



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JULIO DE MESQUITA FILHO”
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS



Trabalho Conclusão do Curso
Curso de Graduação em Geografia

A expansão dos programas de pedágio eletrônico nas rodovias paulistas: uma análise das relações entre a fluidez do tráfego pedagiado e os grandes grupos financeiros.

Fernando Guilherme Silveira Manocchio

Prof. Dr. Fabrício Gallo

Rio Claro (SP)

2021

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

Fernando Guilherme Silveira Manocchio

A expansão dos programas de pedágio eletrônico nas rodovias paulistas: uma análise das relações entre a fluidez do tráfego pedagiado e os grandes grupos financeiros.

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Rio Claro – SP

2021

FERNANDO GUILHERME SILVEIRA MANOCCHIO

A EXPANSÃO DOS PROGRAMAS DE PEDÁGIO
ELETRÔNICO NAS RODOVIAS PAULISTAS: UMA ANÁLISE
DAS RELAÇÕES ENTRE A FLUIDEZ DO TRÁFEGO
PEDÁGIADO E OS GRANDES GRUPOS FINANCEIROS

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto
de Geociências e Ciências Exatas – Câmpus de
Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista
Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau
de Bacharel em Geografia

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Fabricio Gallo (orientador)

Prof. Dr. José Gilberto de Souza

Me. João Paulo Rosalin

Rio Claro, 16 de abril de 2021.

Assinatura do(a) aluno(a)



assinatura do(a) orientador(a)



À Dalva Arnosti Manocchio (*in memoriam*)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que me acompanharam nessa caminhada, nada disso seria possível sozinho.

Agradeço o apoio da Fundação de Amparo à pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) por financiar a pesquisa que viabilizou esse trabalho de conclusão de curso.

RESUMO

Tendo em vista a expansão dos serviços de pagamento de pedágios eletrônicos nas rodovias do estado de São Paulo, objetivamos analisar a atuação das cinco principais empresas do ramo – *Sem Parar, Move Mais, ConectCar, Veloe e Taggy* – em conjunto com os grandes agentes financeiros, de caráter nacional e internacional, presentes em suas respectivas estruturas acionárias. Para tal, tendo como noção de que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico, sinônimo de território usado, direcionamos nossas análises aos processos de popularização desse modo automático e eletrônico de pagamento, que necessita apenas de uma *TAG* no para-brisa dos veículos. A partir dos resultados obtidos, nota-se uma dinamização da esfera financeira, ao mesmo tempo que surgem novas formas de circulação do dinheiro no território. Os agentes financeiros trabalhados nessa pesquisa se mostram interessados na evolução e massificação das formas inovadoras e digitais de pagamentos e a tendência é que as disputas no setor sejam cada vez mais acirradas. Ademais, o trabalho também aborda questões relativas ao desenvolvimento do *mobile payment* no Brasil e como isso se relaciona com as empresas de pagamento eletrônico de pedágios.

Palavras-chave: Geografia econômica, pagamentos móveis, concessão rodoviária.

ABSTRACT

In view of the expansion of electronic toll services on the highways of the state of São Paulo, we aim to analyze the performance of the five main companies in this sector – Sem Parar, Move Mais, ConectCar, Veloe and Taggy – together with the major financial agents, national and international character, present in their respective shareholding structures. Thus, having as a notion that the objective of study of geography space, synonymous with used territory, we direct our analyzes to the popularization processes of this automatic and electronic payment method, which only needs a TAG on the car. Keywords. From the results obtained, there is a dynamism in the financial sphere, while new forms of money circulation in the territory appear. The financial agents surveyed on this research are interested in the evolution and massification of innovative forms of payment and tendency is that disputes in the sector are increasingly fierce. In addition, the work also addresses issues related to the development of mobile payment in Brazil and how it relates to electronic toll payment companies.

Keywords: Economic geography, mobile payment, road concession.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Fases da concessão rodoviária	20
Figura 2 - Estrutura de controle do sistema Sem Parar	40
Figura 3 - Estrutura de controle do sistema ConectCar	42
Figura 4 - Estrutura de controle do sistema Veloe.....	44
Figura 5 – Estrutura de controle do sistema Move Mais	46
Figura 6 - Estrutura de controle do sistema Taggy	47

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. REVISÃO DA LITERATURA	12
2.1 A PRIVATIZAÇÃO E A CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURAS NO BRASIL	12
2.2 O BNDES E A CONCESSÃO RODOVIÁRIA NO BRASIL	17
2.2.1 Concessão de rodovias em São Paulo	26
2.3 AS FINANÇAS NO PERÍODO CONTEMPORÂNEO E SUAS IMPLICAÇÕES TERRITORIAIS	28
3. MATERIAIS E MÉTODOS	34
3.1 MÉTODO	34
4. NOVOS AGENTES: CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E EMPRESAS DE PAGAMENTO AUTOMÁTICO DE PEDÁGIOS	39
4.1 SEM PARAR	39
4.2 CONECTCAR	41
4.3 VELOE	43
4.4 MOVE MAIS	45
4.5 TAGGY	46
5. DAS EMPRESAS DE PAGAMENTO AUTOMÁTICO DE PEDÁGIOS AOS SERVIÇOS FINANCEIROS DE PAGAMENTO DIGITAL	49
5.1 O <i>MOBILE PAYMENT</i>	49
5.2 ENTRE O <i>MOBILE PAYMENT</i> E AS EMPRESAS DE PAGAMENTO AUTOMÁTICO DE PEDÁGIOS	55
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	59
7. REFERÊNCIAS	62

1. INTRODUÇÃO

O ato de se cobrar pelo deslocamento dos meios de transporte em determinado ponto ou região não é uma prática recente. São muitos os registros desse fenômeno ao longo de toda a história do transporte humano. Temos como exemplo o caso da Grã-Bretanha, que no início do século XVII, mais precisamente em 1611, validou o conceito de pedágio na travessia de alguns locais (SENNA, MICHEL, 2006). Essas condutas não cessaram com o passar do tempo, porém sofreram alterações e se sofisticaram. Atualmente, as concessões de rodovias são um fator essencial para a fluidez territorial, principalmente no que diz respeito às infraestruturas rodoviárias – modal mais utilizado no Brasil, sendo responsável por 65% da movimentação de cargas no país no ano de 2015 (BRASIL, 2020a).

A circulação de pessoas e mercadorias é fundamental para o funcionamento da economia do país, afinal de contas a globalização exige cada vez mais fluidez dos territórios nacionais, para que a realização do modelo econômico global seja mais eficaz. Em suma, a concessão rodoviária é uma das formas de desobstrução e homogeneização do espaço (OLIVEIRA, 2016), pilar essencial do sistema capitalista. Paradoxalmente, como já exposto por Santos (2002a), a necessidade de fluidez das empresas internacionais implica em rigidez territorial, afinal, a produção de capital fixo e materialidades sobre o território cresce exponencialmente.

Atualmente, o programa paulista de concessões rodoviárias está em sua quarta etapa. Considerando apenas o estado de São Paulo, temos mais de 8.000 km de rodovias concedidas à iniciativa privada, que são administradas por 21 empresas diferentes, localizadas em pontos estratégicos do território paulista. Recentemente, no dia 08 de janeiro de 2020, finalizou-se mais um leilão de concessão rodoviária, vencido pela gestora Pátria Investimentos, que arrematou o lote de concessão do corredor rodoviário Piracicaba-Panorama por R\$ 1,1 bilhão. Este corredor cruza 62 municípios entre a região de Piracicaba e o extremo oeste do estado de São Paulo por cerca de 1.200 km. Um ponto interessante desta etapa de concessão, em que pretendemos focar nossas análises, é o desconto de 5% na tarifa dos pedágios para os motoristas que optarem pelo pagamento automático, previsto em um dos itens do edital (FAVARO, CARAMURU, 2020).

Nesse sentido, diversas são as publicações e os debates acadêmicos no campo da geografia acerca dos processos de concessão rodoviária, bem como de infraestruturas de modo geral. No entanto, pretendemos abordar esse tema central para trabalhar com alguns aspectos que gravitam ao redor dele. Nosso intento nesse trabalho de conclusão de curso é, principalmente, discutir sobre as características da popularização e da expansão das empresas de pagamento automático de pedágio, que tem apresentado crescimento significativo ao longo dos últimos anos (SALOMÃO, 2018). Voltamos nossa proposta de debate para a compreensão da expansão dos programas das empresas de pagamento eletrônico de pedágios nas rodovias paulistas concedidas à iniciativa privada, visto que grandes grupos financeiros assumiram um papel central nessa questão nos últimos anos. Para a realização dessa tarefa, nos concentramos nas principais empresas fornecedoras desse serviço: *Sem Parar*, *ConectCar*, *Move Mais*, *Veloe* e *Taggy*.

De início, entendemos que estas empresas buscam cada vez mais diversificar seus produtos e aproveitar o impulsionamento do *mobile payment* ocorrido recentemente com a popularização da internet e dos *smartphones* no Brasil. Em resumo, o *mobile payment* pode ser definido como pagamentos realizados por meio de tecnologias através de dispositivos móveis (CERNEV, 2010; AU, KAUFFMAN, 2007). Ademais, as empresas de ambos os ramos guardam enormes semelhanças, mas a maior diferença entre as *startups* e *fintechs* de pagamento móveis com as empresas de pedágio automático consiste no fato de que as segundas utilizam o dispositivo presente no para-brisa do veículo para efetuar o pagamento e não exatamente o telefone celular.

Diante desse contexto, entendemos que o estudo e a compreensão da popularização das novas formas de pagamento automático dos pedágios e a relação cada vez mais forte entre as empresas do ramo com grandes grupos financeiros nos permite a compreensão crítica dos diferentes *usos do território* (SANTOS, 1994) em São Paulo, assim como também torna possível o entendimento das novas dinâmicas financeiras possibilitadas por esse processo de expansão dos meios de pagamento automáticos e eletrônicos de pedágio.

Finalmente, este trabalho de conclusão de curso se divide em sete seções. A primeira tem como função introduzir o tema e apresentar alguns assuntos que serão aprofundados ao longo do trabalho. A segunda é dividida em quatro tópicos e apresenta uma revisão da literatura, principalmente sobre as concessões rodoviárias

em conjunto com a financeirização. A terceira diz respeito aos materiais e métodos utilizados na pesquisa. A quarta seção versa sobre os agentes financeiros nas concessões rodoviárias e as empresas de pagamento automático de pedágio, contando com um subtópico para cada uma das cinco empresas. A quinta seção disserta sobre o *mobile payment* e as empresas de pagamento automático de pedágios. Na penúltima seção encontram-se as considerações finais desse trabalho de conclusão de curso e na sétima estão as referências bibliográficas citadas ao longo de todo o trabalho.

2. REVISÃO DA LITERATURA

O objetivo desse capítulo é fazer uma revisão da literatura sobre o fenômeno das concessões para, a partir disso, nos aprofundarmos no tema da concessão rodoviária no Brasil, sobretudo no território paulista, em conjunto com a atuação do BNDES e a mudança no padrão de financiamento das infraestruturas que vem ganhando cada vez mais espaço nos últimos anos – para tal, abordamos também o tema da financeirização.

2.1 A PRIVATIZAÇÃO E A CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURAS NO BRASIL

As concessões públicas e as privatizações são partes fundamentais da doutrina neoliberal, afinal visam o enxugamento do Estado, que, ao menos em tese para os teóricos dessa corrente, deve ter cada vez menos atribuições e repassar diversos serviços e infraestruturas para as empresas privadas.

Basicamente, não existe uniformidade no que diz respeito ao conceito e utilização dos termos “privatização” e “desestatização”, sendo possível uma gama de definições. Nas palavras de Machado (2015, p. 110)

Há, com efeito, conceitos mais amplos ou mais restritos de desestatização e de privatização, muito embora sempre interligados, em relação de gênero/espécie. Para alguns, a desestatização seria o gênero que abrangeria diversos métodos de redução do tamanho do Estado, dentre os quais estaria situada a privatização, que trataria exclusivamente da venda de ações ou controle acionário de empresas estatais à iniciativa privada (MACHADO, 2015, p. 110).

Entendemos que a definição desses termos diz respeito ao campo do direito, todavia, de modo simples e resumido, a concessão pode ser definida como a transferência da administração de um setor ou infraestrutura pública para uma empresa privada (por tempo estimado em contrato), enquanto a privatização consiste na venda de uma empresa estatal aos domínios da iniciativa privada, nesse caso a transferência é total, a empresa deixa de ser do Estado e passa a ser de domínio privado. Sobre o regime de concessão, Justen Filho afirma

O regime de concessão importa, necessariamente, a temporariedade da concessão. Não se admitem concessões eternas nem aquelas onde o poder concedente renuncie definitivamente ao poder de

retomar o serviço. Essas soluções corresponderiam à transformação do serviço em privado (o que descaracterizaria uma concessão) ou à alienação de competências públicas (o que seria juridicamente inexistente) (JUSTEN FILHO, 2003, p. 100).

A ideia de que o Estado é a gênese da ineficiência e da corrupção não é recente (SOUZA, 2017), mas esse discurso foi revigorado ao longo dos últimos anos e ganhou enormes proporções com a popularização de alguns ideais neoliberais alavancados no Brasil pela figura do agora presidente Jair Bolsonaro (sem partido) em conjunto com o ministro da economia Paulo Guedes que, apesar de prometer privatizar inúmeras estatais e arrecadar altos valores para os cofres públicos, ainda tenta estruturar seu Plano Nacional de Desestatizações - que se encontra em fase embrionária (WIZIACK, 2020).

Na esteira desse raciocínio, as leituras fomentadas pelo pensamento neoliberal, impulsionado principalmente a partir dos anos 1970, sustentaram um pensamento antiestatal, como se o Estado fosse a-histórico e representasse um poder dissociado da esfera social (AMORIM, 2020). Muito disso se deve também ao novo papel desempenhado pelo Estado na economia. Na visão de Ricardo Amorim

Na verdade, emergiu uma nova hierarquia: o controle da inflação e a estabilidade foram alçados à condição de prioridade, enquanto o emprego, o investimento e o crescimento perderam destaque, engendrando um ambiente cujo coração era a preservação da riqueza e não a sua geração (AMORIM, 2020, p. 34).

Outro ponto importante nesse debate é o compromisso financeiro da dívida pública sob responsabilidade do Tesouro Nacional, que aparece como o principal fator de engessamento no orçamento do Estado, que prioriza essa obrigação em detrimento de diversas outras. Assim, uma parte expressiva do orçamento público não é investida pelo Estado, mas sim transferida do contribuinte para o detentor da dívida pública, ou seja, de um agente privado para outro agente privado (AMORIM, 2020, p. 46).

No Brasil, foi o governo de Fernando Collor de Mello (1990-1992) quem iniciou a implementação de projeto com propósitos neoliberais amplos e articulados através do Programa Nacional de Desestatização (PND), constituído em lei no dia 12 de abril de 1990. Para Almeida (2013, p. 66-67), nesse momento da história brasileira a privatização começou a ser interpretada como uma ferramenta de reordenação fundamental na atuação do Estado no campo econômico, afinal a nova lei ensejava

que as privatizações eram um modo eficiente de transferência de atividades para a iniciativa privada, de redução da dívida pública, da retomada dos investimentos, da modernização do parque industrial nacional e do fortalecimento do mercado de capitais. Porém, nenhum dos pontos prometidos se concretizaram no governo Collor. Desse modo, o PND não logrou êxito na curta passagem de Fernando Collor de Mello como presidente do Brasil. Em resumo, a privatização não funcionou como peça fundamental no saneamento das contas públicas e tampouco promoveu a redução da dívida (ALMEIDA, 2013).

Após o impeachment de Fernando Collor de Mello, em 29 de setembro de 1992, Itamar Franco (do partido Cidadania) assumiu o poder e, apesar de não romper com o programa neoliberal de Collor, as concessões e privatizações não avançaram muito.

Já no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-1998 e 1999-2002) a abertura econômica se consolidou e ganhou ainda mais força, muito disso se deu graças à estabilidade garantida pelo Plano Real (elaborado no governo de Itamar Franco enquanto Fernando Henrique Cardoso era Ministro da Fazenda) e ao avanço do II Plano Nacional de Desestatização (II PND). No entanto, como apontam Rodrigues e Jurgenfeld

O Plano Real criou uma armadilha ao crescimento econômico, visto que quando a economia crescia, elevavam-se ainda mais os déficits comercial e de transações correntes. Isso ocorria porque a moeda sobrevalorizada e a abertura comercial rebatiam negativamente em uma das principais contas até então superavitárias – a balança comercial [...]. Como em um círculo vicioso o governo “resolvia” o problema com a emissão de títulos da dívida pública, que aumentava de forma significativa para manter a moeda artificialmente valorizada e para “fechar” o balanço dos pagamentos, mais dependente da entrada de capital estrangeiro (RODRIGUES, JURGENFELD, 2017, p. 7).

O resultado dessa dependência da entrada de capital externo apontada pelos autores foi o acirramento dos processos de privatização e concessão, encarados como forma de garantir um certo equilíbrio das contas públicas. Mais do que isso, os leilões de concessões e privatizações de serviços e infraestruturas se apresentavam como ferramenta de recomposição das reservas de câmbio com o intento de manutenção do valor do real. Ademais, todos os pontos suscitados anteriormente - como a redução da dívida pública e a modernização do parque industrial – reforçavam o ideal e a defesa de um pensamento antiestatal que depositava todas as fichas na

ideia de um Estado mínimo que não oferecia resistência ao mercado (RODRIGUES, JURGENFELD, 2017).

Destarte, as privatizações se intensificaram nos governos FHC, para citar alguns casos, destacam-se a privatização da Companhia Vale do Rio Doce (em 1997), da Light Serviços de Eletricidade S. A. (em 1996), da empresa Telebrás e da Embratel (ambas em 1998). Assim, o capital estrangeiro conquistou setores estratégicos para a soberania do país, no ramo da energia, da mineração, das comunicações e da extração de recursos naturais.

Nesse sentido, no Brasil é comum que o Estado invista de forma massiva nas empresas estatais pouco antes de colocá-las em leilões. Bons exemplos disso são as empresas telefônicas, quando o governo brasileiro investiu cerca de 21 bilhões de reais ao longo de dois anos e vendeu tudo por um valor em torno de 8,8 bilhões de reais, e a venda do BANERJ (Banco do Estado do Rio de Janeiro), que se realizou após o comprador adquirir um empréstimo dez vezes maior do que o valor do Banco junto ao governo do Rio de Janeiro. Outro ponto muito comum na história das privatizações brasileiras é a utilização de moedas “podres” (dívidas de longo prazo do governo e que não foram pagas na data correta) na compra dessas empresas. Um bom exemplo disso é o caso da Companhia Siderúrgica Nacional, vendida por R\$ 1,05 bilhão, que foi paga quase integralmente com moedas podres (BIONDI, 1999).

Se faz evidente que as vendas das empresas estatais, que em tese deveriam servir para atrair dólares e reduzir a dívida nacional, tiveram um efeito diametralmente oposto ao desejado: resultando no aumento da dívida externa brasileira, já que o governo aceitou moedas podres e dívidas de todos os tipos no processo de desnacionalização das empresas de diversos setores. Sobre o tema, Aloysio Biondi (1999) aponta que alguns fatores podem explicar as razões do lucro rápido obtido pelas empresas privatizadas, são eles: os altos reajustes feitos pelo governo antes das privatizações para garantir lucro aos novos donos; as demissões em massa executadas pelo governo antes da empresa se tornar privada; as dívidas absorvidas pelo governo (passou-se ao Tesouro Nacional dívidas que eram das estatais) e; a transferência das pensões e aposentadorias para a folha de pagamentos do governo.

No início do século XXI, depois da onda neoliberal que assolou o país na década de 1990, não só o Brasil, mas a América Latina como um todo, deu uma guinada à esquerda (FIORI, 2007). No caso brasileiro o avanço da esquerda é representado pelos anos de governo do Partido dos Trabalhadores (PT) com Luiz

Inácio Lula da Silva (2003-2010) e Dilma Rousseff (2011-2016). Sobre o tema das privatizações e concessões, nota-se que os governos petistas optaram pelas concessões públicas, que aconteceram em número expressivo nos 13 anos de mandato, em detrimento das privatizações. Obviamente, a falta de cisão com o programa de desestatização em curso, planejado em governos anteriores, gerou críticas da base de apoiadores do Partido dos Trabalhadores. Segundo Manzano

No computo geral, portanto, pode-se dizer que até certo ponto o programa de desestatização que teve início em 1991, seguiu, de forma um tanto quanto modificada, uma vez que entre 2003 e 2016 registrou-se o maior volume de concessões públicas já visto no país. É verdade que, embora muitas vezes se confunda a natureza das privatizações com as concessões públicas, seus efeitos em termos econômicos, sociais e produtivos podem ser bastante distintos, a depender, em grande medida, da modelagem e da regulação de cada projeto e, principalmente, dos objetivos que lhes norteiam (MANZANO, 2020, p. 253).

Encerrando essa breve linha do tempo sobre as concessões e privatizações no Brasil, julgamos pertinente abordar o desenrolar do tema após o *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff em 2016. Michel Temer (MDB), até então vice-presidente, assumiu o poder e, em conjunto com seu partido, apresentou o programa intitulado “Uma ponte para o futuro”.

O projeto apresentado pelo Movimento Democrático Brasileiro (MDB), não utiliza em momento nenhum do termo “privatização”, entretanto são diversas as passagens em que a iniciativa privada é colocada em pauta e exaltada. Segundo o documento “o Estado deve ser funcional, qualquer que seja o seu tamanho” (MDB, 2015, p. 4). Ainda sobre o projeto em questão, destacam-se os pontos em que são sugeridas maiores articulações entre o Estado e o setor privado, incentivando a abertura do setor produtivo, com destaque para o agronegócio, e um desenvolvimento focado nas demandas da iniciativa privada – “por meio das transferências de ativos que se fizerem necessárias, concessões amplas em todas as áreas de logística e infraestrutura” (MDB, 2015, p. 18). Ademais, mesmo sem utilizar a palavra “privatização” o projeto não se furta de suas verdadeiras intenções, de acordo com o projeto do MDB (2015, p. 17) “temos que viabilizar a participação mais efetiva e predominante do setor privado na construção e operação de infraestrutura, em modelos de negócios que respeitem a lógica das decisões econômicas privadas”.

Por fim, o governo de Jair Bolsonaro (atualmente sem partido), que tem a figura do ministro da economia Paulo Guedes como expoente de ideias extremamente liberais, apesar de bradar pela desestatização e diminuição do tamanho do Estado, ainda não conseguiu colocar em prática os pontos apresentados em discurso.

Outras características do atual governo são a gestão ineficaz e a falta de articulação política. Um exemplo disso é a “Secretária de desestatização, desinvestimentos e mercado” que, sob as ordens de Paulo Guedes, foi criada para dinamizar os processos de desestatização e enxugamento do Estado, mas não logrou êxito e avançou no sentido contrário, aumentando os encargos do governo. De acordo com William Nozaki (2019), o processo de privatizações encabeçadas por Temer segue enfrentando diversos problemas com Bolsonaro, e muito disso se deve à falta de consenso e coesão entre os diferentes grupos que compõe a base de governo de Jair Bolsonaro. As declarações do ministro Paulo Guedes sobre o tema aparecem como uma forma pragmática de acalmar os ânimos do mercado em um momento conturbado da política nacional, onde o governo se faz cada vez mais ineficaz para cumprir as demandas prometidas, visto que no governo Bolsonaro a prática é dissonante ao discurso.

Feito esse recorte geral sobre os processos de privatização e concessão realizados no Brasil a partir dos anos 1990 até o presente momento – passando por Fernando Collor de Mello, Itamar Franco, Fernando Henrique Cardoso, Luiz Inácio Lula da Silva, Dilma Rousseff, Michel Temer e Jair Bolsonaro -, focaremos nossas análises na concessão das rodovias brasileiras em conjunto com o papel desempenhado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

2.2 O BNDES E A CONCESSÃO RODOVIÁRIA NO BRASIL

Sabemos que são muitos os países ao redor do mundo que oferecem suas infraestruturas e, principalmente, suas malhas rodoviárias para a administração do setor privado. Obviamente, algumas características contratuais mudam, mas a essência do processo é sempre a mesma - a transferência de responsabilidades administrativas do poder público para a esfera privada. O processo de concessão rodoviária se intensificou na última década do século passado, com a onda neoliberal

que assolou a América Latina e, como já exposto, o caso brasileiro é um grande exemplo disso.

Em toda a América Latina são diversos os tipos de acordos e contratos com as empresas concessionárias. Na Argentina destaca-se o mecanismo conhecido como BOT (*build-operate-transfer*), em que a empresa privada constrói, administra e ao fim do contrato transfere a infraestrutura ao Estado. Na Colômbia a falta de recursos financeiros por parte do poder público deu início aos processos de concessão rodoviária, que enfrentam problemas recorrentes de operação e gerenciamento dos contratos e acarretam uma série de graves desequilíbrios econômicos. O Chile, país visto por diversos autores como laboratório das medidas liberais, concede inúmeras infraestruturas e não apenas rodovias ao poder privado - penitenciárias, terminais aeroportuários e complexos hospitalares também são setores de interesses das políticas de concessão. Por fim, cabe pontuar que no continente europeu existem casos antigos, como é o exemplo espanhol, com pedágios regulamentados em 1953, o português, cuja data da primeira concessão remonta ao ano de 1972, e o caso francês, também no início da década de 1970 (OLIVEIRA, 2016).

Destarte, a concessão de rodovias para a iniciativa privada tem sido uma alternativa para os mais diversos países. Os discursos de que os Estados nacionais não teriam condições de subsidiar os custos de construção, manutenção e expansão das malhas rodoviárias é recorrente, cada vez mais popular e muitas vezes permeado de um ideal antiestatal, conforme discutido anteriormente.

Com a intenção de ilustrar a comparação entre os programas de concessão de rodovias ao redor do mundo e o programa brasileiro, cabe expor os números de malha total, malha concedida e a porcentagem obtida nessa comparação.

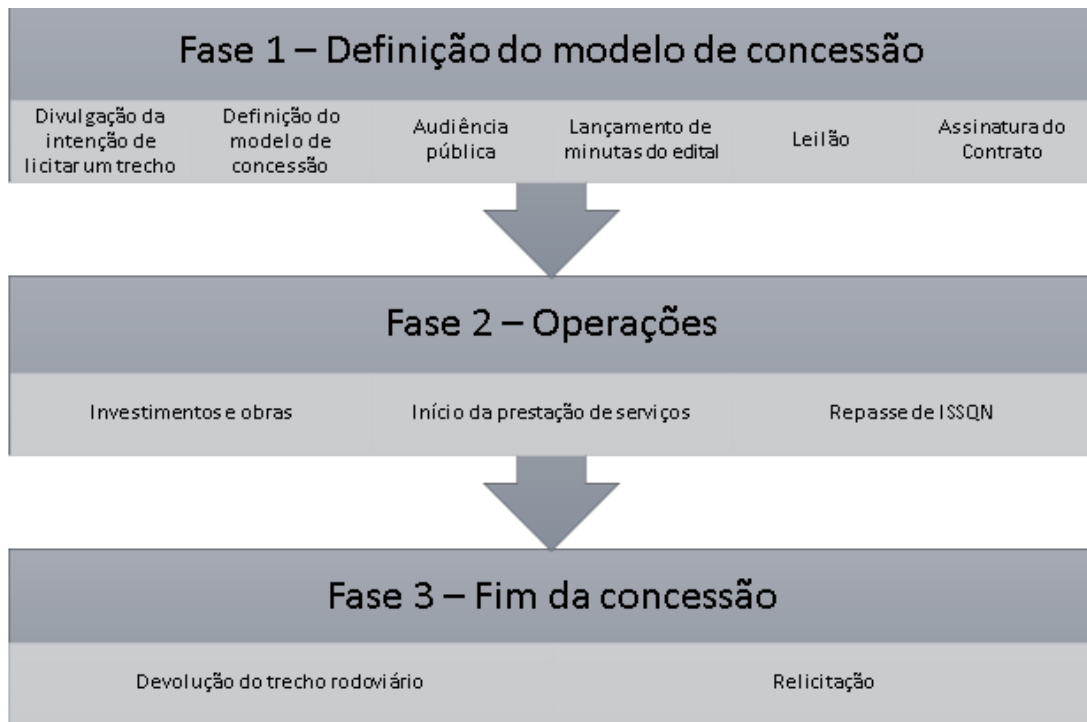
Tabela 1 – Concessões de rodovia no mundo (2015)

Países selecionados	Malha total (km)	Malha concedida (km)	% concedida
Alemanha	644.258	12.812	2,00%
China	4.240.000	154.000	3,60%
Estados Unidos	6.493.355	8.430	0,10%
Espanha	666.519	3.404	0,50%
França	1.040.173	8.887	0,10%
Grã-Bretanha	419.596	42	0,00%
Itália	492.149	5.689	1,10%
Portugal	79.513	1.783	2,20%
Suécia	220.862	16	0,00%
Total (25 países)	16.181.906	209.421	1,30%

Fonte: CAMPOS NETO, 2016

Segundo Campos Neto (2016), levando em consideração todos os estados e o governo federal, no ano de 2015 o Brasil contava com 183.792 km de malha rodoviária pavimentada, deste montante, 18.736 km são referentes ao total concedido para administração de empresas privadas, resultando em um valor de 10,2% de malha concedida pelo Estado brasileiro. Valor muito superior ao apresentado pela China, país de maior porcentagem apresentado na tabela 1.

Figura 1- Fases da concessão rodoviária no Brasil



Fonte: ABCR, 2019.

No Brasil o processo de concessão rodoviária ocorre em três fases. No primeiro momento é definido o modelo de concessão que será adotado, escolhe-se um trecho rodoviário e as variáveis do modelo (valor das tarifas, localização das praças de pedágios, tempo de concessão e obras de melhorias e ampliação), a partir disso se realiza uma audiência pública e o governo lança minutas do contrato e do edital para, finalmente, se realizar o leilão e a assinatura do contrato. A segunda fase consiste, basicamente, nas operações de concessão rodoviária que se dão através dos investimentos em obras de ampliação, conservação e melhorias (além da criação das praças de cobrança de pedágio), dos serviços prestados aos usuários e ao repasse de ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) aos municípios. Por fim, na terceira fase, passados os 30 anos de contrato, ocorre a devolução dos trechos que podem ser relicitados (ABCR, 2020, p. 9). Prática que tem sido cada vez mais comum - como já alertavam Oliveira e Sposito (2007).

A partir da exposição desse breve panorama da concessão das malhas rodoviárias, adentraremos de modo mais aprofundado ao tema do tópico. Objetivamos debater sobre as concessões de rodovias no Brasil e para tal se faz extremamente necessário abordar algumas questões acerca do Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico e Social (BNDES), fundado em 1952 como BNDE. Trata-se de um dos maiores bancos de desenvolvimento do mundo e atualmente consiste em uma ferramenta essencial ao Governo Federal para o planejamento, financiamento e investimento nos mais diversos setores da economia nacional (BNDES, 2020).

Apesar do principal argumento para a concessão rodoviária se basear na falta de recursos financeiros do Estado para investir em manutenção, gestão e melhoras das rodovias, no Brasil a imensa maioria dos lotes leiloados levam consigo um elevado investimento público, sobretudo nas infraestruturas rodoviárias. Afinal, as rodovias são projetadas e construídas pelo poder público, enquanto as empresas concessionárias são responsáveis, principalmente, pela manutenção.

Sobre o BNDES é possível periodizar sua história em quatro momentos fundamentais. Nas palavras de Hélio Caetano Farias

Com base nos trabalhos citados [Sheila Najberg (1989), Dulce Monteiro Filha (1994), Ana Alem (1997), Cláudia Currallero (1998), Adriana Diniz (2004) e Gilberto Silva Jr. (2004)], encaminhamos uma proposta de quatro grandes períodos. O primeiro, entre 1952 e 1964, ressalta o papel do BNDE no financiamento dos macrossistemas de energia e transporte; o segundo, entre 1965 e 1981, caracteriza a importância do BNDE na ampliação dos circuitos produtivos industriais, principalmente com o financiamento dos setores privados nacionais; no terceiro, entre 1982 e 1989, evidencia-se a inflexão das prioridades históricas do BNDES frente ao processo de globalização, com destaque a estratégia de integração competitiva nos mercados internacionais. Por fim, o quarto período, em vigor desde 1990, o BNDES se destaca como um dos principais responsáveis pela Política de Privatização (FARIAS, 2013, p. 120).

Desse modo, na periodização proposta pelo autor, o primeiro estágio do banco (ainda como BNDE), se caracterizava pela preocupação do Estado com a expansão territorial das infraestruturas de transporte e energia, aumentando as materialidades territoriais em solo brasileiro, visando garantir bases para os processos de industrialização do país. Uma instituição de extrema importância para a definição dos empreendimentos do BNDE foi a Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) – órgão das Nações Unidas que tinha como objetivo estudar políticas de desenvolvimento para os países latino-americanos.

No segundo momento do BNDE, entre meados da década de 1960 até 1981, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico teve uma importante atuação na ampliação dos circuitos produtivos industriais. Em suma, o país se aproximou ainda mais da divisão internacional do trabalho com a chegada de grandes empresas

transnacionais ao Brasil. Outro ponto importante consiste no caráter centralizador e autoritário do planejamento na época (período em que o país viveu uma ditadura militar), além do I Plano Nacional de Desenvolvimento, entre 1972-1974, e do II Plano Nacional de Desenvolvimento, entre 1974 e 1979. Cabe pontuar ainda que ao longo do II Plano Nacional de Desenvolvimento o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, que figurava como principal instituição de créditos e financiamentos de longo prazo, passou a privilegiar empréstimos ao setor privado. Ademais, esta é uma fase de grande endividamento externo para o país.

Sobre o II Plano Nacional de Desenvolvimento, Carneiro (2002) aponta que a estratégia elaborada foi dividida em quatro frentes fundamentais: as modificações da matriz industrial, visando ampliação da participação da indústria pesada; as mudanças na organização industrial, privilegiando empresas nacionais do setor privado; a desconcentração regional da atividade produtiva e, por fim, melhorias na distribuição de renda. Ainda sobre o II Plano Nacional de Desenvolvimento, Machado (2018) afirma

Em suma, o plano encontrava obstáculos desde o seu lançamento. Partindo de um visível sobredimensionamento dos projetos, utilizando-se em larga escala de empréstimos externos e carecendo de articulações entre os investimentos. A manutenção do crescimento acelerado de colocava com custos crescentes, e perspectivas questionáveis. No plano de fundo, o programa de investimentos buscava satisfazer o conjunto de interesses dos militares, na busca da legitimação do governo vigente (MACHADO, 2018, p. 46).

O terceiro período, entre 1982 e 1989, é marcado pela mudança do foco da supracitada instituição, segundo Farias

O BNDES, ao longo da década de 1980, redefiniu a sua inserção na economia brasileira. A exaustão da estratégia de desenvolvimento pautada na política de substituição de importações e no forte endividamento externo deflagrou uma forte crise econômica (FARIAS, 2013, p. 125).

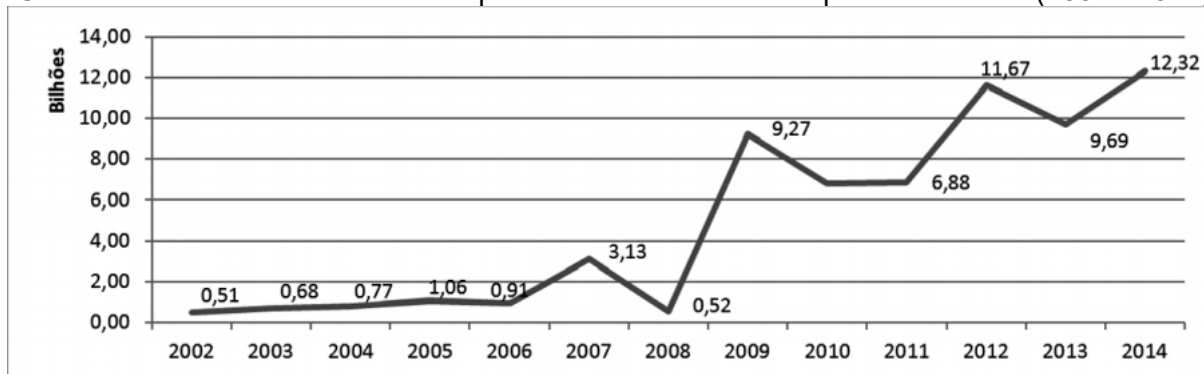
Por fim, no quarto estágio do BNDES, que se iniciou na década de 1990, destacou-se o papel da instituição como peça fundamental para o desenvolvimento das políticas de concessão e privatização em todo o território nacional. O Programa Nacional de Desestatização foi um exemplo desse momento, em que o Brasil almejava sair da crise e seguiu o caminho de reformas neoliberais. Em consequência

disso o poder de planejamento do Estado sofreu grandes alterações e encolheu em todos os setores.

A trajetória exposta apresenta o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social como pedra fundamental para o desenvolvimento de diversas atividades produtivas nacionais em seus primeiros anos de existência. Entrementes, a partir dos anos 1990 esta instituição também foi primordial para a realização de inúmeras políticas de privatização – fato que se evidencia com o Programa Nacional de Desestatização. E, justamente pela trajetória descrita, uma breve análise do BNDES é fundamental para o entendimento do atual processo de concessões rodoviárias no Brasil.

Nesse sentido, atualmente o BNDES se apresenta como mecanismo de incentivo estatal e se constitui como um instrumento central do governo federal para a iniciativa privada, que se dá através dos financiamentos do banco. De 2008 até o ano de 2014, o BNDES atuou em consonância com as medidas anunciadas no PAC - Programa de Aceleração do Crescimento (PEZZIN, 2015).

Gráfico 1 - BNDES: Financiamento para concessões em transportes no Brasil (2002 - 2014)



Fonte: PEZZIN, 2015

Nota-se que o gráfico corrobora com o que foi dito anteriormente sobre a preferência pelas concessões nos governos Lula e Dilma. No período em análise o BNDES foi um agente fundamental para o financiamento nos processos de concessão no setor dos transportes (de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos). Nesse sentido, Pezzin (2015, p. 189) demonstra que os recursos liberados pelo banco nos processos de concessão foram repassados para cinco grandes controladoras privadas - *Vale*, *ALL*, *Invepar*, *Prumo* e *Arteris* - que totalizaram 63% do valor total disponibilizado pelo BNDES. Na perspectiva do autor, essa concentração das operações de crédito do

banco reflete, ainda que parcialmente, uma estrutura oligopolizada e internacionalizada no setor de transportes brasileiro.

Em resumo, após esse breve resgate cabe sublinhar que as concessões rodoviárias em âmbito federal se iniciaram no ano de 1993, com o programa de Concessões de Rodovias Federais, criado pela Portaria Ministerial nº10/93. A primeira etapa de concessões se deu em 1994, com a Ponte Rio Niterói. Em 1995 foram concedidos mais quatro trechos federais à iniciativa privada e no seguinte foi promulgada a lei nº 9.227 (lei das delegações), que possibilitou que estados e municípios solicitassem a delegação de trechos e rodovias federais. A segunda etapa de concessões ocorreu em 2007 e foram realizados leilões para oito novos lotes de rodovias federais (autopistas Fernão Dias, Fluminense, Litoral Sul, Planalto Sul, Régis Bittencourt, Via Bahia, rodovia do Aço e rodovia Transbasiliana). A terceira etapa de concessões, ocorrida em 2013, leiloou dois novos trechos rodoviários. Finalmente, a quarta etapa de concessões foi inaugurada em 2018 e no ano de 2019 novos contratos foram assinados com as concessionárias ViaSul e Ecovias do Cerrado (BRASIL, 2020b).

Tabela 1 - Concessões de rodovias federais vigentes no Brasil (2020)

Concessionária	Rodovias	Extensão (km)
Autopista Fernão Dias	BR-381/MG/SP	562,1
Autopista Fluminense	BR-101/RJ	320,1
Autopista Litoral Sul	BR-376/PR - BR101/SC	405,9
Autopista Planalto Sul	BR-116/PR/SC	412,7
Autopista Régis Bittencourt	BR-116/SP/PR	401,6
CONCEBRA	BR-060/153/262/DF/GO/MG	1176,5
CONCER	BR-040/MG/RJ	179,9
CRT	BR-116/RJ	142,5
ECO050	BR-050/GO/MG	436,6
ECO101	BR-101/ES/BA	475,9
ECOPONTE	BR-101/RJ	13,2
ECOSUL	BR-116/293/RS	457,3
Ecovias do Cerrado	BR-364/365/MG/GO	437,0
MS VIA	BR-163/MS	847,2
Nova Dutra	BR-116/RJ/SP	402,0

Concessionária	Rodovias	Extensão (km)
Rodovia do Aço	BR-393/RJ	200,4
Rota do Oeste	BR-193/MT	850,9
Transbrasiliana	BR-153/SP	321,6
Via 040	BR-040/DF/GO/MG	936,8
Via Bahia	BR-116/324/BA	680,6
Via Sul	BR-101/290/386/448/RS	473,4
	TOTAL	10.134,2

Fonte: ANTT, 2020.

Criada em 2001, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é uma agência reguladora e tem como função supervisionar, regular e fiscalizar as atividades de prestação de serviço das infraestruturas de transporte exercidas pelas empresas privadas, com o intuito de garantir os fluxos de pessoas, bens e mercadorias. Assim, ao todo temos 21 empresas concessionárias diferentes e pouco mais de 10.134 km de extensão de rodovias federais concedidas à iniciativa privada e com contratos vigentes, leiloados em quatro etapas diferentes.

Contudo, nos últimos anos nota-se uma mudança no padrão de financiamento de infraestruturas no Brasil e o BNDES não exerce o mesmo papel de outrora. Em resumo, enquanto o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social sofre com o declínio de investimentos no setor das infraestruturas, os investidores institucionais, sobretudo os fundos de investimentos, ganham cada vez mais espaço nesse cenário.

Essa tendência se evidenciou no último lote de concessão de rodovias do estado de São Paulo referente ao corredor Piracicaba-Panorama, arrematado pelo fundo de investimentos Pátria por R\$ 1,1 bilhão. Assim, o fundo Pátria Investimentos se transformou em um ator importante no cenário das concessões rodoviárias em São Paulo, que se coloca como um agente cada vez mais ativo e autônomo. Sobre a inserção dos fundos de investimentos nos leilões de concessão, Costa e Gallo (2020) interpretam que essa mudança de tendência significa um modo de abertura de novos campos para a realização do capital sobreacumulado, ou seja, as rodovias passam a exercer uma nova função: se transformam em um terreno fértil para a valorização financeira, atuando como um verdadeiro dreno onde a renda local é extraída, como apontam os autores.

Nas palavras de Costa e Gallo (2020, p. 352)

Em suma, procuramos aqui sustentar o entendimento das concessões rodoviárias enquanto plataformas de valorização financeira. As rodovias, na medida em que são pedagiadas e controladas por agentes financeiros, engendram um fluxo de valor remetido do local para os circuitos financeiros, remunerando o capital dos investidores. Trata-se, portanto, de um uso do território alinhado ao processo de financeirização (COSTA, GALLO, 2020, p. 352).

Nota-se que o processo de inserção dos fundos de investimentos nas concessões de rodovias se manifestou no mesmo leilão que despertou nossas análises sobre as principais empresas de pagamento automático de pedágios no estado de São Paulo, configurando-se assim em duas diferentes formas de expansão financeira no mesmo lote rodoviário. Desse modo, o resgate e contextualização das rodovias paulistas concedidas aos administradores privados se faz explicitamente necessário.

2.2.1 Concessão de rodovias em São Paulo

As concessões rodoviárias no estado de São Paulo se iniciaram com o governador Mário Covas (1995-1991), sob justificativas dos elevados custos que as rodovias geravam aos cofres públicos na época. A partir disso, o estado de São Paulo criou a Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos em 1998, cuja função seria acompanhar os processos no setor dos transportes. A comissão teve caráter temporário e foi substituída pela ARTESP (Agência Reguladora de Serviços Públicos de Transporte do Estado de São Paulo), criada em 2002 com o intuito de fiscalizar e regulamentar a totalidade dos serviços públicos de transporte permitidos, autorizados ou concedidos ao setor privado.

Em resumo, a primeira etapa de concessões das rodovias paulistas ocorreu no ano de 1998, com a concessão de 12 lotes (cada um vencido por uma empresa diferente) com prazo de 20 anos que totalizavam mais de 3.600km de rodovias repassadas à iniciativa privada. Segundo Senna e Michel (2006), o critério utilizado para a escolha das empresas vencedoras foi do maior valor de outorga (ônus fixo) e 170 municípios paulistas foram atendidos. A segunda etapa de concessões, que começou em 2008 (e durou até 2011) contou com 5 lotes e 1.700 km concedidos à iniciativa privada com prazo de 30 anos de duração, no total 101 municípios foram atendidos. Além disso, outro ponto importante desse momento foi a concessão do

trecho oeste do Rodoanel em junho de 2008, enquanto a concessão dos trechos leste e sul do Rodoanel só se deu no ano de 2011 (SÃO PAULO, 2016).

A terceira etapa de concessões foi realizada segundo licitações no ano de 2014, em que a Concessionária Tamoios saiu como vencedora e iniciou suas operações no primeiro semestre de 2015. A Rodovia Tamoios se enquadra em um modelo de concessão patrocinada, cujo retorno dos investimentos feitos pela empresa via tarifa cobrada dos usuários é entendido como insuficiente, desse modo, o poder concedente complementa remuneração. A extensão total de rodovias sob controle da Concessionária Tamoios é de pouco mais de 119km e é limítrofe aos municípios de Jambuí, Paraibuna, Jacareí, Caraguatatuba e São José dos Campos (SÃO PAULO, 2016).

Não obstante, o movimento de concessão das rodovias paulistas permanece ativo e, atualmente, se encontra em sua quarta etapa. No final de 2015, o então governador do estado de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB), assinou o decreto que autorizava a concessão de mais quatro lotes rodoviários, que juntos somam 2.226 km de rodovias concedidas para empresas privadas (GALLO, BASTIANI, 2017).

Segundo a ARTESP, no ano de 2019 o Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo apresentava 9.800 km concedidos à iniciativa privada e administrados por 20 empresas concessionárias diferentes, que investiram R\$ 121 bilhões em obras e manutenções e repassaram R\$ 5,6 bilhões em Impostos Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) para os municípios paulistas (ARTESP, 2020).

Sobre os repasses de ISSQN, Gallo e Bastiani (2017) e Gallo (2020) demonstram que o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza proveniente dos repasses das empresas concessionárias é extremamente relevante para alguns municípios sendo mais representativo até mesmo que o IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), sobretudo nos municípios menos populosos. Em resumo, as empresas concessionárias são contratualmente obrigadas a repassar 5% do montante recebido através das praças de pedágios aos municípios que apresentam rodovias concessionadas em seus respectivos territórios.

Por fim, vale sublinhar que segundo o Portal do Governo do Estado de São Paulo, atualmente os sistemas de pedágios eletrônicos correspondem à 57,6% do pagamento do tráfego pedagiado (SÃO PAULO, 2018). Ainda de acordo com o governo paulista, já existem mais de 5,8 milhões de usuários com TAGs ativos -

nomenclatura do adesivo colado no para-brisa do veículo que permite a leitura por sensores e faz com que as cancelas sejam ativadas de forma automática – e o governo vem trabalhando há cerca de oito anos na modernização e abertura para os sistemas de pagamento automático de pedágios.

2.3 AS FINANÇAS NO PERÍODO CONTEMPORÂNEO E SUAS IMPLICAÇÕES TERRITORIAIS

A financeirização é um regime de acumulação em que a valorização do capital se dá pelos canais financeiros, e não necessariamente pela produção industrial ou comercial. Aalbers (2008, p. 148) nos alerta que o papel crescente das finanças nas operações capitalistas resulta em uma relação inversa entre o que é real e o que é financeiro, variável fundamental para as compreensões das novas tendências no sistema capitalista. Assim sendo, com as constantes desacelerações nas taxas de crescimento e a estagnação da economia, o capitalismo torna-se cada vez mais dependente das finanças para realizar a expansão dos ganhos. Ainda segundo o autor, o processo de acumulação se torna cada vez mais financeirizado, contudo, o crescimento das finanças não beneficia necessariamente a economia real, mas sim os investidores institucionais presentes nos mercados financeiros ao redor de todo o globo. Na visão de Ricardo Dathein

Estaria ocorrendo, assim, um processo que poderia ser qualificado como de financeirização da riqueza, em que uma lógica financeira, e não produtiva, é que determina a dinâmica econômica. Desta forma, o capitalismo assumiria estruturalmente uma função especulativa paralelamente à produtiva [...]. As grandes corporações atuam concomitantemente nas órbitas financeira e industrial ou outras, possuindo um alto potencial de liquidez e, portanto, de ganhos especulativos (DATHEIN, 2002, p. 13).

Na perspectiva de François Chesnais (2000), hoje o mercado nada mais é do que uma concentração de capitais industriais e financeiros, cujo poder é sempre crescente pois são privilegiados pela capacidade de atuar em escala global. Em resumo, o alcance e a extensão possibilitados pela globalização tornaram as finanças cada vez mais autônomas e universais. Os investidores institucionais - tais como sociedades financeiras, *mutual funds*, companhias de securitização e fundos de pensão – tem um papel central em todos esses desdobramentos, afinal de contas,

são estes os principais agentes beneficiados por essa nova configuração do sistema econômico capitalista. Nas palavras de Chesnais

Corretamente designado pelo nome de “investidores institucionais” esses organismos (fundos de pensão, fundos coletivos de aplicação, sociedades de seguros, bancos que administram sociedades de investimento) fizeram da centralização dos lucros não reinvestidos das empresas e das rendas não consumidas das famílias, especialmente os planos de previdência privados e a poupança salarial, o trampolim de uma acumulação financeira de grande dimensão (CHESNAIS, 2005, p. 36).

Obviamente, a globalização foi um fator que contribuiu em demasia para o avanço da financeirização, porém não foi o único. Muito disso se deve aos pressupostos neoliberais que ganharam força ao longo dos anos 1970 para se contrapor aos pressupostos keynesianos, predominantes no período pós segunda guerra mundial. Na leitura de Harvey (2008), essa virada neoliberal, que teve como principais expoentes Margareth Thatcher (primeira-ministra britânica) e Ronald Reagan (presidente dos Estados Unidos), foi fundamental para a reconstrução do poder de classe das elites econômicas. Segundo o autor, talvez o processo de neoliberalização não tenha sido muito efetivo para revitalizar o processo de acumulação do capital global, mas teve notável sucesso na restauração, e até mesmo na criação, do poder das elites econômicas - fato que deu respaldo aos avanços do neoliberalismo.

Com a doutrina neoliberal o keynesianismo, a forte participação do Estado na economia e as diretrizes traçadas na conferência de Bretton Woods foram rechaçadas – mesmo que estas tenham sido as pedras fundamentais do período pós guerra, que ficou reconhecido como era dourada do capitalismo (BELLUZZO, 2004). Na interpretação de Belluzzo (1995), os melhores anos do crescimento capitalista foram substituídos, desde o início dos anos 1970, por uma série de instabilidades e turbulências em que as relações produtivas, comerciais, financeiras e tecnológicas provenientes do acordo de Bretton Woods e lideradas pelo Estados Unidos, contraditoriamente, padeceram por conta do próprio sucesso.

Em 1971, Richard Nixon colocou fim no padrão de conversão dólar-ouro, medida que teve como resultado uma desvalorização substancial do dólar, pois rompeu com o regime das taxas de câmbios fixas e ajustáveis, como foi definido na conferência já citada, mas também tornou o dólar uma moeda nacional de atuação

mundial, visto que este se tornou um denominador comum do processo crescente de financeirização (BARUCO, 2005, p. 33).

Esse momento demarcou o fim do consenso keynesiano e a internacionalização financeira. Logo, nota-se uma tendência de interferência cada vez menor dos Estados nacionais (ao menos no campo dos discursos) e o aumento substancial das transações financeiras, que passaram a agir com total liberdade e tiveram o campo de atuação consideravelmente ampliado com a desregulamentação dos mercados, a liberalização econômica, as aberturas comerciais e as privatizações.

Em suma, com o fim do consenso keynesiano as finanças começaram a se internacionalizar de modo irrefreável. Por conseguinte, outro marco extremamente importante para a universalização e autonomia do mundo das finanças foi o Consenso de Washington, em 1989. Dentre as principais consequências que se deram a partir das muitas recomendações de cunho neoliberal elaboradas em Washington, podemos citar as privatizações, a redução da máquina estatal, a abertura comercial, as políticas de liberalização financeira e desregulamentação dos mercados nacionais.

A América Latina não ficou de fora do processo de financeirização e a cartilha pensada por John Williamson, principal economista das recomendações elaboradas no Consenso de Washington, foi parte importante para a negociação da dívida externa dos países latino-americanos, mas, principalmente, para a reinserção desses territórios nos radares de investimentos do capital internacional. Isto se evidencia no fato de que muitos países da América Latina vivenciaram sucessivos processos de privatização no decorrer da última década do século XX (ARROYO, 2006).

A partir do exposto, nota-se o processo de financeirização da economia é fruto de uma série de fatores. Entrementes, julgamos necessário ponderar as relações entre Estado e mercado, que, sem sombra de dúvidas, são agentes indissociáveis para que as finanças ganhem cada vez mais campo e atuem de modo universal, autônomo e irrefreável.

De acordo com Mónica Arroyo (2006), a volatilidade do capital internacional na América Latina, e nos países do sul global como um todo, é favorecida pela porosidade das fronteiras territoriais. Ou seja, há uma base material que atua em conjunto com uma base normativa, que não apenas facilita como também promove a fluidez das operações financeiras. Por consequência, temos uma nova forma de regulação, e não uma desregulação pura e simples. O Estado não se ausenta, mas faz uma escolha – nesse caso, acentuar a porosidade de suas fronteiras territoriais e

ofertar as bases necessárias para se tornar parte integrante do circuito financeiro global –, por mais nefastas que sejam algumas consequências desse processo.

Na perspectiva de Jaime Osorio (2019, p. 201) a mundialização do capital financeiro reproduz contradições tanto no campo político como no campo econômico, pois se por um lado a expansão do capital se vê limitada em determinados momentos pela fixação das fronteiras definidas pelo Estado-nação, por outro precisa da atuação do Estado-nação para se apoiar e seguir avançando e ganhando ainda mais espaços de atuação.

A partir disso, se faz evidente que o mercado tem um poder decisório cada vez maior e muitas vezes superior ao poder do próprio governo e, com os avanços da economia em conjunto com as técnicas da informação, o Estado é cada vez mais servo das grandes empresas transnacionais. Contudo, acreditar que o Estado se tornou dispensável é um erro (SANTOS, 2002a). Sobre as relações entre mercado e Estado, Pereira faz o seguinte apontamento

Não se trata da “morte” do Estado, e nem mesmo do seu enfraquecimento, visto que os Estados continuam agindo e a política se torna elemento essencial ao funcionamento e regulação do território e no trabalho nele realizado. O Estado ainda é, por excelência, o principal agente orientador e formulador das regras e normas que balizam os usos territoriais. O que ocorre é um processo que poderíamos denominar de “casamento perfeito” entre os interesses das grandes empresas e as políticas promovidas pelo poder público, nos seus diferentes níveis, destinadas a facilitar a ação econômica hegemônica no conjunto do território nacional, principalmente quando se trata dos territórios nacionais dos países pobres e política e financeiramente dependentes (PEREIRA, 2007, p. 154).

Assim sendo, novas formas de regulação são essenciais, o Estado não está alheio às novas normas e tampouco aos interesses de outros agentes. Como apresentado pelos autores, o Estado não desapareceu desse cenário, apenas assumiu uma nova posição, permitindo que os interesses e as intenções dos agentes hegemônicos da esfera financeira sejam facilitados, sobretudo no que diz respeito ao sistema regulatório e normativo.

A regulação e as normas que regem o território têm um peso central para os avanços dessa discussão. O momento atual não só impulsiona novas formas de regulação como também necessita delas. A relação entre o território e as normas é dialética, ao passo que as normas regulam e condicionam as relações territoriais,

também são diretamente influenciadas pelas dinâmicas e pelos diferentes usos do território.

A partir disso, não temos ambição de entrar em debates que dizem respeito estritamente ao campo do direito, nossa intenção ao suscitar as relações entre território e regulação é, principalmente, compreender as características normativas do território usado brasileiro. Seguramente, a partir do desenvolvimento dos objetos técnicos e do atual estágio da globalização, novos conjuntos normativos são constantemente exigidos e, naturalmente, o Estado não é o único ator envolvido nesse processo de regulação e isso, conforme dito anteriormente, não significa necessariamente a ausência do Estado. De acordo com Antas Jr

Assim, como parte do processo de globalização, as transnacionais foram capazes de organizar sistemas normativos próprios para estabelecer padrões técnicos e organizacionais de produção global e, do mesmo modo, construíram bases normativas que regulam os fluxos financeiros do motor único (SANTOS, 2008). Como novos agentes hegemônicos nascidos no período da globalização, passaram a exercer novas práticas espaciais, decorrentes do uso político da ubiquidade e da sincronia das ações nas atividades econômicas. Passaram a ser cada vez mais identificados com detentores de determinada autonomia em relação aos Estados Territoriais (ANTAS JR, 2017, p. 25).

Tendo em vista o que foi exposto anteriormente, nota-se que a ideia de *pluralismo jurídico* (ANTAS JR, 2005), enquanto dimensão da própria realidade territorial do momento histórico atual, se apresenta como noção essencial para o entendimento dos inúmeros sistemas de ações que animam não só os objetos, mas também as normas.

Atualmente, a densidade das relações internacionais é cada vez maior, fato que, em conjunto com a evolução das tecnologias informacionais, permitiu que se constituísse um emaranhado de concepções jurídicas, em conjunto com a concepção do Estado e dos agentes hegemônicos. O resultado disso tem sido a intensificação das solidariedades organizacionais e das verticalidades presentes no território, em detrimento das necessidades locais e dos modos tradicionais de solidariedade orgânica (ANTAS JR, 2004).

Por fim, compreendemos que a revisão crítica da literatura científica sobre os temas expostos nos permite analisar os diferentes usos do território sobre diversos prismas. De início, buscamos entender a concessão de infraestruturas de modo geral

para, a partir disso, dissertar sobre a concessão rodoviária no Brasil, com foco na concessão de rodovias no estado de São Paulo. Posteriormente, analisamos o fenômeno da financeirização, que vem acarretando uma série de desdobramentos territoriais por conta das dinâmicas autônomas e universais das finanças. Entendemos que esse recorte é importante para as discussões que serão elaboradas a seguir, com o desenvolvimento das empresas de pagamento automático e eletrônico de pedágios em conjunto com o crescimento dos pagamentos digitais no território brasileiro.

3. MATERIAIS E MÉTODOS

De início, consideramos relevante ressaltar que Moraes e Costa (1984) distinguem o método de interpretação do método de pesquisa. Enquanto o método de interpretação diz respeito ao modo como se interpreta a realidade, ou seja, trata-se da visão de mundo (fruto de sistemas políticos e filosóficos) que norteia e permeia toda a pesquisa, o segundo (método de pesquisa) trata da operacionalização da pesquisa, isto é, de um conjunto de técnicas utilizadas para o desenvolvimento de determinado estudo, constituindo-se então em uma metodologia de trabalho da pesquisa.

3.1 MÉTODO

Para o desenvolvimento do trabalho de conclusão de curso em questão, partimos da noção de que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico. De acordo com Santos (2002a, p. 63) “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”, sendo também considerado sinônimo de *território usado*. Assim sendo, consideramos que o *território usado* “constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes” (SANTOS et al., 2000). Destarte, o território não deve ser entendido simplesmente como uma entidade pura, não é apenas natural, assim como também não é somente político, econômico ou cultural e tampouco é homogêneo. Logo, consideramos que o conceito de *território usado* (SILVEIRA, 2009; RIBEIRO, 2003; CATAIA, 2011) se apresenta como instrumento analítico relevante, pois nos permite interpretar a totalidade, se transformando em um campo de análise privilegiado, afinal, revela tanto a estrutura global da sociedade, como também as complexidades dos diferentes usos do território. Se para os agentes hegemônicos o *território usado* é recurso, para os agentes hegemônizados esse mesmo território é abrigo, construindo assim uma relação dialética entre as diferentes intenções presentes na sociedade (SANTOS et al., 2000, p. 12). Nas palavras de Santos e Silveira (2006, p. 21) “O uso do território pode ser definido pela implantação de

infraestruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação de sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade”.

Ademais, a noção de *território usado* se constitui em uma ferramenta significativa para nossas pretensões, que consistem em analisar sistematicamente a formação do território, na medida em que todos os atores desse processo são compreendidos, constituindo-se então em uma totalidade cindida em dois pontos fundamentais: a configuração do território, por meio das materialidades, e as ações políticas, presentes de modo imaterial.

Desse modo, o espaço geográfico retrata como as ações e os objetos são realidades indissociáveis, logo, em constante e permanente busca de ajustes com o objetivo de se alcançar um arranjo perfeito segundo as diferentes ordens sociais. Na perspectiva de Isnard (1978), o espaço pode ser entendido como uma “ordem projetiva”, ou seja, como um produto derivado dos diferentes projetos de uma sociedade. Seguindo a mesma lógica, pode-se dizer que isso reafirmaria a proposição de Silveira (2009, p. 129) em que

o território é uma norma, pois é um princípio ou um molde para as ações presentes, a qual, dotada de poder desigual para transformar o que existe ou para concretar o possível, exercita novos usos, isto é, cria mais objetos e mais normas (SILVEIRA, 2009, p. 129).

É a partir dos objetos técnicos e das ações normatizadas que a regulação do território e da economia vão se tornando cada vez mais imponentes, afinal de contas o processo produtivo é fragmentado por diversos pontos do globo e exige uma constante regulação, mesmo que à distância, para que o processo se realize de modo dinâmico e eficaz (SANTOS, 2002a, p. 232).

Sobre a primazia das lógicas internas e externas que regem o desenvolvimento dos lugares, Fábio Contel (2001, p. 223-224) expõe dois tipos de situações geográficas: a) uma mais horizontal, estreitamente ligada às solidariedades locais e regionais de produção, que permitiram um controle endógeno do desenvolvimento local e; b) outra mais vertical, ligada às influências de agentes externos ao lugar e “portadores de uma racionalidade nem sempre consentânea com a reprodução local da vida”. Ainda segundo o autor, podemos falar então de horizontalidades e verticalidades presentes na composição dos lugares. Nas palavras de Milton Santos

As verticalidades são vetores de uma racionalidade superior e do discurso pragmático dos setores hegemônicos, criando um cotidiano obediente e disciplinado. As horizontalidades são tanto o lugar da finalidade imposta de fora, de longe e de cima, como o da contra finalidade, localmente gerada. Elas são o teatro de um cotidiano conforme, mas não obrigatoriamente conformista e, simultaneamente, o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta (SANTOS, 2002a, p. 286).

Dessa forma, cabe pontuar que o território é usado por todos os agentes, sendo, portanto, um híbrido que contrapõe, de modo ininterrupto, ações cristalizadas e ações presentes num único momento de dupla condicionalidade. Nesse sentido, destacam-se as *rugosidades*, ou seja, o trabalho morto que fica de ações passadas como forma e espaço construído (SANTOS, 2002a). As materialidades condicionam novas ações, assim como também são por elas sucessivamente ressignificadas e realocadas, formando este dinamismo na vida social.

Além disso, dentre todos os atores, é o Estado quem assume posição de destaque, isso se dá pois é o Estado, entendido aqui como conjunto das instituições, o ator ao qual são atribuídas funções como a de produzir ordens, leis e normas (SANTOS, 2008). Segundo Milton Santos

O Estado exerce, pois, um papel de intermediário entre as forças externas e os espaços chamados a repercutir localmente essas forças externas. O Estado não é, entretanto, um intermediário passivo; ao acolher os feixes de influências externas, ele os deforma, modificando sua importância, sua direção e, mesmo, sua natureza. Isto significa que a reorganização de um subespaço sob a influência de forças externas depende sempre do papel que o Estado exerce (SANTOS, 2002b, p. 226).

Destarte, o Estado assume um papel central na definição das formas de atuação dos atores hegemônicos e nas leis e normas que regem o território. Tendo em vista a definição de território explicitada anteriormente - como um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações -, pode-se dizer que as ações só conseguem se realizar através dos objetos técnicos e das normas, principalmente no momento atual, em que o ordenamento técnico, jurídico e normativo é cada vez mais complexo. Na perspectiva de Ricardo Mendes Antas Jr (2003), técnica e norma são categorias centrais na constituição do espaço geográfico, que atribuem operacionalidade à análise dos processos sociais vigentes. Para este autor, regulação do território atualmente vive uma transição para uma divisão entre os poderes: de um lado o poder hegemônico soberano do Estado (extensivo e monolítico) e de outro o

poder especializado e segmentado dos agentes econômicos formados por redes técnicas e organizacionais, que podem ser denominados como uma hegemonia corporativa (ANTAS JR, 2003, p. 90).

Outro ponto fundamental para a realização deste trabalho de conclusão de curso foi o entendimento da globalização atual – enquanto zênite do processo de mundialização do sistema econômico capitalista. Nesse momento, cabe ressaltar que a globalização se apresenta como perversidade para a ampla maioria apesar de ser vendida como fábula, afinal aumenta o poder de um grupo seletivo ao passo que aprofunda a pobreza e a desigualdade social (SANTOS, 2001). Além disso, um dos efeitos da globalização, sobretudo nos países subdesenvolvidos, é o uso cada vez mais fragmentado do território. O impacto das modernizações se dá de forma pontual e é sempre extremamente seletiva em seus efeitos e suas formas. Por certo, as variáveis da modernização não se dão ao mesmo tempo em todo o território (SANTOS, 2013).

Finalmente, entendemos que buscar compreender a situação geográfica - entendida aqui como uma valiosa ferramenta metodológica que pode ser brevemente definida enquanto um *nó entre verticalidades e horizontalidades*, que nos permite analisar a relação entre o pretérito e o presente – encontrada no Brasil a partir dos estudos sobre os processos de evolução das empresas de pagamento automático de pedágios e da participação de importantes agentes financeiros no setor pode nos dar indícios de distintas realidades e projetos existentes internamente ao Estado, o que implica em uma série de desdobramentos e diferentes usos do território (SILVEIRA, 1999).

Ademais, sobre a metodologia deste trabalho, nos organizamos da seguinte forma:

- a) levantamento e leitura de referências bibliográficas referentes ao tema e ao método de trabalho;
- b) levantamento e tabulação de dados referentes ao tema pesquisado;
- c) elaboração de tabelas e organogramas com o objetivo de facilitar a interpretação de discussões desenvolvidas na pesquisa;
- d) busca de informações mais detalhadas sobre as principais empresas de pagamento de pedágio automático: *Sem Parar, ConectCar, Move Mais, Taggy* e *Veloe*;

- e) análise dos dados a partir do referencial teórico e das leituras sobre a financeirização, os pedágios eletrônicos e as concessões rodoviárias e;
- f) consulta a documentos que tratam sobre a organização do sistema de concessão de rodovias e as recentes previsões dos descontos para os usuários que efetuarem o pagamento de forma automática, as consultas foram realizadas no site da ARTESP (<http://www.artesp.sp.gov.br/legislacao.htm>) e da Plataforma Digital de Parceiras do Governo Paulista (<http://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/>).

4. NOVOS AGENTES: CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E EMPRESAS DE PAGAMENTO AUTOMÁTICO DE PEDÁGIOS

Nesta seção temos como objetivo apresentar e debater sobre as principais características das cinco grandes empresas de pedágios eletrônicos atuantes no Brasil – *Sem Parar*, *ConectCar*, *Move Mais*, *Veloe* e *Taggy*.

Nosso intuito não é discutir somente a necessidade constante de aceleração do fluxo de carros nas praças de pedágios e a redução das filas nas cabines de pagamento através da implantação dos sistemas automáticos, tornando-os atrativos aos usuários dos serviços, nosso objetivo é entender a relevância da expansão territorial deste novo tipo automático de pagamento já que, para funcionar, há uma demanda de recursos técnicos e tecnológicos, incorporando ao território aquilo que Santos (2002a) chamou de *densidade técnica territorial*.

Apenas como exemplo, o controle automático de frotas já funciona há muito tempo. O CTF (Controle Total de Frotas), sistema de abastecimento automático visando economia, eficiência e segurança para as frotas contratadas, controlado pela gigante *Fleetcor* desde 2012, é um expoente disso. Esta empresa norte-americana é líder global em soluções de pagamentos empresariais, com o intuito de simplificar o modo como as empresas pagam e gerenciam suas despesas (incluindo gastos com hospedagem, combustível e pedágio). Digitalizar, automatizar, controlar e proteger os pagamentos para funcionários e fornecedores também são tarefas da empresa. De acordo com seu portal, a *Fleetcor Technologies* atende empresas na América do Norte, América Latina, Europa e Ásia. No ano de 2018 a empresa obteve uma receita de US\$ 2,4 bilhões¹.

4.1 SEM PARAR

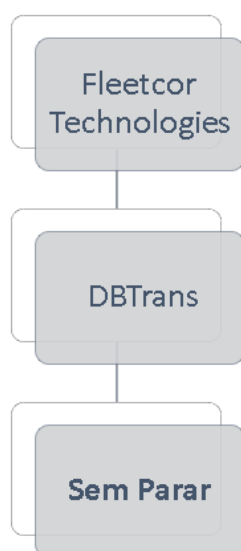
A *Fleetcor Technologies* começou suas operações no Brasil em 2012, com a compra do CTF, e no ano seguinte o grupo fez a aquisição das empresas VB Serviços e DBTrans. Em março de 2016 a gigante norte-americana comprou 100% das ações da empresa *Sem Parar*, fundada em 2004, pelo valor de R\$ 4 bilhões, constituindo o

¹ Disponível em <<<https://www.fleetcor.com/en/company.html>>>. Acesso em 13 de jan. de 2020.

principal sistema eletrônico de pagamento de pedágio no Brasil, que detêm 90% dos usuários do ramo.

Sabemos que as marcas já citadas apresentam diferentes planos entre si. Em nossas pesquisas nota-se que a empresa *Sem Parar* trabalha com planos mínimos de R\$ 27,90 por mês (números referentes ao ano de 2020), dois meses grátis e se diz presente não apenas em todas as estradas pedagiadas do Brasil, mas também em 1400 estacionamentos, diversos *shoppings*, 650 postos, 150 lava rápidos e 330 *drive-thru* do McDonald's². Os esforços da empresa na expansão das áreas de atuação e os acordos com a rede de postos de combustíveis *Shell* foram fatores decisivos para que a *Fleetcor* se sentisse atraída pela compra do projeto.

Figura 2 - Estrutura de controle do sistema Sem Parar



Fonte: SEM PARAR, 2021. Elaboração própria.

Desse modo, pelo fato da empresa ter mais de 5 milhões de usuários do mercado de pagamento automático dos pedágios (valor que representa 90% do todo) e cobrir a totalidade das rodovias concessionadas do Brasil, a presença em postos de combustíveis, estacionamentos de shoppings e *drive-thru* foi a maneira criada pelo *Sem Parar* de expandir seu mercado. Sendo assim, a intenção da empresa não é estar apenas em estradas com pedágios, mas sim nos diversos locais onde o

² Disponível em <<<https://www.sem parar.com.br/>>> Acesso em 13 de jan. de 2020.

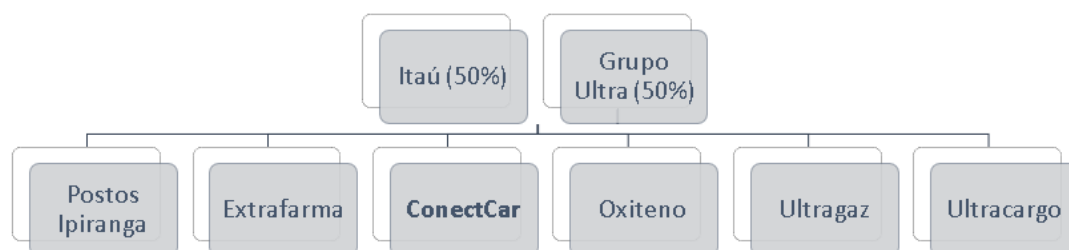
motorista necessite de um meio de pagamento. Finalmente, por se tratar de um meio de pagamento automático através da TAG presente no para-brisa, o usuário desse serviço despende menos tempo, sobretudo em locais como shoppings e postos de gasolina.

4.2 CONECTCAR

A *ConectCar*, segunda empresa mais importante do ramo, responsável por apenas 6% dos clientes - evidenciando a disparidade entre a empresa Sem Parar e as demais - e fundada em 2012, busca se diferenciar das demais oferecendo aos contratantes duas mensalidades grátis em conjunto com um sistema de recarga automática, sendo que, de acordo com o portal da empresa, basta definir um valor que a recarga acontece automaticamente, porém conta com uma taxa de adesão de R\$ 35,00 (valor referente ao ano de 2020). Essa organização trabalha com quatro planos: o *Plano Urbano*, para quem procura mais fluidez em estacionamentos, shoppings, aeroportos e em pedágios somente quando necessário; com o *Plano Rodovias*, para quem usa predominantemente para passar em pedágios; o *Plano Básico*, para quem pouco se utiliza de estacionamentos e pedágios; e o *Plano Completo*, que atende a totalidade dos recursos oferecidos³.

³ Disponível em < <https://conectcar.com/>>. Acesso em 05 out. de 2020.

Figura 3 - Estrutura de controle do sistema ConectCar



Fonte: CONECTCAR, 2021. Elaboração Própria.

Nota-se que a partir desse *player* de mercado temos a presença de importantes agentes do sistema bancário financeiro na estrutura acionária da empresa. Em outubro de 2015 a *ConectCar* teve 50% de seu controle adquirido pelo grupo Itaú Unibanco, pelo valor de R\$ 170 milhões, sendo o resto controlado pelo grupo Ultrapar, que controla a rede Ipiranga de postos de combustível e tem no *ConectCar* uma plataforma para ampliar o tráfego em seus postos, já que a TAG permite, dentre outras funcionalidades, o pagamento automático de combustível por parte dos consumidores. Ademais, o grupo Ultrapar, um dos principais grupos empresariais do Brasil, controla não só a rede de postos Ipiranga, como também o Ultragaz, a Ultracargo, o Oxiteno e a rede farmácias Extrafarma. Levando em consideração apenas o primeiro trimestre de 2020, o grupo Ultra alcançou uma receita líquida de R\$ 21 milhões⁴.

Além disso, recentemente *Volkswagem* e *ConectCar* anunciaram uma parceria e todos os caminhões da linha *Volkswagen Meteor* sairão de fábrica com a TAG do *ConectCar* já instalada no para-brisa do veículo e o cliente poderá ativar o sistema e escolher o plano mais adequado ao seu uso através do telefone celular. Segundo o

⁴ Disponível em

<<http://www.ultra.com.br/show.aspx?idMateria=pjSQuN0GFbhlO8h7ncD8BA==&IdCanal=IFCr3MZb2aK2gOi/Hxr/qA==>>. Acesso em 17 de mai. de 2020.

anúncio feito durante a parceria, os clientes terão até 12 mensalidades gratuitas do serviço de pagamento automático de pedágio, vale ressaltar que o bônus também se aplica aos clientes que comprarem ônibus e caminhões seminovos da marca alemã⁵.

Por fim, o restante do mercado de pagamento automático de pedágio (4%) é dividido pelas empresas *Move Mais*, *Veloe* e *Taggy*, a mais recente.

4.3 VELOE

Como exposto anteriormente, um ponto importante e que desperta nosso interesse sobre tema em questão é o fato de que as empresas aqui trabalhadas estão intimamente ligadas a grandes grupos financeiros, como é o caso da marca Cielo, que pertence ao Banco do Brasil e ao Bradesco, e está por trás da *Veloe*.

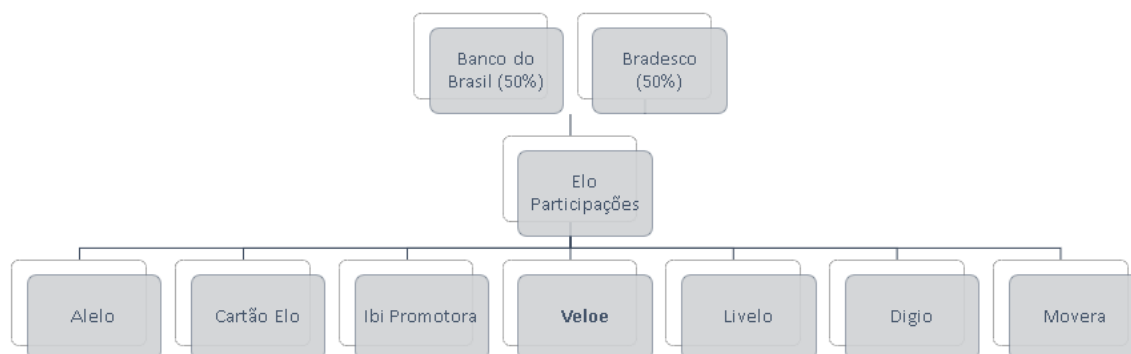
Segundo o portal da *Alelo*⁶, a intenção da empresa é se beneficiar da sinergia dos bancos associados que poderão ajudar na venda das TAGs e, dessa maneira, aumentar sua atratividade. Isso poderia ser feito, por exemplo, a partir da integração da *Veloe* com o *Livelo*, programa de pontuação de cartões de crédito mantidos pelos bancos.

É interessante pontuar que a *Veloe* entrou no segmento de pagamento automático de pedágios no ano de 2018. Sendo assim, a empresa é uma aposta da *joint venture* Elopar, que tem como principal objetivo incrementar as receitas com o serviço de pagamento eletrônico em mobilidade, mas que faz parte de um portfólio de produtos de meios eletrônicos de pagamento, em conjunto com o cartão *Elo*, o *Alelo* (cartão de alimentação), o *Livelo* (serviço de trocas de pontos para usuários de cartão de crédito) e o *Digio* (banco digital), todos do grupo *EloPar S. A.* – cuja estrutura acionária é composta 50% pelo Banco do Brasil e 50% pelo Bradesco – que também conta com a *Ibi Promotora* (empresa do segmento de empréstimos e crédito pessoal) e a *Movera* (empresa de microcrédito produtivo).

⁵ Disponível em <<https://estradao.estadao.com.br/caminhoes/volkswagen-meteor-com-conectcar/>>. Acesso em 26 de out. de 2020.

⁶ Disponível em << <https://www.alelo.com.br/assessoria/autorizacao-artesp>>>. Acesso em 03 de set. de 2020.

Figura 4 - Estrutura de controle do sistema Veloe



Fonte: VELOE, 2021. Elaboração própria.

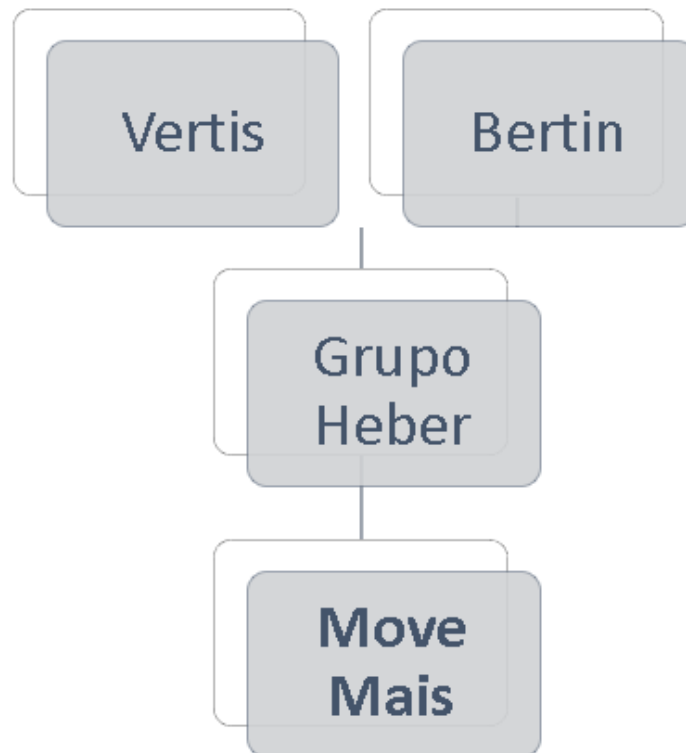
Por fim, a Veloe apresenta três planos distintos para seus consumidores: O *Plano Total – Recarga automática* (a recarga é feita no cartão de crédito do cliente sempre que o saldo estiver acabando); o *Plano Total – Pós-pago* (pagamento de faturas mensais); e o *Plano Estrada – Recarga automática* (a recarga é feita no cartão de crédito sempre que o saldo estiver acabando), plano que se aplica apenas em pedágios⁷. Vale dizer ainda que os clientes do Banco do Brasil e Bradesco que comprarem as TAG's da empresa terão isenção de mensalidades por dois anos, além disso todos os consumidores da Veloe terão isenção da mensalidade durante 18 meses. Entendemos que deixar de cobrar a mensalidade – que teoricamente é a maior fonte de receita da empresa - por um período tão longo é uma estratégia agressiva para angariar o maior número de clientes no mercado de pedágios automáticos e assim buscar reduzir a grande diferença entre a Veloe e seus competidores.

⁷ Todos os planos contam com taxa de adesão grátis e 12 mensalidades gratuitas (com recargas mínimas de R\$50,00 para os planos de recarga automática. Disponível em <<<https://veloe.com.br/site/planos>>>. Acesso em 13 de jan. de 2020.

4.4 MOVE MAIS

A *Move Mais* se caracteriza como uma empresa de meios de pagamentos eletrônicos, autorizada pela Agência de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP) para operar como OSA (Operadora de Serviços de Arrecadação), e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) como AMAP (Administradora de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio). A empresa pertence ao grupo Heber (antigo grupo paulistano Dux), criado com o objetivo de desenvolver negócios com soluções únicas para a mobilidade urbana – que pertence aos mesmos controladores da concessionária SPMar, que administra os trechos Sul e Leste do Rodoanel – *holding* cuja estrutura acionária é composta pelos grupos Vertis e Compsis. Vale destacar que, além da *Move Mais*, o grupo Heber também controla a BRid, empresa na qual adquiriu participação majoritária no início de 2012. Em suma, a BRid desenvolve, produz e comercializa tecnologias como leitores, antenas e TAGs. A *Move Mais* apresenta apenas dois planos: o *Pré-pago manual* e o *Pré-pago automático* (ambos contam com uma taxa de adesão de R\$39,90 por veículo).

Figura 5 – Estrutura de controle do sistema Move Mais



Fonte: MOVE MAIS, 2021. Elaboração própria.

No segundo semestre de 2017 o então Grupo Bertin, atual Grupo Heber, declarou crise financeira e entrou com pedidos de recuperação judicial. Em suma, a negociação da dívida em questão, valor que ultrapassava os R\$ 7 bilhões, envolvia nove empresas, cujas principais são o grupo Heber Participações S.A.; Infra Bertin Empreendimentos S.A. e a Concessionária SP Mar S.A. Em nota o grupo Heber alegou que a dificuldade financeira da companhia se deu em virtude da crise econômica que se agravou a partir de 2014 e também que os altos investimentos em infraestrutura na construção do trecho leste do Rodoanel resultou em consideráveis déficits para a empresa (SCARAMUZZO, PEREIRA, 2020).

4.5 TAGGY

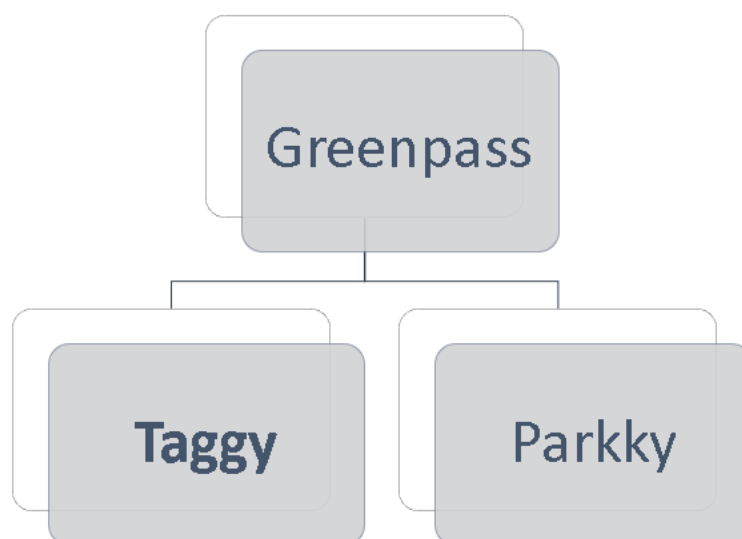
Por fim, em setembro de 2018 a ARTESP autorizou o início das operações da empresa *Taggy*, a quinta operadora de pagamentos automáticos de pedágios. Segundo seus controladores, da empresa *Greenpass* (especializada em gestão de

negócios), a estratégia da operadora do *Taggy* é oferecer uma adesão simplificada ao usuário através de aplicativos do meio de pagamento dos parceiros, sem a necessidade de informações cadastrais adicionais, ou seja, o *Taggy* seria oferecido como um serviço integrado pelos bancos digitais e *fintechs* (*financial technology*) parceiras. Dessa forma, a empresa mais recente do ramo é um serviço de pagamento eletrônico de pedágios diferente dos citados anteriormente, afinal, é oferecido diretamente aos usuários através de parcerias com bancos digitais. Na perspectiva de Videira (2020), *fintech* é o termo utilizado para se referir aos serviços financeiros permitidos e impulsionados pelo avanço da tecnologia e das técnicas da informação, além disso, são empresas que funcionam sem grandes custos, com uma infraestrutura enxuta e parâmetros regulatórios imprecisos.

De acordo com o portal da empresa, o *Taggy* funciona de maneira integrada com cartões de crédito, carteiras digitais, cartões de benefícios, contas de pagamentos e contas-correntes para que todos estes meios de pagamento também possam pagar o pedágio. Atualmente, o principal parceiro comercial da empresa é o C6Bank – banco digital que iniciou suas operações em janeiro de 2019, cujos controladores são egressos do BTG Pactual. Sendo assim, é cada vez mais nítido o acirramento das disputas entre os bancos por esse mercado.

Os demais parceiros do *Taggy* são as seguintes empresas: *Zul+*, *Eurocard*, *e-FRETE*, *Ecotaggy*, *Asteroidepass*, *PlusFrota* e *Mypass*.

Figura 6 - Estrutura de controle do sistema Taggy



Além do Taggy a empresa Greenpass tem um segundo produto, o *Parkky*, que consiste em um serviço muito similar ao descrito anteriormente, mas agora voltado especificamente aos estacionamentos. Basicamente, qualquer banco ou *fintech* pode disponibilizar em seus canais de comunicação a função de pagamento de estacionamentos de rua aos usuários de maneira integrada com a conta corrente e o cartão de crédito⁸.

Ainda sobre o *Taggy*, vale destacar que se trata de uma empresa *White label*, ou seja, o produto é criado e aperfeiçoado por uma empresa e comercializado por outras e esse é o motivo da adesão diferenciada da empresa em questão.

⁸ Disponível em <<https://www.greenpass.com.br/#/parkky>>. Acesso em: 18 de mai. de 2020.

5. DAS EMPRESAS DE PAGAMENTO AUTOMÁTICO DE PEDÁGIOS AOS SERVIÇOS FINANCEIROS DE PAGAMENTO DIGITAL

Essa seção versa sobre o desenvolvimento do *mobile payment* no Brasil ao longo dos últimos anos e como essas novas formas de pagamentos automáticos e digitais se relacionam com o desenvolvimento das empresas de pagamento automático de pedágios.

5.1 O *MOBILE PAYMENT*

Não é novidade que a tecnologia se faz cada vez mais presente na vida cotidiana, seja através de computadores, *notebooks*, *tablets* ou *smartphones*. Com a evolução tecnológica e informacional que presenciamos atualmente o acesso às notícias e informações é cada vez mais rápido e, às vezes, instantâneo. No entanto, o uso dessas ferramentas vai muito além, nos utilizamos disso para diversas outras funções, como, por exemplo, verificar se há trânsito no trajeto ao trabalho, tomar nota sobre a previsão do tempo, enviar um e-mail, realizar compras em lojas virtuais e efetuar pagamentos e transferências através de aplicativos. Esses últimos exemplos, sobre pagamentos e transações financeiras via dispositivos móveis, guardam estreitas relações com o desenvolvimento das empresas de pagamento automático de pedágios.

Ao longo dos últimos anos, no Brasil e no mundo, as formas de pagamentos digitais realizados através de dispositivos móveis conectados à internet, tais como *smartphones* e *tablets*, aumentaram exponencialmente. Nesse sentido, a massificação do acesso aos telefones celulares e a popularização da internet, assim como a evolução de diversas outras inovações tecnológicas e informacionais, seguem favorecendo o crescimento dos pagamentos móveis.

No ano de 2020 o mundo enfrentou – e segue enfrentando - a pandemia de COVID – 19, doença causada pelo coronavírus denominado SARS- COV-2⁹. Nesse sentido, a principal medida de segurança indicada pelos profissionais da saúde contra a disseminação do vírus foi o isolamento social (além de cuidados pessoais como o

⁹ De acordo com a Organização Mundial da Saúde o COVID 19 causou mais de 936 mil mortes ao redor de todo o globo, até o dia 16 de setembro de 2020. Disponível em <<https://covid19.who.int/>>. Acesso em 17 de set. de 2020.

uso de máscara e álcool em gel), que fez com que muitos setores, ou pelo menos aqueles não considerados serviços essenciais, trabalhassem de forma remota, para que assim as pessoas permanecessem em casa, respeitando as medidas de distanciamento e ficassem menos expostas ao vírus. Com o isolamento social a digitalização de determinados serviços e hábitos de consumo sofreram forte impulsionamento. As vendas online, assim como o *mobile payment* (ou simplesmente *m-payment*), aumentaram sobremaneira nesse período, em conjunto com os aplicativos de *delivery* de comida e de diversos outros produtos. Para elucidar essa discussão, alguns veículos de comunicação apontam que os serviços de *delivery* de compras através de aplicativos (principalmente de comida, mercado e farmacêuticos) aumentaram seu faturamento em 60% nos primeiros meses de isolamento social, levando em consideração apenas o cenário brasileiro (FLACH, 2020).

É necessário ressaltar que, sobretudo em mercados de países como o Brasil, com a popularização da internet e dos telefones móveis no decorrer das últimas décadas, o *mobile payment* já apresentava uma curva crescente. Com a difusão da tecnologia, os serviços financeiros disponibilizados digitalmente através das redes virtuais e presentes nos computadores, tablets e *smartphones* alcançam cada vez mais pessoas. Entretanto, essa difusão não se dá de modo homogêneo no território, afinal a disparidade estrutural do território brasileiro tem raízes históricas que seguem mal resolvidas (SANTOS, SILVEIRA, 2006).

De acordo com a Federação Brasileira de Bancos (FEBRABAN), o volume de transações financeiras realizadas através dos *smartphones* foi de 31,3 bilhões em 2018 – alcançando um crescimento relevante se considerarmos os 18,6 bilhões registrados no ano de 2016. Além disso, em 2018 o *mobile banking* aumentou sua parcela na composição de transações bancárias para 40% do total e viu o número de transações com movimentação financeira por esse canal atingir um crescimento de, aproximadamente, 80% em relação ao ano anterior (FEBRABAN, 2019, p. 10-11).

Destarte, o relatório de pesquisa FEBRABAN de tecnologia bancária (2019) fornece dados interessantes sobre como os consumidores aderem cada vez mais às contas digitais. Apenas no ano de 2018 foram abertas 2,5 milhões de contas bancárias pelo celular (aumento de 56% em relação ao ano anterior), enquanto o número de contas abertas via *internet banking* foi de 26 mil, em 2017, para 434 mil em 2018. Não obstante, o número de *heavy users* (clientes que realizam mais de 80% das transações pelo mesmo canal, nesse caso o *mobile banking*) passou de 16,3 milhões

em 2017 para, aproximadamente, 27 milhões em 2018. Por fim, “Enquanto o total de contas com uso de *mobile banking* cresceu 23% em relação ao ano anterior, as contas de *mobile banking* com *heavy users* registraram um aumento ainda maior, de 64%” (FEBRABAN, 2019, p. 25).

Assim sendo, é necessário apresentar as diferenças entre o *internet banking* e o *mobile banking*. Em suma, ambos são canais digitais dos meios de serviços bancários e guardam diversas semelhanças, no entanto o acesso ao *mobile banking* se dá através dos aplicativos presentes em telefones celulares, enquanto o *internet banking* tem seu acesso realizado por meio da função web, em computadores e *notebooks*. Na perspectiva de Contel (2006, p. 262), o *internet banking*, além de apresentar uma alta capilaridade, tem seus custos diminuídos na transação dos produtos e dos serviços oferecidos por conta da utilização da plataforma na web.

Na esteira desse raciocínio, os meios digitais dos serviços bancários exigem um determinado grau de densidade em técnicas da informação, mesmo que estas estejam distribuídas de forma extremamente seletiva e desigual pelo território, como é o caso brasileiro. O estudo dos processos citados acima, como o *internet banking* e o *mobile banking*, nos dão importantes instrumentos analíticos para o desenvolvimento da nossa proposta, que consiste em uma investigação acerca da popularização das empresas de pagamento automático de pedágio que, nesse momento, apresentam importantes relações com a evolução dos pagamentos digitais como um todo, denominados de *mobile payment*, e quais são os desdobramentos territoriais dessas novas formas de pagamento, visto que o território brasileiro apresenta algumas zonas densas e outras zonas rarefeitas no que diz respeito às materialidades e técnicas da informação (SANTOS, SILVEIRA, 2006).

Segundo Cernev (2010, p. 125), o *mobile payment* pode ser definido como “pagamentos realizados e/ou viabilizados por meio de tecnologias de mobilidade digital, via dispositivos móveis. Diversos são os modelos de pagamentos móveis atualmente adotados, em todo o mundo”. Utilizamos o conceito de *m-payment* pois compreendemos que este é mais neutro e geral, assim como também nos permite adentrar em debates mais amplos sobre a presença da tecnologia e das finanças no território. Como aponta Warf (2017, p. 402), “o dinheiro digital pode parecer abstrato e etéreo, mas suas consequências no mundo concreto são muito reais”.

Seguramente, essas formas digitais e inovadoras de pagamento só são possíveis atualmente graças ao atual estágio de desenvolvimento das técnicas e da

instrumentalização do território no *período técnico-científico-informacional*. O *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2002a) se impõe, principalmente, a partir dos anos 1970 e se diferencia das definições anteriores (*meio natural* e *meio técnico*) pela profunda relação entre técnica e ciência, ou simplesmente tecnociência, que se dá sob a égide do mercado. Todavia, o meio não é apenas técnico e científico, a informação é uma variável chave para o entendimento desse período, pois desempenha um papel central. Nas palavras de Santos

Podemos falar então de uma cientificização e de uma tecnicização da paisagem. Por outro lado, a informação não apenas está presente nas coisas, nos objetos técnicos que formam o espaço, como ela é necessária à ação realizada sobre essas coisas. A informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar a sua circulação (SANTOS, 2002a, p. 239).

A partir disso, como explicitado pelo autor, o *meio técnico-científico-informacional* deve ser compreendido como a expressão geográfica do processo de globalização. Afinal, foi apenas em algumas décadas após a segunda grande guerra, sobretudo nos anos 1970, que todos os territórios do globo passaram a funcionar com certo grau de unicidade e sob uma única lógica de abrangência mundial.

Ainda sobre a globalização atual, vista como o ápice do processo de mundialização do sistema econômico capitalista, pode-se dizer que existem quatro pautas principais no que diz respeito aos intentos de sua definição. A primeira delas é a unicidade da técnica, onde evidencia-se a relevância das técnicas da informação, pois é a partir disso que se faz possível a aceleração dos processos históricos, bem como permitem a simultaneidade das ações ao redor de todo o mundo. A segunda é a cognoscibilidade do planeta, que pode ser traduzida como um saber aprofundado e extensivo de toda a superfície terrestre, cuja função é contribuir com o fornecimento de dados e estatísticas para as mais diversas decisões operacionais, fator que favorece um uso cada vez mais seletivo e pontual dos territórios. O terceiro aspecto é a convergência dos momentos, que sustenta exclusividades e privilégios nos diferentes usos do território. Por fim, mas não menos importante, a quarta característica é a existência de um motor único, que trabalha em função da extração da mais valia universal (SANTOS, 2001).

As consequências do processo de globalização são inúmeras e repercutem das mais diversas formas nos territórios. Entretanto, aquela que mais no interessa diz

respeito ao processo de mundialização das finanças, que tem assumido um protagonismo cada vez maior e se constituiu em um fenômeno importante para os desdobramentos econômicos, políticos e territoriais. As discussões mais teóricas sobre esse processo de globalização das finanças e das questões acerca das normas e regulações do território já foram feitas na segunda seção desse trabalho de conclusão de curso.

Julgamos pertinente adentrar no campo das normas e da regulação para o desenvolvimento do excerto em questão pois nos deparamos, de modo recorrente, que uma das características centrais na definição de *fintechs* – principais empresas atuantes no mercado de *mobile payment* – é a ausência de clareza nos quadros regulatórios (ALBUQUERQUE, DINIZ, CERNEV, 2015; VIDEIRA, 2020). Entendemos que isso diz respeito às empresas recém-criadas, contudo essa falta de clareza no quadro regulatório pode ter estreitas relações com os interesses dos agentes hegemônicos do campo financeiro, reforçando as características de fluidez e autonomia do mundo das finanças.

Segundo Videira (2020, p. 272) “A proposta das *fintechs* é trabalhar para inovar e otimizar serviços financeiros, deixando de lado a burocracia colocada pelos bancos tradicionais e apresentando valores muito reduzidos pelos serviços oferecidos”. O motivo central das *fintechs* contarem com baixos custos de operação se dá por conta da utilização das plataformas digitais e da eficiência tecnológica, em detrimento da necessidade de agências físicas. Entretanto, é necessário ressaltar que essas empresas de tecnologia financeira cumprem um papel de concorrência, mas também se mostram como importantes aliadas aos agentes financeiros tradicionais.

Em resumo, as *fintechs* são *startups* do mercado financeiro. Atualmente, a evolução dessas empresas permite que a abertura de contas correntes, o gerenciamento das finanças pessoais, os pagamentos digitais e demais atividades que outrora foram complexas, sejam extremamente simples e possíveis de se resolver em pouco tempo, seja através de um *smartphone* ou de um computador. Levando em consideração apenas o ano de 2017, no Brasil o número de *startups* centradas no mercado financeiro cresceu 41%. De modo geral, essas startups nacionais que atuam no mercado financeiro podem ser divididas basicamente em dez grandes grupos: I) pagamentos e transferências; II) gestão financeira empresarial; III) crédito; IV) *crowdfunding* (empresas de financiamento coletivo como a plataforma *Apoia-se*); V)

criptomoedas; VI) seguros; VII) identidade; VIII) investimentos; IX) bancos digitais e; X) planejamento e finanças pessoais (JORGE *et al*, 2018, p. 8).

No Brasil, a discussão sobre o tema ainda é recente e, apesar de presenciarmos o nascimento de diversas *startups* e *fintechs*, não são muitas as empresas já consolidadas no ramo de *mobile payment*, de mesmo modo ainda são poucos os trabalhos em geografia discutindo sobre o tema. No campo acadêmico destacam-se, principalmente, as pesquisas em administração que versam sobre a aceitação desses novos meios tecnológicos por parte dos usuários (MOLNAR NETO, 2013; ABRAHÃO, 2015).

Nesse sentido, citar a situação chinesa é inevitável. A China, potência econômica e tecnológica, tem pelo menos dois aplicativos extremamente populares e relevantes no que diz respeito aos pagamentos digitais, são eles o *WeChat Pay* e o *AliPay*. Curiosamente, o *WeChat* nasceu como uma ferramenta de comunicação instantânea e, posteriormente, incorporou funções de pagamentos e transferências de dinheiro ao aplicativo. Já o *AliPay*, do grupo *Alibaba*, tem suas origens voltadas ao comércio e às transações financeiras.

Além das plataformas já estabelecidas na China, que obviamente contam com uma ampla base de usuários, temos o desenvolvimento de aplicativos de pagamento de importantes marcas de tecnologia do cenário mundial, como é o caso do *Apple Pay*, do *Samsung Pay* e do *Google Pay*. Outro caso emblemático é a ferramenta de pagamentos, que funciona como uma espécie de carteira digital, incorporada ao *Facebook*, denominada de *Facebook Pay*¹⁰.

Retornando ao cenário brasileiro, nota-se que recentemente o Banco Central do Brasil anunciou que o *Pix*, ferramenta para a realização de pagamentos instantâneos, estará disponível a partir do mês de novembro de 2020. Ainda de acordo com o Banco Central, o *Pix* tem como objetivo potencializar a eficiência e a competitividade do mercado nacional, assim como também baixar os custos e aumentar a segurança e a inclusão financeira através da evolução tecnológica atual¹¹. Cabe pontuar que não se trata de um aplicativo, mas sim de uma plataforma para a realização de transferências bancárias, que funcionará durante vinte e quatro

¹⁰Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/tec/2019/11/facebook-tera-ferramenta-de-pagamentos-e-transferencias-para-sua-propria-rede-social.shtml>>. Acesso em 25 de set. de 2020.

¹¹Disponível em <<https://www.bcb.gov.br/estabilidadefinanceira/pagamentosinstantaneos>>. Acesso em 15 de set. de 2020.

horas por dia e nos sete dias da semana. Nota-se que essa ferramenta pode causar mudanças relevantes no cenário de pagamentos nacional, afinal, as vantagens são muito maiores do que apenas as isenções nas transferências. Estima-se que o DOC (Documento de Ordem de Crédito) e a TED (Transferência Eletrônica Disponível), que apresentam custos elevados, podem ser em grande medida substituídos pelo *Pix* (MOTA, 2020).

Destarte, são muitos os exemplos de crescimento do *mobile payment* ao redor de todo o globo. No Brasil, destacam-se a evolução do *PicPay* e do *PagSeguro* – empresas criadas no país -, bem como empresas internacionais que atuam em solo brasileiro (tendo no *PayPal* o seu maior expoente). Sobre o *Pix*, disponibilizado pelo Banco Central em novembro de 2020, não são muitas as informações até o presente momento de redação deste trabalho, mas é nítido que a ferramenta vem sendo anunciada como sinônimo de uma nova era dos pagamentos digitais no Brasil e suas implicações podem ser diversas, exigindo uma análise cuidadosa e aprofundada ao longo dos próximos anos.

Estamos vivendo um momento de ebulição no desenvolvimento, na popularização e na consolidação dessas novas ferramentas de pagamentos digitais e, justamente por isso, a tarefa de se analisar a popularização das empresas de pagamento automático de pedágios em conjunto com a evolução e os desdobramentos territoriais do *mobile payment* no Brasil são tão complexas quanto atuais. Os exemplos presentes em outros países mostram que é difícil apontar uma trajetória homogênea nesse processo, visto que cada país teve suas próprias limitações e especificidades de acordo com as características da base de usuários e das empresas fornecedoras desse serviço (MALLAT, 2007; DAHLBERG *et al*, 2008; KIM, MIRUSMONOV, LEE, 2010). Contudo, entendemos que, mesmo nesse momento de desenvolvimento, a interpretação desses fenômenos nos possibilita uma visão prospectiva sobre a atuação dos agentes financeiros nos diferentes usos do território brasileiro.

5.2 ENTRE O *MOBILE PAYMENT* E AS EMPRESAS DE PAGAMENTO AUTOMÁTICO DE PEDÁGIOS

Por certo, a criação de novos canais de pagamento redefiniu, e segue redefinindo, todos os procedimentos envolvidos nessa cadeia, o que produziu uma

expansão e uma nova etapa financeira nos usos do território, que se apoiam cada vez mais em bases e serviços móveis. Conseqüentemente, com o desenvolvimento dos novos sistemas de pagamentos há uma dinamização da esfera financeira, onde a digitalização monetária se impõe como variável fundamental. Nesse sentido, a evolução dessas engenharias dos novos modos digitais de pagamento produz uma complexa rede de cooperação, tecnologia e capital entre os agentes hegemônicos (CREUZ, 2019, p. 432).

Conforme exposto através dos sistemas de controles das empresas em foco, presentes no quarto capítulo desse trabalho, podemos afirmar que as empresas de pagamento automático se *financeirizam* – ou seja, se juntam ou são controladas por bancos tradicionais e empresas financeiras como *fintechs* e *startups* financeiras.

Com os avanços dos serviços de pagamentos móveis, oferecidos tanto por novos agentes como também por outros mais consolidados, nota-se uma aproximação entre os campos dos pagamentos móveis com o pagamento automático de pedágios. Com os diferentes planos oferecidos pelas empresas trabalhadas nesse projeto, nota-se a tendência, e até mesmo a necessidade, que estas têm em ampliar suas funções para, conseqüentemente, expandir suas respectivas bases de usuários, de tal modo que é cada vez mais comum que existam parcerias entre as empresas do gênero com postos de combustíveis e restaurantes franquizados com *drive-thru*, sem contar o uso em estacionamentos urbanos e *shoppings*.

Nesse sentido, dois casos se destacam e permitem associação mais visível e diferenciada das demais aos serviços de pagamentos móveis, são eles a empresa *Taggy* e a empresa *Veloe*, curiosamente as duas mais recentes do setor. Como abordaremos a seguir, estes casos são diferentes entre si e permitem analisar distintas tendências das dinâmicas das empresas de pagamento automático e a inserção destas no campo dos pagamentos móveis.

O caso da *Veloe* merece destaque porque faz parte da *join venture* – que, basicamente, se caracteriza pela associação entre duas empresas – *EloPar*, que tem sua estrutura acionária dividida por dois bancos tradicionais no cenário nacional, o Banco do Brasil e o Bradesco. Além disso, a *join venture* em questão tem na *Veloe* um mecanismo de dinamização dos investimentos com o serviço de pagamentos eletrônicos no setor de mobilidade, no entanto a empresa supracitada faz parte de um conjunto de produtos de meios eletrônicos de pagamentos, em que além dela fazem

parte o cartão *Elo*, o *Alelo*, o *Livelo* e o *Digio*, que se destaca justamente por ser um banco digital.

O *Taggy*, operadora de pagamentos eletrônicos e automáticos mais recente, se diferencia das demais logo de início, pois oferece uma adesão diferente das outras empresas. Em suma, o *Taggy* é um serviço *white label*, ou seja, o produto é desenvolvido por uma empresa e comercializado por outras. Atualmente, o principal parceiro e revendedor do *Taggy* é o *C6Bank*, banco digital fundado em 2018 que disponibiliza serviços financeiros e cartões de crédito. Além desse banco digital, o *Taggy* segue incorporando parceiros, são eles: a *Zul+*, empresa de pagamento automático de pedágio; a *Eucard Tag*, empresa de pagamento de pedágio que atende tanto pessoas físicas quanto frotas e pessoas jurídicas; a *e-FRETE*, empresa dedicada aos sistemas de gestão eletrônica de pagamento de fretes e controle de frotas com rastreamento e gerenciamento de combustível e demais despesas; a *EcoTaggy*, empresa de pagamento automático de pedágios destinada aos usuários das rodovias administradas pelo grupo Ecorodovias; a *AsteroidePass*, empresa de pagamento automático de pedágio; a *PlusFrota*, sistema de gestão de frotas e; a *MyPass*, que além do pagamento automático das cancelas oferece serviços de assistência, como guincho, aos motoristas.

Para além desses dois casos, que se diferenciam dos demais pelas características apresentadas, as outras empresas do ramo de pagamento automático de pedágio se aproximam das empresas de *mobile payment* na medida em que também permitem pagamentos móveis, que são viabilizados através de tecnologias de mobilidade digital – no caso a etiqueta presente nos para-brisas dos veículos – tal como proposto na definição de Cernev (2010).

Dito isso, compreendemos que as empresas *Sem Parar*, *Veloe*, *ConectCar*, *Move Mais* e *Taggy* não se enquadram como empresas de *mobile payment* propriamente ditas, pois os pagamentos dessas empresas não são efetuados exatamente a partir de um *smartphone* ou *tablet*, como sugere a literatura científica sobre o tema. No entanto, não se pode dizer que estas empresas não possuam aproximação com o campo dos pagamentos móveis, afinal de contas os pagamentos são efetuados através de um dispositivo presente no automóvel, sem a necessidade da utilização de dinheiro físico ou cartão de crédito, e, além disso, os *smartphones* são uma parte importante do processo pois toda a administração do dinheiro e das

recargas se dá através dos respectivos aplicativos dessas empresas (exceto no caso do Taggy).

Destarte, nota-se uma relação mais complexa entre o território e a atuação das finanças, cada vez mais sofisticadas e plurais, sobretudo através dessas novas ferramentas como o *mobile payment* e as empresas de pagamento automático de pedágios, que buscam cada vez mais se bancarizar, conforme exposto na apresentação da estrutura acionária de cada um dos grupos supracitados.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de conclusão de curso se dividiu em quatro partes, além da introdução, das considerações finais e das referências. Cada seção buscou apresentar e discutir pontos importantes ligados ao tema central da nossa pesquisa. A primeira seção fez uma revisão da literatura sobre o tema, momento em que abordamos a privatização e a concessão de infraestruturas, o papel do BNDES e a financeirização da economia. A segunda parte do trabalho se dedicou aos materiais e métodos, enquanto a terceira versou sobre os novos agentes financeiros presentes nas cinco empresas de pagamento automático de pedágios. Por fim, encerramos as discussões pontuando as relações entre as empresas trabalhadas com as empresas de pagamentos móveis, também conhecidas como *mobile payment*.

Acerca das privatizações e concessões de infraestruturas e serviços no Brasil, fizemos um breve recorte de como se deu a desestatização de importantes setores no país – abordando do governo Fernando Collor de Mello ao atual governo de Jair Bolsonaro – que sempre esteve permeado por um forte pensamento antiestatal e ancorado em um discurso neoliberal de redução da atuação do Estado e ampliação do mercado. Além disso, adentramos especificamente nas questões sobre o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para apresentar algumas tendências das mudanças no padrão de investimento, atualmente vemos o enfraquecimento desse agente e o crescimento dos investidores institucionais, que seguem expandindo os horizontes de sua atuação no setor das concessões rodoviárias, como tem acontecido no estado de São Paulo, com o lote Piracicaba-Panorama vencido pelo grupo de investimentos Pátria. Por fim, destacamos alguns pontos que consideramos relevantes para o entendimento e a discussão do avanço das finanças, que atuam de modo cada vez mais autônomo no Brasil e no mundo.

No segundo momento deste trabalho, buscamos explicitar o método e a metodologia que nortearam nosso processo de pesquisa. Conforme exposto, entendemos que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico, sendo este “composto por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 2002a, p. 63). Consideramos esse arcabouço territorial para a interpretação dos fenômenos que acarretam diferentes *usos do território*.

Posteriormente, dissertamos sobre os novos agentes presentes nas concessões e dedicamos um subtópico para cada uma das cinco empresas de pagamento automático de pedágios – Sem Parar, ConectCar, Veloe, Move Mais e Taggy. Nessa seção buscamos apresentar as características e a composição acionária, sempre permeada por agentes financeiros novos e tradicionais, das empresas supracitadas, que apresentam inúmeras semelhanças e algumas distinções entre si.

Finalmente, versamos sobre o fenômeno dos pagamentos móveis (*mobile payment*), que segue crescendo no Brasil, e apresentamos suas principais características. Destarte, objetivamos expor algumas questões fundamentais sobre a expansão dos pagamentos móveis e dos canais digitais aos serviços e operações financeiros, como é o caso do *mobile banking*. O *Mobile payment* pode ser entendido como “pagamentos realizado e/ou viabilizados por meio de tecnologias de mobilidade digital, via dispositivos móveis” (CERNEV, 2010, p. 125), assim, evidentemente as empresas de pagamento de pedágio não se enquadram nessa categoria pois o modo de pagamento não é centrado em smartphone ou tablet, contudo esses dispositivos são partes importantes do processo, pois alocam os aplicativos de recarga. Ademais, os pagamentos não são efetuados via smartphone, mas sim pela leitura da etiqueta presente no para-brisa do veículo, conferindo muito dinamismo ao processo, que não envolve cartão de crédito e dinheiro no ato do pagamento, por exemplo.

Destarte, nota-se as empresas de pagamento de pedágio estão seguindo uma lógica muito mais ampla. A digitalização dos serviços bancários e de pagamentos é uma tendência no Brasil e no mundo. O *mobile banking* é um exemplo disso, conforme destacado no trabalho, e os investimentos dos bancos tradicionais em tecnologia bancária é um ponto que desnuda essa tendência. Com a digitalização dos serviços e a popularização dos meios eletrônicos de pagamento a capilaridade das finanças é muito mais ampla e dinâmica. Logo, podemos apontar que as empresas de pagamento automático de pedágio buscam uma dupla expansão, que abrange tanto a expansão do seu mercado de usuários (ofertando cada vez mais planos urbanos, com acesso aos shoppings, estacionamento, postos de gasolina e restaurantes com drive-thru), como também a expansão em função, já que a tendência é que cada vez mais essas empresas se constituam em empresas de pagamentos móveis de modo geral.

Conforme apresentado nesse trabalho de conclusão de curso, a evolução da tecnologia e das técnicas informacionais permitiram, e seguem permitindo, uma digitalização de diversos hábitos, principalmente os de consumo. Hoje os telefones celulares são uma ferramenta de suma importância, através dele realizamos diversas atividades, que vão das corriqueiras até as mais complexas.

Os interesses e perspectivas sobre o desenvolvimento desse fenômeno são diversos. As instituições bancárias tradicionais, por exemplo, almejam uma maior inclusão financeira e bancarização da população brasileira através dos fenômenos supracitados, já o Banco Central, por meio do *Pix*, busca revolucionar os meios de pagamento através dessa plataforma digital e instantânea que iniciou suas operações recentemente. Entendemos que os desdobramentos do *Pix* podem ser os mais diversos e vão da extinção do TED (transferência eletrônica disponível) e do DOC (documento de ordem de crédito) até a redução do mercado das maquininhas de cartão de crédito e a circulação de papel moeda no território (pensando em longo prazo – no entanto, tudo isso são temas para estudos e pesquisas futuras. Todas essas características seguem apontando para o mesmo sentido: a digitalização dos serviços financeiros.

As empresas de pagamento automático de pedágios fazem parte disso e seguem buscando ampliar sua lógica de atuação. Assim, essas empresas que foram criadas para o pagamento especificamente de pedágios em rodovias concessionadas vêm se transformando em empresas de pagamentos móveis, de modo geral, e tem no serviço de pagamento de pedágios um diferencial – ou seja, ele deixa de ser o cerne da questão e se transforma em mais uma possibilidade dentre as muitas oferecidas pela empresa.

Finalmente, nosso objetivo não é dar um veredito sobre o tema, mas sim contribuir com o avanço das discussões com uma ótica geográfica. Afinal, se trata de um assunto em constante mutação, visto que as tecnologias evoluem de modo muito dinâmico e as empresas também estão em permanente mudança nas disputas pelo mercado de clientes.

REFERÊNCIAS

AALBERS, M. The financialization of home and mortgage Market Crisis. **Competition & Change**, v. 12, n. 2, 2008.

ABCR. Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias. **Relatório Anual – 2019**, São Paulo, 2020. Disponível em <https://abcr.org.br/images/relatorios/Relatorio_ABCR_2019.pdf>. Acesso em 27 out. 2020.

ABRAHÃO, R. S. **Intenção de adoção do mobile payment: uma análise à luz das teorias de aceitação e uso de tecnologia**. Dissertação (mestrado em Administração). Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2015.

ALBUQUERQUE, J.P.; DINIZ, E. H.; CERNEV, A. K. Mobile payments: a scoping study of the literature and issues for future research. **Information Development**, Thousand Oaks, CA, SAGE Publications, v. 32, 2015.

ALMEIDA, M. P. A privatização estruturada: o PND no governo Collor (1990-1992). **Outros Tempos – Pesquisa em Foco**, v. 10, n. 16, p. 65-87, 27 dez. 2013.

AMORIM, R. L. C. A impossível ausência do Estado: alguns problemas do pensamento antiestatal. In: COSTA, G.; POCHMANN, M. (Org). **O Estado como parte da solução: uma análise dos desafios do desenvolvimento brasileiro**. São Paulo: Perseu Abramo, 2020.

ANTAS JR, R. M. A norma e a técnica como elementos constitutivos do espaço geográfico: considerações sobre o ressurgimento do pluralismo jurídico. In: SOUZA, M. A. A. de. (Org). **Território Brasileiro – usos e abusos**. Campinas, 2003.

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

ANTAS JR, R. M. Elementos para uma discussão epistemológica sobre a regulação do território. **Geosp – Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 16, p. 81-86, 2004.

ANTAS JR, R. M. Espaço geográfico e direito: a regulação corporativa do território no período da globalização. In: SILVEIRA, R. L. L; SOUZA, B. M. (Org). **Norma e território: Contribuições multidisciplinares**. Santa Cruz do Sul, 2017.

ARROYO, M. A vulnerabilidade dos territórios nacionais Latino-Americanos: o papel das finanças. **Anais...** São Paulo: CLACSO/Universidade de São Paulo, 2006.

ARTESP. Agência de Transporte do Estado de São Paulo. **Programa de Concessões**, 2020. Disponível em <<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/rodovias/programa-de-concessoes.aspx>>. Acesso em 26 out. 2020.

AU, Y. A.; KAUFFMAN, R. J. The economics of mobile payments understanding stakeholder issues for and emerging financial technology application. **Electronic Commerce Research and Application**, v. 7, n. 2, 2007.

BARUCO, G. C. C. **Do consenso keynesiano ao pós-consenso de Washington**. Uberlândia. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Federal de Uberlândia, 2005.

BELLUZZO, L. G. **Ensaio sobre o capitalismo no século XX**. São Paulo: Unesp, 2004.

BELLUZZO, L. G. O declínio de Bretton Woods e a emergência dos mercados globalizados. **Economia e Sociedade**, n. 4, 1995.

BIONDI, A. **O Brasil privatizado**: um balanço do desmonte do Estado. 6 ed. São Paulo: Perseu Abramo, 1999.

BNDES, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. “Quem somos”. **Portal Eletrônico do BNDES**, 2020. Disponível em <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home>>. Acesso em 01 jun. 2020.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Rodovias brasileiras**, 2020a. Disponível em <<https://www.infraestrutura.gov.br/rodovias-brasileiras.html>>. Acesso em 03 de jun. 2020.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Concessões Rodoviárias**, 2020b. Disponível em <http://www.antt.gov.br/rodovias/Concessoes_Rodoviarias/Historico.html>. Acesso em 22 abr. 2020.

CAMPOS NETO, C. A. S. Reflexões sobre investimentos em infraestrutura de transporte no Brasil. **Radar**, Brasília, n. 47, p. 7-21, out. 2016.

CARNEIRO, R. **Desenvolvimento em crise**: a economia brasileira no último quarto do século X. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

CATAIA, M. Território político: fundamento e fundação do Estado. **Revista Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 23, n. 1, p. 115-125, 2011.

CERNEV, A. K. **Mobile banking no Brasil**: eventos críticos, trajetória e cenários esperados. 2010. 378 f. Tese (Doutorado) - Curso de Administração, Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2010.

CHESNAIS, F. Mundialização: o capital financeiro no comando. **Revista outubro**. São Paulo, nº 5, p. 7-28, 2000.

CHESNAIS, F. O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: CHESNAIS, François. **A finança mundializada**: raízes

sociais e políticas, configuração, consequências. raízes sociais e políticas, configuração, consequências. São Paulo: Boitempo, 2005. Cap. 1. p. 35-67.

CONNECTCAR. **ConectCar**. Disponível em: <https://conectcar.com/sobre-a-conectcar/?_ga=2.131914572.2118601594.1619098521-202081774.1616594920>. Acesso em 15 abr. 2021.

CONTEL, F. B. **Finanças municipais e território. Horizontalidades e verticalidades no município de Bauru (SP)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) -. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2001.

CONTEL, F. B. **Território e finanças: Técnicas, normas e topologias bancárias no Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia) - Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

COSTA, B. M. R.; GALLO, F. Concessão rodoviária como plataforma de valorização financeira: expressão do uso corporativo do território. **Terra Livre**, v. 1, n. 54, p. 321-361, 2020.

CREUZ, V. División financeira del trabajo em sistemas de pagos en Argentina y Brasil. **Revista Geográfica Venezolana**, Mérida, v. 60, n. 2, p. 430-445, 2019.

DAHLBERG, T *et al.* Past, present and future of mobile payments research: a literature review. **Electronic Commerce Research and Applications**, v. 7, p. 165-181, 2008.

DATHEIN, R. De Bretton Woods à Globalização financeira: Evolução, crise e perspectivas do sistema monetário internacional. In: VII Encontro Nacional de Economia Política, 2002, Curitiba (PR). **Anais...**

FARIAS, H. C. O papel do BNDES na integração do território brasileiro. **Geosp - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 34, p. 119-133, 2013.

FAVARO, C.; CARAMURU, P. **Consórcio de Infraestrutura Brasil, do Pátria, vence disputa por rodovia**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 08 de jan. 2020. Disponível em <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,consorcio-de-infraestrutura-brasil-do-patria-vence-disputa-por-rodovia,70003148930>>. Acesso em 13 de jan. 2020.

FEBRABAN, Federação Brasileira de Bancos. **Pesquisa FEBRABAN de Tecnologia Bancária 2019**. Elaborada por: Deloitte, 2019.

FIORI, J. L. **As vitórias da esquerda na América do Sul**. Revista Margem Esquerda: ensaios marxistas, n. 9, 2007.

FLACH, N. **Efeito coronavírus: delivery de compras aumentou em 59% com isolamento social**. Revista Exame. 11 mai. de 2020. Disponível em: <https://exame.com/negocios/efeito-coronavirus-delivery-de-compras-aumentou-59-com-isolamento-social/>. Acesso em 17 abr. 2020.

GALLO, F. Usos do território e papel do Estado do Brasil: Notas sobre a atuação da Agência Desenvolve SP. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, v. 21, n. 2, 2017.

GALLO, F. Programa de concessão de rodovias em São Paulo e novos agentes econômicos do período contemporâneo. Uma leitura geográfica do planejamento governamental e dos repasses de ISSQN aos pequenos municípios. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 21, n. 77, p. 165-179, out. 2020.

GALLO, F.; BASTIANI, P. Concessões de rodovias em São Paulo e a relevância dos repasses de ISSQN dos pedágios na composição dos orçamentos municipais. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 7, n. 2, 2017.

HARVEY, D. **O neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008.

ISNARD, H. O Espaço do Geógrafo. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 258, p. 5-16, 1978.

JORGE, R. R. *et al.* O ecossistema de Fintechs no Brasil. **Revista de Casos e Consultoria**, Natal, v. 9, n. 3, 2018.

JUSTEN FILHO, M. As diversas configurações da concessão de serviço público. **Revista de Direito Público da Economia**. Belo Horizonte, n. 1, p. 95-136, 2013.

KIM, C.; MIRUSMONOV, M.; LEE, I.; An empirical examination of factors influencing the intention to use mobile payment. **Computers in Human Behavior**, v. 26, n. 3, p. 310-322, 2010.

MACHADO, J. V. Política Energética do II Plano Nacional de Desenvolvimento: teoria, resultados e reflexões. **Revista de Economia do Centro Oeste**, v. 4, n. 2, p. 39-56, 2018.

MACHADO, F. M. Desestatização e privatização no Brasil. **Revista Digital de Direito Administrativo**, Ribeirão Preto, v. 2, n. 4, p. 99-119, 2015.

MALLAT, N. Exploring consumer adoption of mobile payment – a qualitative study. **The Journal of Strategic Information Systems**, v. 16, n. 4, p. 413-432, 2007.

MANZANO, M. Privatizações, concessões e desnacionalização. In: COSTA, G.; POCHMANN, M. (Org). **O Estado como parte da solução**: uma análise dos desafios do desenvolvimento brasileiro. São Paulo: Perseu Abramo, 2020.

MDB. **Uma ponte para o futuro**. Brasília: Fundação Ulisses Guimarães, 2015. Disponível em < <https://www.fundacaoulisses.org.br/wp-content/uploads/2016/11/UMA-PONTE-PARA-O-FUTURO.pdf>>. Acesso em 14 out. 2020.

MOLNAR NETO, F. **Mobile payment e o caso da Paggo no Brasil**. Dissertação (Mestrado em Administração) - Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Fundação Getúlio Vargas, FGV, São Paulo, 2013.

MORAES, A.C.R.; COSTA, W.M. da. **A geografia crítica. A valorização do espaço.** São Paulo: Hucitec, 1984.

MOTA, C. V. **Pix: como novo meio de pagamento desafia indústria de cartões, maquininhas e grandes bancos.** BBC News Brasil. 29 set. 2020. Disponível em <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/09/29/pix-como-novo-meio-de-pagamento-desafia-industria-de-cartoes-maquininhas-e-grandes-bancos.ghtml>>. Acesso em 30 de set. 2020.

MOVE MAIS. **Move Mais.** Disponível em: <<https://www.movemais.com/#!/move-mais>>. Acesso em 15 abr. de 2021.

NOZAKI, W. Privatização em “marcha forçada” nos governos Temer e Bolsonaro. In: Observatório da Economia Contemporânea, **Le Monde Diplomatique Brasil**, 13 mai. de 2019. Disponível em <<https://diplomatique.org.br/a-privatizacao-em-marcha-forcada-nos-governos-temer-e-bolsonaro/>>. Acesso em 14 out. 2020.

OLIVEIRA, C. A. **O papel das concessões de rodovias na normatização do território brasileiro e suas relações com a circulação.** 2016. 321 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2016.

OLIVEIRA, C. A.; SPOSITO, E. S. Estado de São Paulo: dinâmica econômica, concessões rodoviárias e análise dos indicadores PIB e IDH. **Geografia em atos**, Presidente Prudente, n. 7, v. 1., 2007.

OSORIO, J. **O Estado no centro da mundialização: a sociedade civil e o tema do poder.** 2 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2019, 357 p.

PEREIRA, M. F. V. A gestão neoliberal do território: normas e viabilidade territorial nas concessões do sistema rodoviário paulista. **Geografia**, Rio Claro, v. 32, n.1, p. 153-162, jan./abr. 2007.

PEZZIN, D. C. Financiamentos do BNDES para concessões em transportes no Brasil: uma análise a partir da ótica do desenvolvimento regional. **Revista Política e Planejamento Regional**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, 2015.

RIBEIRO, A. C. T. Pequena reflexão sobre categorias da teoria crítica do espaço: território usado, território praticado. In: SOUZA, M. A. A. (Org). **Território brasileiro. Usos e abusos.** Campinas: Edições Territorial, 2003.

RODRIGUES, C. H. L.; JURGENFELD, V. F. Privatizações no Brasil: a desnacionalização e a financeirização (de Collor ao primeiro governo FHC). In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica, 2017, Niterói, **Anais...**

SALOMÃO, K. **Banco do Brasil e Bradesco lançam serviço para brigar com Sem Parar.** Revista Exame. 09 mai. de 2018. Disponível em: <https://exame.com/negocios/banco-do-brasil-e-bradesco-lancam-servico-para-brigar-com-sem-parar/>. Acesso de 03 out. 2020.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2002a. (Coleção Milton Santos; 1).

SANTOS, M. *et al.* O Papel Ativo da Geografia – Um Manifesto. Apresentado pelo Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental, do Departamento de Geografia – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP) no XII Encontro Nacional de Geógrafos. Florianópolis, julho de 2000. **Anais...**

SANTOS, M. O retorno do território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L.; **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec/Anpur, p. 15-20, 1994.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: EDUSP, 2002b. (Coleção Milton Santos; 2).

SANTOS, M. **O trabalho do geógrafo no terceiro mundo**. São Paulo: EDUSP, 2013 (Coleção Milton Santos; 15).

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 6 ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 9 ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SÃO PAULO. **São Paulo segue em frente** – Mobilidade. Novas concessões de rodovias no Estado de São Paulo. Audiência Pública, São Paulo, 26 jan. de 2016. Disponível em <www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Documento/Download?codigo=2061>. Acesso em 26 out. 2020.

SÃO PAULO. Portal do governo. **Rodovias paulistas terão nova operadora de pedágio eletrônico**. 21 de set. de 2018. Disponível em <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/rodovias-paulistas-terao-nova-operadora-de-pedagio-eletronico/>>. Acesso em 05 de jan. de 2020.

SCARAMUZZO, M.; PEREIRA, R. **Grupo Heber, da família Bertin, entra em recuperação judicial**. Revista Exame, 17 ago. de 2017. Disponível em <<https://exame.com/negocios/grupo-heber-entra-em-recuperacao-judicial/>>. Acesso em 03 de jun. 2020.

SENNÁ, L. A. S.; MICHEL, F. D. **Rodovias auto-sustentadas**: o desafio do Século XXI. São Paulo: Editora CLA, 2006.

SEM PARAR. **Sem Parar**. Disponível em: <<https://www.semparar.com.br/quem-somos>>. Acesso em 15 abri. De 2021.

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

SILVEIRA, M. L. Uma situação geográfica: do método à metodologia. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano IV, n. 6, p. 21-28, jan/jun, 1999.

SOUZA, J. **A elite do atraso**: da escravidão à Lava Jato. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

TAGGY. **Taggy**. Disponível em: <<https://www.taggy.com.br/Taggy>>. Acesso em 15 abr. de 2021.

VELOE. **Veloe**. Disponível em: <<https://veloe.com.br/sobre/>>. Acesso em 15 abr. de 2021.

VIDEIRA, S. L. Fintechs – novos atores das finanças contemporâneas: um olhar geográfico. **Entre-Lugar**, v. 11, n. 21, p. 261-284, 2020.

WARF, B. Digitalização, globalização e capital financeiro hipermóvel. **Geosp – Espaço e Tempo** (online), v. 21, n. 2, p. 397-406, 2017.

WIZIACK, J. **Plano de privatização de Guedes não passa ainda nem da fase de estudos**. Folha de São Paulo, 28 jul. 2020. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/plano-de-privatizacao-de-guedes-nao-passa-ainda-nem-da-fase-de-estudos.shtml>>. Acesso em 13 out. 2020.