planejamento se materializam como resultado das investidas dos diferentes agentes que compõem a arena de organização territorial, formulando muitas vezes planos que incorporam a lógica do mercado em sua materialização e na produção política como componente de um *empresariamento urbano* (HARVEY, 1996).

A discussão das políticas urbanas percorre um debate de formação histórica e social que permeia diversas categorias de uso e produção da cidade. A estruturação das políticas públicas e sua concretização enquanto artefato jurídico de atuação de diferentes agentes (integrantes da sociedade) demonstra o caráter ideológico da discussão e a consolidação das normas que compõem o legislativo e a formação do espaço urbano.

5.1 O planejamento estratégico e a cidade empresarial

A construção de modelos citadinos pautadas em formas de gestão administrativa empresarial destaca-se como fator primordial dos modelos de planejamento a partir da década de 1990. O avanço da descentralização do Estado no desenvolvimento das políticas públicas, que advém das condições neoliberais, apresentou estrategicamente como o planejamento das cidades deveria caminhar para as negociações associadas a mercados e empreendimentos de seus espaços.

O planejamento estratégico trata-se de um modelo para o planejamento urbano que se inspira em técnicas e conceitos oriundos do planejamento empresarial, segundo o qual a cidade deve ser pensada de acordo com as perspectivas de uma empresa (VAINER, 2002). Segundo Vainer (2002) destaca em sua definição e contextualização sobre o conceito:

Inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Harvard Business School, o planejamento estratégico, segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas as mesmas condições e desafios que as empresas. Assim, por exemplo, Bouinot e Bermils afirmam a necessidade da "transposição da démarche estratégica para a gestão urbana" porque as cidades vêm sendo desafiadas por "mutações idênticas" às vividas pelas empresas (Bouinot & Bermils, 1995, p. 12). Para Borja, "as cidades se conscientizam da mundialização da economia e da comunicação" e, em consequência, "se produz crescente competição entre territórios e especialmente entre seus pontos nodais ou centros, isto é, as cidades" (Borja, 1995, p. 276) (VAINER, 2002, p. 76).

Os projetos de planejamento estratégico para as cidades tiveram início nos Estados Unidos, em cidades como Baltimore e Boston, no final da década de 1950. A política de negócios surge como a grande linha de exploração por parte das escolas que seguem essa forma de elaborar as políticas de planejamento público. O seu uso generalizado ocorreu quando Margareth Thatcher esteve à frente do governo no Reino Unido, a partir de 1979 até a década de 1990, como uma novo meio de desenvolvimento da administração pública (PAES, 2012).

Diante desses movimentos históricos, a reformulação ocorrida nas práticas políticas e econômicas alteraram o padrão de cidade-fábrica, para o paradigma neoliberal de *cidade-empresa* (HARVEY, 2005). A definição de *cidade-empresa* conecta-se às novas proposições e definições que aparecem nas normativas da modernização citadina. Através de uma visão analítica, torna-se nítido como esse processo de alteração das estruturas urbanas foi direcionado pelas intencionalidades da gestão empresarial.

As localidades reconhecidas enquanto espaços abandonados adentraram como meios de reestruturação do espaço urbano, caracterizando a condição desse novo método de planejamento urbano e suas jogadas mercadológicas. A reutilização de áreas que não possuíam

um uso social surgiu junto do processo de modernização territorial, condicionando a uma nova estruturação das condições existentes nos lugares, impulsionadas pelos interesses baseados na perspectiva do lucro. A parceria entre o setor público e privado esteve entre as razões de realização desse Projeto de Cidade do agente do mercado, uma vez que esse fenômeno visou à integração de um novo formato de base econômica, infraestrutura urbana, qualidade de vida, integração social e governabilidade. Esse discurso esteve, e ainda permanece perpetrado, nas práticas de planejamento e constituição das políticas públicas citadinas no Brasil.

A prática da especulação do espaço urbano está inserida no ato de construção da cidade sob um viés dos agentes do mercado financeiro que se perpetua na associação de modelos de planejamento urbano como o estratégico. O desenvolvimento do espaço público tem sua caracterização imbricada nas formas de apresentação e representação que o capital dispõe. A forma de constituição do que entendemos como localidade de centralidade popular tem sua essência modelada em momentos de crise do capital, assumindo sentidos relacionados aos formatos de algumas políticas e ações do Estado, de acordo com os interesses dos agentes de investimentos (HARVEY, 2008).

O padrão de ação conectada ao capital e ao uso do espaço realizado por seus agentes, traz à tona as características de organização do território e as políticas públicas com normativas mercadológicas. A mercantilização da cidade está na essência do projeto de modernização do espaço público. A formação histórica do território brasileiro tem se demonstrado, de maneira explícita, como localidade de busca por investimentos do capital estrangeiro. Esses fatores são a base para a discussão do novo planejamento urbano e sua execução tecnocrática que se assume sob o viés do modelo estratégico. Desse modo, a caracterização do urbano apresenta em sua estrutura relações de poder e controle, que estão associadas aos aspectos econômicos desencadeados em grandes processos produtivos de empresas hegemônicas transnacionais (SANTOS, 2005).

Santos (2005) discute a condição dos processos de urbanização que estão incorporadas a princípios corporativos de formação do espaço. Segundo o autor, situações ligadas à especulação, transportes, extrema pobreza, fomentam as ações de grandes agentes hegemônicos nas práticas de produção da cidade e seus centros urbanos, tornando certas localidades supervalorizadas em relações a outras no território. A lógica de circulação do capital e suas mercadorias condicionam as esferas da especulação e valorização do espaço através da disputa por melhores localizações. Santos (2005, p. 107) destaca que

É desse modo que as diversas parcelas da cidade ganham ou perdem valor ao longo do tempo. O planejamento urbano acrescenta um elemento de organização ao mecanismo de mercado. O marketing urbano (das construções e dos terrenos) gera expectativas que influem nos preços (SANTOS, 2005, p. 107).

A utilização infraestrutura urbana como recurso marca o processo de inserção de um capital monopolista na formação dos territórios nas décadas de 1970 e 1980 (SANTOS, 2005). A dependência das relações econômicas condicionou as formas de planejamento e as políticas de organização das cidades, em que se voltaram para a produção de espaços geográficos vinculados à intencionalidade do capital. Fernandes (2009) apresenta como as marcas da formação histórica de dependência das relações econômicas, culturais, sociais brasileiras estão estabelecidas em padrões de uma dominação externa sobre o território nacional. Esse aspecto se torna evidente ao analisar as cidades e a incorporação de grandes empresas de capital financeiro nos serviços públicos e na atuação legislativa de produção das políticas públicas.

A partir da década de 1990, a competitividade urbana surge como nova forma de organização da cidade, instituindo discursos de avanços modernizantes, ligados aos processos de mundialização das cidades (VAINER, 2002). A cidade como território do cidadão perde parte de sua essência de uso para as vias mercadológicas de atuação. Nesta condição, a mercantilização do espaço urbano é caracterizada pelo processo de marketing e planejamento estratégico, aparecendo refletido nos leilões e editais de privatizações e concessões de infraestrutura do espaço público (SANCHEZ, 2003).

A característica empresarial emerge como forma de solução para seus problemas urbanos, abrindo espaço para o mercado e seus agentes de negócios explorarem as melhores formas de organização da cidade. A mobilidade, a infraestrutura, a especulação de diferentes áreas apareceram à frente do planejamento mercadológico. Grandes empresas vinculadas ao capital financeiro, estão no locus de propagação desse formato de construção e definição do modelo urbano corporativo, concretizado por meio de ações e condições de atuação participativa em discussões legislativas no processo de pensar o território citadino.

O conceito de *empresariamento urbano* advém da lógica de reestruturação do Estado e suas formas de pensar as políticas (HARVEY, 1996). A cidade, que se sucede como produto e processo das relações de transformação social, adequa-se à atual fase do desenvolvimento capitalista. A renovação do meio construído ocorre devido a fatores da desindustrialização, do desemprego, da austeridade fiscal, do neoconservadorismo e ao forte apelo à racionalidade do mercado e da privatização (HARVEY, 2011; SANCHEZ, 2003), levando as condições de novas aplicabilidades ao espaço geográfico.

Almeida e Engel (2017) destacam como a competitividade surge no padrão de oferecimento da cidade ao mercado, uma vez que as prefeituras passam a se enquadrar em planos de gestão e de venda do espaço urbano em condições de acessos para investimentos de capital externo.

[...] as cidades tornam-se mais competitivas e buscam aumentar, além de tudo, seu poder de atração para captar um maior número de investimentos e tecnologias. Produtividade e competitividade são condicionadas à lógica do mercado e estão inseridas dentro do planejamento estratégico urbano que utiliza estratégias de um agressivo marketing urbano. Salienta-se que quando o termo “privado” é utilizado nos planos urbanos, refere-se aos interesses privados do capital. (ALMEIDA, ENGEL, p. 96, 2017).

O processo de aperfeiçoamento espacial traz o discurso de modernização à categorização de elaboração para o planejamento estratégico (SANCHEZ, 2003). Sendo assim, a cidade fica a serviço do capital, caracterizando suas bases de apresentação social e pública, ao atendimento imediato dos agentes do mercado. A valorização da componente do espaço se insere no circuito espacial produtivo e nas demandas de investimento que as empresas buscam para instalar suas formas de uso e objetos na concretização territorial.

Klink (2017), aponta como as cidades e sua centralidade de discussão estão atreladas aos novos movimentos que direcionaram sua organização nos últimos 50 anos, indicando que essas medidas estiveram totalmente associadas às ações de avanço do neoliberalismo. Os entrelaçamentos que ocorreram entre o espaço, tempo e as novas interpelações das finanças, aprofundaram os níveis de transformação do solo urbano e suas bases de organização. A condição estratégica para a gestão de porções do espaço geográfico, condicionou o sentido de modernização para os princípios de cidade do avanço tecnológico e de um aparato moderno de funcionamento de seus serviços, incluindo a mobilidade e os elementos considerados essenciais para o deslocamento entre regiões da cidade.

O capitalismo que hoje atua diretamente na produção do planejamento urbano moderno e/ou inteligente (*smart cities*), apresenta uma gama de opções para a construção do espaço urbano regado em soluções para os problemas sociais da cidade através de princípios do discurso das redes de conexão ou cidade conectada. O uso intensivo de recursos tecnológicos esteve presente nos discursos para a refuncionalização dos objetos e dispositivos urbanos, aparecendo como indicativos de resolução dos problemas socioespaciais (MENDES, 2021).

Desse modo, esse procedimento visou garantir melhorias para o planejamento urbano, combinando as condições para a ampliação do novo aparato informacional, com o intuito de atingir uma melhor qualidade de vida (MENDES, 2020). Essa lógica envereda para os projetos

de cidades inteligentes (*smart cities*), que se desenvolvem através de pilares da eficiência energética, da promoção da qualidade de vida e da preocupação com sustentabilidade ambiental, social e econômica, gerou um novo modo de pensar a organização e a inserção dos agentes empresariais no espaço urbano, conduzindo a discursos da modernização através de colocações-chaves como cidade da informação, da mobilidade inteligente e de localidades sustentáveis.

Pasquotto (2022) destaca como as cidades adentram a uma arena de venda de seu espaço público, sendo estabelecido seus passos através dos princípios da competitividade da melhor localidade para o investimento. O *marketing urbano* surge diante dessa lógica como um meio de acompanhamento material para a venda da cidade no mercado corporativo. Serviços públicos considerados como aporte valorativo são especulados e adentram ao setor de investimento como situação de modernização, dando uma nova circunstância de atuação às parcelas do território. O discurso da cidade enquanto localidade mercadológica se ramifica em diversas frentes de inserção para a renovação do espaço. As principais ferramentas do marketing urbano destacadas por Pasquotto (2011) estão ligadas às condições de arquitetura icônica, os eventos emblemáticos, as “marcas”, o discurso/slogan/logotipo e as parcerias público-privadas.

A fragmentação espacial se torna a marca da instituição dos fenômenos mundializados sobre a estrutura do território. Cada localidade espacial se regionaliza e se concretiza de acordo com a necessidade de grandes agentes que visam a modelização de seu meio de produção. A ordenação e produção do espaço urbano sofre pelo mesmo processo, uma vez que sua caracterização de sistemas de objetos e ações demarcam sua base formativa através de uma organização política que se encontra associada ao par dialético mercado e Estado (SANTOS, 2002).

Esse fenômeno se dinamiza e se internaliza nas ações da mobilidade urbana e na construção de ferramentas territoriais que constituem o seu aparato de serviços e práticas. O planejamento estratégico, a modernização do espaço e o neoliberalismo convergem para as lógicas presentes nas concessões de estacionamentos rotativos e no avanço da empresa Estapar pelo território brasileiro. Desse modo, indicando como a cidade e sua construção social são afetados por parte do mercado e sua confluência em relação aos mecanismos estatais.

5.2 Mobilidade urbana: a mercantilização do deslocamento citadino

A dinâmica urbana e os processos de mobilidade das pessoas estão inseridos nos princípios do planejamento urbano. A mobilidade urbana condiz com a acessibilidade aos serviços de transportes, as formas facilitadas de deslocamento e as relações de planejamento e discussões que as cidades devem tomar para favorecer na circulação das pessoas que vivem em seu limite territorial (BLANCO, 2021). Gutierrez (2012) aprofunda o debate e traz que a mobilidade é o conceito que engloba as práticas de viagem no território, entendidas como relações sociais e recursos públicos que são ativados na satisfação de necessidades que exigem deslocamento (GUTIÉRREZ, 2012).

Desse modo, em síntese, a mobilidade urbana é o resultado da combinação das práticas e usos dos agentes sociais e dos recursos territoriais disponíveis. Essa dimensão dos recursos territoriais está imbricada nas ações de responsabilidade do Estado e suas ferramentas de políticas públicas para a mobilidade. As políticas de mobilidade podem ser baseadas em justiça social, promover a equidade social e o desenvolvimento de uma dinâmica de deslocamento pelo território mais ou menos inclusiva (VASCONCELOS, 2013).

As fragmentações observadas nas situações de deslocamento das pessoas e os seus respectivos meios de transporte encontram-se imbricadas nas formas de produção do espaço urbano. A facilidade de se deslocar pelo espaço urbano é o indicativo da funcionalidade da mobilidade urbana e sua garantia de uso adequado, refletindo seu ideal de qualificação dentro da perspectiva dos direitos de acessibilidade para o transeunte (CARVALHO, 2016).

A funcionalidade da mobilidade urbana, como Blanco (2021) coloca, está nas agendas de discussão dos problemas urbanos de segregação socioespacial. Segundo o autor o:

[...] transporte e mobilidade urbana estão cada vez mais presentes nas preocupações do meio urbano e na agenda social e política. O que está em jogo são as condições de vida da população, a possibilidade de acesso a contatos sociais, serviços e oportunidades de emprego; a relação entre os modelos de urbanização e os padrões de mobilidade; e as implicações ambientais desses modelos (BLANCO, 2021, p. 239, tradução livre).

Como colocado por Blanco (2021), o conjunto de fatores presente na mobilidade urbana caracteriza o nível de importância para o desenvolvimento das estruturas que proporcionam o deslocamento citadino. A qualidade de vida e o direito a cidade estão inseridos no rol de

atividades⁴⁴ que levam ao acesso a diferentes setores da cidade. Isso compreende a perspectiva do que seria a mobilidade ligada ao direito pela locomoção no espaço urbano.

As práticas de estudos a respeito do planejamento urbano do trânsito e seus modelos de dinamização se intensificaram junto do enfoque nas políticas rodoviaristas e nos seus elementos componentes do modal rodoviário (construção e pavimentação de estradas de rodagem, veículo, petróleo, investimento, base normativa, engenharia, mentalidade, entre outros) (MARQUES, 2014). Essa condição de compreensão e entendimento de formas mais eficazes nas dimensões dos deslocamentos dos cidadãos, avançou devido aos fenômenos ocorridos na década de 1960, sendo estes, consequência da urbanização e do processo de movimentação das pessoas.

O histórico das políticas de mobilidade urbana está conectado aos movimentos de avanço dos problemas do transporte urbano e do deslocamento na cidade. A urbanização acelerada e desorganizada refletiu-se nos problemas sociais das cidades, sobretudo na década de 1970, na relação de deslocamento por diferentes áreas e bairros. O aumento das taxas de deslocamentos urbanos apresentava números duas vezes maiores do que o próprio crescimento urbano, acarretando problemas nos meios coletivos de transportes, a despeito do crescimento da indústria automobilística (GOMIDÉ; GALINDO, 2013). Na década de 1970, o governo federal criou a Lei n.6.261/1975, que deu origem ao Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), vinculado ao Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano (FNDU). A efetivação legislativa destacada anteriormente apresentava os indicativos das políticas voltadas para a mobilidade urbana e o sentido do planejamento, financiamento e desenvolvimento das redes e estruturas de transporte brasileira.

Segundo Neto e Galindo (2015) as políticas públicas caracterizam as formas de organização dos meios de transporte e os diferentes métodos para atender a demanda da população. Esse fato conduz ao debate das oportunidades urbanas e à oferta de transporte público de qualidade, uma vez que a viabilização desses meios formaliza a execução de programas permanente de investimento em infraestrutura de transporte de massa, priorizando áreas e setores da cidade não incluídos em planos vistos como de especulação pelos agentes do capital (CARVALHO, 2016). Dessa forma, os aspectos do planejamento da mobilidade urbana

⁴⁴ Principais atividades pensadas para a mobilidade urbana e o deslocamento cidadão: carro, ônibus, metrô, BRT (Transporte Rápido por ônibus), bicicleta, a pé, trem, barcos, entre outras possibilidades que possam existir.

devem levar em consideração as particularidades e a importância do deslocamento popular, considerando, assim, as diferentes classes sociais e as suas escalas de vivência nas cidades.

Os modos de deslocamento e a acessibilidade a diferentes partes da cidade são extremamente importantes para se pensar em como a mobilidade urbana é estruturada. Junto com o aumento do transporte individual, houve uma redução nos níveis de produção de novas infraestruturas e investimentos em sistemas de transporte público, como a consequente perda da participação dos modos públicos e a precarização desses serviços (HAIDAR; GARAVAGLIA, 2022).

Vasconcellos (2013) destaca que a primazia em investimentos destinados ao transporte individual reproduz as ações de segregação nas cidades, uma vez que as políticas públicas voltadas para os sistemas viários, condizem com uma ocupação no consumo diário de espaço nas vias pelas pessoas de alta renda, quatro vezes superior ao consumo das pessoas de renda mais baixa. Desse modo, torna-se nítido como a acessibilidade a cidade pelo transporte individual fere o direito do deslocamento cidadão.

Esses aspectos impactam a experiência urbana e contribuem diretamente para a formação de tráfegos intensos e congestionamentos em muitos pontos das cidades. A localidade/área central de cada município é considerada o setor de concentração dos serviços e de passagens das pessoas, gerando pontos de alta dinamicidade de circulação, consequências de suas formas de uso e organização territorial.

O sistema viário de deslocamento é a base para a estrutura desse modelo urbano. A área comercial dos municípios forma conglomerados compostos por espaços de lazer, cultura, serviços, lojas e shoppings, o que exige um planejamento adequado das ruas e avenidas. Essas vias devem ser projetadas com características para fluidez e movimentação “rápida” dos automóveis, incluindo áreas de estacionamento, a fim de melhorar a dinâmica para a circulação das pessoas.

O planejamento urbano dos municípios incorpora historicamente a construção de radiais e marginais, sendo enviesados na lógica dos modelos racionais de planejamento urbano, buscando a dinamicidade para os veículos nos diferentes setores que compõem a mancha urbana (NOBRE, 2010). Esse fato se combina aos ritmos de organização das vias e ruas das cidades e como seus pressupostos estão na base dos problemas para a dinâmica da mobilidade urbana (BLANCO, 2021; GUTIERREZ, 2012; VASCONCELOS, 2013).

Diante das colocações anteriores, os aportes para o deslocamento urbano estão nas margens transformativas do processo de formulação do *lugar* e suas formas e funções de acordo com o jogo de sua construção espacial (FIX, 2000, 2009; VOLOCHKO, 2015). A formação da cidade está associada às mudanças no sistema de mobilidade e de adaptação às novas realidades, uma vez que os novos ciclos econômicos apresentam uma reestruturação do espaço urbano. Este processo trouxe em sua estruturação uma nova dinâmica relacionada aos impactos sociais e ambientais, que ocasionaram a alteração no deslocamento cotidiano pelos diferentes modos de circulação, gestão do transporte e do trânsito, acarretando novas condições e configurações do tecido urbano e sua estruturação de planejamento ligado à mobilidade (GUTIERREZ, 2012; KLINK, SOUZA, 2017).

A condição de totalização para esse fenômeno se encontra conexas a um processo histórico de formação das cidades (GUTIERREZ, 2012). O uso do território citadino, na situação do deslocamento, está associado com sua formação estrutural e de suas bases de desenvolvimento para a mobilidade urbana. Quando ocorre a concessão, ou a privatização propriamente dita, do espaço público para empresas privadas, torna-se evidente como a funcionalidade e o planejamento urbano assumem um novo caráter de arranjos empresariais.

Assim, esses aspectos estão imbricados aos formatos do planejamento estratégico e a inserção de novos agentes em sua aplicabilidade, colocando em pauta a contradição dos serviços das vias públicas e sua operacionalização social. Essa movimentação empresarial está entre os pressupostos que são apresentados junto da funcionalidade dos estacionamentos rotativos e seu cumprimento enquanto ferramenta para a dinamização e circulação nos espaços de paradas de veículos.

As ruas são caracterizadas como um bem público, uma vez que compartilhada por motoristas, ciclistas e pedestres e divididas em pista, calçada, estacionamento rotativo (meio-fio - espaço junto às calçadas) (MELHADO, 2013). Esse fato remete ao se pensar nas vagas e sua capacidade de se transformar em outro elemento que influi na capacidade de mobilidade pela cidade. Como exemplo, podemos pensar na quantidade de espaço destinado a vagas de estacionamento e a condição em um futuro de se tornarem uma ciclovia ou ciclofaixa. Atrélado ao mercado, o espaço público que deveria ter a flexibilidade de mudança, estaria preso aos contratos destinados às concessões.

É a situação do meio construído e a apropriação por parte do mercado (HARVEY, 1982). A atuação de uma grande quantidade de atores envolvidos — como pedestres e cidadãos

que utilizam diversos modais de transporte, incluindo bicicletas, ônibus, motos e carros — se insere nesse espaço público destinado a vagas de estacionamento, o qual se torna parte de um sistema competitivo por essa “porção” de asfalto. Nesse contexto, também estão presentes agentes do setor privado, como comerciantes, ambulantes, empresas de entregas, fretes e transportes, entre outros, que participam dessa dinâmica de utilização dos sistemas de paradas.

O paradigma da quantidade de vagas de estacionamento rotativo e sua distribuição pela cidade indica inúmeras possibilidades na utilização dessa ferramenta para a mobilidade urbana. Essa discussão perpassa pelo tipo de mobilidade que vem sendo empregada e de que forma vem sendo trabalhada para a melhoria do trânsito das cidades.

Vasconcelos (2013) discute como as políticas de transporte e trânsito adotadas ao longo da história da mobilidade urbana podem ser analisadas como um projeto que, inevitavelmente, conduziu à insustentabilidade, refletindo nas problemáticas observadas nos centros urbanos. Como foi abordado nas discussões anteriores, fica explícita a relação entre a mobilidade urbana e o planejamento estratégico empresarial. A forma e o modo de execução desses modelos são ilustrados pelo exemplo de como o Estado neoliberal operacionaliza o sistema de estacionamento rotativo.

Desse modo, fica evidente como nos processos de concessão dos Estacionamentos Rotativos (*on-street*)⁴⁵ cria-se uma disputa entre diferentes empresas de capital privado em busca da operacionalização e gestão desses serviços públicos. Com a expansão das quantidades de vagas de estacionamento rotativo nas cidades de médio e grande porte ocorreu o crescente processo de abertura de editais e leilões para concessão de exploração deste serviço e, com isso, nota-se a inserção do capital privado e os impactos da financeirização sobre as políticas públicas em escala municipal. Essa demanda do serviço público passa a oferecer um ponto ideal para o acúmulo de capital por parte de empresas que estão imbricadas no mercado financeiro.

Desse modo, a questão central apresentada nesta dissertação, dos estacionamentos rotativos enquanto um dreno para esfera do financeiro, aponta para a perspectiva de expansão das localidades de cobrança em associação com agentes do mercado. Em que as conduções para as ações de aumento do perímetro de Zona Azul estariam em concordância com o fato que: quanto maior a quantidade de vagas maior a lucratividade das empresas investidoras. O

⁴⁵ Estacionamento *on-street*: serviço de oferta de vagas em vias públicas para estacionamento.

ponto central para o debate que se estabelece no estado de São Paulo com o estacionamento rotativo é a ampliação no número de vagas de Zona Azul em conjunto com a empresa Estapar.

Porém, diante da circunstância de expansão das vagas de estacionamentos rotativos e o crescente número de áreas com vias de cobrança, fica o questionamento se ampliação não seria um processo que levaria a melhoria do trânsito, uma vez que a cobrança de estacionamento rotativo poderia funcionar como uma ferramenta para a redução do tráfego de carros pela cidade (VASCONCELOS, 2013).

Vasconcelos (2013) levanta questionamentos sobre a relação entre o estacionamento rotativo e sua função na reconfiguração da dinâmica do trânsito urbano. O autor (2013) destaca que:

[...] a restrição ao estacionamento talvez seja a ação mais aplicada no mundo todo, porque ela interfere diretamente na conveniência de utilizar o automóvel. Nas cidades europeias, o custo de estacionar nas áreas centrais é proibitivo para a maioria dos donos de automóvel. Em São Paulo, ao contrário, é possível estacionar a duas quadras da avenida Paulista desembolsando trezentos reais por mês.

A implantação de esquemas de estacionamento rotativo como a Zona Azul resolve o problema da democratização do espaço de estacionamento, mas não desestimula o uso do automóvel. Assim, qualquer plano de mobilidade que tenha como objetivo desenhar uma distribuição equitativa de custos e benefícios deve definir formas de restrição para o estacionamento de automóveis, seja pela simples proibição, seja pela cobrança de valores compatíveis com o custo real que o estacionamento de um automóvel causa à sociedade (VASCONCELOS, 2013, p.41).

A cobrança serviria como um instrumento de limitação para o uso do automóvel e no seu deslocamento pela cidade. As taxas a serem pagas levariam a busca por outras medidas e meios de transporte. Um estudo realizado por Melhado (2020) indicou que uma solução administrativa para a Zona Azul seria um aumento na precificação serviço, conduzindo a lógica como uma proposta de maior arrecadação de recursos e melhoramentos nos deslocamentos por setores da cidade de São Paulo (SP). O autor apresenta, ainda, como as vagas deveriam estabelecer um sistema de cobrança de acordo com um preço-base para a hora estacionada e que os valores estivessem relacionados com as regiões de inserção do perímetro de estacionamento. Como exemplo para a implementação e o planejamento por regiões, ele traz instrumentos como maior ou menor oferta de vagas e o horário em que o carro é estacionado, assim, as tarifas deveriam ser ajustadas de acordo com essas regras.

Um exemplo parecido foi encontrado em uma metrópole da América Latina (Cidade Autônoma de Buenos Aires) em que o preço do serviço de estacionamento rotativo funcionava

de acordo com a localidade e a demanda⁴⁶. O modelo empregado na cidade foi o de tarifa progressiva. Esse modelo aplica-se a localidades de maior movimentação e circulação de veículos. Assim, quanto maior o tempo na parada em determinadas vagas, mais será acrescido na cobrança para permanecer no local. Como exemplo, apresenta-se a região da Estação Ferroviária e do Subterrâneo da Once, onde circula uma quantidade significativa de pessoas: nesta região o valor do estacionamento se eleva entre uma hora e a anterior, e aumentará até a quarta hora. Da quinta hora em diante, o preço por hora permanecerá fixo no valor alcançado.

Como exemplo desse sistema, o valor inicial do estacionamento é de AR\$81 pesos. Cada hora terá um aumento de +30% em relação ao aumento da hora anterior até chegar a quarta hora. A primeira hora terá um valor de AR\$81 pesos. A segunda hora terá um valor de aumento de $AR\$81 \text{ pesos} + 30\% = AR\$105,30 \text{ pesos}$. Esse valor de aumento deve ser adicionado ao valor da hora anterior, resultando em um total de AR\$186,30 pesos. A terceira hora terá um aumento de valor de $AR\$105,30 + 30\% = AR\$136,89 \text{ pesos}$. Esse valor de aumento deve ser adicionado ao valor da hora anterior, resultando em um total de \$323,19 pesos. A quarta hora terá um aumento de valor de $AR\$136,89 + 30\% = AR\$177,96 \text{ pesos}$. Esse valor de acréscimo deve ser adicionado ao valor da hora anterior, totalizando AR\$501,15 pesos. Depois disso, o valor do estacionamento continuará sendo AR\$177,96 pesos para cada hora que passar⁴⁷.

Melhado (2020) acrescenta exemplos da cidade de Madri (Espanha) e São Francisco (EUA) que inseriram planos efetivos para intensificação do serviço, sua arrecadação e efetividade. A primeira cidade partiu de uma lógica da sustentabilidade ambiental, em que uma ampla área dos estacionamentos fornece descontos para veículos de baixa emissividade de gases carbônicos (veículos elétricos e pouco poluentes). Os demais, quando não proibidos de circular e estacionar, pagam mais caro para compensar pela pegada de carbono, melhorando a condição do ar local. Na segunda cidade, foi empregada a lógica do sistema de preços variáveis conforme a demanda, em cada região da cidade e hora do dia, batizado de SFPark. Tal fato, segundo Melhado (2020), levou a situações de menos tráfego, redução da poluição, mais facilidade na hora de encontrar vagas e na fluidez do trânsito.

⁴⁶ O estudo de apresentado faz parte de um projeto de pesquisa realizado no Instituto de Geografia da Universidade de Buenos Aires (UBA), na Cidade Autônoma de Buenos Aires – Argentina. Esse projeto conta com Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior e foi realizada sob a tutoria do professor Me. Jorge Blanco, no período de 09 de agosto de 2023 a 15 de dezembro de 2023.

⁴⁷ Valores em pesos argentinos referentes ao mês de agosto de 2023.

Esses fatos e modelos podem ser levados em consideração nas situações de cidades brasileiras e seus problemas de transportes públicos, indicando como as medidas poderiam ser implementadas de acordo com cada formação socioespacial. São exemplos de trabalho e sistemas de outras localidades que instituem técnicas diferentes para a dimensão dos problemas do fluxo de veículos.

A organização das vagas, nesses casos, teria um sentido de ampliação, melhoramento e dinamização voltados para o uso social do bem público, explicitando como certas ações serviriam como projeto de reajustes para a mobilidade urbana. Com a instituição privada no controle do serviço ocorre esse mesmo processo discutido (aumento dos valores de cobrança e redimensionamento para a ampliação de vagas), porém torna-se nítido que esse movimento aparece combinado ao viés ideológico da cidade corporativa (VAINER, 2002). As relações firmadas entre o Estado e o mercado no serviço demonstraram como a lógica de modernização melhorou as estruturas de arrecadação. A questão a ser pensada está na interceptação que empresas privadas estão fazendo como busca pela lucratividade para o negócio.

A composição dos diferentes sujeitos envolvidos na constituição e execução da mobilidade coloca em pauta a importância do debate na condição de organização e planejamento para a área urbana das cidades (BLANCO, 2021). Portanto, entender a aceleração de funcionamento das áreas centrais dos municípios contribui para a compreensão das normatizações impostas para os usos do território e da produção espacial. De acordo com este entendimento, os estacionamentos rotativos estão dentro da lógica da mobilidade urbana e acessibilidade às áreas de grandes fluxos de veículos, sendo assim, pertencentes a dinâmica social existentes no sistema de desenvolvimento para um uso social da cidade.

A inserção de agentes do mercado financeiro aos serviços de mobilidade urbana, em específico aos estacionamentos rotativos, representa um ponto de estudo que deve ser realizado para a compreensão de como os processos de privatização e terceirização desses serviços afetam os planos de transportes e mobilidade das cidades. O discurso de um planejamento de gestão, associadas a coordenadas de conhecimento estratégico, estão inclusos a essa narrativa da normatização inteligente das cidades e seus pressupostos discursivos de modernização. Assim, a lógica da privatização e concessão estão embasadas nas condicionantes do discurso da *psicosfera da modernização* (KAHIL, 2013; SANTOS, 2002), atendendo a modelos empresariais no ato de pensar a dinâmica e estrutura do espaço urbano e suas produções territoriais.

O uso do território que adentra a lógica dos diferentes agentes hegemônicos caracteriza o meio urbano e sua constituição morfológica como localidades de especulação e ação de agentes financeiros que buscam o investimento, sendo uma característica essencial do período da acumulação do capital e seus processos de espoliação e expropriação da infraestrutura pública. As novas formas de atuação deste capital atuam junto de grandes instituições, que caracterizam os processos de transformação do espaço geográfico de acordo com seu interesse. Esse jogo de interesses torna-se a marca de formação dos grandes centros comerciais, que funcionam de acordo com a necessidade lucrativa dos capitalistas e suas mobilizações associadas a instrumentos fluidos e acelerados para a refuncionalização dos lugares (SANTOS, 2002).

6. O MEIO TÉCNICO-INFORMACIONAL: O ESTACIONAMENTO ROTATIVO E A MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE SERVIÇO

A tecnologia e seu desenvolvimento científico ganham uma nova roupagem no atual período informacional. O mercado financeiro global adentra ao jogo lógico da tecnologia, utilizando os sistemas de comunicação e sua instantaneidade de fluidez para os diferentes processos que atendam suas necessidades nos territórios. A atual era da informática e o adensamento de sua hipercapilarização, demonstra como a conexão entre objetos e a disponibilização das informações implicam nas ações de sua reprodução espacial. O capitalismo, que hoje necessita da materialização digital de grandes empresas, utiliza a informação como variável-chave a seu serviço nas plataformas digitais e em novos canais que viabilizam uma troca instantânea de dados essenciais para o seu funcionamento.

Desse modo, esse capítulo apresentará a relação de inserção da tecnologia na mobilidade urbana e como essa inserção contribuiu para as ações da empresa Estapar e os modelos de fiscalização do estacionamento rotativo. Será discutido na seção 6.3 (A arena da mobilidade urbana e os diferentes agentes que compõem o uso da cidade: a inserção da tecnologia e a problemática socioespacial) como essa tecnologia vem afetando a mobilidade urbana e os agentes sociais que compõem sua territorialidade de circulação urbana comercial.

6.1 O meio técnico-científico-informacional e a digitalização espacial

A tecnificação dos dispositivos de comunicação alterou as paisagens e suas morfologias, condicionando a novos ciclos de aceleração do capital e suas trocas instantâneas informacionais. A cidade se tornou um adorno às particularidades do capital mundializado, passando a (re)produzir formas que oferecessem sentido para os seus novos ciclos de acumulação. O lugar e as relações que compõem sua ordem de contato e estabelecimento social é refuncionalizado de acordo com os novos eventos das ações mundializadas e sua temporalidade capitalista de execução. O tempo social e orgânico, fruto de horizontalidades locais, passa a ser dinamizado de acordo com as verticalidades mundiais, impondo seu padrão normativo para as relações de fluxos comerciais e bancários (CONTEL, 2006).

O novo formato do avanço tecnológico do *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2002), elevou a rapidez de distribuição das informações nas estratégias de controle das finanças, conduzindo a um novo formato nas práticas de uso do território pelos diferentes agentes. Com as transições de novas capilaridades de redes informacionais, sendo propulsoras de novos projetos de desenvolvimento, surgem modelos de elaboração que apontam para um

cenário de avanço das mudanças tecnológicas como ferramentas para ampliação da aceleração das trocas de informação e na materialização dos ciclos comerciais do capital.

Junto desse fenômeno, a digitalização se expandiu para diferentes setores da sociedade, acarretando a *digitalização do território*, de acordo com a intencionalidade de alguns agentes. A *digitalização do território* é produto da conectividade massiva dos diferentes objetos e ações humanas que compõem o espaço geográfico (RIBEIRO, 2024). Elementos como a Internet das Coisas (IoT), Internet dos Corpos (IoB), algoritmos, moedas digitais, robôs (ou bots), Indústria 4.0, big data, nuvens e plataformas digitais, data centers e inteligência artificial conduziram novos sentidos para as formas de uso dos territórios, orquestrando organizações pautadas em discursos da tecnologia como processo para o melhoramento dos serviços das cidades.

Segundo Ribeiro (2024), a partir da década de 2010, as transformações dos objetos a níveis de reformulações em suas práticas cotidianas marcaram aspectos temporais da digitalização do território, causando alterações tanto na escala global, como na incidência de formação dos lugares, caracterizando a expansão intencionada dos agentes do mercado e seus dispositivos tecnológicos. O autor acrescenta que a:

[...] proliferação da conectividade massiva foi possibilitada pelos smartphones e demais dispositivos que permitem o screen-to-screen, isto é, o tela-a-tela, facilitando a capilarização das tecnologias digitais enquanto infraestruturas do cotidiano. (RIBEIRO, 2024, p. 124).

Essa digitalização passou a estar presente em novos serviços do cotidiano pessoal, estando atuante nas plataformas de serviços dos estacionamentos rotativos e sua modernização enquanto modelo de venda de bilhetes de vagas para estacionar. Essa nova sistematização tecnológica coloca em pauta como a inserção da tecnologia e a financeirização estão a se imbricar no cotidiano popular de forma geral. As redes de troca de informação, a acessibilidade e a aceleração desses fenômenos, indicam como a atuação técnica está diretamente enveredada nas intencionalidades de alguns agentes do capital, uma vez que sua dispersão pelo território obedece a requisitos de uma irregularidade de disposição funcional.

O avanço tecnológico abriu caminhos por meios virtuais para a acessibilidade ligada aos smartphones e sua popularização de relações de trocas comerciais. A principal proposta de algumas empresas, destacando o caso dos estacionamentos rotativos e outros serviços ligados à sua organização na mobilidade urbana, foi o desenvolvimento de materiais tecnológicos, denominadas como instrumentos de inovação, que ao serem categorizadas como “modernos”, refuncionalizaram os sistemas de comunicação das cidades. Nesse sentido, os projetos de

desenvolvimento científico informacional assumiram uma nova roupagem de intencionalidade nos seus modos de atuação.

A informação foi incorporada como uma variável determinante no processo de acumulação de capital e, conseqüentemente, nas novas formas de estabelecimento dos sistemas de digitalização aos serviços cotidianos. Dessa maneira, a fase atual do capitalismo envolve simultaneamente a dominação dos serviços, da informação e da informatização. Em contribuição a esse debate, TOZI, DUARTE e CASTANHEIRA (2021) defende-se que o território se torna, também, uma plataforma para as empresas de digitalização financeira, uma vez que sua composição estrutural é vista como um fator produtivo diferencial. Pode-se falar, portanto, nas plataformas digitais como “plataformas territoriais”, pois de fato elas são altamente dependentes do espaço historicamente construído (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, p.3, 2021).

As plataformas digitais são conceituadas como aplicativos, sites e mecanismos de ações para a execução facilitada das tarefas presentes na rotina diária (compras, contratações de serviços, pagamentos, mobilidade urbana, compra de tickets de estacionamento rotativo etc.), sendo realizadas por aplicativos e estando associadas geralmente, a grandes empresas do mercado mundial como Google, Amazon, Facebook e Microsoft, dentre outras (SOUZA; SILVA, 2024). A mobilidade urbana está inserida nesse circuito da digitalização e integração, tendo como papel central a conexões dinâmicas entre os setores da cidade.

As plataformas digitais estão como novas ferramentas de utilização para o deslocamento da cidade (TOZI, 2021). Segundo Tozi, Duarte, Castanheira (2021), o processo de ação e penetração das plataformas digitais se expandem diante do conjunto de convergência entre tecnologia, informação, informática e finanças. Nas escalas territoriais, as corporações assumem modelos de reprodução hegemônica, em que os novos sistemas técnicos e informáticos alcançam um número gigantesco de usuários e consumidores (TOZI, 2020). As plataformas digitais e seu algoritmo mercadológico fazem leituras territoriais de acordo com a necessidade e a padronização de sua demanda e intencionalidade, realizando uma captura de dados e influenciando na forma com que a circulação, deslocamento de veículos, de entregas e o fluxo de pessoas, se associam a infraestrutura urbana.

O rol de empresas que se encontram nesse mercado de transporte e entrega digitalizado está articulado em uma expansão global de mediações territoriais pautadas por agentes do mercado financeiro. Empresas como a Uber, a 99/DiDi, a Cabify, a InDriver, a europeia Bolt,

atuam no setor de transporte de pessoas. Já no ramo da entrega, a uma outra gama de empresas (o IFood, UberEats, Rappi, 99Food, Cornershop) que estão associadas a essa divergência da circulação territorial digitalizada e financeira. Esse movimento de plataformização da mobilidade urbana adentra ao debate do estacionamento rotativo e o caso da empresa Estapar e suas translações já mencionadas.

Com as transições das redes informacionais sendo propulsoras de projetos que viabilizassem a dinâmica do capitalismo digital, estes modelos entraram no cenário de avanço das mudanças tecnológicas como ferramentas para ampliação de produtos no setor de inovações. Dentro dessas empresas, que trabalham no desenvolvimento para a construção de novos aparatos tecnológicos, seu discurso apresentou a funcionalidade como parâmetro para a inovação e a materialização de novos objetos associados à organização dos serviços públicos.

Essa lógica apresentada remonta às discussões de como o planejamento está associado às ações que visam uma nova forma de pensar a cidade a partir de uma visão ideológica de materialização empresarial. A dinâmica adotada nesse processo de inovação e renovação, mediante a proliferação das formas que constituem o espaço geográfico, operacionalizou um sentido não social para algumas parcelas da sociedade, uma vez que junto dos processos de modernização, apareceram as condições de um pensamento lucrativo nas situações de reestruturação territorial, direcionando modos corporativos para as condições do planejamento e da mobilidade urbana (VIANA, 2009; CASTILHO, 2010).

Assim, algumas empresas que atuam no ramo de pagamentos móveis e/ou bancos digitais, estão entre os principais agentes conectados nesse movimento de modernização das cidades. Do mesmo modo, torna-se plausível indicar algumas relações substanciais para explicar o crescimento vertiginoso dos serviços de digitalização cotidiana, fator que caminha associado a um aumento da população jovem, presença e o crescimento de investidores, o aumento de propagandas sobre a inteligência das coisas em canais midiáticos, maior acesso à inovação e serviços de bases de inteligência de dispositivos móveis, a facilidade do acesso à internet e, principalmente, número elevado de população com dispositivos de smartphones (CONTEL, 2020). Esse fato proporciona o entendimento de como as tecnologias caminham como uma base discursiva para essa reorganização do espaço urbano e a inserção de dispositivos tecnológicos em sua ação.

A condição para essa expansão no cotidiano social está atrelada às técnicas empresariais que visam as novas relações de uso pessoal como suporte para as transações comerciais e de

suas negociações. O modelo da financeirização tecnológica alcançou expressividade e se tornou um meio de investimento para os agentes interessados no avanço informacional e seus meios de agilidade para acessibilidade lucrativa. Essa condição propiciou uma nova arena de expansão dos produtos e serviços digitalizados, uma vez que passaram a oferecer o acesso digital como solução para os problemas cotidianos nas cidades (SLEE, 2017; SCHOLZ, 2016; 2017).

A precisão do tempo digital caracteriza-se por uma nova sincronização de tempos sociais e, como mudanças nos ritmos, condiciona as novas maneiras de organização do serviço público e dos bens públicos (RIBEIRO, 2008). O escopo de inovação surge como tática para atender os novos tempos de aceleração do fluxo de capital e sua lógica de creditização territorial financeira (MONTENEGRO, 2017). As tecnologias e suas formas de condução para o planejamento e organização das cidades, estabeleceram novas relações de usos territoriais, caracterizando as circunstâncias do período técnico-científico-informacional, como produto dessa aceleração do capital.

Esses meios deram a conformação para que se chegasse à situação das novas redes de trocas de informação entre empresas com grande potencial de atuação, formalizando uma reestruturação para a organização do lugar (VIDEIRA, 2020). Dessa maneira, a intencionalidade dos grandes agentes do capital conduz os avanços tecnológicos nos rearranjos espaciais e suas padronizações enquanto um produto social. Ribeiro (2008) coloca que os movimentos de inserção das temporalidades tecnologizantes são seletivas e relacionais, atingindo, através das características da economia e dos projetos políticos, “diferentes camadas ou estratos das experiências sociais e dos acúmulos técnicos existentes nos lugares” (RIBEIRO, 2008, 1991).

As forças e os interesses sociais que criam e se apropriam da técnica, levando a digitalização do território e seus aparatos de objetos e ações, detém o poder de atualização das relações urbanas e sua totalização da configuração espacial (RIBEIRO, 2008; RIBEIRO, 2024). Ribeiro (2008) explora um pouco mais dessas novas formações e indica que os processos são:

[...] ações dominantes, que se apropriam do novo meio técnico, geram novas desigualdades e exclusões sociais, como demonstram a militarização da vida cotidiana, as velhas e novas formas de adoecimento, o aumento da segurança privada, os custos sociais da especulação financeira e a escalada da violência. Esse elenco de fatos e processos indica conteúdos da atualização do urbano imposta pelos que controlam a globalização da economia. Esse controle, que aciona monitoramento da ação e feedback, transforma interações sociais que constroem parte relevante da vida cotidiana (RIBEIRO, 2008, p. 192).

As cidades e suas lógicas produtivas se alteram com a dinamização das novas formas de financeirização e suas bases mercadológicas. Pensar o formato de utilização de pagamentos virtuais por meio de smartphones e a sua compactação nos processos de inserção social, demonstram como a construção dessas trocas estão a se estabelecer nas novas relações capitalistas do cotidiano social. A popularização das empresas virtuais, nos circuitos comerciais de serviços citadinos, aparece como elemento-chave dessa nova redistribuição corporativa associada à privatização do espaço público.

A aplicabilidade da informação, do conhecimento e as práticas do desenvolvimento de pesquisas fornecem os elementos essenciais para o cenário das inovações. Esses elementos permitem a expansão da fluidez do capital pelo mundo, uma vez que possibilitam o surgimento de novas topologias do sistema financeiro mundial e sua materialização através dos objetos territoriais (VIDEIRA, 2020). A lógica de aceleração dos fluxos de capital tem seu acesso nessa nova produtividade dos elementos de suporte técnico, dando um sentido a situações de organização espacial conectada ao compartilhamento instantâneo de informação e sua aplicabilidade aos serviços que destinam como investimento. Assim, os estacionamentos rotativos concretizam esses novos pressupostos de ações modernizantes de agentes do capital financeiro, uma vez que ampliam a facilidade de acesso aos sistemas de compra e venda da unidade de vagas para estacionar, permitindo uma maior possibilidade de extração de lucro e o controle da eficácia para a execução do serviço.

Deste modo, a informação consiste em um elemento fundamental para a produção do conhecimento junto do movimento para a aquisição do lucro. Tal fato vem corroborar com elementos já apresentados em algumas pesquisas na Geografia que indicam a importância do entendimento relacionados aos usos realizados no território, assim como, a relevância para compreensão do processo de financeirização instalado nas novas formas de organização das cidades (CONTEL, 2020; CREUZ, 2019; SANTOS, 2002).

A digitalização do território e o discurso da modernização adentra a arena de estruturação da mobilidade e os diagnósticos na qual seus serviços de acessibilidade cidadina estão envolvidos. Esse rearranjo espacial das intencionalidades do capitalismo e seus agentes, representam os modelos de acumulação em que o planejamento governamental tende a realizar suas funcionalidades, caracterizando-se num processo de embates e contradições (GUTIERREZ, 2012; RIBEIRO, 2008; SANTOS, 2002; HARVEY, 1989). A forma de realização e aplicação que será empregado na mobilidade caracterizará as diferentes formas de uso do território. O envolvimento dos diversos agentes coloca em questão a funcionalidade dos

serviços ligados a estas práticas e como o debate inserido as suas teorizações estão no cerne da condição de acessibilidade à cidade.

A tecnologia e a digitalização de setores das relações de contato do serviço público aparecem permeadas por discursos e empregabilidades dos dispositivos digitais como forma de melhoramento do serviço. O estacionamento rotativo é exemplo que essa movimentação se tornou explícita nos últimos 20 anos. Os casos das privatizações ocorridas nas cidades estudadas, principalmente a da cidade de São Paulo, evidenciou como o modelo da digitalização apareceu como insurgente para as resoluções dos problemas apontados no serviço.

A segregação tecnológica aparece imbricada ao discurso da modernização, uma vez que sua estrutura material/imaterial quebra com a lógica homogênea do processo de produção espacial. Desse modo, a constituição de novas formas no espaço geográfico, que o reproduz e o reinventa, distribui novas intenções e composições em seu uso, tornando-o, não mais mero acontecimento das relações sociais, mas um produto, uma mercadoria em constante processo de disputa. As práticas voltadas para a cidade da tecnologia, dos agentes que ampliam os modelos de planejamento urbano moderno, estão inseridas dentro do rol de atividades resultante das intencionalidades de agentes da mercantilização do espaço urbano e dos sistemas da globalização econômica. As circunstâncias de comercialização dos objetos e configurações do espaço público, adquirem novos dilemas conceituais que aprofundam os diferentes usos e planejamentos em sua lógica de organização.

6.2 A modernização digital como discurso da eficiência do serviço

A arena de diferentes atividades que se concretizam sobre os entremeios das vias públicas organiza-se de acordo com um movimento especulativo da cidade. O discurso da modernização do serviço e sua efetividade promove discussões a respeito das pessoas que trabalhavam de maneira informal nos estacionamentos de ruas e como a retirada dessa comunidade está associada a uma condição de cumprimento junto à ordem. O contrato firmado na concessão da capital paulista apresentou em suas intermediações mobilizações discursivas que tratavam diretamente de como os sujeitos vistos como “flanelinhas” eram prejudiciais para o funcionamento do serviço, assim a privatização eliminaria essa complexidade e atualizaria o aparato tecnológico para trabalhar sob os requisitos da eficiência.

Um exemplo a ser mencionado é o caso encontrado na cidade de Limeira (SP), em que as pessoas que trabalham como cuidadores de carros na rua estão em uma arena de disputa com

os agentes de trânsito da empresa Estapar (verificar capítulo 3, item 3.2). O fato foi verificado em um trabalho de campo realizado na cidade e fica explícito como a atuação da instituição empresarial e da ação do agente do mercado marginalizado compõem esse movimento de disputa pelo espaço urbano.

Com o processo de modernização e privatização do serviço de estacionamento rotativo, inicia-se um movimento de extração de renda da terra por parte de um capital financeiro bancário, associado a empresa Estapar, junto de uma refuncionalização do setor popular de trabalho urbano. A distinção da existência de pessoas que atuam como cuidadores de carros permeia esse debate e indica como as jurisdições políticas de planejar a cidade brasileira não consideram essa dinâmica social de empregabilidade. A modernização aparece reduzida a um produto da atualização por parte da classe social que rege os controles da lógica do planejamento territorial.

Os conceitos de modernização e modernidade surgem junto das novas sistematizações das relações sociais das revoluções britânica (industrial) e francesa e seu ideal de nova representação do capitalismo (CASTILHO, 2010; VIANA, 2009). O espaço urbano adquire seu caráter usuário no utilitarismo político e ideológico para a representação da modernidade enquanto novo meio de organização do território. O meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002) trata diretamente como essas relações se expandem pelo território através de objetos da modernidade, a globalização e sua expansão mundial tem como invólucro essa perspectiva de produção territorial.

Nesse sentido, a discussão de Machado (1970) expõe uma evidente influência que a técnica e sua intencionalidade exercem sobre os elementos de coesão espacial, uma vez que variáveis exercidas através de medidas nas infraestruturas, propagam o discurso de modernização do território, junto de métodos de produção e sua essencialidade do sistema capitalista (SANTOS, 2002). Novos usos, normas, objetos e racionalidades são produtos desse movimento, assim, assumindo o papel ativo do espaço geográfico que seleciona as possibilidades advindas do movimento da totalidade-mundo e os agentes particulares do capital.

Castilho (2010) chama atenção para as possibilidades e estruturas que estão imbricadas na sucessão de formas que se associam à modernização:

O conceito de modernização, nesse sentido, é abrangente, já que está relacionado a um conjunto de transformações que se processam nos meios de produção, mas também na estrutura econômica, política e cultural de um território. Para se expandir espacialmente, a modernização entra no jogo dos debates teóricos e geralmente é

justificada ideologicamente nas instituições acadêmicas, no universo político e nos meios de informações. Assim, modernização não se refere, única e exclusivamente, às transformações que se processam nos meios de produção e nas bases técnicas, pois envolve um conjunto de valores que, advindos de uma determinada classe social, se apresenta com forte caráter ideológico (CASTILHO, 2010, p.127).

A reestruturação territorial aparece justificada nos princípios para o ato de modernizar a cidade. Entender o moderno como fundamento de alcance para o melhor, coloca em pauta como a sociedade desclassifica a produção e as relações sociais existentes nos fatores de segregação espacial. A dinâmica mundializada interfere no movimento de organização do lugar, ao adentrar ações que conduzem para essa lógica externa de produção espacial, os arranjos locais perdem sua efetividade imbricando em uma resolução de agentes que estão associados a movimentos especulativos do capital (CASTILHO, 2010).

A globalização concretiza-se sob pilares de uma inteligência informacional, a técnica desvela como a capacidade de organização do lugar se combina com o ato de produção do espaço geográfico, dando sentido aos processos de modernização das cidades (SANTOS, 2008). A atualização técnica traz em seu escopo uma nova forma de imbricar o moderno ao eficiente, tratando diretamente na esfera da *psicosfera* (SANTOS, 2002) com o envolvimento de discursos e ideologias de que os contratos de privatização e concessão estabelecerão bases que atendam essas necessidades.

A *digitalização espacial* (RIBIRO, 2024) e as *plataformas territoriais* (TOZI, 2020) são as bases para a concretizam dos fenômenos da modernização. As mudanças ocorridas nas cidades imbricam-se dentro dessa arena de disputa em que agentes dos mercados avançam com suas técnicas e métodos de conquista por ponto e/ou área na cidade. A sobreposição entre o circuito *superior e inferior* (SANTOS, 2004) torna-se marcada nessa essencialização combativa pela acessibilidade da via pública e qual agente terá direito ao mercado comercial.

O avanço tecnológico permitiu uma unificação temporal conectada diretamente à aceleração dos fenômenos sociais e, consequentemente, ações desse novo movimento interferiram nas relações de produção do espaço geográfico. Um exemplo clássico dessa nova movimentação está incorporado na fiscalização das vagas de estacionamento rotativos nas cidades em que a Estapar está como empresa responsável pela manutenção e gestão do serviço. A empresa desenvolveu um sistema de carros inteligentes com as equipagens para a verificação da situação de pagamento das vagas e se está de acordo com a regularidade proposta na lei. Dessa forma, caso o carro estacionado não esteja de acordo com o proposto pelas regulamentações de pagamento das legislações do município, a prefeitura é notificada pela empresa e aplica a penalização prevista.

A tecnologia utilizada para a leitura das placas dos carros parados é a OCR (Optical Character Recognition)⁴⁸. O trabalho realizado por essa ferramenta resume-se a transformação de um dado fotográfico em um arquivo que pode ser lido e pesquisado por softwares de texto. Essa condição enquadra-se no movimento que as câmeras dos carros executam na cidade de São Paulo (SP), uma vez que fotografam e analisam os dados dos veículos que estão estacionados nas vias públicas e comparam com sua situação de registro de pagamento. Casos os dados não estejam de acordo, a solicitação é enviada para a prefeitura.

A comparação de dados ocorre de acordo com a sincronização de um banco de dados gerado nos cadastrados realizados pelos clientes em um aplicativo de *smartphone*. O sistema envia a informação em tempo real e captura como está a situação de pagamento do automóvel parado na vaga solicitada. A aplicação do OCR facilita o ajuste nas relações de aceleração da troca de informação e no arquivamento e construção de um banco de dados e relatórios ligados a performances de identificação veicular, controle de tempo, geração de estatísticas e rastreabilidade. Dessa forma, a ideia do discurso de eficiência do serviço aparece imbricado junto dessas características de aplicabilidade da tecnologia como de avanço para o controle das vagas e sua seguridade.

Imagem 8 - Carro de fiscalização circulando no bairro do Tatuapé (São Paulo – SP)



Fonte: Leandro Barberio. Trabalho de campo realizado em março de 2024.

A partir da expansão do uso da tecnologia do carro de fiscalização (Imagem 8), houve um aumento significativo na quantidade de aplicação de multas na cidade de São Paulo. Um exemplo a ser mencionado é a comparação entre o ano de 2019 e o ano de 2022. No primeiro

⁴⁸ Exemplo de reportagem sobre este novo serviço de fiscalização: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2022/08/26/bbb-das-multas-como-funciona-o-carro-dedo-duro-da-cet-que-circula-em-sp.htm>. Acessado em 23 de outubro de 2024.

caso, ano anterior ao início da operação dos carros de fiscalização, foram emitidas 267 mil multas pelo uso irregular do estacionamento rotativo. Já no segundo ano descrito, foram registradas 399 mil multas, ano que ocorreu o aumento do fluxo de automóveis na cidade e já estava em prática o carro de fiscalização.

Na capital paulista, quando ocorre o caso da infração de não pagamento do estacionamento rotativo, a CET é acionada para ir ao local e multar o carro. O preço da multa para as pessoas que cometem tal delito está em torno de R\$193,25, junto da perda de 5 pontos na CNH (Carteira Nacional de Habilitação)⁴⁹.

A CET realiza a operação do sistema de fiscalização inteligente e disponibiliza os agentes para conferência e interpretação da situação do automóvel parado. Caso seja uma parada rápida, o sistema desconsidera a condição da multa. Porém, se o automóvel permanecer parado por um tempo, um agente da CET passa para conferir e emitir uma autuação de descumprimento das regras de trânsito⁵⁰.

Como será apresentado no subcapítulo 6.3, nas entrevistas realizadas com os comerciantes do bairro da Mooca e do bairro do Tatuapé, a insatisfação das pessoas está na intensidade e regularidade com que o carro de fiscalização passa nas ruas de seus comércios. Segundo relatado, após a inserção de agentes do mercado no serviço, os clientes estão com medo de parar e ser multado, reduzindo a quantidade de clientes e o fluxo de pessoas nas áreas comerciais.

A situação do aumento das multas e da eficiência destaca como o emprego da tecnologia fortalece a *psicosfera* e a *tecnosfera* de atuação dos agentes hegemônicos da modernização (SANTOS, 2002). A rentabilidade que isso gera em relação ao antigo modelo de conferência do sistema de cobrança das vagas de estacionamento rotativo traz à tona como o meio *técnico-científico-informacional* produz essas novas apropriações de uma organização corporativa do território.

O sintoma da eficiência, que está atrelada aos discursos de localidades corporativas empresariais, aparece como expoente chave no discurso para a concessão. Essa nova técnica de organização do espaço promove uma reorganização nas situações de utilidade das vias

⁴⁹Informações disponíveis em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/saiba-como-funciona-o-carro-espiao-que-ajudou-a-aumentar-o-numero-de-multas-em-sp-19062023>. Acessado no dia 13 de dezembro de 2023.

⁵⁰ Informações disponíveis em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2022/08/26/bbb-das-multas-como-funciona-o-carro-dedo-duro-da-cet-que-circula-em-sp.htm>. Acessado dia 13 de dezembro de 2023.

públicas e dos agentes que compõem sua arena espacial de produção. Esse fato concretiza a situação do acontecer simultâneo dos eventos e está imbricado no movimento das formas de controle exercidas de distintas localidades. A simultaneidade está presente na relação da troca de dados e informações e como esse fato proporciona a validação e a compra do ticket do estacionamento. Desse modo, a via pública adentra ao jogo de um sistema corporativo de máxima efetividade para a realização da cobrança, visto que quanto maior a taxa de aquisição, mais se justifica o discurso da modernidade e maior a resultante de aquisição do lucro.

Santos (2008a) destaca como os níveis de organização dos objetos que compõem determinados fluxos formulam o sentido de intencionalidade que é destinada aos valores de troca do espaço geográfico. O atual período permite o enaltecimento da informação e sua constituição enquanto uma variável-chave, assim dando uma nova conotação para originalidade social do direito à cidade e as mazelas de organização dos seus serviços públicos, uma vez que está condicionada a demanda de dispositivos do mercado e seus agentes externos.

Diante das *Big Techs*, as tecnologias da informação e comunicação ganham uma nova roupagem de funcionalidade na sociedade. A junção desses grandes aglomerados empresariais, constituídas por laboratórios, usam seu novo rol de tecnologia para expropriar a experiência humana, buscando, assim, tornar matéria-prima mercantilizada os dados comportamentais levantados no cotidiano das pessoas. A inserção de grandes agentes hegemônicos na retórica do capitalismo digitalizado constituiu uma nova esfera técnica da vida e da produção, que caracteriza uma *psicoesfera* com novos hábitos, valores e comportamentos necessários ao funcionamento eficiente das modernizações do capital financerizado (TOZI, DUARTE, CASTANHEIRA, 2021).

A empresa Estapar além da digitalização da compra e ticket de estacionamento rotativo, abre a discussão para a inserção de dispositivos tecnológicos no cotidiano da mobilidade urbana das cidades. A empresa denomina que em seu caráter de formação empresarial busca tratar das relações da criação de um sistema de plataforma digital que inclua todos seus serviços de mobilidade urbana. Esse movimento de renovação tecnológica da mobilidade urbana, é denominado como uma *AutoTechs*, que na definição do mercado são startups que atuam direta ou indiretamente com o desenvolvimento e oferta de produtos e serviços relacionados a tecnologias automotivas, mobilidade, transporte e logística, melhorando sua performance e entregando valor para a cadeia (GUEDES; PEREIRA, 2024).

A ação da inovação e do investimento aparece como principal fonte para a perspectiva tecnológica, levando a ascensão do empreendedorismo tecnológico associado ao discurso da modernização. A empresa Estapar, ao realizar compra da Autotech Zul + Digital, consolidou-se como uma empresa atuante na classificação de Autotech. Com a aquisição da empresa, a Estapar aumentou a gama de serviços disponíveis em seu modelo de aplicativo, com a execução da venda de seguros, de pagamento IPVA, licenciamento e multas, tag para pagamento de pedágio, CRLV digital, informações de valor de mercado para compra e venda de veículos, entre outros serviços⁵¹. A empresa Zul+ digital, foi criada no ano de 2017, com o objetivo de atender a demanda da Zona Azul da cidade São Paulo (SP). Diante da demanda e sua consolidação no mercado, a empresa se expandiu a oferta de serviços, chegando à condição de uma Autotech.

A ampliação sobre a mobilidade urbana avança para outros setores e fusões de trabalho, em que a Estapar estabelece ramos de negócios nas áreas de carros elétricos e da microbilidade. A fusão realizada com a Zeletric, empresa que atua com a mobilidade elétrica no Brasil, mostrou que a Estapar está ampliando a quantidade de serviços para novas áreas da mobilidade urbana. A junção formou uma rede de infraestrutura eletrificada para recargar de veículos elétricos, com o intuito de entregar, serviços para qualquer tipo de recarga - em casa, na cidade ou na estrada. Atualmente, as redes das empresas são formadas por 600 carregadores, instalados em cidades de 15 estados brasileiros, além de unidades de recarga rápida em funcionamento nos estados de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, totalizando nove carregadores⁵².

O acordo assinado entre as empresas facilitou que os pontos de estacionamento da Estapar servissem como locais de recarga de veículos. Em novembro de 2022, ocorreu o “fechamento da operação de M&A em que, a Companhia, por meio de sua controlada Ecovagas, tornou-se acionista relevante com 59% de participação da Zletric, mediante o aporte de ativos” (FORMULARIO DE REFERENCIA, 2024, p. 9). Essa negociação visou ampliar a infraestrutura de recarga de veículos eletrificados por partes das duas empresas (Estapar e Zeletric), em que os estacionamentos localizados em aeroportos, prédios comerciais, shopping

⁵¹ Informações disponíveis em: <https://startupi.com.br/estapar-conclui-compra-de-autotech-e-expande-suas-operacoes-digitais/>. Acesso dia 15 de agosto de 2024.

⁵² Informações disponíveis em: <https://www.estapar.com.br/blog/estapar-e-zletric-formam-maior-rede-recarga-do-pais>. Acessado dia 15 de agosto de 2024.

centers, arenas, hospitais, e na esfera residencial, fossem equipados com as bases para a recarga.

A empresa ainda apresenta em seu formulário de referência (2024) para o mercado as seguintes características:

Uma das principais tendências do setor automotivo é a conectividade, principalmente para os Veículos Elétricos – VEs (Electric Vehicles – EVs), incluindo (i) o desenvolvimento e crescimento do conceito de CaaS (car-as-a-service, ou carro como serviço), (iii) o crescimento da eletromobilidade a partir da expansão da frota de veículos elétricos e híbridos (iii) os novos modais de transporte urbano, como as soluções de curtas distâncias e o aumento expressivo dos canais de entregas de produtos e alimentos nos grandes centros. Nesse ambiente, emerge uma importante discussão: como realizar integração entre usuários de aplicativos, pedestres, patinetes, bicicletas, carros (incluindo elétricos e híbridos), veículos de entrega, dentre outros. É nesse cenário que enxergamos uma oportunidade única para atuar como um hub de mobilidade urbana, adequando a extensa infraestrutura que já possuímos para oferecer novos serviços, modelos de negócio e soluções aos nossos clientes e consumidores. Nossa infraestrutura já presente em locais estratégicos, em grandes centros urbanos e polos geradores de tráfego, cria condições favoráveis para continuarmos a desenvolver soluções inovadoras, com investimentos relativamente baixos e reduzidos custos com manutenção (ALL PARK, FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA, 2024, p. 4).

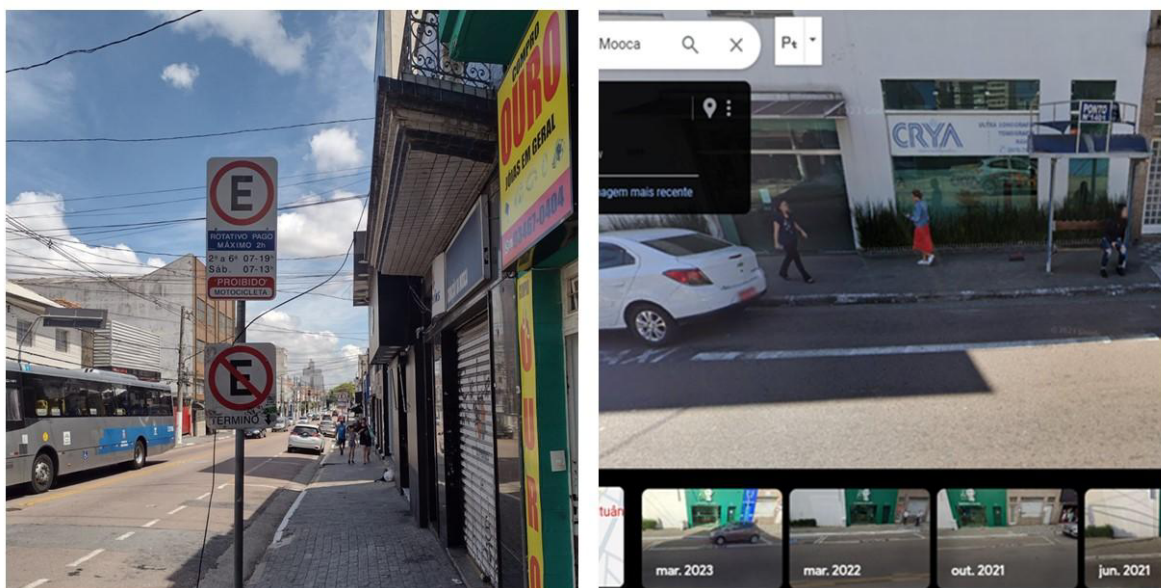
A colocação apresentada pela Estapar para agentes do mercado, mostra como sua integralização urbana está pautada nas lógicas de mercantilização da mobilidade urbana. A formação de um monopólio citadino, em que as ações de compra, fusão e como membro acionário das empresas de setores próximos a sua atuação explicitam como sua plataforma digital está inclusa na transformação corporativa do território. A digitalização para a aplicação da Zul+ Digital aproxima ainda mais sua construção como uma grande empresa monopolística para o setor da mobilidade urbana.

6.3 A arena da mobilidade urbana e os diferentes agentes que compõem o uso da cidade: a inserção da tecnologia e a problemática socioespacial

A disputa pelo espaço e as diversas funcionalidades que compõem a integração da mobilidade urbana enquanto território destinado a diferentes agentes fica explícito quando observado e analisado o estacionamento rotativo pela perspectiva crítica geográfica. Para entender como discorre toda a problemática de implementação de vagas de Zona Azul, sua expansão, inclusão de elementos tecnológicos de fiscalização e redução da atuação da CET em sua gerência, foram realizados trabalhos de campo em alguns bairros da cidade de São Paulo (SP), com o intuito de ouvir os comerciantes que estão inseridos dentro dos perímetros abarcados pela área de cobrança. Os bairros selecionados para a investigação e os campos estiveram associados a diferentes períodos de implementação do estacionamento e seus movimentos de expansão.

No bairro da Mooca (Zona Leste de São Paulo) os trabalhos de campo dirigiram-se para as ruas consideradas comerciais. A implementação do estacionamento rotativo, nesse bairro, ocorreu há mais de 15 anos, sendo instalado em momento anterior ao processo de concessão à empresa Estapar. Nos últimos anos, posteriormente ao processo de concessão, foram realizados alguns reajustes e acréscimos no perímetro das vagas, ocorrendo a substituição de áreas destinadas aos pontos de táxi para estacionamento rotativo, e em alguns setores que permaneciam livres (ociosos), foram realocados como espaços de cobrança (conforme pode ser visto na Imagem 5). Os principais locais para as ocorrências mencionadas estiveram associados às proximidades do Hospital Villa Lobos e da Escola Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial) do bairro da Mooca.

Imagem 9 - Substituição de vagas de táxis por vaga de estacionamento rotativo – Rua do Oratório (Mooca – São Paulo (SP))



Fonte: Autor. Fotografia tirada em trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo (Mooca) – março de 2024 e imagens do Google street view.

Na Rua do Oratório foram realizadas duas entrevistas com comerciantes. O primeiro comerciante entrevistado foi o dono de uma loja de roupas nas proximidades do Hospital Villa Lobos. Em seu relato, discorreu sobre as novas destinações de áreas de estacionamento rotativo e sobre a substituição das vagas dos taxistas, fato que ocorreu nos últimos dois anos. Segundo o comerciante, esse movimento foi maléfico para seu comércio e vendas, visto que a regularidade com que passa o carro de fiscalização, os clientes da loja são multados, fazendo com as pessoas tenham receio de comprar na localidade. Um segundo ponto é com seu próprio veículo pois, mesmo sendo proprietário da loja, não pode ficar estacionado na porta. Caso o

carro de fiscalização passe seu veículo pode estar irregular e, assim, também seria multado. Porém, foi destacado um lado um lado positivo em relação a existência do estacionamento rotativo: o fato dos carros não ficarem parados por muito tempo em um mesmo ponto, possibilitando a alternância de entrada e saída de veículos.

A segunda comerciante a ser consultada na Rua do Oratório foi uma senhora proprietária de uma loja de salgados. Ela pontou sobre o serviço estar presente no bairro há muitos anos e que a presença da Zona Azul não atrapalhava seu comércio, nem suas vendas, uma vez que a entrada e saída de veículos de seus clientes é rápida, fator que o estacionamento rotativo até favorece.

A Rua da Mooca (Imagem 10) esteve dentro do trajeto de campo como a segunda rua percorrida no bairro, com o intuito de ser analisada de acordo com a relação dos comerciantes e a funcionalidade do estacionamento rotativo. Dois comerciantes foram consultados neste local, um primeiro dono de loja de perfumes e uma segunda dona de uma padaria e seu cliente que estava junto no momento das perguntas. Os entrevistados colocaram em suas falas que a implementação e a modernização da Zona Azul não vêm sendo favorável ao comércio das ruas, já que boa porcentagem dos clientes não consegue permanecer parados com seus veículos conforme um tempo ideal para as compras. Os clientes, nos últimos 5 anos, reclamam dos estabelecimentos que não possuem um estacionamento particular da loja, visto o rigor e a frequência do carro de fiscalização em seu processo de averiguação do pagamento, assim como as multas geradas nesse movimento. Esses elementos geram “medo” nas pessoas que vão até os comércios para efetuar compras, visto que a rigorosidade da fiscalização e as multas aplicadas. Dois comerciantes do bairro consultados colocaram que esse fato vem afetando o comércio da região e a vinda de clientes as suas lojas.

Imagem 10 - Vaga estacionamento rotativo da Rua da Mooca

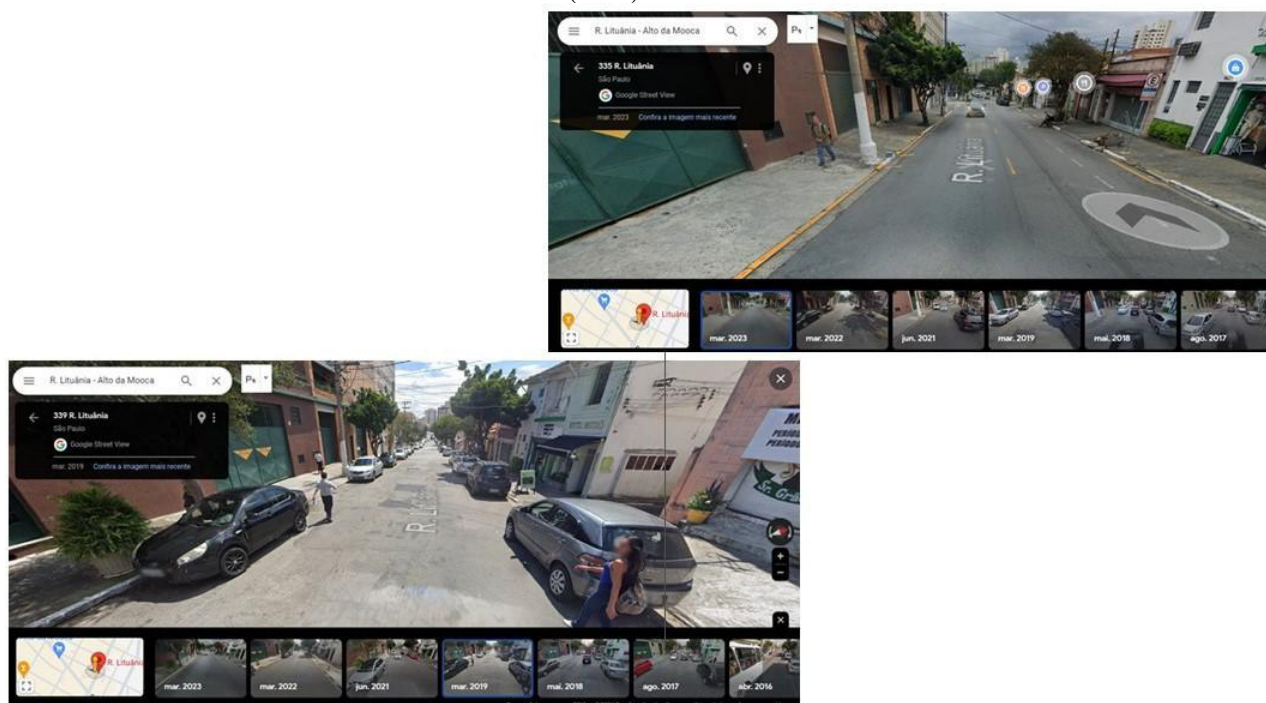


Fonte: Autor. Fotografia tirada em trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo (Mooca) – março de 2024.

A terceira rua visitada no bairro da Mooca foi a Rua Lituânia. Um estabelecimento comercial e um residente foram consultados. O comerciante, dono de um bar, não reclama da implementação, disse que a partir da inserção do estacionamento rotativo, ficou melhor a disponibilização de vagas da localidade. Segundo ele, antes era um caos para poder parar na região, os carros permaneciam por muito tempo estacionados. A segunda pessoa consultada, o morador da região, disse que o estacionamento melhorou na organização das vagas da região, porém, está difícil ultimamente por conta da quantidade de multas que vêm sendo aplicadas na

localidade. Quando uma pessoa prestadora de serviço vai a uma residência ou comércio, por exemplo, fica com medo de ser multada pelo carro de fiscalização e acaba pagando pelo estacionamento no aplicativo da Estapar e repassando este valor no preço do serviço a ser prestado para um morador ou comerciante.

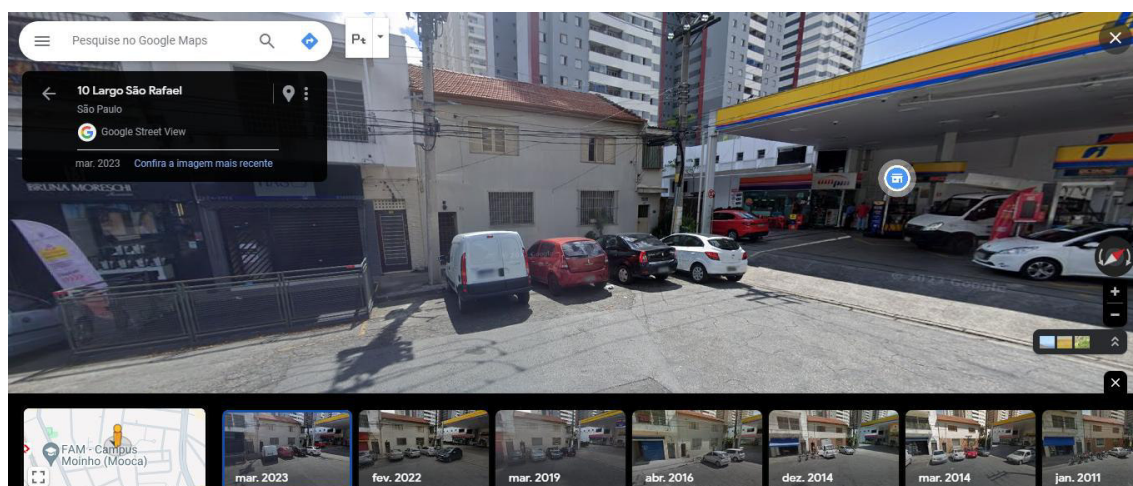
Imagem 11 – Rua Lituânia antes da implementação de Zona Azul (2019) e após a implementação (2023).



Fonte: Autor. Imagens retiradas do Google street view, março de 2024.

Como um último destaque encontrado nas visitas no bairro da Mooca, foi detectado um intenso avanço e expansão dos estacionamentos rotativos na Rua São Rafael (imagem 12 e imagem 13), fato ocorrido a partir de janeiro de 2024. A constatação foi através das faixas e dispositivos de informação que a CET implementou no local para indicar a instalação da Zona Azul neste perímetro do bairro. Essa região é uma área comercial cercada por bares, Igreja e comércios de serviços rápidos como: cabeleiras, lojas de hortifruti e bancas de jornal. Nas consultas realizadas com pessoas e comerciantes que moram ou trabalham próximo à localidade, estes não souberam indicar os impactos que terão o avanço da Zona Azul na região.

Imagem 12 – Rua São Rafael antes da implementação da vaga de estacionamento rotativo (março de 2023)



Elaboração: Autor. Imagens retiradas do google street view, março de 2024.

Imagem 13 – Fotos da implementação das vagas na rua São Rafael (março de 2024).



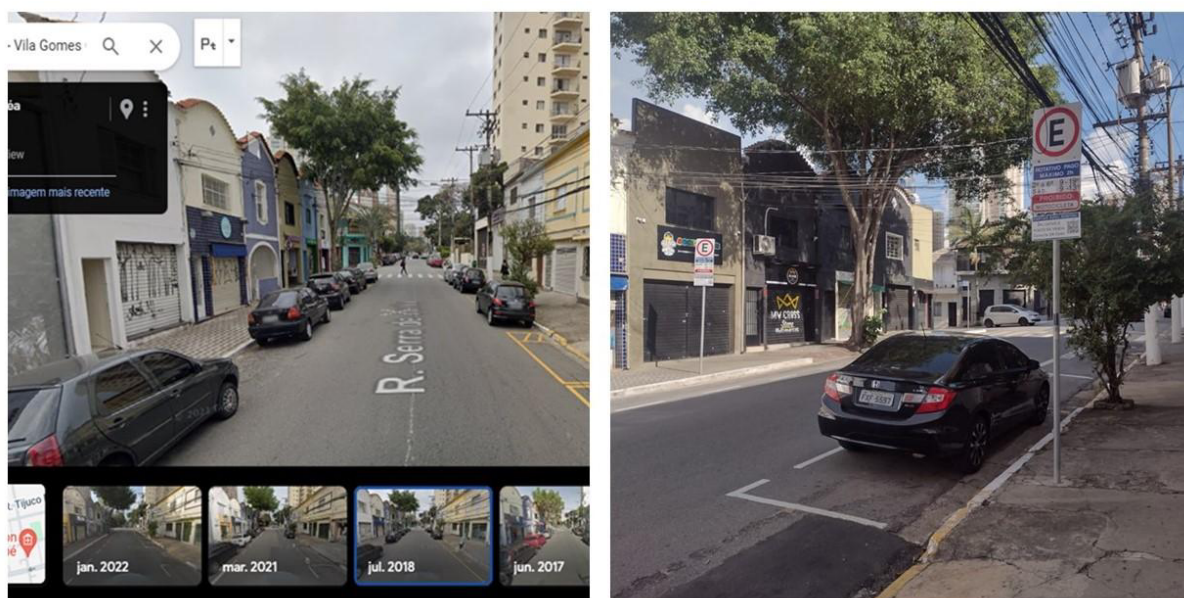
Fonte: Autor. Fotografia tirada em trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo (Mooca) – março de 2024.

Na região do bairro do Tatuapé (Zona Leste de São Paulo), o aumento dos números de vagas esteve de acordo com a implementação da concessão da empresa Estapar e seu contrato com a prefeitura. Uma quantidade significativa de ruas, que constituem a região comercial local, estiveram associadas ao avanço dos estacionamentos rotativos pelo bairro. Na visita

realizada no Tatuapé, foram analisadas algumas das principais de suas vias e o processo de expansão das vagas de Zona Azul, visando compreender como a dinâmica do serviço vinha sendo executada na localidade. Nesse percurso realizaram-se duas entrevistas com dois comerciantes.

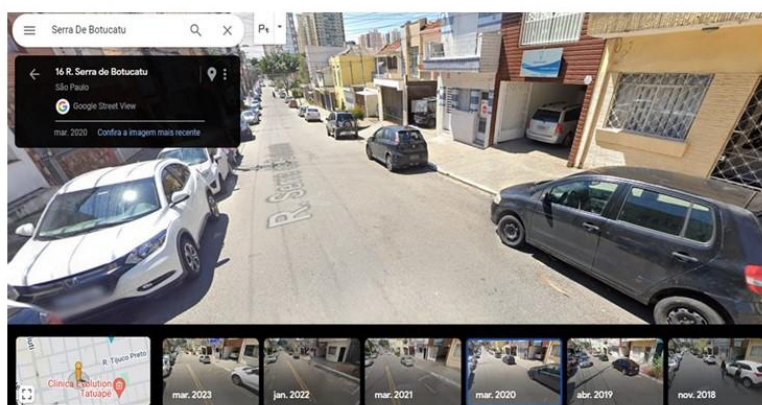
No bairro do Tatuapé, o deslocamento ocorrido no trabalho de campo contou com a análise de 5 ruas, sendo elas: Rua Serra da Juréia (Imagem 14), Rua Serra de Botucatu (Imagem 15), Rua Urupás (Imagem 16), Padre Estevão Fernet (Imagem 17) e a Rua Azevedo Soares (Imagem 18). Foi constatado que a implementação dessas vagas ocorreu posteriormente a concessão da empresa Estapar, após o ano de 2020. Destaca-se que na Rua Urupás e na Rua Azevedo Soares, a instalação das cobranças das vagas de Zona Azul é mais recente, a partir do ano de 2022 e 2023 respectivamente.

Imagem 14 - Rua Serra da Jurea –antes da implementação de Zona Azul (2018) e após a implementação (2024).



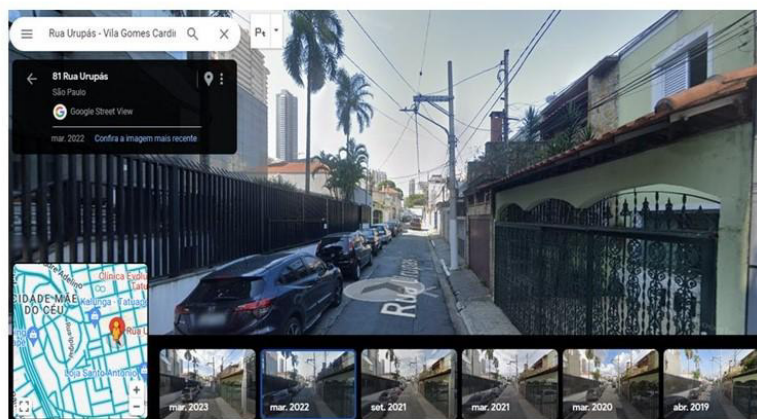
Fonte: Fonte: Autor. Fotografia tirada em trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo (Tatuapé) – março de 2024 e imagem editada do google street view.

Imagem 15- Rua Serra de Botucatu - antes da implementação de Zona Azul (2020) e após a implementação (2024).



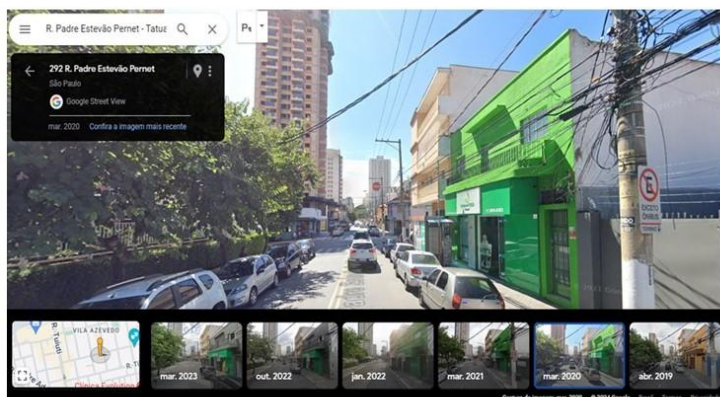
Fonte: Fonte: Autor. Fotografia tirada em trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo (Tatuapé) – março de 2024 e imagem editada do google street view.

Imagem 16 - Rua Urupás - Rua Lituânia antes da implementação de Zona Azul (2022) e após a implementação (2024).



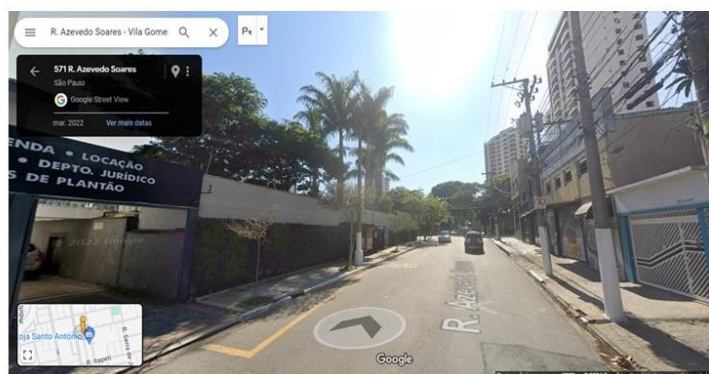
Fonte: Fonte: Autor. Fotografia tirada em trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo (Tatuapé) – março de 2024 e imagem editada do google street view.

Imagem 17 - Rua Padre Estevão Fernet - antes da implementação de Zona Azul (2020) e após a implementação (2024).



Fonte: Fonte: Autor. Fotografia tirada em trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo (Tatuapé) – março de 2024 e imagem editada do google street view.

Imagem 18 - Rua Azevedo Soares - antes da implementação de Zona Azul (2023) e após a implementação (2024).



Fonte: Fonte: Autor. Fotografia tirada em trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo (Tatuapé) – março de 2024 e imagem editada do google street view.

Os comerciantes que concederam entrevista no Tatuapé se enquadravam como dono de bar e dono de uma loja de espelhos e seus estabelecimentos comerciais se localizam na Rua Tuiti⁵³. Os problemas apontados pelos comerciantes do Tatuapé aproximam-se dos problemas listados no bairro da Mooca: o tempo curto de parada nas vagas de estacionamento rotativo e a passagem do carro de fiscalização com alta intensidade e frequência. Tais elementos, nos últimos 3 anos, têm afetado a circulação das pessoas e seu deslocamento pelas ruas comerciais. Segundo os comerciantes consultados, as pessoas não permanecem mais à vontade para visitar as lojas, delimitando o tempo disponível para consumo dos produtos, associado à nova vigilância do carro de fiscalização e sua possibilidade de distribuição de multas (mais ágil por conta desse modelo de fiscalização eletrônica).

O comerciante dono da loja de espelhos, relatou que antes os agentes de trânsito/fiscalização vinculados à CET, que trabalhavam como transeuntes, tinham mais tolerância com os clientes e os deixavam permanecer estacionados enquanto compravam. Porém, com esse novo sistema, tal fato deixou de ocorrer, já que o sistema eletrônico de fiscalização por câmeras através da leitura das placas dos veículos, verifica em tempo real como está a situação de regularidade de estacionamento do veículo e, dependendo do caso, multa, não havendo uma conversa sobre as condições em que o veículo se encontra.

Outro ponto indicado, foi a dificuldade com acesso à tecnologia na compra para ticket digital de parada. O comerciante apontou que seus clientes possuem certa dificuldade para acessar o aplicativo do celular para realizar a compra. Disse, também, que quando a compra era realizada pelo parquímetro e/ou a venda do talão nos bares e comércio local, havia mais facilidade para o acesso do serviço.

A rigidez do carro de fiscalização foi um dos principais pontos colocados por todas as pessoas entrevistadas. Um elemento a ser destacado a partir do trabalho de campo foi que as vagas de estacionamento rotativo sempre existiram nas regiões de maior fluxo de veículos e com aspectos de centralidade comercial. Porém, o que vem ocorrendo a partir da concessão com a empresa privada, é a expansão da cobrança pela parada nas vias de menor fluxo de carros e comércio, indicando que esse movimento busca se inserir em novas áreas da cidade.

⁵³ A rua Tuiti é considerada uma localidade comercial. Ponto que centraliza os estabelecimentos comerciais na região do bairro do Tatuapé.

7. A FINANCEIRIZAÇÃO, A DINÂMICA DE ACUMULAÇÃO DO CAPITAL E O SISTEMA DO ESTACIONAMENTO ROTATIVO NO ESTADO DE SÃO PAULO

O capitalismo passou por diversas etapas de organização ao longo de seus anos de existência. As movimentações de valorização do capital e seus processos de acumulação demonstram como circulação e produção ocorrida nos diferentes períodos históricos constitui sua força motriz de desenvolvimento. As relações econômicas que estruturam a sua efetivação partem de uma assimetria de poder entre os que possuem os meios de produção e os que para sobreviver são obrigados a vender livremente a sua força de trabalho (BELLUZZO, 2012). Será discutido ao longo desse capítulo, a história do capitalismo financeiro e seu sistema organizativo de funcionamento, visando caracterizar as formas de atuação do capital financeiro, sua constituição por meio de agentes estruturadores do território e sua dinâmica de inserção e extração de renda dos estacionamentos rotativos.

A formação histórica do capitalismo concentra um arcabouço de alteração nas relações sociais de produção e nas diferentes estruturas que compõem o espaço. A fase da pré-história do capitalismo apresentou como a organização desse sistema pautou-se nas diferentes práticas de concentração de mão de obra, meios de produção e suas estruturas para os novos processos de circulação de mercadoria. A acumulação primitiva do capital, como destaca Marx em *O Capital*, serviu como a fonte para que os primeiros passos de encaminhamento da ascensão capitalista de valorização do valor fossem iniciados. A alienação do processo do trabalho adentra a lógica da mercantilização da reprodução do capital.

A formação e a consolidação da propriedade privada, durante o período de desenvolvimento do capitalismo liberal, acarretaram a separação do ser humano e de seu solo autossuficiente para o amparo de suas atividades. A produção de mercadorias, doravante, se caracteriza como o propulsor do capital (MORAES; COSTA, 1987). O fato se converte na lógica histórica de representação do dinheiro adentrando a lógica de valorização do valor (D-M-D'), formulando um novo caráter para o modo de produção que se instaurava.

O século XIX define-se como o momento da ascensão e concretização do capitalismo. A atuação de algumas instituições aparece como sustentáculos para o funcionamento desse modo de produção na sociedade da época. O capitalismo e a política social desse período são de domínio entre as grandes potências mundiais e seu poderio de controle econômico. O padrão internacional do ouro e o seu meio de organização da economia mundial, ligada ao liberalismo

de mercado, são fatores que emergem com grande potencialidade nesse momento de formação do capitalismo (POLANYI, 1980).

A sociedade burguesa industrial do século XIX deu origem ao modelo padronizado de vida urbana social associada aos processos de produção industrial. A urbanização e construção da cidade se destacam, nessa fase histórica, como meios de avanço do capital e suas formas de produzir e organizar o espaço. Essa organização de produção do espaço passa por modificações e regulações, nas quais o Estado e as instituições públicas de planejamento são alterados de acordo com o nível de interesse das organizações capitalistas.

Diferentes crises afetaram o modo de funcionamento do capitalismo ao longo dos últimos séculos de sua existência. As formas de acumulação, concentração e disrupção de seu movimento de expansão, extração e expropriação encontraram barreiras em determinados momentos históricos, assim gerando situações de crises de sua reprodução e aquisição de lucro. Durante as décadas iniciais do século XX, esse movimento esteve presente na crise de produção do capitalismo, contribuindo de maneira profunda no modo de funcionamento e execução na organização de seu regime de acumulação (BELLUZZO, 2012).

O modo de produção capitalista oscilou nos diferentes períodos de sua organização entre uma movimentação intensa de inserção do mercado como frente econômica e um projeto de controle por parte do Estado na formulação dos planejamentos territoriais e sociais. A situação de intervenção estatal deu sentido ao momento da constituição da política de Bem-Estar Social, uma vez que no período que foi garantido os padrões mínimos de educação, saúde, habitação, renda e seguridade social aos cidadãos, estiveram ligadas diretamente as aplicabilidades de planejamento do território e da política econômica. Esse contexto destaca-se como um movimento de mobilização e alteração na forma de reestruturação do capitalismo e seus agentes.

As consequências devastadoras da II Guerra Mundial caracterizam como o avanço das políticas de intervenção estatal adentraram ao movimento de reconstrução das localidades destruídas pelo conflito. Uma nova organização da geopolítica mundial se sobressai junto desse momento oportuno. O antigo modelo político e econômico vigente, apresentou uma nova relação de domínio sobre as potências mundiais, com os Estados Unidos tomando a frente como a nação geoarticuladora para a regeneração causada pela devastação proporcionada pela guerra (HARVEY, 2011). Dessa forma, o modo de produção capitalista alterou sua dinâmica de funcionamento da era liberal e de livre mercado, para um período de regulação monopolista.

O processo de regulação da economia aparecia nas discussões e na reorganização dos modelos políticos desde os anos de 1930, uma vez que sua busca estava atrelada a mecanismos de amortização para a crise de 1929⁵⁴, junto de um regresso para o funcionamento do sistema de produção capitalista. Nos anos 1950 essa intervenção tornou-se mais direta, com a criação de normas de regulação do mercado internacional para as atividades de comércio mundial, efetivando os acordos assinados em 1944, com as decisões tomadas na Conferência de Bretton Woods (HARVEY, 2011).

A conferência de Bretton Woods ocorreu nos Estados Unidos com a reunião de 44 países para a assinatura do acordo de decisão para as novas relações comerciais e a intensificação da internacionalização do capital. A reconstrução do sistema capitalista enquadrava-se na justificativa de sua habilitação enquanto um cenário para uma nova configuração do capitalismo. Associada a essa questão, estava a ascensão estadunidense nas relações do controle econômico mundial, visando também, afastar o perigo de revoluções sociais que favorecessem a expansão comunista, visto que a situação de degradação social causada pela II Guerra Mundial favorecia o crescimento de organizações de esquerda (HOBSBAWM, 1995).

O fim desse período conhecido como “anos dourados do capitalismo” emerge com a crise financeira da década de 1970, que se desenvolveu a partir de uma bolha de acumulação gerada no antigo regime de regulamentação estatal, dando origem às novas discussões das desregulamentações da economia e a esse momento histórico de demonização da atuação do Estado como instituição de controle sobre a economia. Essa ideologização do mercado e seus entes de investimentos alteraram os mecanismos e as formas de planejamento e execução estatal nos circuitos de atuação do capital.

7.1 A financeirização do capital

O conceito do *capital financeiro* apareceu nas discussões marxistas através de Hilferding e sua obra “O capital financeiro” (1985), trabalhando os aspectos do fenômeno por meio das categorias econômicas elaboradas por Marx em “O capital”. Entender o movimento de valorização do valor remete trazer as diferentes formas concretas de produção do capitalismo, sendo elas: o capital industrial, o capital comercial, o capital portador de juros e o capital fictício. Cada forma assume um modelo dinâmico no ato de valorização do valor, o

⁵⁴ A Crise de 1929 foi uma forte recessão econômica que atingiu o capitalismo internacional no final da década de 1920 e ficou marcada pela decadência do liberalismo econômico, tendo como causas a superprodução e especulação financeira.

destaque apresentado neste capítulo estará pautado nas categorias de capital portador de juros e capital fictício, buscando formular a questão da financeirização e seus movimentos de reorganização espacial.

O capital financeiro é destacado, enquanto uma definição, como a junção ou fusão do capital industrial, capital comercial, capital portador de juros e capital fictício, sob uma mesma propriedade capitalista e com uma concretização no seu ato de valorização do valor. Braga (1993) reitera que essa forma do capital está atrelada a lógica de produção da riqueza e da geração de dinheiro que simultaneamente proporciona renda junto das outras esferas (produtiva, comercial e financeira). Assim, essa situação é compreendida como a fusão da forma lucro com a forma juros, acarretando a ideia de produção capitalista baseada nas taxas de juros.

O processo de constituição da economia financeirizada está ligado ao avanço hegemônico da economia estadunidense e sua condição de controle sobre os demais modelos econômicos de produção. Com o fim do acordo de Bretton Woods, que estabelecia como regulação o câmbio fixo (admitindo variações de até 10%), o ouro como ativo de referência, sendo obrigatória para uma moeda internacional a garantia da conversibilidade automática no metal, e um sistema de controle para exacerbada liquidez de mercado, a difusão da prática dos agentes de mercado sucumbiu as relações reais de produção. O arrebate histórico desse processo liga-se às diferentes crises inseridas no antigo padrão de organização econômica pautado nas políticas de Estado como agente regulador da economia. A corrente ideológica do capitalismo neoliberal traz em seu processo de ressurgência meios de desregulamentação nas formas de atuação do Estado, induzindo as condicionantes de acesso a um mercado livre e desinstituição das amarras de controle político nos fluxos de expansão interfronteiriço do capital.

A intitulação relacionada a este novo formato de atuação dos agentes financeiros recebe variadas nomenclaturas, caracterizando-se sempre por regime de crescimento dirigido pelas finanças ou regime de acumulação dominado pelas finanças. Sua aptidão de destaque é o processo amplamente referido como financeirização, que se resume ao aumento do papel dos mercados financeiros, atores financeiros e instituições financeiras nas operações das economias nacionais e internacionais (GUTTMANN, 2008). Esta condição de nova organização do capital assume diferentes facetas na lógica de orquestração no seu processo de valorização.

O conceito de financeirização do capital traz em sua essência um ressurgimento e maior direcionamento do processo das transações econômicas ligadas às formas portadoras de juros e de desdobramentos fictícios de especulação. O modelo financeiro, no atual contexto social, alcançou condições de centralidade em diversificados setores sociais, implementando uma certa “dominância da esfera financeira” (CHESNAIS, 1998) nas diferentes situações econômicas. Esse novo modelo de organização das ações e das relações de trocas no sistema comercial mundial proporcionou o aprofundamento de políticas de juros, de instrumentos cambiais voltados a uma hegemonia do dólar, associados a um avanço da mundialização do capital.

A flexibilização trabalhista aparece como condição para a respostas dos novos movimentos de acumulação do capital, uma vez que o antigo sistema fordista era visto como rígido para as projeções tecnológicas que surgiam e se ampliavam nesse contexto. A liberdade econômica e de produção aparecem como discurso para a expansão do capital e seus limites de acumulação, a meta era ultrapassar as barreiras existentes no estagflação gerado junto do bem-estar social e as pressões exercidas pelos movimentos sociais de trabalhadores (HARVEY, 2011). Esse processo adentra a lógica da globalização e sua dinâmica de amplificação em todos os lugares e territórios, baseada em uma unificação do planeta, formulando sua totalidade de organização do espaço geográfico (SANTOS, 2009).

O processo de geração e extração de renda foi acentuado a esfera da produção de riqueza no modelo fictício, ligando os mecanismos produtivos e de produção do valor a uma esfera especulativa de valorização. O capital fictício avança como forma de desenvolvimento entre as condições de especulação, obtenção de lucro e organização do trabalho. Fazer dinheiro sem sair do financeiro está entre as formas de atuação do capital em seu novo formato de acumulação (CHESNAIS, 1998).

Grandes instituições financeiras e o aparecimento de mercados especializados caracterizam a expansão das formas financeiras de controle na economia. O neoliberalismo oficializa a expansão do mercado internacional e formaliza o crescimento mercantil na aplicabilidade de usos empresariais em territórios vistos como de próspera lucratividade. A política social e econômica de regulamentação financeira assume uma nova forma, caracterizando como a cidade, o trabalho, o formato das produções atendeu às lógicas de funcionamento dos grandes agentes da financeirização (BRANDÃO, 2017), dando sentido figurado ao processo de valorização do valor.

A fetichização do financeiro adentra a lógica de valorização do valor do capital, mascarando, de forma mais acentuada, as condições das relações sociais de produção. O dinheiro se torna uma ferramenta de produzir dinheiro, o valor valorizando-se numa etapa de especulação sem que nenhum processo de produção se torna a marca para a especulação em um mundo dominado pelas finanças. A vida social em quase todas as suas determinações tende a sofrer as influências desse sistema de valorização do valor, dando sentido às normatizações de financiamento nas esferas das circunstâncias cotidianas (GODOY, 2018).

O novo processo de valorização do valor abre a normalização para atuação do capital nos moldes financeiros, estabelecendo condições de crises geradas através da atuação de mecanismos de reprodução. A gênese deste processo encontra-se na condição histórica da forma valor. As constituições dos avanços da autonomização produzida pelo dinheiro nos ciclos de reprodução do capital apresentam aspectos ligados aos formatos que a extração do mais-valor obtém ao longo do tempo e do espaço. Assim, o território apresenta em sua construção a sucessão de separações e divisões ligadas às ordens objetivas da propriedade privada da terra, dos meios de produção e das formas de expropriação do trabalho e da acumulação capitalista (GODOY, 2018), formando uma nova base para a reprodução do capital e seus círculos de espoliação.

Estes círculos estão ligados ao processo de renovação e autonomização do capital na virada de sua era financeira. O capital fictício ganha certa volatilidade no contexto atual e avança nas condições de uma emancipação das relações de produção executada no modo capitalista. O predomínio da riqueza financeira, está em sua fase de concretização, pelo menos desde a década de 1970, fator que vem propiciando mudanças na esfera da valorização produtiva e no circuito de produção real da economia (PAULANI, 2011).

O capital financeiro apoia-se nos movimentos improdutivos de reprodução do valor. Essa forma caracteriza a atuação do processo de valorização do valor sem a intermediação da produção e mediação da compra e venda de mercadorias, sendo transcorrido toda condição sob as bases monetárias para sua reprodução. Nesse movimento de valorização do valor na esfera improdutiva, pode-se destacar dois modelos de reprodução que aparecem no sistema capitalista, sendo o capital portador de juros e o capital fictício (GODOY, 2022).

O capitalista portador de juros adquire seu lucro sob a forma de empréstimos de certa soma de dinheiro a um terceiro, com quem estabelece uma relação de crédito. Assim, ao determinar um prazo para o pagamento, o prestador deve devolver ao credor a quantia contraída

acrescida de juros. A forma D-D' transcreve esse movimento, visto que a dinâmica da produção de valor ocorreu na esfera monetária, na qual o próprio dinheiro gerou uma quantia a mais de dinheiro como lucro (MARX, 2013).

Enquanto o capital portador de juros está atrelado ao um processo de investimento em algo produtivo, que poderá ser investido em uma nova dinâmica para a produção, temos capital fictício que está atrelado com um fluxo de rendimentos futuros esperados que, por meio da taxa de juros vigente, em um preço de um título transacionável, retornem como capital. A aquisição da renda adquirida nesse movimento fictício de valorização do valor advém da negociação transacionável na circulação de papéis e títulos, proporcionando um rendimento para o capitalista investidor (ANTUNES, 2021; SANFELICI, 2013). Noutros termos, o processo de investimentos em títulos não necessariamente necessita estar atrelado a uma lógica para o retorno produtivo, sendo um exemplo clássico os títulos da dívida pública. A historicidade desse modelo de produção do valor percorre diferentes períodos históricos, caracterizando uma ressignificação em sua atuação junto à década de 1970 e os movimentos de reorganização da economia capitalista.

A financeirização da economia e o capital financeiro estão imbricados nesse imbróglio de relação da valorização do valor e de diferentes agentes que compõem seu processo e forma de articulação. Esse movimento de avanço do capital financeiro ao longo da história concretiza como sua intermediação afeta as variáveis do progresso técnico, da inovação, da reprodução e construção de objetos e ações, nas decisões de endividamento e de investimento, formulando usos dos territórios com os diferentes os índices de desigualdade de riqueza e de renda em diferentes limites da totalidade global.

O Estado destaca-se como uma das organizações institucionais no nível de subordinação aos processos de acumulação do capital e aos interesses dos capitalistas nos processos de desenvolvimento privado de acumulação (HARVEY, 2008; GODOY, 2018). O território, como entidade física da representação das relações exercidas por agentes do capital, desdobra-se em movimentos de valorização do espaço e reificação de seus objetos. Em tal entendimento, a totalidade do território, para a geografia, traz um arcabouço histórico de espacialidade própria, que corresponderia à determinada formação econômica e social de caracterização usual do Estado-nação como institucionalização jurídica e normativa em prol de agentes hegemônicos externos (SANTOS, 2008a).

A circulação do capital e as lógicas de valorização do valor caracterizam como o preço da terra urbana deixa de ser definida pelo valor de uso que têm em cada localização singular, tipificando a precificação como mercadoria, na forma de ativos financeiros, concebida sob a lógica de uso do capital financeiro (JUNIOR, 2019). Grandes agentes hegemônicos do capital dão sentido às formas estruturais que constituem o espaço e seus objetos e ações. Junior (2019) destaca que

Ao considerar a categoria renda da terra na análise do urbano, enfatiza-se minimamente um conjunto de formas histórica e socialmente constituídas e as práticas sociais que moldam a ação dos agentes diretamente relacionados com a produção do espaço (JUNIOR, 2019, p. 604).

A venda de ativos remete a uma parcelização do solo público em pequenas localidades para o investimento na bolsa de valores. Essa situação caracteriza como serviços e materialidades do território de algumas localidades estão submetidas a um dreno para a esfera do financeiro. Através de sua abertura para investimento de capital, cada pessoa ou instituição que possuir uma quantidade de ações, demandará pelo lucro de dividendos gerados nessa renda. Desse modo, a cidade e sua funcionalidade social torna-se um adereço dos investidores, para que seja assim, extraída uma renda de sua parcela que foi devidamente disponibilizada ao mercado financeiro.

7.2 Os movimentos de financeirização e seus agentes

A via contemporânea da financeirização estrutura suas principais formas de execução sobre os processos de produção de títulos e dívidas obtidos nos grandes mercados de bolsas de valores. Essa caracterização se destaca entre os variados modos de atuação e multiplicação do capital fictício. A situação está permeada pela condição de expansão do consumo e do crédito, base para grandes parcelas de endividamento existentes nos últimos 30 anos (PESSANHA, 2019). O mercado financeiro se apropria destes novos formatos de subsistências e relação de sociabilidade para realizar seus investimentos e dissolver seu movimento de acumulação do capital.

Esse processo de movimentação econômica e financeira remete a uma condicionante histórica de desenvolvimento, uma vez que a partir do século XV a realização de investimento entre comerciantes e mercadores começou a ocorrer na relação dos negócios de compra e venda de moedas, letras de câmbio, metais preciosos, entre outros artefatos de valor para o período. Esse fato permite entender como ao longo da história esse sistema foi se adequando às novas circunstâncias do capitalismo, dando sentido para o avanço de suas negociações de valores mobiliários e ações em meados do século XIX. Na década de 1970, a ação da financeirização

proporcionou uma estruturação significativa e mais intensa para os movimentos do capital financeiro e seus produtos negociados nas bolsas de valores, caracterizando sua mobilização para uma diversidade de setores da sociedade.

A bolsa de valores se destaca nesse contexto financeiro como uma das localidades que as grandes empresas hegemônicas realizam suas transações e trocas comerciais. A venda de ativos se torna um atrativo para a realização desses investimentos. No Brasil, a Bolsa de Valores é a B3, chamada até pouco tempo de BM&F Bovespa. A B3 surgiu em 2017, após a fusão da Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros de São Paulo com a CETIP (Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos). Naquele ano, a junção das duas instituições elevou a Bolsa brasileira à 5ª posição entre as maiores Bolsas do mundo, em relação à categoria valor de mercado.

O discurso de investimentos e da participação financeira concretiza o ideal das novas relações de participação nas empresas. Entre os elementos negociados na Bolsa de Valores estão as ações, derivativos listados, derivativos de balcão, ativos de renda fixa, crédito imobiliário e entre outros justificados nas suas sessões de pregões. As variações no preço dos ativos costumam seguir a lei da oferta e procura, não ocorrendo a interferência de instituições estatais na cotação de seus preços.

Os agentes que realizam os investimentos se dividem em três classes: Investidores individuais (pessoas físicas que comprem ações); Investidores institucionais (Fundos de pensão e fundos de investimento); Investidores estrangeiros (formato por pessoas, empresas e instituições de fora do país que buscam investimento na bolsa de valores). Desse modo, a compra de porcentagem de ativos, títulos ou outros elementos que compõem o movimento financeiro da bolsa de valores permite que a execução dessa organização estabeleça relações para a especulação e valorização fictícia do capital, permeando as dinâmicas do regime de acumulação financeiro e neoliberal na atual marca de valorização do valor.

Os fundos de investimento aparecem como um dos principais elementos nesse movimento de circulação financeira. Sua formação corresponde a um grupo de investidores e o seu objetivo se enquadra na aplicação do capital em ativos como títulos públicos, moedas, juros e ações, de acordo com a categoria em que se encaixam. Os rendimentos obtidos através de seus investimentos são distribuídos entre os seus participantes, estando em conformidade com a quantidade depositada por cada investidor. A lógica de patrimônio dessa modalidade está atrelada à soma do dinheiro que recebe como investimento, sendo gerenciado, geralmente,

por instituições ou empresas profissionais especializadas (gestor). Os principais e mais populares fundos de investimento são: fundos de renda fixa, fundo de ações, fundo multimercado, fundo cambial, fundos de previdência privada e fundos imobiliários, tendo sua aplicação de investimento baseada no curto prazo (papéis com vencimento na média de menos 365 dias) e longo prazo (papéis com vencimento na média de mais de 365 dias).

Essa possibilidade de crescimento fora da produção se desenvolveu historicamente devido a várias dinâmicas do processo de transformação de parte da propriedade das empresas em ativos financeiros passíveis de serem comercializados nas bolsas de valores. O desenvolvimento do mercado de moedas, a centralização do capital sob a forma financeira, a liberalização e a desregulamentação das economias nacionais permitiram maior liberdade de movimento ao capital e aos sistemas de atuação, estruturando uma movimentação mais fluida e acelerada de troca mercantil (LENCIONI, 2015).

Segundo Lencioni (2017) a autonomia caracterizada nos processos de liberalização do movimento dos capitais e pelo desbloqueio dos sistemas financeiros, condicionaram o fortalecimento político de instituições monetárias. Este fato alavancou a centralização, sobretudo, de instituições financeiras não bancárias, como os fundos de pensão, os fundos de aplicação coletivos, as sociedades seguradoras e as empresas financeiras especializadas, dando margem para um crescimento acentuado da financeirização.

A desregulação normativa da econômica projetou a circunstância de atuação do capital a nível mundial, formalizando a organização dos sistemas de financiamento e o processamento de novos agentes do mercado financeiro. Como destaca Chesnais (2000), esses novos agentes e instituições

[...] compreendem os bancos, mas sobretudo as organizações designadas com o nome de investidores institucionais: as companhias de seguro, os fundos de aposentadoria por capitalização (os Fundos de Pensão) e as sociedades financeiras de investimento financeiro coletivo, administradoras altamente concentradas de ativos para a conta de cliente dispersos (os Mutual Funds), que são quase sempre as filiais fiduciárias dos grandes bancos internacionais ou das companhias de seguro. (CHESNAIS, p. 8, 2000).

A organização financeira imbricada nesses novos modelos de usos do território concretiza o entendimento de como os hegemônicos do capital estão viabilizados numa rede mundial das formas de exploração do espaço geográfico. A lógica de materialização da técnica do período científico-informacional tem em sua essencialidade a nova formatação para que ocorra a aceleração do capital financeiro e sua capacidade de percorrer distâncias em tempos reduzidos na busca por extrações de lucros (SANTOS, 2002). A bolsa de valores e suas

modalidades tecnológicas de investimentos tornam explícitas essas condicionantes do regime da financeirização.

7.3 A financeirização do serviço de estacionamento rotativo

A abertura de capital na Bolsa de Valores Paulista (B3) caracterizou o começo da capitalização financeira da empresa Estapar S.A., com a oferta inicial de ações (IPO, em inglês), em maio de 2020. A empresa adotou a sigla ALPK3⁵⁵, como referência para negócios na B3. A busca por novos recursos de possíveis investidores ficou evidente como o “despertar do negócio”, uma vez que o movimento de abertura na bolsa de valores impulsionou as relações de expansão do serviço para maiores áreas de execução e outros setores da mobilidade. A necessidade da utilização do automóvel e as maneiras corporativas de administrar a cidade fortaleceu o discurso de impulsionamento dessa nova fase da empresa, apresentando como o capital privado traria melhoria para a organização do planejamento urbano, nesse cenário de problematização da mobilidade⁵⁶.

A ação de abertura do capital na Bolsa de Valores de São Paulo (B3) colocou em pauta como e quais foram os diferentes investidores que atuaram no processo de direcionamento da empresa Estapar nas etapas de concretização dos seus serviços. Os Fundos de investimentos internacionais, bancos gestores de investimentos, entre outros agentes nacionais do mercado privado, formam essa base do quadro de investidores. O Quadro 3 apresentado abaixo destaca a disponibilização dos acionistas e sua situação de investimento.

Quadro 3 – Grupo de acionistas da empresa Estapar

Acionista	Nacionalidade do acionista	Controlador acionário	Última Alteração	Ações Ordinárias	
				(em %)	(nº. de ações)
Fundo de Investimento em Participações Maranello - Multiestratégia	Brasil	Sim	25/05/2020	38,686	82.952.328

⁵⁵ O código de negociação ALPK3 faz referência à ALLPARK EMPREENDIMENTOS, PARTICIPAÇÕES E SERVIÇOS S.A., razão social da empresa cujo nome Fantasia é Estapar S.A. O Estatuto Social da ALLPARK EMPREENDIMENTOS, PARTICIPAÇÕES E SERVIÇOS S.A. pode ser acessado na área de RI (Relação com Investidores) da Estapar S.A., disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7b596c0f-b173-4777-8aab-9e6cc0a43c97/c18ca53c-32b0-54d1-8b6a-75a35683b0dc?origin=1>, acessado em 20 de fevereiro de 2024.

⁵⁶ Discurso presente no vídeo de abertura de capital na bolsa de valores. Disponível em: <https://pt-br.facebook.com/Estapar/videos/320002462575296/> Acessado em 22 de dezembro de 2023.

Riverside Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia	Brasil	Não	29/05/2020	26,442	56.698.371
Fundo de Investimento Multimercado Crédito Privado Valbuena	Brasil	Sim	25/05/2020	7,129	15.287.261
Tempranillo Fundo de Investimento de Ações Investimento no Exterior	Brasil	Sim	28/09/2020	11,813	25.329.902
Ações em Tesouraria	--	Não	-	0,069	148.900
Outros	--	Não	-	15,861	34.009.761

Elaboração: Autor. Fonte das informações: Adaptado de <https://statusinvest.com.br/acoes/alpk3> (acessado em 25 jan. 2024).

Uma leitura mais apurada do perfil dos grupos acionistas nos permite verificar que dos 4 fundos de investimentos, 3 deles (Fundo de Investimento em Participações Maranello – Multiestratégia, Fundo de Investimento Multimercado Crédito Privado Valbuena e Tempranillo Fundo de Investimento de Ações Investimento no Exterior, que representam 57,7% do total de ações) possuem em comum o BTG Pactual Serviços Financeiros S/A DTVM como gestor. O fundo brasileiro Riverside Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, que possui pouco mais de 26% das ações da ALLPARK – está sob gestão da empresa Lions Trust Administradora de Recursos Ltda. Tais considerações indicam, cada vez mais, que a influência do capital estrangeiro e do mercado financeiro (nacional e internacional) tende a aumentar como participação acionária dos empreendimentos deste tipo no Brasil.

O BTG Pactual aparece vinculado como investidor da empresa desde o ano de 2009, adentrando ao mercado desse tipo de serviço e iniciando sua associação com a modalidade de investimento financeiro. Este fator indica como no ano de 2019 a empresa Estapar detinha uma renda total de R\$15,7 milhões (8% do valor total do lucro brasileiro associados aos serviços de estacionamento), fenômeno de extrema importância para o entendimento da problemática

encontrada nas concessões e sua aquisição enquanto monopólio em determinadas localidades (ALLPARK, FORMULÁRIOS DE INVESTIMENTO, 2023).

A movimentação posterior com o envolvimento de outros fundos buscando a compra de porcentagens da empresa caracterizou cada vez sua atuação mercantilizada no espaço geográfico e nos projetos de infraestrutura pública. As duas empresas (BTG Pactual Serviços Financeiros S/A DTVM e Lions Trust Administradora de Recursos Ltda), que são as gestoras dos fundos de investimento que estão associados à Estapar, apresentam como marca característica a organização e direcionamento lucrativo para essas instituições. Esse processo percorre metodologias que indicam a viabilidade do negócio e como deverão realizar-se as compras de novos ativos de projeção futura lucrativa.

A Lions DTVM, atua como uma parte da administradora Lions Trust, tendo como principais atividades a gestão e a administração fiduciária, os serviços de controladoria de ativos e passivos para fundos de investimento e de clientes que contratam seu serviço. No site da empresa, as informações apresentadas indicam para uma especialização em estruturação de veículos de investimento e na prestação de serviços fiduciários e operacionais para os segmentos de fundos alternativos (Private Equity, Venture Capital, Seed Capital, Real Estate, Florestal, Infraestrutura), buscando lucros constituídos e captados no exterior, com a finalidade de aplicação no Brasil e na América Latina. O objetivo da administradora é oferecer bases de aprimoramento e gestão dos serviços de manutenção de investimento, aumento da produtividade, facilitação nas atividades burocráticas junto da redução de custo operacional dos gestores e auxílio com os investidores na criação de estruturas de governança que tragam segurança jurídica e operacional ao fundo⁵⁷.

A Riverside Multiestrategia, administrada pela Lions Trust, foi criado no ano de 2016 e traz como principal elemento a compra e busca por investimentos em diversos setores do mercado financeiro, exceto imobiliários e previdenciários. No ano de 2020, o movimento desse fundo junto a Estapar tornou-se uma discussão no mercado financeiro devido ao investimento por parte de um outro fundo, Equity Internacional⁵⁸, que possui uma porcentagem do fundo Riverside⁵⁹.

⁵⁷ Informações colocadas no site da empresa. Disponível em: <https://www.lionstrust.com.br/QuemSomos>. Acessado no dia 08 de fevereiro de 2023.

⁵⁸ Equity International é um fundo de investimento com sede em Chicago (EUA), especializado em investimentos, fora dos EUA, em empresas que atuam nas áreas de incorporação construção e administração imobiliária.

⁵⁹ Informações disponíveis em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/05/31/equity-international-aumenta-participacao-na-estapar.ghtml>. Acessado dia 09 de fevereiro de 2024.

Esse fundo já aparecia como investidor da empresa Estapar desde o ano de 2016, uma vez que o veículo de investimento do fundo de modelo Private Equity, fundado pelo investidor Sam Zell, realizou um aporte de R\$400 milhões na companhia de estacionamento. As informações a respeito das movimentações econômicas e financeiras do Sam Zell, destacavam-se por ser um grande comprador imobiliário e de objetos de infraestrutura pública no Brasil e em outros países da América Latina, dando o sentido para sua busca em adquirir parte da Estapar. Desse modo, sua ligação com o setor de Zona Azul apareceu reforçada nas atuações de investimento e compra de ações do Riverside Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, caracterizando as ações financeiras ao negócio de estacionamento rotativo a partir do movimento de IPO⁶⁰.

A outra gestora de fundos que aparece integrada a Estapar é o Banco BTG Pactual. A cultura da empresa é baseada em Partnership Meritocrático que estimula uma análise de riscos rigorosa em todas as operações realizadas e na busca de soluções inovadoras para atender as mais diferentes situações propostas pelo mercado e seus investidores. Sua localização perpassa por 9 países divididos entre América e Europa (Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Estados Unidos, Inglaterra, México, Portugal e Peru) em seu processo de globalização financeira. A empresa se divide em quatro pontos de atividade, sendo Private Equity, Infraestrutura, Investimentos de Impacto e Venture Capital, que trabalha sob as condições de manutenção na ordem dos investimentos e resultados para seus clientes.

O BTG Pactual atua por meio dos fundos financeiros Tempranillo Fundo de Investimento de Ações Investimento no Exterior, Fundo de Investimento Multimercado Crédito Privado Valbuena e do Fundo de Investimento em Participações Maranello – Multiestratégia, no negócio do estacionamento rotativo. A sua participação na esfera financeira do setor de Zona Azul, objetiva somente a realização de operações financeiras, assim, não buscando a composição do controle ou a estrutura administrativa da Companhia, e também, não almeja atingir qualquer participação acionária em particular. Esse fato remete a condição do banco financeiro não possuir outros valores mobiliários e instrumentos financeiros derivativos referenciados em tais ações, sejam de liquidação física ou financeira, ou qualquer acordo ou contrato regulando o exercício do direito de voto ou a compra e venda de valores mobiliários de emissão da companhia.

⁶⁰ Informações disponíveis em: <https://exame.com/negocios/fundo-de-sam-zell-investe-na-estapar/>. Acessado dia 09 de fevereiro de 2024.

As ações da empresa Estapar na bolsa de valores do Brasil (B3) são conhecidas por seu modelo ordinário, na qual dá direito ao voto do acionista nas decisões da empresa. Esse movimento pertence a situação de novo mercado de investimento nas arenas financeiras e traz um conjunto de técnicas para melhor resolução na apresentação de dados e comunicação com os investidores. A empresa destaca que seu uma Capital Social, composto por um total de 214,426,523 ações, sendo que 48,52% do total está em circulação no mercado, proporcionando o recebimento de dividendo mínimo obrigatório, em cada exercício social, não inferior a 25% do lucro líquido do mesmo exercício, ajustado nos termos do Artigo 202 - Lei das Sociedades por Ações⁶¹.

No documento de PROSPECTO PRELIMINAR DA OFERTA PÚBLICA DE DISTRIBUIÇÃO, do ano 2020, foi anexado o Estatuto social da empresa ALLPARK, discutido em uma assembleia geral extraordinária realizada no dia 16 de fevereiro de 2020. Nesse documento constam algumas informações a respeito do modelo de pagamentos dos dividendos da empresa. O Artigo 23 disponibiliza as seguintes informações:

ARTIGO 23 Os acionistas têm direito um dividendo anual não cumulativo em montante correspondente 25% (vinte cinco por cento) do lucro líquido do exercício calculado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações

Parágrafo 1º Assembleia Geral - poderá atribuir aos membros do Conselho de Administração da Diretoria uma participação nos lucros, não superior 10% (dez por cento) do remanescente do resultado do exercício, após deduzidos os prejuízos acumulados previsão para imposto de renda contribuição social, nos casos, forma limite legais.

Parágrafo 2º Qualquer retenção de lucros do exercício pela Companhia deverá ser obrigatoriamente acompanhada de orçamento de Capital previamente aprovada pelo Conselho de Administração, na forma do artigo 196 da Lei das Sociedades por Ações.

Parágrafo 3º Todo saldo remanescente do lucro líquido após atendidas as disposições legais destinação prevista neste Artigo 23, será destinado para reserva estatutária denominada "Reserva Especial de Lucros", que não excederá 100% (cem por cento) do capital social da Companhia que terá como finalidade garantir os recursos necessários para pagamento, pela Companhia, de dividendos, inclusive na forma de juros sobre capital próprio, ou suas antecipações, visando manter fluxo de remuneração aos acionistas. Após saldo da Reserva Especial de Lucros atingir seu limite, a destinação do resultado remanescente será determinada pela Assembleia Geral, devendo observar artigo 202, parágrafo 6º, da Lei das Sociedades por Ações. (ALLPARK, 2020, p. 127).

O excerto citado acima apresenta como a divisão de lucro da empresa será capturada por uma porcentagem do mercado financeiro, assim apontando e justificando como o lucro adquirido por uma parcela dos serviços municipais de estacionamento rotativo está incluso na lógica do dreno para seus investidores. Esse fenômeno marca como os investimentos na ampliação de áreas compradas reflete no retorno líquido do lucro para quem compra suas ações.

⁶¹ Informações disponíveis no site de RI da empresa Estapar. <https://ri.estapar.com.br/>.

Dessa forma, a eficiência do trabalho e a modernidade refletem nesse novo diagnóstico de operacionalização do espaço geográfico.

O investimento na Estapar remete a uma situação de seguridade ao investidor, visto que o movimento de seus contratos está associado a prestação de serviços e concessões de longo prazo. Esse fato chama a atenção do mercado e como tal atributo pode promover taxas de lucro por meio dos dividendos. O lucro e seu investimento em patrimônios remontam a um montante que a empresa busca aferir através de localidades que concedem infraestrutura para o trabalho. Desse modo, seu destaque está atrelado por ser a maior empresa no setor de estacionamento da América Latina e com um baixo índice de concorrentes na região, assim possuindo um amplo arcabouço para dinâmicas de exploração territorial e com propensão à privatização.

No ALL PARK - FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA⁶², no ano de 2023, a Estapar apresentou dados e performances para as atividades que viriam a ser desenvolvidas nos próximos anos e quais setores teriam como meta para ampliação dos negócios. A digitalização e a modernização aparecem como principal fator para sua garantia dos serviços oferecidos, junto da extensão de prazo dos contratos com ações que retornem com seguridade as formas de investimentos de atuação da empresa.

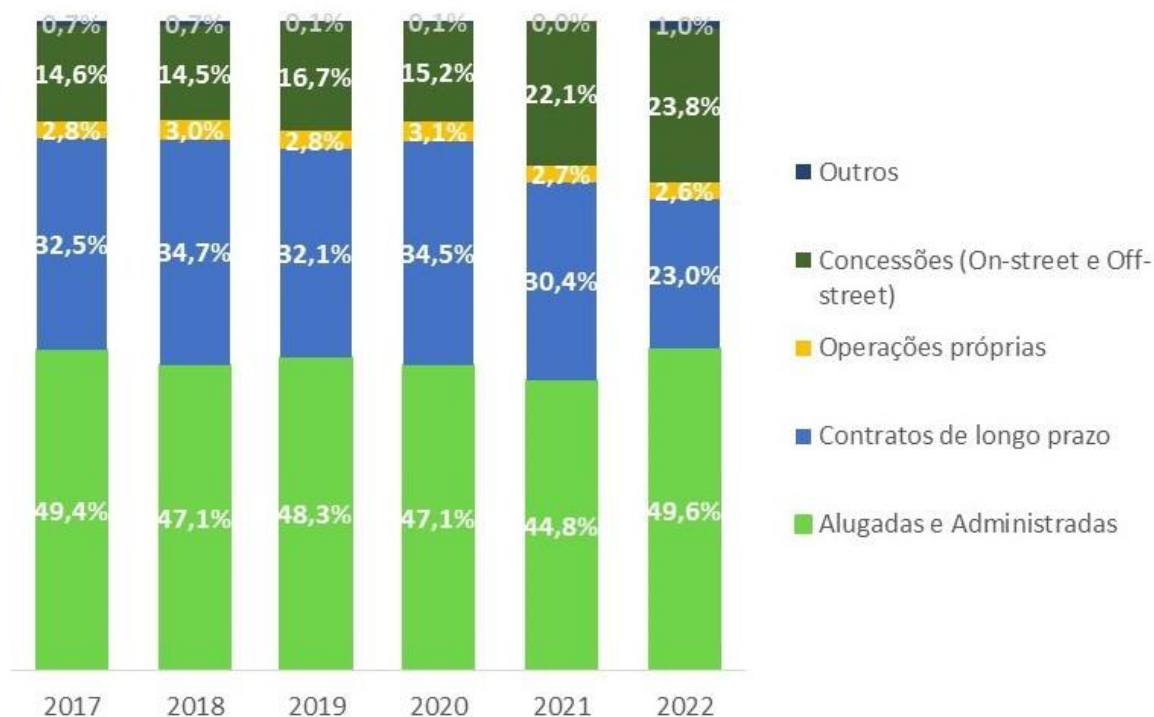
A expansão da empresa para mercados de diferentes áreas dos estacionamentos é destacada, em seu Relatório Trimestral de 2T22, como ponto de avanço na constituição de sua infraestrutura. Os investimentos para novas oportunidades de negócios se conectam diretamente à contratação e o fechamento do acordo realizado na concessão dos estacionamentos rotativos da cidade de São Paulo. A empresa traz em seu relatório a superação das transações em plataformas digitais, destacando que no segundo trimestre de 2022 (2T22) atingiu-se a marca de 8.000.000 milhões de usuários de seus serviços. Esse fator se conecta diretamente à modernização do serviço e sua nova forma de disponibilização digital para a compra das vagas de Zona Azul (ALLPARK, 2022).

Os contratos de longo prazo, os serviços de estacionamento (*On-street* e *Off-street*) e a parte de administradas e alugadas, atendem os principais setores de serviço da empresa. No 2022, os contratos de longo prazo estavam estipulados em 23,0% da receita líquida, enquanto as Concessões (*On-street* e *Off-street*) representavam 23,8%. Como apresentado, no já mencionado RELATÓRIO DE REFERÊNCIA de 2023, a concessão da Zona Azul da cidade

⁶² Formulário de referência é um documento obrigatório disponibilizado pelas companhias abertas ao mercado. Esse formulário tem como intuito fornecer aos acionistas um panorama geral da empresa, segundo normas padronizadas.

de São Paulo (SP) é diagnosticada como em período de maturação em sua estruturação e operacionalização, visto que a representatividade deste segmento deverá continuar crescendo nos próximos exercícios de investimento da empresa, demonstrando como a atenção para essa concessão, aparece como redobrada para os investidores e seus níveis de lucratividade.

Figura 6 - Receita líquida por contrato em porcentagem



Fonte: Formulário de referência 2023. Adaptação autor.

No Relatório trimestral do segundo semestre de 2022⁶³, a Receita Líquida da empresa apareceu como distribuída em mais de 20 setores de atuação, sendo as operações *Off-Street* mais representativas: Shopping Centers (22%), Aeroportos (18%), Edifícios Comerciais (18%), Saúde com Hospitais e Centros Médicos (14%). O segmento *On-Street*, por sua vez, representou 15%, um aumento de 1 ponto percentual na comparação com o Relatório trimestral do segundo semestre de 2021, como efeito da maturação da operação da Concessão da Zona Azul de São Paulo iniciada ao final de 2020⁶⁴.

No ano de 2023, o crescimento econômico apresentou índices de uma forte retomada para a empresa. A receita líquida de R\$334,6 milhões no segundo trimestre, demonstrou os

⁶³ Informações sobre atuação da empresa disponíveis no documento. Disponível na área de Relação com Investidores da empresa em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7b596c0f-b173-4777-8aab-9e6cc0a43c97/eaad3516-2baf-e2d8-2e40-7952db4c16ad?origin=1>. Acesso em 22 de set. 2023.

⁶⁴ Informações sobre atuação da empresa disponíveis no documento “Demonstrações Financeiras – ALLPARK Empreendimentos, Participações e Serviços S.A.”, de em 30 de julho de 2022. Disponível na área de Relação com Investidores da empresa em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7b596c0f-b173-4777-8aab-9e6cc0a43c97/54d92831-76b1-539c-2ac7-98530d97117b?origin=1>. Acesso em 22 de set. 2023.

22,3% na comparação anual no aumento em relação ao ano anterior, proporcionando alterações nos movimentos de investimento e na especulação da bolsa de valores. A aquisição de novos contratos nos setores de shoppings, hospitais, edifícios comerciais e aeroportos foi um dos diferenciais, junto das novas movimentações e fluxos dos estacionamentos rotativos. O número administrado encontra-se na quantidade de 451,2 mil vagas, representando um crescimento de 2,2% no ano. A participação das receitas vindas de plataformas digitais, sendo elas: Zona Azul, Zul+ e Vaga Inteligente, caracterizou um avanço de 6,6% no segundo trimestre do ano, com alta de 1,1% nesse período⁶⁵. Outro ponto importante destacado pela empresa foi a marca de 8,6 milhões de transações utilizando suas plataformas digitais ao final do segundo trimestre, fator ligado à quantidade de clientes (4,8 milhões) que ela possui (ALLPARK, 2023).

O interesse dos investidores conecta-se ao patrimônio e à aquisição de serviços que são adquiridos como novas fontes de renda. A Receita Líquida, o Lucro Bruto, o Prejuízo Líquido, aparecem como fontes de informação para apresentar o encaminhamento da empresa ao longo de suas fases de funcionalidade e de sua dinâmica para a disponibilização de lucro. Na medida que as vagas de estacionamento rotativo geram maior taxa de lucro líquido para a empresa, ocorre consequentemente sua redução de prejuízos e dívidas, aumentando os índices de confiança para a ampliação do capital. Dessa forma, nota-se como o mercado consome o espaço urbano das cidades enquanto uma mercadoria, uma vez que suas taxas de rendimento se associam a eficiência do serviço.

No ano de 2022 a Zona Azul de São Paulo totalizou uma Receita Líquida de R\$120,2 milhões (+58,3% a mais que o ano de 2021) no acumulado do ano, representando 10,8% da Receita Líquida. Esse fator aparece como destaque no ALL PARK - FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA de 2023 da Estapar, caracterizando a importância dessa renda para sua aquisição de lucro. Todo esse esforço está envolta de uma categorização realizada pelo mercado financeiro e como seus comportamentos de funcionamentos interferem em seu movimento de valorização e desvalorização na bolsa de valores.

Um exemplo a ser mencionado é o caso da falha do aplicativo de venda do CAD digital em julho de 2023. Nesse caso, os usuários do aplicativo relataram que a cobrança pelo CAD estava sendo registrada no aplicativo, porém o cartão digital não aparecia como emitido. Houve casos de pessoas que receberam mais de uma cobrança, a cada tentativa de registrar o CAD, sem a condição da efetivação de registro do pagamento. Esse fato poderia ocasionar uma multa

⁶⁵ Informações disponíveis em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2023/07/24/estapar-atinge-receita-recorde-de-r-3346-milhoes-no-2o-trimestre-alta-de-223percent.shtml>. Acessado no dia 23 de janeiro de 2024.

pela falta de cumprimento da legislação municipal de Zona Azul. Desse modo, as ações na bolsa de valores caíram 1,61% na sessão e fecharam o dia negociadas a R\$4,29, fato que explicita como o serviço está totalmente atrelado às intencionalidades do mercado financeiro⁶⁶ e suas lógicas de obtenção do lucro.

O capital fixo existente no espaço urbano fornece a segurança pela qual o investidor busca em seu movimento de investimento. A cidade enquanto estrutura de um processo histórico de construção passa por distintas dinâmicas de construção e reconstrução ao longo tempo (HARVEY, 2011). A circulação do capital promove essa performance, e no atual contexto do capital financeiro o estacionamento rotativo adquire essa funcionalidade, dando um sentido de negócio a empresa que disponibiliza suas ações na bolsa de valores.

A discussão para essa situação adere a quantidade de vagas que a empresa Estapar possui e o número de operações que aparece em progressivo crescimento. No dia 31 de dezembro de 2022 a sua quantidade de operações e serviços atingiram a marca de 646 mil operações e cerca de 440,2 mil vagas com operações localizadas em 80 cidades e 17 estados do Brasil. Estas operações estavam distribuídas nos mais diversos setores da economia como Aeroportos, Edifícios Comerciais, Shoppings, Hospitais, Varejo e *On-Street*. O aumento dessa mobilização mostra os índices de endividamento que a empresa possui nesse ciclo inicial, apresentando como justificativa esse crescimento e novos mercados (ALLPARK, 2023).

O uso realizado pela empresa em relação ao espaço público concretiza como suas ações estão firmadas em um território já consolidado e de fácil acessibilidade ao lucro. Tal informação é destaque em seu ALL PARK - FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA de 2023. Os principais pontos destacados nos itens apropriados para seu serviço são

(i) descrição das relações mantidas com fornecedores, inclusive se estão sujeitas a controle ou regulamentação governamental, com indicação dos órgãos e da respectiva legislação aplicável: A Companhia celebra contratos de prestação de serviços necessários ao desenvolvimento das atividades da Companhia com diversos fornecedores. (ii) eventual dependência de poucos fornecedores: A Companhia não apresenta dependência de qualquer fornecedor. (iii) eventual volatilidade em seus preços: Não aplicável, pois nossas atividades não dependem de insumos ou matérias-primas. Os custos atrelados aos nossos serviços dependem dos salários dos nossos funcionários e o custo de locação dos imóveis utilizados para nossos estacionamentos (ALL PARK - FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA, 2023, p. 24).

⁶⁶ Informações disponíveis em: <https://valorinveste.globo.com/objetivo/gastar-bem/noticia/2023/07/20/falha-no-aplicativo-zona-azul-nao-registra-vaga-rotativa-em-sp-e-usuario-pode-levar-multa.ghtml>. Acessado no dia 15 de novembro de 2023.

O trecho citado acima representa como as ações da empresa estão pautadas em uma extração de lucro sobre fixos já produzidos por outras instituições, e no caso do estacionamento rotativo, toda a via pública aparece como meio para essa comercialização. Esse fato traz à tona como a mercantilização do território formula a reprodução para a mobilidade pautada em lógica capitalista de organização.

7.4 O estacionamento rotativo como dreno para a esfera financeira

Nossa intenção com este capítulo é discutir teoricamente as relações dos denominados drenos do dinheiro popular para a esfera do financeiro. Para isso, a conceitualização estará atrelada à compreensão de como as ferramentas da mobilidade, ações estatais do planejamento urbano e as investidas do mercado financeiro, estão associadas nas situações de construção de um lugar voltado para extração do lucro. Como perguntas básicas a serem respondidas no transcorrer do texto deixamos: como essa *situação geográfica* (SANTOS, 2002; CATAIA; RIBEIRO, 2015), afeta o a organização da cidade e a as relações cotidianas das pessoas? O que é esse dreno dentro do contexto de uma mundialização financeira?

Para iniciar a discussão buscou-se retomar o que Santos (2004) estabeleceu como conceito de sucção da poupança popular. Essa perspectiva configura o funcionamento dos dois circuitos da economia urbana, em que se dividem em circuito superior e circuito inferior (SANTOS, 2004). Segundo Silveira (2009; 2008), o circuito superior está diretamente relacionado aos padrões de modernização tecnológica, combinados diretamente aos grandes monopólios, sendo os detentores da produção científica das tecnologias e possuidores do poder no mercado financeiro. Por sua vez, em contraponto a esse movimento hegemônico de organização econômico do espaço, o circuito inferior é formado por atividades de menor expressão, que se imbricam na lógica de pequenos comércios, que são vendedores ambulantes, voltados para o mercado de consumo local e em locais que contrapõe à forma atuação do circuito superior.

Assim, as situações de modernização estabelecem a relação entre o circuito superior e o circuito inferior da economia, do qual a extração da renda dos cofres estatais e dos setores do serviço público, para os circuitos superiores financeiros, conduzem a uma lógica de como os agentes hegemônicos atuam diretamente na estruturação da cidade e suas políticas econômicas. O rentismo financeiro, que se estrutura para a extração do lucro através da aplicação em títulos e diversos “produtos” financeiros, ao realizar seu investimento em distintos setores da cidade (infraestrutura), aguarda seu retorno através dos dividendos que serão recebidos.

Um exemplo: quando o governo realiza seu investimento em infraestruturas citadinas e, com a lógica da concessão, abre para empresas privadas comprar o direito de administrar esse espaço público, o valor recebido pelo governo é diretamente drenado aos detentores das ações e títulos emitidos na bolsa de valores, usando os impostos que pagamos e tributos como fonte de lucro. Desse modo, essa verba que deveria permanecer no município para financiar gastos com educação, infraestruturas, melhorias das vias de trânsitos, dar maior qualidade de vida em relação a espaços verdes, vão para os grandes grupos financeiros, destacados neste texto como agentes hegemônicos do mercado.

O estacionamento rotativo apresentado nessa dissertação caracteriza-se como um expoente de ação de empresas do mercado financeiro e como um dreno para esfera mercadológica, ficando evidente, nos casos dos recursos públicos utilizados como pagamentos dos contratos firmados com a Estapar. DOWBOR (2017) indica como a era do capital financeiro constitui-se enquanto momento de um dreno improdutivo nas relações de produção. As dinâmicas de investimentos não assumem nesse regime de acumulação a materialização de investimentos que revertam em produtividade mais elevada, com o próprio Estado construindo e diversificando pontos que estabeleçam um sentido de planejamento social. Porém, ao analisar a renda estatal conectadas aos modelos de concessão, o que poderia ser usada com programas sociais e para o desenvolvimento territorial, é dividido com mercado e seu modelo de aquisição do lucro.

A concessão serve de suporte para disponibilizar serviços estatais aos cuidados de acionistas nacionais e internacionais, equivalente a uma desnacionalização do meio construído e do território público (HARVEY, 2013; 1989). Os lucros que anteriormente financiavam reinvestimento público ao espaço urbano, vide o exemplo do estacionamento rotativo na cidade de São Paulo (SP), agora estão associados em grande parte a distribuição de dividendos, que isentos de impostos, tratando-se de uma apropriação de bens públicos, em nome da eficiência e da luta contra a corrupção. O valor do serviço cobrado submete-se as taxas de juros e ao rendimento dos ajustes das aplicações financeiras, o rentismo improdutivo assume a nova configuração do capital e seus movimentos de espoliação (DOWBOR, 2017).

A aceleração nas relações de trocas entre os agentes do mercado, a população e o Estado estão imbricados no atual período técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002). A propulsão tecnológica, fator já discutido no capítulo 6 dessa dissertação, facilita que os pagamentos combinem a acessibilidade da população ao aplicativo da empresa que realiza a cobrança através de um sistema automático de compra pelo cartão de crédito. A lógica de

eficiência da fiscalização também está inserida dentro desse sistema de obtenção do lucro, uma vez que quanto mais eficiente a fiscalização, maior a quantidade de recurso extraído do estacionamento rotativo para a parcela financeira que investe no negócio. Desse modo, torna-se nítido como a contextualização do avanço técnico serve de suporte para a condução desse sistema financeiro e suas práticas de instituição do dreno.

A renda que deveria ser revertida para o município, pois aparece como cobrança por parar na via pública, pelo tempo de utilização do espaço público e da infraestrutura construída, é destinado ao circuito superior da economia que possuiu o maior aparato de modernização econômica, dos objetos e de uso do território associado ao mercado. Santos (2004) destaca como os monopólios da década de 1960/1970 condiziam as trocas e combinações entre um circuito superior e inferior da economia, apontando como a renda obtida nas camadas inferiores da sociedade transitavam para a parte superior e, dentro dessa lógica contraditória, a parte inferior dependia da conformação dos agentes do mercado e sua estrutura tecnológica para seu manutenção na estrutura urbana. Entende-se, desse modo, que os dois setores da economia urbana estão envolvidos por uma combinação de execução e existência, ligados a uma simbiose para concretizar a essencialidade de suas ações e movimentos.

Um caso emblemático de destinação de recurso público para a esfera do financeiro é o da dívida pública. A dívida pública funciona como mecanismo de endividamento por parte do Estado, no qual a instituição se endivida no surgimento do déficit fiscal nas contas públicas, abrindo formas para o governo ser financiado por seus credores (pessoas físicas, empresas, bancos etc), dando origem a mencionado dreno financeiro como meio de pagamento. De acordo com o padrão da taxa Selic⁶⁷, os ganhos ou benefícios dos agentes que compõem o financeiro serão reforçados através da taxa de juros. Quando o governo eleva essa taxa, o valor a ser pago estará de acordo com a porcentagem de juros estipulada pelo Banco Central. Assim, quanto maior a taxa de juros básica (Selic), maiores serão os drenos para a esfera financeira, em que os recursos arrecados, em vez de financiarem educação, saúde ou infraestruturas, vão para os grandes grupos financeiros, reconhecidos nesse texto como mercado.

O mesmo mecanismo encontrado e discutido com a dívida pública transpassa para a produção do espaço urbano em sua dinamização de privatização e concessão do serviço público. A mobilidade urbana, as lógicas de planejamento territorial, quando aferidas por

⁶⁷ A taxa Selic é a taxa básica de juros da economia, que influencia outras taxas de juros do país, como taxas de empréstimos, financiamentos e aplicações financeiras. A definição da taxa Selic é o principal instrumento de política monetária utilizado pelo Banco Central (BC) para controlar a inflação.

agentes do mercado, assumem propriedades de gestão corporativa no modelo de pensar a cidade. Essa lógica conduz a produção de espaço voltada para o consumo e venda como ativos e produtos do mercado financeiro. A partir do ponto em que empresas abrem o capital na bolsa de valores e necessitam pagar dividendos aos seus credores investidores, o local que foi apropriado enquanto título de gestão será morfológicamente convertido em um sistema que cumpra a demanda de aquisição de lucro.

A empresa Estapar, trabalha com a emissão direta de debentures para o financiamento de suas ações. Como apresenta em seu FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA⁶⁸, no ano de 2024, em dezembro/2023 o App Zul+ possuía mais de 10 milhões de usuários, movimentando 47,9 milhões de transações, atingindo uma receita líquida digital de R\$ 19,5 milhões. O APP Zul+ está ligado aos serviços oferecidos de estacionamento rotativo e gama de outros produtos que a empresa visa atender nos centros urbanos (TAG, Reserva de Vagas, Pagamento de Estacionamentos Estapar, Licenciamento, IPVA, Multas, Seguro Auto). Desse modo, as aplicações e lucros apontadas através dos novos serviços de mobilidade urbana em seu rol de serviços Autotech, servem como suporte para o pagamento dos debentures e ações das empresas que atuam como investidoras do setor.

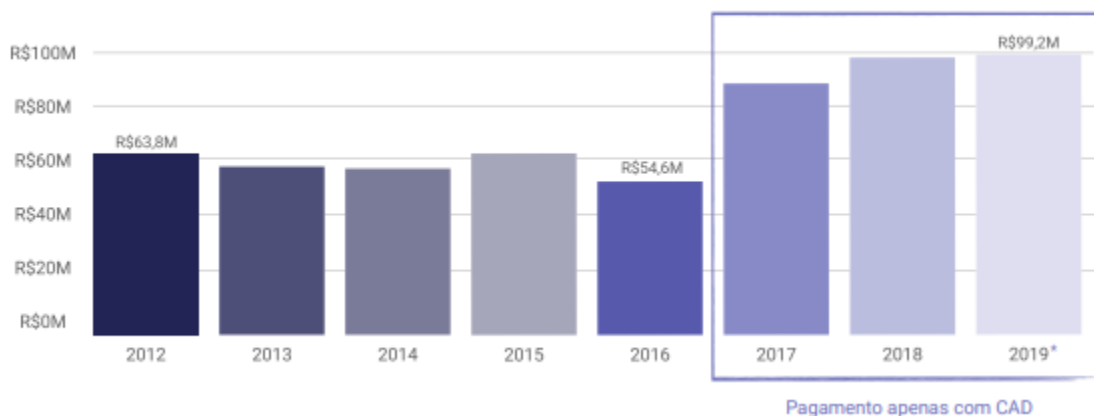
A cidade de São Paulo aparece como um dos destaques para a fonte de renda da empresa, em dados disponibilizados em seu FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA (2024) apontam que no ano de 2023 houve um aumento na arrecadação por parte do município. Os dados destacados a respeito da Zona Azul de São Paulo indicaram uma Receita Líquida de R\$134,6 milhões (+11,6% vs 2022) e no acumulado do ano, representando 10% da Receita Líquida da empresa Estapar. Evidencia-se como o avanço da financeirização coopta uma parcela da renda urbana que deveria ser revertida ao município. A modernização e a eficiência do serviço, como já destacados nesse texto, servem como base para que a empresa recupere os gastos de investimentos realizados na aquisição da concessão do estacionamento rotativo.

As Figura 7 e 8 apresentam o histórico no aumento de arrecadação e o crescimento da ampliação das vagas de estacionamentos rotativos na cidade de São Paulo (SP). Fica explícito como a arrecadação do ano de 2012 para o ano de 2019 aumentou em R\$35,4 milhões. Era notável o vertiginoso crescimento que vinha ocorrendo nos últimos, destacando que a partir do ano de 2017 houve a implementação de equipamentos de tecnologia para a cobrança e compra do ticket das vagas. Como discutido ao longo do trabalho como um todo, a empresa Estapar

⁶⁸ Disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7b596c0f-b173-4777-8aab-9e6cc0a43c97/aa80f592-5440-1edb-7aa0-ff69f5c9c3d1?origin=1>. Acessado no dia 24 de julho de 2024.

aparece como uma empresa que reforça essa condição de digitalização e modernização do serviço, confirmando a lógica e hipótese que arrecadação está em crescimento substancial.

Figura 7 – Arrecadação dos estacionamentos rotativos sob controle da prefeitura



Fonte: Melhado (2020). Elaboração: Autor.

Figura 8 - Crescimento histórico das vagas de estacionamento rotativo.³



Fonte: Melhado (2020). Elaboração: Autor.

Desse modo, quando analisado a totalidade do contexto da concessão, em que ocorreu a abertura de capital na bolsa de valores, após a empresa ter vencido a licitação da cidade de São Paulo (SP), os recursos adquiridos através dos credores do mercado fictício, devem retornar por meio da exploração do espaço público e sua infraestrutura produzida com dinheiro popular. Assim, essa demanda fica evidente nas relações que se produzem nas localidades que a empresa se insere e busca a mercantilização da cidade.

A cidade é representada por seus diferentes elementos e agentes formuladores das práticas de relações sociais existentes em seu território. O capital se valoriza no espaço sob diferentes condições de reprodução, podendo ser utilitário nas funcionalidades industriais, de construção e investimentos em localidades de serviço público. A difusão de maiores ou menores fluidez são constituídas enquanto formas fixas existentes no território, sendo a base para a reprodução e o direcionamento que espaço receberá das ações de intencionalidade do mercado. Dessa forma, a era do capital financeiro torna-se um pilar volátil para as novas rugosidades presentes no território e rápidas mudanças nas configurações que o espaço geográfico estabelece em seus acordos normativos de *totalização* (SANTOS, 2002).

A infraestrutura existente no espaço geográfico serve como suporte para o capital avançar em seus níveis de lucratividade, uma vez que a necessidade de alta fluidez é assegurada por ótimas condições estruturais do território, junto do investimento como ponto lucrativo de comercialização espacial (HARVEY, 2013). A ideia de valorização do e no espaço perpassa o ponto de acúmulo que o capital necessita em seu sistema de desenvoltura. A refuncionalização dos lugares, associada a construção de novas paisagens, da apropriação e desapropriação social, apresentam como o capitalismo vem tangenciando diretamente os processos de sistematização territorial. O capital financeiro encontra nessas brechas formas para sua extração de lucro, uma vez que parcela do espaço geográfico passa a ser vendido como ativo ou como outros meios de investimento privado. A cidade se torna refém desse novo sustentáculo do mercado globalizado.

As situações de acumulação de capital na esfera do financeiro caracterizam como as crises cíclicas do capitalismo estão imbricadas em sua reprodução destrutiva, junto de sua real forma de valorização. A constituição desse movimento demonstra como a espoliação e seus mecanismos de reconstrução espacial adentram a lógica da acumulação, em consequência de para que ocorra a superação de crises, é necessário que uma determinada parcela do espaço esteja livre para sua replicação enquanto investimento e sustentação para as novas retomadas do lucro (HARVEY, 2011; HARVEY, 2013; MORAES, COSTA, 1987). Assim, a orquestração desse movimento traz à tona como as crises do capital nos últimos anos estiveram associadas às bolhas fictícias da esfera financeira, acarretando uma reorganização espacial aos modelos de planejamento do território e da fluidez econômica do capital entre os Estados.

Este contexto define como as grandes instituições do mercado financeiro passam a atuar de forma direta nos processos de planejamento e organização do espaço geográfico. Como já mencionado anteriormente no texto, as operações realizadas em bolsas de valores são

comandadas por grandes instituições financeiras como: investidores institucionais (as companhias de seguro, os fundos de aposentadoria por capitalização - os Fundos de Pensão); as sociedades financeiras de investimento financeiro coletivo (os Mutual Funds); as filiais fiduciárias dos grandes bancos internacionais ou das companhias de seguro; (CHESNAIS, 2000), dando origem às condicionantes para a dominação financeira sob o poder político econômico na ação de constituição e concretização dos usos que o território recebe. Este é o novo cenário de execução das políticas públicas na formação do território. Chesnais (2000) reforça essa discussão apresentando a condição de transformação do capitalismo e sua nova configuração nas relações de produção e obtenção do lucro.

Os investidores institucionais tornaram-se, por intermédio dos mercados financeiros, os proprietários dos grupos: proprietários-acionários de um modo particular que têm estratégias desconhecidas de exigências da produção industrial e muito agressivas no plano do emprego e dos salários. São eles os principais beneficiários da nova configuração do capitalismo (CHESNAIS, 2000, p. 8).

A financeirização condiciona uma nova lógica de estruturação para o espaço geográfico. A ação precedida pelo mercado financeiro favorece que a mercantilização das cidades assuma novas características. A mundialização do capital representa o formato de um novo planejamento para cidade, a nomenclatura de cidade global concebe um novo meio de organizar as formas normativas de uso do espaço urbano (SANCHEZ, 2003). A privatização e as concessões dos serviços públicos representam a ideia da modernização do espaço, que se associa à inserção no circuito global de produção e expansão para grandes quantidades de capital ocioso.

A ideia de formação e representação única na homogeneização das cidades dita o formato de constituição que a globalização emprega como mercantilização do espaço (SANCHEZ, 2003). O espaço-mercadoria surge como a operacionalização para a substancialização do capital, uma vez que o próprio processo de uso e venda de fragmentos da cidade estarão submetidos à lógica de organização do capital e de seus agentes hegemônicos. A composição orgânica do capital impõe lógicas de aprofundamento nos quesitos de uso a que estarão submetidos os territórios, formalizando diferentes fixações de elementos para sua produção. O espaço geográfico se torna um adendo dessa nova remodelação do capital, visto que as condições de aceleração das trocas informacionais e comerciais oficializam o arcabouço para a internacionalização do capital no seu sentido improdutivo e financeiro.

As transformações ocorridas levaram a mudanças nas relações das trocas comerciais e as alterações significativas nas condições de usos do território, caracterizando um processo de “unicidade técnica” e dependência em relação a comandos de localidades externas (SANTOS,

2002). Dessa forma, pode-se dizer que os territórios localizados em áreas de influência do capital global perderam autonomia de planejamento em seu processo de atuação frente à intencionalidade de grandes agentes globais, situação que marca a formação normativa verticalizada sobre a organização de lugares com suas próprias relações de funcionamento.

As estruturas tecnológicas que hipercapilarizaram as acelerações e as relações de trocas comerciais no território, serviram de suporte para a nova guinada do capital financeiro e sua modernização. A alteração cultural, as mudanças nas formas de sociabilidade e socialização, caracterizam como a associação dos novos meios de formalização e normatização da vida cotidiana estão combinados na ascensão dos canais financeiros e de sua nova dinâmica de produção do valor (MONTENEGRO, 2017). Dessa forma, a categorização de entendimento da geografia econômica adentra a lógica da financeirização e de seus modelos de valorização do valor, de modo que sua reprodução acentua situações de desigualdade social, de planejamento político e econômico, na produção espacial em distintas escalas territoriais.

A atuação do processo de reprodução do capital condiciona a situação de organização do espaço geográfico. As transferências do capital excedente modelam as formas existentes no território, impactando diretamente na constituição do espaço e suas modalidades de estruturação (CORREIA, 1995). A desigualdade e as diferenças nos usos que o território está imbuído se concretiza por meio dessa liquidez do período contemporâneo financeiro. Santos (2002) destaca que

A nova estrutura da acumulação tem um efeito certo sobre a organização do espaço, visto que ela agrava as disparidades tecnológicas e organizacionais entre lugares e acelera o processo de concentração econômica e geográfica (SANTOS, 2002, p. 23).

A globalização e sua ideologia de livre circulação favorecem que grandes excedentes de capital passem a circular por diferentes países do mundo de acordo com sua necessidade de valorização. A hegemonia política, nesse caso, tornou-se uma ferramenta para o arremate de controle e operacionalização das ações do poder de grandes grupos de investimentos ligados ao mercado financeiro, reproduzindo sua base de atuação nas formas de uso e organização do território. O dreno para esfera financeira é base de extração de renda de uma parcela específica do solo urbano. Uma área já construída e denominada para um serviço público estabelecido está nos ditames da especulação, visto que a concessão favorece a utilização e gestão desse aparato pronto e regulado.

As formas de privatização e comprometimento da política pública com as bases sociais de serviços da sociedade entram numa intrínseca disputa ideológica que demoniza a

participação do Estado nas condições de planejamento territorial. A mobilidade urbana e a organização das vias e transportes das cidades estão nesse rol de mudanças na forma com que o Estado passa a operacionalizar esses serviços. A remodelação na atuação do Estado leva as privatizações e concessões, que favorecem na transferência do poder para o mercado e seus agentes, dando sentido a lógica dos drenos de dinheiro público para esfera financeira.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A dissertação apresentou as problemáticas encontradas nos movimentos de concessão do estacionamento rotativo em alguns municípios do estado de São Paulo. A intenção da pesquisa foi estudar os serviços de estacionamento rotativo em municípios selecionados do estado de São Paulo, que se encontram sob a concessão de serviço da empresa Estapar, com o objetivo de compreender a problemática sob uma perspectiva geográfica e as condições de uso do território pelos agentes que visam se apropriar do espaço urbano. Fica evidente como as situações de concessão levam a um sentido de modelos corporativos no ato de planejar a cidade e seu espaço central comercial.

Ao longo da pesquisa realizada é notório como a incorporação da empresa Estapar levou a movimentos de reordenamento da mobilidade urbana e na interferência do mercado como atuante nas práticas de investimento. A abertura do capital da empresa na bolsa de valores, que associou a inserção do capital financeiro na arena de produção da cidade, caracterizou como a empresa deveria buscar a viabilidade para o lucro, sendo a ação de eficiência do serviço o resultado figurado como artifício.

A difusão do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002) proporcionou o avanço das finanças nas relações de produção e uso do espaço urbano, caracterizando como as ferramentas tecnológicas estão inseridas nos discursos de modernização da empresa Estapar. A partir do ponto de difusão das técnicas ligadas aos processos de informatização, os agentes do mercado financeiro obtiveram diferentes formas de acesso aos meios de investimento e acessibilidade aos ritmos de produção espacial, concretizando uma nova estrutura para a circulação do capital e a cooptação de serviços públicos no seu rol de investimento.

A totalização do contexto de regime de acumulação financeiro, direciona o sentido pragmático do planejamento urbano para as esferas do empresariamento. Nesse sentido a cidade se transforma em um aparato empresarial de gestão. A digitalização dos sistemas de cobrança dos estacionamentos rotativos é destacada como meios de modernização do território. O avanço do discurso de inserção dos novos meios de pagamentos aparece imbricado sob a lógica do capital e as empresas que estão atuando sob as demandas das concessões oferecidas. Essa situação formaliza as condições do planejamento corporativo e empresarial, instituindo no território usos conectados a padrões verticalizados no ato de pensar a cidade. A concessão assume que a mobilidade e dinamicidade das cidades será atribuída a diferentes agentes em suas relações de detectar os problemas urbanos e as formas de extração de renda do solo.

Como ferramenta para a expropriação do espaço público, o planejamento urbano adquire novos dilemas conceituais que aprofundam as diferentes formas de uso que os lugares recebem, pautadas nas sistematizações neoliberais e sua conjuntura de “venda” do bem público social. Nessa condição, a financeirização dos fixos reflete os formatos estabelecidos nas infraestruturas territoriais, uma vez que as privatizações e concessões se utilizam do discurso de modernização e melhoramento da cidade, dando sentido a uma piscofera do lugar como sendo global. Assim, a organização do território enreda em novas relações de usurpação do capital, ganhando uma titulação de cidade moderna, ao que passará a ser visto como espaço planejado e “revitalizado”, porém o que ocorre é um aprofundamento das situações de empresariamento urbano e da lógica corporativa no ato de pensar o setor público

As ações do modelo do capital financeiro estão presentes na forma de contrato e atuação da empresa Estapar. A empresa adentra a esse modelo de transações comerciais, extração de renda, modernização/planejamento estratégico e distribuição de valores do mercado de capital aberto na bolsa de valores. A decisão de uma comunidade de investidores, direciona as práticas dos elementos sociais que formam os territórios, visto que sua organização se combina a uma configuração de fixos que servem como serviços à sociedade. Desta forma, quando o estacionamento rotativo e sua renda são utilizados como um dreno e base para o lucro do mercado, sua eficiência social é substituída por uma lógica de eficiência empresarial.

As vagas de estacionamento rotativo tornam-se, de certa forma, um dreno, um sumidouro de dinheiro social para a esfera do circuito acumulativo empresarial. O recurso que deveria ser captado para cada município, passa a ser dividido diante de agentes que se envolvem na parcela de gestão e organização do serviço. Nessa perspectiva, a concessão do serviço público de estacionamentos rotativos e as lógicas das tecnologias como mediadoras do trabalho realizado, confirmam a hipercapilarização financeira pelo território e o seu acesso a diferentes estruturas do espaço geográfico.

O planejamento urbano das áreas centrais dos municípios, que deveria propor lógicas de melhoria para a mobilidade urbana, com a ascensão por parte do capital privado, pode viabilizar uma alteração do sentido social de pensar a mobilidade para um sentido mercadológico. Nos sistemas de Zona Azul tal fato pode ocorrer com a ampliação de áreas e vagas sem a necessidade, uma vez que o maior recolhimento de pagamentos de estacionamento rotativo passa a representar um retorno interessante para as empresas que viram um novo objeto para sua exploração.

A conversa com comerciantes, a circulação pelos lugares comerciais das diferentes cidades contempladas no estudo, indicam que o perímetro urbano necessita de um planejamento que incorpore pontos e elementos das distintas esferas sociais. A circulação pela cidade deve ser modificada frente aos novos processos de ocupação e transformação que sofrem; a mobilidade será um prognóstico futuro junto para as melhorias sociais. O estacionamento rotativo deve ser empregado nesse rol de estratégias, como até destacado no texto, indicado por Melhado (2020) e Vasconcelos (2013), como um instrumento de limitação a circulação de automóveis (carros) e como arrecadação de verba para os municípios. Fato evidenciado no exemplo da cidade de Franca (SP) e seu serviço de reatribuição da verba a uma instituição de serviço social.

Portanto, o ato de parar e estacionar os veículos na cidade abre discussão para o entendimento de como essa arena do serviço público vem sendo desenvolvida. Exemplos como encontrados na cidade de Limeira (SP), que marca uma sobreposição de agentes do mercado em disputa com agentes marginalizados do espaço urbano (cuidadores de carros), evidenciam como o território conceitua seus tensionamentos a partir dos usos destinados. Para além do dreno, detecta-se possibilidades significativas pela disputa das vias, de seu meio-fio, do espaço construído e produzido como um bem público. Essas observações encaminham para estudos futuros e novos prognósticos de entendimento da cidade e sua condição de estacionar. Pois, em uma cidade saturada pelo automóvel individual, parar, ou até mesmo oferecer esse serviço, se tornou um grande negócio.

REFERÊNCIAS

ALLPARK EMPREENDIMENTOS PARTICIPAÇÕES E SERVIÇOS. **Formulário de referência: 2023**. São Paulo: Empresa Estapar, 2023, p.319.

ALLPARK EMPREENDIMENTOS PARTICIPAÇÕES E SERVIÇOS. **Formulário de referência: 2024**. São Paulo: Empresa Estapar, 2024.

ALLPARK EMPREENDIMENTOS, PARTICIPAÇÕES E SERVIÇOS S.A. ITR – **Informações Trimestrais** - 10/08/2023. [s.l.] :[s.n.], 2023. Disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7b596c0f-b173-4777-8aab-9e6cc0a43c97/252b7d81-4dd2-bf8c-20d9-8713a9e8779d?origin=1>. Acesso em 22 set. 2023.

ALLPARK EMPREENDIMENTOS, PARTICIPAÇÕES E SERVIÇOS S.A. ITR – **Informações Trimestrais** - 11/08/2022. [s.l.] :[s.n.], 2022. Disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7b596c0f-b173-4777-8aab-9e6cc0a43c97/eaad3516-2baf-e2d8-2e40-7952db4c16ad?origin=1>. Acesso em 22 set. 2023.

ALMEIDA, G. G. F.; ENGEL, V. A cidade-mercadoria e o marketing urbano na (re)construção da imagem dos espaços públicos: o caso da marca da cidade do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira Estudos Urbanos Regionais (online)**, v.19, n.1, p.89-105, jan.-abr, 2017.

ANDERSON, P. Entrevista. Folha de S. Paulo, São Paulo, 10 nov. 2002, **Caderno especial**. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc1011200228.htm>. Acessado dia 16 de junho de 2024.

Andrade, D. P.; Côrtes, M.; & Almeida, S. neoliberalismo autoritário no Brasil. **Caderno CrH**, Salvador, v. 34, p. 1-25, 2021.

ANTAS JR., R. M. Elementos para uma discussão epistemológica sobre a regulação no território. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, v. 8, n. 2, 2004.

ANTAS JR., R. M. **Território e regulação**: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Humanitas: FAPESP, 2005.

ANTUNES, R. O trabalho, a produção destrutiva e a des-realização da liberdade. In: **Adeus ao trabalho?**: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 11º ed. São Paulo: Cortez, 2006. p. 165-174.

ARAÚJO, F. F.; PFEIFFER, C. R. Empresariamento Urbano: concepção, estratégias e críticas. In: 2ª CONFERÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO, 1., 2011, Rio de Janeiro. **Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos**. Rio de Janeiro: Ipea, 2011. p. 1 - 17.

ARAÚJO, T. B. Brasil nos anos noventa: opções estratégicas e dinâmica regional. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Nº 2, 1999.

BELLUZZO, L. G. **O capital e suas metamorfoses**. Editora Unesp: São Paulo, 2012.

BLANCO, J. Movilidades cotidianas y desigualdades sociales: aproximaciones conceptuales y apuntes para la investigación. In Virgilio, M. M. & Perelman, M (Eds.). **Desigualdades urbanas en tiempos de crisis** (p. 239-254). Santa Fe: UNL/Flacso, 2021.

BOITO JR, A. **O lulismo é um tipo de bonapartismo?** Uma crítica às teses de André Singer. In: *Crítica Marxista*. São Paulo, v. 37, pp. 171-181, 2013.

BOITO JR, A.; BERRINGER, T. **Brasil:** classes sociais, neodesenvolvimentismo e política externa nos governos Lula e Dilma. *REVISTA DE SOCIOLOGIA E POLÍTICA*, v. 21, nº 47, p - 31-38, 2013.

BOITO JR., A. **Estado, política e classes sociais:** ensaios teóricos e históricos. São Paulo : Unesp, 2007.

BOITO JR., A. **Política neoliberal e sindicalismo no Brasil**. São Paulo : Xamã, 1999.

BOITO, A.; MARCELINO, P. **Decline in Unionism?** An Analysis of the New Wave of Strikes in Brazil. *Latin American Perspectives*, Riverside, v. 38, n. 5, Sep, 2011.

BOURDIEU, P.; WACQUANT, L. A nova bíblia do tio Sam. **Le monde diplomatique**, edição brasileira, v. 1, n. 4, ago. 2000.

BRAGA, J. C. A financeirização da riqueza: a macroestrutura financeira e a nova dinâmica dos capitalismos centrais. **Economia & Sociedade**, v. 2, n. 1, 1993, URL: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8643298>.

BRANDÃO, C. A. Crise e rodadas de neoliberalização: impactos nos espaços metropolitanos e no mundo do trabalho no Brasil. **Cadernos metrópoles**, São Paulo, v.19, n. 38, p. 45 – 69, jan/abr, 2017.

BRESSER-PEREIRA, L. C. A crise da América Latina: Consenso de Washington ou crise fiscal?. **Pesquisa e planejamento econômico**, v. 21, n. 1, p. 3-23, 1991.

BROWN, W. **Nas ruínas do neoliberalismo:** A ascensão da política antidemocrática no ocidente. São Paulo: Editora Filosófica Politeia, 2019.

CANETTIERI, T. **A condição periférica**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.

CARINHATO, P. H. Neoliberalismo, reforma do estado e políticas sociais nas últimas décadas do século XX no Brasil. **AURORA**, ano II, número 3, Dezembro, 2008.

CARVALHO, C. H. R. **Desafios da mobilidade urbana**. Brasília: Ipea, maio 2016.

CASTILHO, D. Os sentidos da modernização. **Boletim goiano de geografia**. Goiânia, v. 30, n. 2, p. 125-140, jul./dez., 2010.

CATAIA, M. A.; RIBEIRO, L. H. L. Análise de situações geográficas: notas sobre metodologia de pesquisa em geografia. **Revista Da ANPEGE**, 11(15), 9–30, 2017.

CEZARINI, V. O Programa Nacional de Desestatização na Década de 90. Temas de economia aplicada. **Boletim de informações do Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas**, maio, 2020.

CEZNE, A. N. O conceito de serviço público e as transformações do Estado contemporâneo. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília a. 42 n. 167 jul./set. 2005.

CHESNAIS, F. Mundialização do capital, regime de acumulação predominantemente financeira e programa de ruptura com o neoliberalismo. **REDES**, Santa Cruz do Sul, v. 3 n. 1, p. 185-212, jul. 1998.

CHESNAIS, F. Mundialização: o capital financeiro no comando. **Revista Outubro**. São Paulo, n. 5, p. 7-28, 2000.

CONTEL, F. B. Território e finanças: técnicas, normas e topologias bancárias 14 no Brasil. **Tese (Doutorado)** - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CONTEL, F. B. Fintechs e bancos digitais no Brasil. In: GOMES, M. T; TUNES, R.; GODINHO, F. (Orgs.). **Geografia da Inovação**: Território, redes e finanças. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2020, cap. 16, p. 469-488.

CORREIA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3 Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 1995.

CREUZ, V. División financiera del trabajo en sistemas de pagos en Argentina y Brasil. **Revista Geografica Venezolana**, Mérida, v. 60, n. 2, p. 430-445, 2019.

CUSTODIO, V. Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo plano de avenidas. **Geosul**, Florianópolis, v. 19, n. 38, p. 77-98, jul./dez., 2004.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DATTWYLER, R. H. La espacialidad neoliberal de la producción de vivienda social en las áreas metropolitanas de Valparaíso y Santiago (1990-2014): ¿hacia la construcción ideológica de un rostro humano?. **Cadernos Metrópole**, vol. 19, nº 39, p. 513 – 535, 2017.

DOWBOR, L. **A era do capital improdutivo** – a nova arquitetura do poder: dominação financeira, sequestro da democracia e destruição do planeta. São Paulo: Outras Palavras & Autonomia Literária, 2017.

FARIAS, T.; DINIZ, R. Cidades neoliberais e direito à cidade: outra visão do urbano para a psicologia. **Revista Psicologia Política**, N. 18, v. 42, p. 281-294, 2018.

FERNANDES, F. **Capitalismo Dependente e Classes Sociais na América Latina**. São Paulo: Global Editora, 2009.

FERRI, D. O terminal de ônibus urbano e a estrutura da cidade: Análise da formação tipológica dos terminais e seu papel na estruturação da cidade de São Paulo. **Dissertação** (Mestrado em Arquitetura e urbanismo). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, 2018.

FILGUEIRAS, L. **O neoliberalismo no Brasil**: estrutura, dinâmica e ajuste do modelo econômico. En publicación: Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias nacionales. Basualdo, Eduardo M.; Arceo, Enrique. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires. Agosto, 2006. ISBN: 987-1183-56-9.

FIX, M. A “fórmula mágica” da parceria público-privada - Operações Urbanas em São Paulo. **Cadernos de Urbanismo**. Rio de Janeiro, ano 1, n. 3, 2000.

FIX, M. Uma ponte para a especulação: a arte da renda na montagem de uma "cidade global". **Caderno CRH** (UFBA), v. 22, p. 41-64, 2009.

FLECK, A. O que é o neoliberalismo? Isto existe?. **Princípios: Revista de Filosofia**, Natal, v. 29, n. 59, mai. – ago, p.248-269, 2022.

FRIGOTTO, G; CIAVATTA, M. Educação básica no Brasil na década de 1990: subordinação ativa e consentida à lógica do mercado. **Educação Social**, Campinas, vol. 24, n. 82, p. 93-130, 2003.

GALLO, F. Usos do território e papel do Estado no Brasil. Notas sobre a atuação da Agência Desenvolve SP. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, v. 21, n. 2, 2017.

GODOY, P. Categorias marxistas e análise do processo de valorização capitalista do espaço. **Formação (Online)**, v. 25, n. 45, p. 35-50, 29 set. 2018.

GODOY, P. R. T. **A valorização capitalista do espaço e a teoria marxista do valor**. Editora Alemeda: São Paulo, 2022.

Gomide, A. Á., & Galindo, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, 27(79), 27-39, 2013.

GUTIÉRREZ, A. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. Bogotá: **UNC**, 2012.

GUTIÉRREZ, A. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Bitácora**. Bogotá: UNC, 2012.

GUTTMANN, R. Uma introdução ao capitalismo dirigido pelas finanças. São Paulo: **Novos Estudos**, n. 82, p. 11 – 33, Novembro, 2008.

Haidar, J. & Garavaglia, P. **La “Uberización” del trabajo en el transporte de pasajeros: Uber, Cabify, Beat y Didi en el AMBA**. Buenos Aires: CITRA CONICET-UMET, 2022.

HAMANN, T. H. Neoliberalismo, governamentalidade e ética. **Revista ecopolítica**, São Paulo, v. 3: 99-133, 2012.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 09-18, 2009.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **São Paulo, Espaço e Debates**, nº 39, 1996.

HARVEY, D. **O enigma do capital**: e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

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

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. 2. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

- HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço e Debates**, v. 6, p. 7-14, 1982.
- HILFERDING, R. **O capital financeiro**. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Os economistas)
- HOBBSBAWM, E. J. **A era dos extremos: o breve século XX – 1914/1991**. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1995.
- ISNARD, H. O Espaço do Geógrafo. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, 36(258-259): 5-16, jul./dez., 1978.
- JÚNIOR, L. M. Articulação de categorias para a análise da financeirização e da produção do espaço no capitalismo contemporâneo. **Geousp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 23, n. 3, p. 602-618, dez. 2019.
- KAHIL, S. P. Psicoesfera: uso corporativo da esfera técnica do território e o novo espírito do capitalismo. *Estudos Geográficos*, v. 10, n. 2, p. 10-25, 2013.
- KLINK, J.; SOUZA, M. B. Financeirização: conceitos, experiências e a relevância para o campo do planejamento urbano brasileiro. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 19, n. 39, pp. 379-406, maio/ago, 2017.
- LÉFÈBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: EDUFMG, 2004.
- LENCIONI, S. Metrópole e sua lógica capitalista atual face ao regime de acumulação patrimonial. **Mercator**, v. 14, n. 4, p. 149-158, 2015.
- LENCIONI, S. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro, Editora Consequência, 2017.
- LIMONAD, E. Estado, espaço e escala no Brasil. Subsídios para a Reflexão. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales, nº 493 (41), 2014.
- MACHADO, L. P. Alcance e Limites das Teorias da Modernização. **Revista de Administração Empresarial**, Rio de Janeiro, v 10, n2, p.169-192, jul./set., 1970.
- MARIUTTI, E. B. O Colóquio Walter Lippmann e a gênese do neoliberalismo: apontamentos. **Texto para Discussão**. Unicamp. IE, Campinas, n. 415, agosto, p. 1-20, 2021.
- MARQUES, D. R. Planejamento de transportes como princípio fundamental do planejamento urbano. **Trabalho de conclusão de curso** (Graduação). Curso de Engenharia Civil, UniCEUB - Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2014
- MARX, K. **O Capital** - Livro I – crítica da economia política: O processo de produção do capital. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MELHADO, J. **A Cidade estacionada: Uma análise sobre a gestão do meio-fio e da Zona Azul em São Paulo**. Columbia: School of International and Public Affairs, 2020.
- MONTEIRO, C. M. G. O Planejamento: algumas considerações. **Revista etc..., espaço, tempo e crítica**. nº 1 (2), v. 1,15, 2007.

MONTE-MOR, R. L. M. **Do urbanismo à política urbana**: Notas sobre a experiência brasileira. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1981.

MONTENEGRO, M. R. Da financeirização ao lugar: dos nexos hegemônicos às contraracionalidades do cotidiano. **GEOgraphia**, Niterói. v. 19, n. 40, 2017.

MORAES, A. C. R; COSTA, W. (1987) M. **Geografia Crítica**: A Valorização do Espaço. São Paulo: Hucitec.

MORAES, R. C. Reformas neoliberais e políticas públicas: hegemonia ideológica e redefinição das relações estado-sociedade. **Educ. Soc.**, Campinas, v. 23, n. 80, p. 13-24, setembro/2002.

NETO, V. C. L.; GALINDO, E. P. **Planos de Mobilidade Urbana**: Instrumento efetivo da política pública de mobilidade urbana? IPEA, Rio de Janeiro, 2015.

NETTO, J. P.; BRAZ, M. **Economia Política**: uma introdução crítica. São Paulo: Cortez, 2006.

NOBRE, E. A. C. A atuação do poder público na construção da Cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. In: **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, 11, 2010, Vitória. Anais do XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Vitória: UFES, 2010. p. 1-15.

ORTEGA, A. C.; CERQUEIRA, C. A.; SILVA, F. P. M. Planejamento, desenvolvimento e descentralização: o papel do estado no desenvolvimento territorial. In: ORTEGA, A. C.; PIRES, M. J. S. **As políticas territoriais rurais e a articulação governo federal e estadual**: um estudo de caso da Bahia. Brasília: Ipea, p. 17-29, 2016.

PACCOLA, M.; ALVES, G. Neodesenvolvimentismo, neoliberalismo e a correlação de forças nos governos Lula e Dilma. Plural -**Revista do Programa de Pós-graduação em Sociologia da USP**, v. 25, n. 2, p. 269-281, 2018.

PAES, M. T. D. Gentrificação, preservação patrimonial e turismo: os novos sentidos da paisagem urbana na renovação das cidades. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 21, n. 3, p. 667-684, dez. 2017.

PASQUOTTO, G. B. Edifícios culturais e a reabilitação de áreas centrais: o complexo cultural Teatro da Dança de São Paulo. **Dissertação** (Mestrado em Engenharia Civil) – Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Unicamp - Campinas - São Paulo, 2011.

PASQUOTTO, G. B. Os discursos na reabilitação urbana e a dimensão do city marketing: o caso do centro da cidade de São Paulo. **Revista RUA** . Volume 28, número 2 – p. 419-431, 2022.

PAULANI, M. L. A autonomização das formas verdadeiramente sociais na teoria de Marx: comentários sobre o dinheiro no capitalismo contemporâneo. **Revista Economia**, Brasília (DF), v.12, n.1, p.49–70, jan/abr, 2011.

PENTEADO, M. R. Privatizações e Parcerias: considerações de ordem constitucional, legal e de política econômica. **Revista de Direito Mercantil**, nº 119, julho-setembro, 2000.

PEREIRA, E. M. A política urbana brasileira e o ideário crítico da reforma urbana introduzido na constituição de 1988. **Confluências Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito**. Rio de Janeiro, Vol. 20, nº 2, pp. 73-87, 2018.

PESSANHA, R. M. **A indústria dos fundos financeiros**: Potência, estratégias e mobilidade no capitalismo contemporâneo. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2019.

POLANYI, K. **A grande transformação**: As origens da nossa época. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1980.

POULANTZAS, N. **Poder Político e Classes Sociais**. Porto: Portucalense Editora: 1971.

PRADO, L. C. D. **Globalização**: notas sobre um conceito controverso. IE-UFRJ. 2003.

PRIETO, G. F. T.; LACZYNSKI, P. **São Paulo à venda**: ultraneoliberalismo urbano, privatização e acumulação de capital (2017-2020). **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, Brasil, v. 24, n. 2, p. 243–261, 2020.

RIBEIRO, A. C. **A atualização técnica do urbano**. **Cidades**, 5(8), p. 7-18, 2008.

RIBEIRO, A. C. T. O ensino do planejamento urbano e regional. **R. B. ESTUDOS URBANOS E REGIONAIS**, V.4, N.1/2, maio/novembro, 2002.

RIBEIRO, A. C. T. SOCIABILIDADE, HOJE: leitura da experiência urbana. **CADERNO CRH**, Salvador, v. 18, n. 45, p. 411-422, Set./Dez., 2005.

RIBEIRO, L. H. L. Digitalização do território: materialidades e sentidos da ação. **Revista Tamoios**, São Gonçalo, v. 20, n. 1, 2024.

RODRIGUES, A. M. Estatuto da Cidade: função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. **Cadernos metrópole**, São Paulo, N. 12, pp. 9-25, 2º sem. 2004.

RODRIGUES, J. N. Políticas Públicas e Geografia: a retomada de um debate. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, Brasil, v. 18, n. 1, p. 152–164, 2014.

RODRIGUEZ-ARANA, J. **La privatización de la empresa pública**. 1. ed. Madrid: Editorial Montecorvo, 1991.

ROLNIK, R. **Guerra dos Lugares**: A colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2019.

RUFINO, B. **Privatização e financeirização de infraestruturas no Brasil**: agentes e estratégias rentistas no pós-crise mundial de 2008. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, nº 13, p. 1 – 15, 2021.

SAES, D. **Estado e Democracia**: Ensaio Teóricos. Campinas: Unicamp, 1998.

- SANCHEZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Arcos, 2003.
- SANFELICI, D. Financeirização e a produção do espaço urbano no Brasil: uma contribuição ao debate. **Revista Eure**, vol 39, no 118, p. 27-46 2013.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2002.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2005.
- SANTOS, M. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: EDUSP, 2003.
- SANTOS, M. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2008a.
- SANTOS, M. et al. **O papel ativo da geografia, um manifesto**. Florianópolis, 2000.
- SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 2004.
- SANTOS, M. Objetos e ações: dinâmica espacial e dinâmica social. **REVISTA GEOSUL**, nº 14, AnoVII, 1992.
- SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Edusp, 2012.
- SANTOS, M. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2009.
- SANTOS, M. **Técnica, Espaço e Tempo: Globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5 ed. São Paulo: EDUSP, 2008.
- SASSEN, S. Lógicas predatórias: indo muito além da desigualdade. **Caderno CRH**, Salvador, v. 35, p. 1-17, 2022.
- SCHOLZ, T. **Cooperativismo de plataforma: Contestando a economia do compartilhamento corporativa**. São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2016.
- SCHOLZ, T. **Uberworked and underpaid: How workers are disrupting the digital economy**. Cambridge, UK: Polity Press, 2017.
- SERPA, A. políticas públicas e o papel da geografia. **Revista da ANPEGE**, 7(01), 37–47, 2017.
- SILVA, L. L. et al. As instituições financeiras e sua relação com as fintechs no Brasil. **E&G Economia e Gestão**, Belo Horizonte, v. 20, n. 55, p. 24-37, Jan./Abr., 2020.
- SILVEIRA, M. L. Banalidade das finanças e cidadania incompleta: lugar e cotidiano na globalização. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 21, n. 2, p. 370-383, agosto. 2017.
- SILVEIRA, Maria Laura. Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo. **Caderno CRH**, Salvador, v.22, n. 55, jan/abr. 2009.

SILVEIRA, Maria Laura. Globalización y finanzas: circuitos de la economía urbana em la ciudad de San Pablo. IN: **X Seminario Internacional de la RII, Santiago de Querétaro**, México, maio de 2008.

SLEE, T. **Uberização**: A nova onda do trabalho precarizado. São Paulo, SP: Editora Elefante, 2017.

SOUZA, M. **A prisão e a ágora**: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade** – Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, N. S. F.; SILVA, S. C. Território e digitalização: a ação do iFood em Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brasil. **Geografares**, Vitória, Brasil, v. 4, n. 38, p. 300–328, 2024.

TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, 2020, v. 24, n. 3, p. 487-507.

TOZI, F.; DUARTE, L. R.; CASTANHEIRA, G. R. Trabalho precário, espaço precário: as plataformas digitais de transporte e os circuitos da economia urbana no Brasil. **Ar@cne**, núm. 252, marzo, vol. XXV. Núm. 252, p. 1–20, 2021.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In ARANTES, O; VAINER, C.; MARICATO, E. (Orgs.), **A Cidade do Pensamento Único** – Desmanchando Consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

VASCONCELOS, E. A. **Mobilidade urbana**: o que você precisa saber. Companhia das letras: São Paulo, 2013.

VIANA, N. Modernidade e pós-modernidade. **Revista Enfrentamentos**, Goiânia, ano 4, n. 6, jan./jun. 2009.

VIDEIRA, S. Fintechs - novos atores das finanças contemporâneas: um olhar geográfico. **Entre-Lugar**, v. 11, n. 21, p. 261-284, 2020.

VILLAÇA, F. Dilemas do Plano Diretor. **Revista Perspectiva**, v. 9, n. 2, abr./jun. 1995.

VOLOCHKO, D. A moradia como negócio e a valorização do espaço urbano metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Org.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

WERNER, D. Rodadas de neoliberalização, provisão de infraestrutura e “efeito-China” no Brasil pós-1990. **EURE**, vol. 46, núm. 139, 2020.