

O MERCADO FINANCEIRO E AS CONCESSÕES DE ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS: AS AÇÕES EMPRESARIAIS DA ESTAPAR NO PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA

Leandro Di Genova Barberio¹; Fabrício Gallo²;

RESUMO: O aumento significativo de automóveis nas cidades brasileiras provocou uma dinamização do trânsito nos centros urbanos. Junto a essa dinamização no fluxo de veículos nas vias públicas das cidades vem a problemática da falta de espaço para estacionamento. Nossa intenção com este trabalho é desenvolver uma reflexão sobre os serviços de estacionamento rotativo nos municípios do estado de São Paulo que se encontram sob a concessão de serviço da empresa Estapar, com o objetivo de compreender a problemática sob uma perspectiva geográfica e as condições de uso do território pelos agentes que visam se apropriar de porções do espaço urbano para essa finalidade. Os processos de concessão desses estacionamentos rotativos têm atraído empresas com capital aberto em bolsas de valores que passam a figurar entre os principais agentes interessados nesses espaços públicos.

Palavras-chave: Estacionamentos rotativos; Concessões públicas; Estado de São Paulo; Território usado;

RESUMEN: El significativo aumento del parque automovilístico en las ciudades brasileñas ha provocado un mayor dinamismo del tráfico en los centros urbanos. Junto con esta dinamización en el flujo de vehículos en las vías públicas de las ciudades surge el problema de la falta de espacio para el estacionamiento. Nuestra intención con este trabajo es desarrollar una reflexión sobre los servicios de estacionamiento rotativo en los municipios del estado de São Paulo que se encuentran bajo la concesión de servicio de la empresa Estapar, con el fin de comprender la problemática desde una perspectiva geográfica y las condiciones de uso del territorio por parte de los agentes que pretenden apropiarse de porciones del espacio urbano para este fin. Los procesos de concesión de estos aparcamientos rotatorios han atraído a empresas públicas que se convierten en uno de los principales agentes interesados en estos espacios públicos.

Palabras clave: Estacionamientos; Concesiones públicas; Estado de São Paulo; Territorio utilizado;

1. INTRODUÇÃO

¹Graduando em Geografia pela UNESP – Campus Rio Claro, leandro.g.barberio@unesp.br

² Professor e Orientador no curso de Geografia pela UNESP – Campus Rio Claro, e-mail: fabricao.gallo@unesp.br

O processo histórico de formação dos grandes centros urbanos remete está associado à condição de um aumento demográfico de forma exponencial em um curto período de tempo. Esses espaços que estão inseridos numa contrapartida de dinâmizações especulativas do capital e seus movimentos de uso e expansão do solo caracterizam-se pela atuação de agentes hegemônicos e suas intencionalidades nos modos de planejar a cidade. Essas questões estão presentes nas práticas de planejamento da mobilidade urbana e suas ferramentas de operacionalização, uma vez que a concretização de modelos para deslocamento diário perpassam as esferas dos interesses dos meios especulativos do capital. Dessa forma, a procura por melhorias nos padrões da mobilidade urbana, adequam a condição do planejamento urbano a situação do par dialético entre o mercado e o Estado. Assim, a efetivação dessas práticas de mobilidade e planejamento, de forma a aperfeiçoar a fluidez do trânsito nas cidades está inserida nas sofisticações do planejamento no uso do espaço geográfico e na discussão e elaboração da organização do trânsito nas áreas centrais das cidades.

O Brasil na década de 1990 amplia sua situação nos processos de privatização e concessão de serviços públicos, abrindo para as entidades do mercado privado, serviços em diversos setores. Entendemos que diante de tal fato, o capital hegemônico passa a gerir áreas territoriais municipais que se enquadram em localidades de representação pública, uma vez que toda sua indução de planejamento e de organização de funcionamento está sob a medida de normatividades de empresas na perspectiva de usos do território destas localidades municipais.

O contexto atual de avanço das técnicas e de inserção da padronização do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002), caracterizou a construção e a ampliação da universalização das racionalidades hegemônicas nos territórios. As novas tecnologias de plataformas digitais a serviço do grande capital potencializou a aceleração nas relações de trocas e da hipercapilarização das finanças nas relações de produção e extração da mais-valia universal (CONTEL, 2005). Diante dessa situação, as regras de concessão dos serviços públicos passam a ser geridas através de contratos que estabelecem o princípio da hegemonização das ações das práticas territoriais, uma vez que as concessões estão a serviço de grandes empresas que exercem o monopólio e o controle em diversos municípios e sua organização do território. A informação como variável-chave está inserida na condução dessa apropriação e extração de lucro advindo do controle desses regimentos territoriais.

As práticas apresentadas se enquadram no contexto da financeirização, período que se destaca no fortalecimento de controle das finanças sobre os demais meios e formas de

conduzir os processos produtivos, caracterizando como grande vetor das estruturas produtivas e nas formas de organização do espaço. O neoliberalismo e suas formas políticas de desregulações das entidades e instituições estatais estão no cerne deste mesmo debate. Os contratos e suas operações ideológicas de concessão se formalizam em uma identidade de psicofera e tecnofera (SANTOS, 2002) de modernização, na qual a capacidade do uso do território destaca-se em sua concretização.

O novo momento de avanço técnico está inserido dentro de uma nova lógica de expansão do capital que se concretiza na apropriação de novos meios de investimentos espoliativos em busca de localidades que lhe proporcionarão lucro. Grandes fundos financeiros institucionais, da era do capital fictício, instituído a partir da década de 1970, estão nessa arena expansiva espoliativa em busca de espaços para os investimentos de seu capital ocioso. Essa condição é a marca que retrata o interesse deste tipo de capital nas áreas de mobilidade, uma vez que tal serviço de utilidade pública demonstra uma situação favorável de investimento e de extração de renda com facilidade e segurança. Os espaços públicos e as vias concessivas das formas de prestação de serviço dos entes privados ao Estado brasileiro explanam como a lógica do capital financeiro permeabilizam seus padrões normativos nas condições do planejamento do território nacional.

Para tanto, este artigo apresenta como estudo de caso uma investigação sobre a atuação de agentes do capital financeiro no processo de concessão de estacionamentos rotativos e nas implicações que tais fatores atribuem ao planejamento da mobilidade urbana. A empresa Estapar contará como nosso objeto de análise e como suas novas aquisições envolvem os processos de organização na acessibilidade e no deslocamento cidadão, tratando das novas formas de pagamentos móveis e uso de tecnologias informacionais, junto de sua estrutura acionária em conjunto com fundos de investimentos que têm em comum o banco BTG Pactual como gestor. Objetivamos discutir teoricamente sobre as relações dos atores financeiros contemporâneos, e as dimensões de impacto territorial que estão imbricadas nesse processo de organização espacial, tratando também, da importância desse serviço para a arrecadação de verba do orçamento municipal e o despertar do interesse por parte dos agentes financeiro nessa condição. Dessa forma, partiremos do pressuposto de que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico, constituído por materialidades e intencionalidades que se condicionam reciprocamente de maneira indissociável (SANTOS, 2002, p. 63). Por fim, a metodologia deste trabalho consiste no levantamento bibliográfico de produções científicas sobre o tema, a utilização de dados secundários, quantitativos e qualitativos, obtidos através de relatórios técnicos de bancos e associações.

2. CENTROS URBANOS, MOBILIDADE E ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS

O intenso fluxo de veículos nas médias e grandes cidades no Brasil coloca em pauta temas de planejamento que relacionam a organização desses automóveis em seu deslocamento diário. Nos centros comerciais, local em que há forte especulação imobiliária do solo urbano, dentre tantos problemas, pode-se dizer que um dos principais é a escassez de vagas de estacionamento em vias públicas, visto que a falta de planejamento desse uso pode ter implicações significativas na circulação de pessoas e mercadorias pelas cidades, promovendo uma situação de desorganização do trânsito. Segundo Ferri (2018), ao levantar os pressupostos a respeito dos transportes nas metrópoles brasileiras, o autor explana como os transportes coletivos servem como forma de locomoção para as pessoas de localidades afastadas dos centros urbanos, colocando em pauta os princípios da mobilidade urbana e a condição do direito ao deslocamento. O fenômeno da desvalorização do transporte público está inserido na lógica da perpetuação de mercado dos transportes individuais, aumentando as mazelas sociais da mobilidade urbana, fazendo crescer a dificuldade de deslocamento pelas cidades.

Nota-se, dessa forma, que ocorre o favorecimento do transporte individual, fator que condiciona os problemas de excesso de veículos em tráfego, que resulta nas situações de falta de vagas para estacionamentos nos grandes centros urbanos. Na visão de Vasconcellos e Mendonça (2010, p.74), ao tratar do papel sociológico do automóvel nas classes médias urbanas brasileiras, o sistema político-econômico nacional “recolocou pessoas em ambientes urbanos nos quais elas passam a necessitar de transporte público regular. Este processo aumentou as dimensões das cidades, fazendo crescer as distâncias e a necessidade de transporte público para as pessoas”. Afirma ainda que “a forma como a indústria automobilística se constituiu possibilitou o início da oferta regular e mais acessível de veículos de transporte individual, que passaram a disputar o mercado com o transporte público” (VASCONCELLOS; MENDONÇA, 2010, p. 74).

No estado de São Paulo, é a partir do ano de 1975 que a capital paulistana coloca em vigência o Decreto nº 11.661, que inaugura o serviço de estacionamentos rotativos nas adjacências de seu Centro Velho. Com o intuito de melhorar a condição de acesso às formas de estacionar nas áreas centrais, os planos de rotatividade surgem como um instrumento de planejamento urbano para que carros não permaneçam estacionados por longas horas durante

o dia. Sua pertinência é acarretada com a intensificação do uso dos automóveis no cotidiano da população brasileira, visto que ocorre uma popularização desse fenômeno no Brasil a partir das décadas de 1950 e 1960, fruto de políticas alinhadas ao processo de industrialização realizada pelos diferentes governos da época. Assim, ocorre o inchaço da malha urbana viária, uma vez que uma parcela significativa da população adquire esse meio de locomoção e o deslocamento cotidiano passa a ser realizado por esse tipo de transporte. Falando da metrópole paulista, Silva (2014) destaca como a opção histórica pelo rodoviarismo na cidade de São Paulo vem privilegiando a elite motorizada e os setores das indústrias automotiva ao longo dos últimos 60 anos. Nesse contexto de problematização do planejamento urbano, as cidades de médio e grande porte passam também a pensar em maneiras de cobrar por estacionamentos nas vias públicas.

A cidade de São Paulo destaca-se como um grande exemplo nesse tipo de serviço, uma vez que os processos de expansão e dinamização do trânsito em sua região central torna-se objeto de alterações e transformações. No início, os estacionamentos rotativos na cidade contavam com 5.000 (cinco mil) vagas, expandindo sua capacidade para a marca de 43.521 (quarenta e três mil quinhentas e vinte e uma) em 2019. Nos últimos anos, ocorreu um processo de alteração da compra da vaga da zona azul paulistana, com a substituição da compra do bilhete no parquímetro para o processo de aquisição digital. Por meio do Decreto nº 57.115/2016 regulamentou-se a venda do cartão digital dos estacionamentos rotativos na Capital, ocorrendo à coexistência entre os modos do talão e do meio digital de compra. No ano de 2017, restringe-se a compra ao serviço eletrônico, tanto por aplicativos como pontos de venda, através do Cartão Azul Digital (CAD).

Com os processos de adequação digital da zona azul na capital houve uma tentativa de normatização, fato que nos indica possíveis desdobramentos em uma melhora na mobilidade urbana a partir da organização no fluxo de veículo. Os fluxos de carros e os processos na condição da flexibilização ao se estacionar tornam-se mais dinâmicos. A cidade de São Paulo é a primeira capital do Brasil a aderir a este tipo de serviço, que logo se transplanta para outras localidades e municípios, que o fazem buscando o melhoramento de sua mobilidade urbana.

Ressaltamos a particularidade da condição federativa do Brasil, na qual os municípios são constitucionalmente designados a exercer um controle sobre a organização territorial dentro de seus limites. Dessa forma, ficou sob responsabilidade do município legislar sobre a forma de inserção do estacionamento rotativo. A Lei nº 9.503/1997 referente ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz em seu texto a seguinte explanação a respeito das obrigações

do município: “Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: (...) X – implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias”.

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

Faz-se relevante indicar que, nos últimos anos, a frota de veículos só tem aumentado nos municípios paulistas, elemento que pressiona cada vez mais o poder público por vagas de estacionamento nas áreas centrais. Entre os anos de 2010 e 2020 ocorreu um aumento no número de automóveis no Brasil: de 37 milhões, para 58 milhões. O aumento porcentual foi de aproximadamente 63% nos últimos anos. Segundo o Detran (Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo), houve um aumento de aproximadamente 300% no número de automóveis em circulação no estado de São Paulo nos últimos anos. O número de veículos no ano de 1997 era de 11,1, aumentando para 31,4 milhões ano de 2021.

O aumento significativo no número de automóveis apresentado demonstra como os municípios estão sobre a condição de planejar o aumento no número de vagas de estacionamento rotativo. Esses fatores e suas formas de arrecadação de verba por vagas de estacionamento estão entre as condicionantes de entendimento do interesse que o mercado destina a esse tipo de serviço. A título de exemplo, no município de São Paulo são comercializados, segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) cerca de 2.040.000 CADs mensalmente, ao custo de R\$5,00 cada. Uma conta rápida nos mostra que mensalmente os valores obtidos com os CADs são de aproximadamente R\$10.200.000,00. Na cidade de São Paulo, o último levantamento realizado pela CET, em julho de 2019, indicava um número de 43.521 vagas disponíveis, distribuídas em 67 regiões. Há diferentes tipos de vagas, sendo 38.522 convencionais, 1.844 para caminhões, 913 para deficientes, 2.159 para idosos e 83 de fretamento.

Um caso de destaque neste segmento é o da empresa Estapar, que atua de forma direta em 13 municípios do estado de São Paulo, sendo eles: São Bernardo do Campo, Santo André, Mauá, Mogi das Cruzes, Piracicaba, Taubaté, Limeira, São Carlos, Americana, Jacareí,

Araraquara, Rio Claro e São Paulo. Chama atenção que esta empresa possui capital aberto na Bolsa de Valores e um questionamento que pode ser feito é se o aumento no número de vagas de estacionamentos rotativos nos centros urbanos potencialmente pode estar vinculado aos processos de planejamento urbano associado à intencionalidades mercantis.

Entendemos que há nos processos de concessão das Zonas Azuis (dos estacionamentos rotativos *on-street*) a disputa entre diferentes empresas de capital privado em sua operacionalização e a empresa Estapar destaca-se por estar em processo de expansão como uma das maiores neste tipo de serviço, buscando diferentes concessões nos mais variados municípios do Brasil.

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

Ainda conforme suas informações, a empresa opera em diferentes segmentos específicos, mas praticamente todos vinculados com estacionamentos de veículos:

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

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

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

- Concessões públicas *on-street*: São contratos de gestão de estacionamentos rotativos em vias públicas firmados com as prefeituras municipais que concedem o direito de exploração por um período de 5 ou 10 anos (renováveis por período igual). Inclui

contrapartida como investimentos em parquímetros, infraestrutura e sinalização nos municípios de Americana, Araraquara, Itatiba, Jacareí, Limeira, Mauá, Mogi das Cruzes, Pindamonhangaba, Piracicaba, Rio Claro, Santa Bárbara d'Oeste, Santo André, São Carlos, São João da Boa Vista, São Bernardo do Campo, São Paulo, Taubaté (em SP); Jaraguá do Sul e Itajaí (em SC); Belo Horizonte e Juiz de Fora (em MG); Vila Velha (em ES);

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

A empresa associa-se aos processos de acesso e dinamização tecnológica dos serviços de estacionamento rotativo e destaca-se no ramo pelos serviços ofertados em diversas localidades. Utiliza em sua base de serviços prestados a digitalização nas cobranças das vagas de estacionamentos rotativos, trabalhando com dispositivos eletrônicos (*smartphones*) na forma de compras dos tickets para as vagas ofertadas.

Cabe neste ponto destacar que Estapar é o nome fantasia da Razão Social ALLPARK Empreendimentos, Participações e Serviços S.A. que está listada na Bolsa de Valores (B3) sob o Código de Negociação “ALPK3” desde o ano de 2020, quando fez seu IPO (*Initial Public Offering* ou Oferta Pública Inicial) na B3, sendo a primeira empresa do ramo a realizar tal feito. Por sua vez, as ações da ALLPARK estão, majoritariamente (ou 84,070 %), sob controle de um grupo seletivo de fundos de investimentos brasileiros (QUADRO 1).

Quadro 1 - Posição Acionária da ALLPARK Empreendimentos Partic. Serviços S.A

Acionista	Nacionalidade do acionista	Controlador acionário	Última Alteração	Ações Ordinárias		Ações Preferenciais	
				(em %)	(nº. de ações)	(em %)	(nº. de ações)
Fundo de Investimento em Participações Maranello - Multiestratégia	Brasil	Sim	25/05/2020	38,686	82.952.328	0,00	0
Riverside Fundo de Investimento em Participações	Brasil	Não	29/05/2020	26,442	56.698.371	0,00	0

Multiestratégia							
Fundo de Investimento Multimercado Crédito Privado Valbuena	Brasil	Sim	25/05/2020	7,129	15.287.261	0,00	0
Tempranillo Fundo de Investimento de Ações Investimento no Exterior							
Ações em Tesouraria	--	Não	-	0,069	148.900	0,00	0
Outros	--	Não	-	15,861	34.009.761	0,00	0

Fonte das informações: Adaptado de <https://statusinvest.com.br/acoes/alpk3> (acessado em 25 jan. 2023).

Uma leitura mais apurada do perfil dos grupos acionistas nos permite verificar que dos quatro fundos de investimentos brasileiros que aparecem no quadro acima, um deles – o brasileiro Riverside Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, que possui pouco mais de 26% das ações da ALLPARK – está sob gestão da empresa Lions Trust Administradora de Recursos Ltda. Já outros 3 (Fundo de Investimento em Participações Maranello – Multiestratégia, Fundo de Investimento Multimercado Crédito Privado Valbuena e Tempranillo Fundo de Investimento de Ações Investimento no Exterior, que representam 57,62% do total de ações) possuem em comum o BTG Pactual Serviços Financeiros S/A DTVM como gestor. Tais, considerações indicam, cada vez mais, que a influência do capital privado e do mercado financeiro tende a aumentar na participação acionária dos empreendimentos deste tipo no Brasil.

O que se tem observado, no momento mais recente, é este novo interesse dos fundos de investimento neste tipo de concessão pública de áreas de Zonas Azuis. Inclusive, nos próprios Relatórios da Estapar fica evidente que esperam ampliar a “renda líquida” obtida pela exploração de concessões *on-street* nos próximos trimestres (e anos conseqüentemente) conformando, assim, uma espécie de “ganho certo” para os fundos. Certamente, tal aumento pode ocorrer não só pelo retorno da mobilidade urbana motivado pela redução das restrições ocorridas em 2020 e 2021, motivadas pelo avanço da vacinação contra a Covid-19, mas

também pela difusão de plataformas digitais que potencializam o uso dos aplicativos de pagamento dos serviços de Zona Azul. Segundo a empresa, em junho de 2021 eles atingiram a marca de 2,4 milhões de usuários, com média diária de 5 mil novos usuários na plataforma nos primeiros 6 meses de 2021, além de superarem a marcar de 5 milhões de transações nas plataformas digitais em um único trimestre, sendo 69% geradas pela Zona Azul de São Paulo (ALLPARK, 2021, p. 24).

Sobre a difusão de plataformas digitais, entendemos que a hipercapilarização do território e as novas técnicas informacionais caracterizam a aceleração nas redes de trocas de informações, marcando o contexto das empresas financeiras e sua expansão para novos setores (CONTEL, 2020). A viabilidade da digitalização das relações de trocas mercantis está impressa nas formas que o mercado utiliza para constituir sua busca por novos clientes. Dentre esses novos agentes podemos destacar empresas como a Estapar que configuram e viabilizam uma nova atuação no mercado financeiro. Essa instituição destaca-se por adequar a associação entre as formas de negociação com tecnologias de configuração digital no processo de aplicabilidade prática em situações cotidianas.

Cabe, ainda, destacar que diante de tal fato, surgem empresas que atuam no formato digital e cumprem uma demanda na relação de aceleração das relações financeiras e destacam-se pela facilidade de acesso aos serviços de compra através dos novos meios de comunicação (*smartphone* e todos seus aplicativos, *Notebook*, entre outros aparelhos que favoreçam na comunicação instantânea). Em meio a isso, as *fintechs* se enquadram no modelo das *startups* e iniciam seu processo de trabalho no panorama bancário como uma forma de redução de taxas e impostos e na facilitação dos trâmites burocráticos, partindo para um caminho digital e de aplicativos no trabalho bancário (VIDEIRA, 2020). Sobre a conceituação de *fintechs*, Videira (2020, p. 268) aponta que se trata de “um termo criado a partir da fusão das palavras *financial* (financeiro) e *technology* (tecnologia) e se refere aos serviços financeiros que são possibilitados pela tecnologia, opera com estrutura enxuta, custo de capital baixo e ambiente regulatório pouco definido”. Novos serviços de engenharia passam a vigorar nos serviços bancários, visando o aumento significativo das parcelas do lucro e novas formas de intermediação com os clientes. Constrói-se, assim, um panorama nas relações territoriais das trocas da base do capital e seus fluxos nas parcelas de mercado, ocorrendo uma alteração nos tempos dos serviços oferecidos para os clientes das agências bancárias digitais (VIDEIRA, 2020).

Nessa perspectiva, notamos também a inserção de grandes empresas bancárias e de conglomerados financeiros na concessão do serviço público de estacionamentos rotativos,

trazendo tecnologias que passaram a ser introduzidas dentro desse meio como “facilitadoras” do trabalho realizado (por exemplo, a utilização de aplicativos de *smartphones* onde o usuário insere crédito em dinheiro para pagar pela utilização do serviço de estacionamento). Porém, diante desse discurso de facilitação, ocorre o processo de concessão aplicável, isto é, este discurso de facilitação tem um caráter ideológico como viabilizador para privatização, uma vez que a justificativa se pauta no melhor desempenho que as empresas privadas passam a oferecer nessa área.

Para fins de leitura empírica deste processo, no município de Rio Claro-SP, localizado no interior do estado de São Paulo, foi realizado um trabalho de campo no ano de 2021 para verificar a situação de trabalho dos funcionários que realizam a fiscalização dos postos de serviços das vagas de estacionamentos rotativos e uma visita ao Departamento de Mobilidade Urbana da Prefeitura municipal, setor responsável pelo estacionamento rotativo. Na primeira situação indicada, ocorreu uma conversa informal com uma agente de trânsito que realiza o trabalho de fiscalizar os estacionamentos rotativos. Nesta conversa a funcionária relatou que todo o processo de contratação de sua mão de obra é realizado pela empresa Estapar ficando sob responsabilidade da empresa o processo contratual dos funcionários que trabalham na fiscalização do serviço municipal de estacionamento rotativo. A empresa, por sua vez, controla todo o serviço de fiscalização dos carros estacionados, para posteriormente enviar os dados coletados dos veículos em condição irregular à prefeitura, que na continuidade do processo faz a autuação com multa. Na visita ao Departamento de Mobilidade Urbana da cidade, ocorreu uma conversa informal com uma funcionária responsável pelo serviço de estacionamento rotativo na cidade. Nesta conversa foram levantadas informações a respeito dos formatos dos contratos realizados entre a prefeitura municipal e a empresa que ganhou o processo concessivo. A empresa Estapar obrigatoriamente presta contas de todos os serviços realizados à prefeitura, com todas as despesas dos faturamentos que ocorreram no município, passando por um processo de auditoria entre as duas instituições envolvidas no serviço. Do total da renda líquida arrecadada no município com esse tipo de serviço, 65,5% fica com a prefeitura, que destina esse valor a um fundo municipal e os 35,5% do valor restante ficam como a empresa como remuneração pelo serviço prestado. O contrato de concessão da empresa no município é de 10 anos, podendo ser prorrogado.

O planejamento e organização dos serviços que são realizados na rua, como cobranças e distribuição de funcionários, são realizados pela empresa Estapar. Já o planejamento da mobilidade urbana, destacando a condição de implantação do aumento no perímetro das áreas de cobrança pelo ato de estacionar, é efetuado e efetivado através de uma conversa entre

membros da prefeitura e diretores da empresa Estapar. Diante desta situação, abre-se um questionamento de nossa parte com relação aos formatos dos serviços oferecidos e como estão a ser planejados os requisitos de mobilidade urbana sob influência de uma empresa privada (notadamente associada ao capital financeiro).

3. LEITURA GEOGRÁFICA DO PAPEL DO ESTADO E DAS CONCESSÕES

Partimos da perspectiva de que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico (SANTOS, 2002) e consideramos que a análise do território e seus usos (SANTOS, 2002, 2005, 2008; SILVEIRA, 2009) é um campo privilegiado para sua análise. Isso porque a categoria de território usado compreende as materialidades (ou configuração territorial) e as imaterialidades, incorporando novas e sucessivas ações. Nesta formulação, a materialidade é a herança da história natural e da ação humana passada cristalizada, ao passo que é a sociedade em suas ações que atribui vida às formas geográficas e as fazem portadoras de conteúdo (SANTOS, 2002).

Desta forma, o espaço retrata como as ações (sociedade) e os objetos (materialidade) são realidades indissociáveis, isto é, em permanente busca de ajustes para se alcançar um arranjo segundo as diferentes ordens sociais. Segundo Isnard (1978), o espaço é uma “ordem projetiva”, é produto dos projetos de uma sociedade. Pode-se dizer que isso reafirma a proposição de Silveira (2009, p. 129) de que “o território usado 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 normas.”

Em sua análise sobre as finanças e o cotidiano municipal, Contel (2001, p. 223-224) comenta que o predomínio de lógicas internas ou externas no desenvolvimento dos lugares configuram dois tipos de situações geográficas: i) uma horizontal, isto é, mais estreitamente ligada às solidariedades locais e regionais da produção e que permitiriam um controle endógeno do desenvolvimento local e, ii) uma outra vertical, ligada às influências de vetores que são externos ao lugar e “portadores de uma racionalidade nem sempre consentânea com a reprodução local da vida”. Ainda, na visão do autor, “podemos falar, assim, de verticalidades e horizontalidades na composição dos lugares”.

Por isso, buscar promover a compreensão da *situação geográfica* (SILVEIRA, 1999; CATAIA e RIBEIRO, 2015) encontrada no estado de São Paulo, a partir do entendimento dos processos de concessões de exploração do estacionamento rotativo em parte relevante dos

municípios, considerando as empresas privadas e grupos econômicos que neles atuam muitas vezes associados ou com participação direta de grandes grupos financeiros, sobretudo bancos digitais e *fintechs*, pode nos dar indícios das distintas realidades e projetos existentes neste estado.

Ainda, cabe ressaltar que o território é usado por todos os agentes; é este híbrido que contrapõe ininterruptamente ações cristalizadas e ações presentes num único movimento de dupla condicionalidade, as materialidades se impõem como condicionantes às novas ações, mas são por elas sucessivamente rearranjadas e ressignificadas, constituindo este quadro dinâmico da vida das sociedades. A mobilidade urbana e as práticas de planejamento ligadas ao Estado encontram-se imbricadas nesse arcabouço de uso e dinamização nas práticas de organização territorial.

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

O Estado pode ser considerado como uma condensação das relações sociais, síntese de disputas e conflitos entre classes e entre facções de classe; carregado, portanto, de contradições. Ao mesmo tempo, atenta-nos ao fato de que o Estado não é um mediador neutro como nos faz crer o discurso liberal, mas sim carregado de ideologias e orientado desde sua própria estrutura para assegurar ao menos o essencial para a manutenção das relações capitalistas de produção. Neste quadro podemos concluir, com Limonad (2014), que o Estado como condensação de diferentes forças sociais e enquanto agente privilegiado na articulação da dinâmica socioespacial, “busca privilegiar seletivamente os grupos hegemônicos com seus programas e planos ao mesmo tempo em que garante as condições de reprodução de parte dos setores não hegemônicos” (LIMONAD, 2014, p. 9).

Isto posto, não podemos, como vimos, passar ao largo da discussão acerca do Estado e seu papel. Isso porque as concessões de exploração de serviços públicos denunciam, junto de outros processos, mudanças no papel desempenhado pelos Estados no sistema capitalista.

Mudanças estas que ocorrem associadas às alterações na dinâmica própria do regime de acumulação, conforme já brevemente discutido. Como consequência desse novo regime, há a crescente adoção de uma lógica gerencialista pelos Estados (DARDOT, LAVAL, 2016), que colaborando ou se omitindo, permitem com que cada vez mais os usos do território estejam diretamente alinhados às demandas dos grandes agentes capitalistas globais (SILVEIRA, 2009).

Ademais, no período atual, o interesse estatal (por meio das concessões de infraestruturas e da exploração de serviços públicos) associados aos interesses dos agentes privados, nos permite tecer pequenos comentários sobre o atual processo de financeirização e de como esses agentes usam o território. Isso caracteriza as ações que delimitam e estruturam as formas de planejamento e organização dos objetos no espaço geográfico. A mobilidade urbana e a situação ajustes de vagas de estacionamento rotativo inserem-se nessa lógica de mercantilização e especulação do capital financeiro desse contexto de padronização neoliberal.

O processo de financeirização do capital acentua seu protagonismo a partir da década de 1970, visto que neste período o sistema de “bem-estar social” começa a perder suas forças, devido a crises do sistema capitalista. Neste novo regime de acumulação, as finanças passam a exercer maior centralidade na dinâmica na reprodução do capital e a contemplar uma nova condição de transformação geográfica no espaço. Na década de 1990, o processo de globalização desempenha o papel primordial da expansão e instauração do capital financeiro e dos grandes monopólios empresariais, entrando em cena uma nova forma de organização das finanças. Associado à globalização, o neoliberalismo se instituiu e se fortaleceu, criando as bases para a reestruturação do Estado como agente regulador da economia nacional, trazendo à tona o mercado e seu controle sobre as bases econômicas dos países (HARVEY, 2008).

A centralização do capital financeiro proporcionou a aquisição de ativos nos mercados de capitais e forneceu um novo amparo para o fortalecimento de mercados de investimentos em bolsas de valores. O Estado, a partir dessa conjuntura, torna-se produtos dos fundos de investimento e empresas financeiras, caracterizando uma nova lógica dos serviços oferecidos por essa instituição, visto que a política de atuação destes agentes financeiros se enquadra a movimentos extração do lucro máximo. Os investimentos realizados por essas instituições operam de acordo com a demanda de reserva e acúmulo do capital financeiro, e a realização de suas ações que resultam em novos rendimentos através da espoliação territorial. A desregulamentação imposta pelo neoliberalismo facilitou os mecanismos de articulação do mercado financeiro sobre as demais esferas do capital, caracterizando de forma acentuada os

processos de exploração, favorecendo a lógica do mercado e suas condições de aquisição de um lucro mundializado.

A nova incidência das ações ligadas ao capital fictício produziu uma radicalização na esfera do mercado financeiro, e conseqüentemente, seus desdobramentos caracterizaram movimentos de atuação e organização das situações de formação das relações socioespaciais. Os ativos financeiros que permeiam as ações dessa nova forma de construção dinâmica do capital passaram a predominar sobre a base dos investimentos produtivos, e seu excedente encontrou em países como o Brasil oportunidades de aplicação e obtenção de rendimentos (CHESNAIS, 1998).

A partir desse contexto, a economia inicia um processo de construção de seus novos princípios mercadológicos, que estabelecem a partir do controle de mecanismos financeiros a busca por altas taxas de lucros, conduzindo a uma nova formalização de uso do território. Nesta nova etapa de reestruturação do sistema econômico brasileiro, ocorre a inserção de novos agentes que passam a regularizar as normatividades territoriais e a conduzir padrões institucionais que validem suas atuações enquanto membros do capitalismo internacional contemporâneo (ARROYO; CONTEL, 2017).

Portanto, as atuações de grandes agentes do mercado financeiro associado às políticas de planejamento realizadas pelo Estado formam a condicionante de organização que o território recebe na aplicabilidade de seus usos. Entender a mobilidade urbana e a sua ação de representativa popular demonstra a importância de compreender a intencionalidade da empresa Estapar e seus agentes de investimentos, formulando como esse fator remonta a expansão da operacionalidade que o mercado financeiro está a desenvolver no espaço geográfico e a conduzir situações de padronização corporativa no ato de pensar o direito a cidade.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa pesquisa buscou apontar como a empresa Estapar e sua ligação com o mercado financeiro pode acarretar numa situação de potencial inviabilidade do planejamento urbano nas áreas centrais dos municípios, uma vez que as racionalidades mercantis estarão presentes na condição de processamento das dinâmicas no ato de pensar a mobilidade urbana. É válido destacar como boa parte da renda extraída dos espaços públicos de estacionamentos rotativos é drenada para grandes fundos do mercado financeiro, estabelecendo um diagnóstico das conseqüências dessa situação para a renda dos municípios.

Com a expansão das quantidades de vagas de estacionamento rotativo nas cidades de médio e grande porte no Brasil e com o crescente processo de abertura de editais e leilões para concessão de exploração deste serviço, nota-se a inserção do capital privado e os impactos da financeirização sobre as políticas públicas da escala municipal. Essa demanda do serviço público passa a oferecer um ponto ideal como solução do acúmulo de capital por parte de empresas do mercado financeiro.

A mobilidade urbana caracterizada como fator determinante para a condição de acessibilidade e deslocamento cotidiano torna-se mercadoria no processo de financeirização no uso que é destinado ao território. Pensar a cidade e seu direito de acessibilidade coloca em pauta como a estruturação do espaço urbano não deve se enquadrar nos pressupostos ideológicos que compõem o mercado, uma vez que estas práticas trazem em sua intencionalidade políticas de maximização do lucro no oferecimento dos seus serviços.

REFERÊNCIAS

ALLPARK EMPREENDIMENTOS, PARTICIPAÇÕES E SERVIÇOS S.A. **ITR – Informações Trimestrais - 30/06/2021**. [S.l], 2021. Disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7b596c0f-b173-4777-8aab-9e6cc0a43c97/0a56a908-42cc-b576-12a1-1a47ed748e3c?origin=1>. Acesso em: 27 jan. 2023.

ANTAS JR., R. M. Elementos para uma discussão epistemológica sobre a regulação no território. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 81-86, 2004. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2004.73956. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/73956>. Acesso em: 27 jan. 2023.

ARROYO, M. M.; CONTEL, F. B. Dossiê Geografia e Finanças. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 319-322, 2017. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2017.138429. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/138429>. Acesso em: 27 jan. 2023.

BOITO JÚNIOR, A. **Estado, política e classes sociais**. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

CATAIA, M. A.; RIBEIRO, L. H. L. Análise de situações geográficas: Notas sobre metodologia de pesquisa em geografia. **Revista da ANPEGE**, 11(15), 9–30, 2015. DOI: <https://doi.org/10.5418/RA2015.1115.0001>. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6445/3391>. Acesso em: 27 jan. 2023

CHESNAIS, F. Mundialização do capital, regime de acumulação predominantemente financeira e programa de ruptura com o neoliberalismo. **Redes**, 3(1), 185-212, 2017. DOI: <https://doi.org/10.17058/redes.v3i1.10660>. Disponível em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/redes/article/view/10660>. Acesso em: 27 jan. 2023

CONTEL, F. B. Entrevista “Finanças no mundo contemporâneo”. **ENTRE-LUGAR**, 11(21), 285-292, 2020. DOI: <https://doi.org/10.30612/el.v11i21.12059>. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/entre-lugar/article/view/12059>. Acesso em: 27 jan. 2023

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

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

FERRI, D. O terminal de ônibus urbano e a estrutura da cidade: Análise da formação tipológica dos terminais e seu papel na estruturação da cidade de São Paulo. **Dissertação (Mestrado em Arquitetura e urbanismo)**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, 2018.

GALLO, F. Usos do território e papel do Estado no Brasil. Notas sobre a atuação da Agência Desenvolve SP. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 480-496, 2017. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2017.119737. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/119737>. Acesso em: 27 jan. 2023.

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

ISNARD, H. O Espaço do Geógrafo. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, 36(258-259): 5-16, jul./dez., 1978.

LIMONAD, E. Estado, espaço e escala no Brasil. Subsídios para a Reflexão. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales**, nº 493 (41), p. 1-19, 2014. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Ester%20Limonad.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2023.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2008. (Coleção Milton Santos; 12).

SANTOS, M. **Da Totalidade ao Lugar**. São Paulo: EDUSP, 2005. (Coleção Milton Santos; 7).

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

SILVA, R. B. Mobilidade precária na Metrópole: Problemas socioespaciais dos transportes no cotidiano de São Paulo – Da exceção à regra. **Tese (Doutorado em Geografia Humana)**. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP, 2014.

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

SILVEIRA, M. L. Uma situação geográfica: Do método a metodologia. **Revista Território**, Ano IV, nº 6, Jan./Jun., p. 21-29, 1999.

VASCONCELLOS, E. A.; MENDONÇA, A. Política Nacional de Transporte Público no Brasil: organização e implantação de corredores de ônibus. **Revista dos Transportes Públicos** – ANTP, v. 126, ano 33, P. 73-95, 2010. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/4/7/revista-completa-126pdf.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2023.

VIDEIRA, L. S. Fintechs: novos atores das finanças contemporâneas – um olhar geográfico. **ENTRE-LUGAR**, 11(21), 261-284, 2020. DOI: <https://doi.org/10.30612/el.v11i21.12058>. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/entre-lugar/article/view/12058/5737>. Acesso em: 27 jan. 2023.

WÓJCIK, D. Financial Geography I: Exploring FinTech - Maps and concepts. **Progress In Human Geography**, v. 45, n. 3, 566-576, 2020a. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132520952865>. Acesso em: 27 jan. 2023.

WÓJCIK, D. Financial Geography II: The Impacts of FinTech - Financial sector and centres, regulation and stability, inclusion and governance. **Progress In Human Geography**, v. 45, n. 4, 878-889, 2020b. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132520959825>. Acesso em: 27 jan. 2023.